

LOJİSTİK MERKEZ (KARALIMANI) FİZİBİLİTE RAPORU



MART 2012

ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK STRATEJİ PLANI BELGESİ
ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK MERKEZ /KARALİMANI FİZİBİLİTE RAPORU

Şanlıurfa Valiliği ve Karacadağ Kalkınma Ajansı İşbirliği ile

EMSAL PROJE PLANLAMA TASARIM MÜH.VE DANIŞMANLIK LTD. ŞTİ' ne
hazırlatılmıştır.

Hazırlayanlar

Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ

Prof. Dr. Okan TUNA

Yrd. Doç. Dr. Fikret ZORLU

Öğrt. Gör. Fevzi FİLİK

Bu yayının 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'na göre her hakkı Karacadağ Kalkınma Ajansı'na aittir.

Gerçek veya tüzel kişiler tarafından izinsiz çoğaltılamaz ve dağıtılamaz.

ISBN:

T.C. ŞANLIURFA VALİLİĞİ

Tel : 0414 312 90 36

Fax : 0414 313 17 31

İnternet

<http://www.sanlıurfa.gov.tr>

E-Posta

sanlıurfa@icisleri.gov.tr

KARACADAĞ KALKINMA AJANSI

Tel : 0412 237 12 16 – 17

Fax : 0412 237 12 14

İnternet

<http://www.karacadag.org.tr>

E-Posta

info@karacadag.org.tr

SUNUŞ

Bilindiği gibi, iletişim ve ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişme ve ulusal ekonomilerin dışa açılmasıyla birlikte yaşanan küreselleşme süreci, ülkeler ve bölgeler arasında artan bir rekabeti gündeme getirmiştir. Adeta “küresel bir köy” konumuna gelen dünyada, mal ve hizmetleri kaliteli ve zamanında üreten ve pazarlara en uygun maliyetlerle ulaştıran ülkeler ve bölgeler bir adım öne çıkmaktadır. Küresel rekabet açısından en önemli maliyet kalemlerinden biri lojistik maliyetleridir. Bu nedenle, son yıllarda “lojistik” önemli bir sektör olarak gündeme gelmeye başlamıştır.

“Üretim ve tüketim noktaları arasındaki mal ve hizmet ile ilgili bilgilerin iki yönlü akışının yönetimi” olarak tanımlanan Lojistik; taşımacılık, depolama, gümrükleme, paketleme ve katma değerli işlemler, muayene/gözetim, sigorta, sipariş ve envanter yönetimi gibi çok sayıda alanı ilgilendirmekte ve bu alanlarla ilgili faaliyetleri içinde barındırmaktadır.

Tarihi 12.500 yıl öncesine dayanan, “Bereketli Hilal” olarak adlandırılan Yukarı Mezopotamya’nın verimli toprakları üzerinde yer alan ve onlarca medeniyete ev sahipliği yapan Şanlıurfa, günümüzde de jeostratejik konumu nedeniyle birçok ticaret yolunun kavşak noktasında yer almaktadır. GAP’ın başkenti olan Şanlıurfa; geniş sulanabilir arazi varlığı nedeniyle, tarım ve tarıma dayalı sanayi açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

Genç nüfus varlığı ve yeni teşvik sisteminde 6. Bölgede yer alarak sanayileşme yolunda önemli bir fırsat yakalayan Şanlıurfa’da üretilen ürünlerin en kısa sürede ve en rekabetçi fiyatlarla pazarlara ulaştırılması son derece önemlidir. Bu nedenle, Şanlıurfa’da bir lojistik merkez kurulması faydalı olacaktır.

Lojistik merkezler; farklı taşıma türlerinin (demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu) kesiştiği noktalarda ve kent merkezlerinin dışında ama yakınında kurularak hem taşıma türleri arasındaki dengenin sağlanmasında, hem kentsel lojistiğin önemli bir sorunu olan trafik sıkışıklığının ve enerji tüketiminin önlenmesinde, hem de kentsel yaşam kalitesinin artırılmasında etkili olan lojistik düğüm noktalarıdır. Lojistik merkezler; lojistik faaliyetlerin kentlere olan olumsuz etkilerini azaltmanın yanı sıra, lojistik sektörünün ve firmaların ulusal ve uluslararası ölçekte rekabet edebilmesini sağlamak, bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunmak ve yeni istihdam alanları oluşturmak amacıyla kamu, özel sektör veya ortaklaşa kurulan, içerisinde lojistikle ilgili tüm faaliyetlerin gerçekleştirildiği ve imar planlarında tanımlanmış alanlardır.

Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından yaptırılan bu çalışmayla; Şanlıurfa’nın lojistik potansiyelinin ortaya konulması, Şanlıurfa’da bir lojistik merkez (kara limanı) kurulması ile ilgili fizibilite yapılması ve lojistik strateji belgesinin hazırlanması amaçlanmıştır.

GAP yatırımlarının hızla tamamlanması ve yeni teşvik sisteminin sağladığı avantajlarla, Şanlıurfa kendi başına güçlü büyüme potansiyeline sahip olmakla kalmayıp aynı zamanda Güneydoğu Anadolu Bölgesinde önemli bir bölgesel merkez olma fırsatına sahiptir.

Suriye’ye açılan sınır kapıları, otoban ve bölünmüş karayolları ağı, uluslararası havalimanı yanında, demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve lojistik merkezin kurulmasıyla bu fırsatları değerlendirdiği takdirde, Şanlıurfa, gelişme ve kalkınma sürecinde önemli bir ivme kazanmış ve bölgenin cazibe merkezlerinden biri olma konumunu güçlendirmiş olacaktır.

Şanlıurfa’da lojistik sektörünün geliştirilmesi yolunda atılacak adımlar için önemli bir başvuru dokümanı olan Şanlıurfa Lojistik Strateji Planı Belgesi ve Şanlıurfa Lojistik Merkez (Karalimanı) Fizibilite Raporunun hazırlanmasında emeği geçen herkese teşekkür ediyor; çalışmanın faydalı olmasını temenni ediyorum.

Celalettin GÜVENÇ
Şanlıurfa Valisi

İçindekiler

YÖNETİCİ ÖZETİ	9
BİRİNCİ BÖLÜM	12
GENEL KAVRAMLAR VE TANIMLAR: LOJİSTİK YÖNETİMİ VE LOJİSTİK MERKEZ GELİŞİMİ	12
1.1. Lojistik Yönetiminin Tanımı.....	12
1.2. Temel Lojistik Faaliyetler	13
1.2.1. Taşımacılık	14
1.2.2. Depolama.....	15
1.3. Müşteri Hizmet Düzeyi	16
1.4. Lojistik Maliyetler.....	16
1.5. Dış Kaynak Kullanımı ve 3PL (Üçüncü Parti Lojistik)	18
1.6. Lojistik Performans Yönetimi ve Verimlilik	19
1.7. Lojistik Kavramının ve Sektörünün Gelişimi: Dünya ve Türkiye Ölçeği	20
1.7.1. Dünya’da Lojistik Sektörü	20
1.7.2. AB Lojistik Stratejisi: Beyaz Kitap 2011	21
1.7.3. Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Master Plan Çalışmaları	27
1.8. Lojistik Merkezler: Tanım Kavram ve Fonksiyonları.....	29
1.8.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Tanımları	29
1.8.2. Lojistik Merkezlerin Konumu	31
1.8.3. Lojistik Merkezlerde Yer Alan Firmaların Sağladığı Temel Lojistik Faaliyetler ve Birimler.....	31
1.8.4. Lojistik Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri	32
1.8.5. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları.....	34
1.8.6. Lojistik Köy/Merkezlerin Fonksiyonları	39
1.8.7. Avrupa’daki Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler	40
1.8.8. Lojistik Merkezlerin Yönetimi ve Lojistik Merkezlerde Organizasyon Yapısı	42
1.9. Dünya’dan ve Türkiye’den Lojistik Merkez Örnekleri.....	44
1.9.1. Avrupa’da Lojistik Merkezler	45
1.9.2. Türkiye’de Lojistik Merkez Çalışmaları	51
İKİNCİ BÖLÜM	56
TRC2 (ŞANLIURFA VE DİYARBAKIR) ve GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ’NİN LOJİSTİK POTANSİYELE DÖNÜK DEĞERLENDİRİLMESİ	56
2.1. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Şanlıurfa	56
2.2. GAP Bölgesinin Sosyo-Ekonomik Gelişimi ve Şanlıurfa: Seçilmiş Göstergelerin İncelenmesi.....	58
2.2.1. Demografik Yapı	58
2.2.2. Sanayi Gelişimi ve Dağılımı	59
2.2.3. Temel Sektörler: Tarım ve Madencilik	65
2.2.4. Dış Ticaret Göstergeleri	67
2.2.5. Genel Bütçe Vergi Gelirleri ve Açılan-Kapanan Firma Sayıları.....	70

2.3. Yük Hacminin Değerlendirilmesi	70
2.3.1. Genel Değerlendirme.....	71
2.3.2. Şanlıurfa İlinde Sevk Edilen Ürünlerin Analizi	72
2.3.3. Şanlıurfa İline Gelen Yüklerin Analizi.....	73
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	76
ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ ULUSAL VE ULUSLARARASI YÖNLÜ BAKIŞ	76
3.1. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış	76
3.1.1. TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları)	76
3.1.2. TRACECA	77
3.2. Şanlıurfa'nın Uluslararası ve Ulusal Ulaşım Aksları İçindeki Yeri.....	79
3.3. Şanlıurfa'da Ulaştırma Modlarının Mevcut Durumu	82
3.3.1. Şanlıurfa'da Karayolu Ulaştırması Mevcut Durumu	82
3.3.2. Şanlıurfa'da Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu	83
3.3.3. Şanlıurfa'da Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu	86
3.3.4. Şanlıurfa'da Denizyolu Ulaştırması Kullanımı Mevcut Durumu	87
3.3.5. Şanlıurfa'da Multimodal Taşımacılık.....	87
3.4. Şanlıurfa'da Haberleşme Mevcut Durumu	90
3.5. Şanlıurfa'da Lojistik Sektörünü Etkileyen Tesisler	90
3.5.1. Şanlıurfa Organize ve Küçük Sanayi Siteleri	90
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	95
ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİ.....	95
4.1. SWOT (GZFT) Analizi ve Sonuçları	95
4.2. TRC2 Bölgesi'nin SWOT Analizi	95
4.3. Şanlıurfa İli SWOT Analizi.....	98
4.4. Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Mevcut Durum Değerlendirilmesi (SWOT Analizi) ve Gelişim Stratejileri	99
BEŞİNCİ BÖLÜM	104
ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİNE YÖNELİK EYLEM PLANI.....	104
5.1. Şanlıurfa Lojistik Platformu Paydaşlarının Tanımı.....	104
5.1.1. İlgili Kurum ve Kuruluşlara Yönelik Temel Görevler	105
5.2. Platformun Yönetişim Yapısı.....	107
5.3. Platform Eylem Planı ve Çalışma Alanları	108
ALTINCI BÖLÜM.....	115
ŞANLIURFA'DA LOJİSTİK MERKEZE OLAN TALEBİN İNCELENMESİ	115
6.1. Ankete Katılan İşletmelerin Profili	115
6.1.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Profili.....	115
6.1.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Profili	116
6.2. Mevcut Talebin Karşılama Şekli.....	117
6.2.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi	117
6.2.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi	120

6.3. Geleceğe İlişkin Beklentiler	123
6.3.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi	123
6.3.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi	123
6.3.3. Çalıştay Toplantısı Sonuçları	124
6.4. Yük ve Trafik Tahminleri	125
6.4.1. Yavaş Hızlı Gelişme Senaryosu	126
6.4.2. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu	128
6.4.3. Hızlı Gelişme Senaryosu	129
YEDİNCİ BÖLÜM	130
LOJİSTİK MERKEZİN YERİNİN VE FONKSİYONLARININ TESPİTİ.....	130
7.1. Lojistik Merkez Kurulabilecek Alternatif Alan Araştırması.....	130
7.2. Tespit Edilen Lojistik Merkezin Yeri ve Tanımı	133
7.3. Lojistik Merkezin Hizmet Sağlayacağı Alanlar	133
7.4. Lojistik Merkez Kullanıcılarının Beklentileri	134
7.5. Lojistik Merkeze İlişkin Rekabet Analizi	135
7.6. Gelişme Planı	136
7.7. Gelişmeyi Gerektiren Nedenler	136
7.8. Genel Vaziyet Planı (Avan/Taslak Proje)	136
7.9. Önerilen Tesise İlişkin İnsan Kaynakları Gereksinimi	138
7.10. Önerilen Tesise İlişkin Yatırım Gereksinimleri	140
7.10.1. Demiryolu İstasyonu	140
7.10.2. Gümrük Sahası	140
7.10.3. Depolama Tesisleri	140
7.10.4. Silo Tesisleri	141
7.10.5. Toptan Ticaret Birimleri	141
7.10.6. TIR Parkı	141
7.10.7. Akaryakıt İstasyonu	141
7.10.8. İdari Tesisler	142
7.10.9. Sosyal Tesisler	142
7.10.10. Spor ve Rekreasyon Alanı	142
SEKİZİNCİ BÖLÜM.....	143
ŞANLIURFA LOJİSTİK MERKEZİ/KARALIMANI: ÖN FİZİBİLİTE ETÜDÜ.....	143
8.1. Yatırım Maliyeti	143
8.2. Gerçekleştirilecek Yatırımlar	143
8.3. Altyapı Tesisleri	144
8.3.1. Yol Altyapısı	144
8.3.2. İçme suyu Altyapısı	144
8.3.3. Yağmur Suyu Altyapısı	144
8.3.4. Atık Su Altyapısı	145
8.3.5. Katı Atık Toplama ve Ara Depolama	145
8.3.6. Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı	145
8.4. Yatırım Planı ve İş Takvimi	145

8.5. Yatırım Giderleri	145
8.6. Mali Değerlendirme	148
8.6.1. Kabuller	148
8.6.2. Lojistik Merkezi / Karalimanı İşletme Giderleri	149
8.6.3. Lojistik Merkezi / Karalimanı İşletme Gelirleri	150
8.6.4. Lojistik Merkez/Karalimanı Finansal Analiz	150
8.7. Senaryo 2: Arazinin OSB Kapsamında Tahsisi	153
8.8. Senaryo 3: Lojistik Merkezin Özel Sektör Tarafından Kurulması ve Yatırımın Özel Sektör Tarafından Gerçekleştirilmesi.....	153
DOKUZUNCU BÖLÜM.....	156
ŞANLIURFA LOJİSTİK MERKEZİNİN/KARALİMANININ YÖNETİMİ	156
9.1. Şanlıurfa Lojistik Merkezinin Yönetim Modelinin Belirlenmesi	156
9.2. Şanlıurfa Lojistik Merkezi Mülkiyet Modelinin Belirlenmesi.....	157
9.3. Şanlıurfa Lojistik Merkezinin Pazarlama ve Satış Süreçlerinin Belirlenmesi	158
ONUNCU BÖLÜM	161
SONUÇ ve ÖNERİLER.....	161
KAYNAKÇA	163

TABLO LİSTESİ

Tablo - 1.1. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH / Hizmetler GSYİH (Dünya Geneli),	21
Tablo - 1.2. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH (Türkiye)	21
Tablo - 1.3. Lojistik Merkez Yer Seçiminde Dikkate Alınması Gereken Temel Unsurlar	31
Tablo - 1.4. Lojistik Merkezlerin Gelişimi	40
Tablo - 1.5. Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler	41
Tablo - 1.6. Baltık Denizi Bölgesindeki Lojistik Merkezlerin Organizasyonu	43
Tablo - 1.7. Avrupa'da İlk 20 Lojistik Köyü	47
Tablo - 2.1. Türkiye ve Şanlıurfa GSYİH ve Kişi Başına Düşen Gelir (2011)	58
Tablo - 2.2. GAP Bölgesi İlleri Nüfusu	58
Tablo - 2.3. TRC2 Bölgesi'ne Ait Seçilmiş Demografik Göstergeler	59
Tablo - 2.4. TRC2 Bölgesi Temel İşgücü Göstergeleri	59
Tablo - 2.5. Sektörler İtibariyle Türkiye ve GAP Bölgesi'nde Gayri Safi Katma Değer (2006)	60
Tablo - 2.6. GAP Bölgesi ve Türkiye Yatırım Teşvikleri Belge Sayısı	60
Tablo - 2.7. Diyarbakır-Şanlıurfa İllerine Ait Genel Göstergeler	60
Tablo - 2.8. GAP Bölgesindeki İmalat Sanayi İşletmelerinin İllere Göre Dağılımı	61
Tablo - 2.9a. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Gıda,İçki ve Tütün Sanayi;15.05.2008)	62
Tablo - 2.9b. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Tekstil Örne, Konfeksiyon ve Deri Sanayi;15.05.2008)	63
Tablo - 2.9c. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Kimya/Kimyasal Ürünler;15.05.2008)	63
Tablo - 2.9d. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Petrol, Kömür ve Plastik Sanayi;15.05.2008)	64
Tablo - 2.9e. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Metal ve Metal Eşya Sanayi;15.05.2008)	64
Tablo - 2.9f. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Elektrikli Makineler, Cihazlar, Alet ve Malzemeler Sanayi; 15.05.2008)	65
Tablo - 2.9g. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Taş, Toprak ve Taşa Dayalı Sanayi;15.05.2008)	65
Tablo - 2.10. TRC2 Bölgesi Önemli Tarla Ürünleri ve Üretim Miktarları (2008)	66
Tablo - 2.11. TRC2 Bölgesi Meyve ve Sebze Üretim Miktarları (Ton) 2008	66
Tablo - 2.12. TRC2 Bölgesi Hayvansal Ürün Üretimi 2008	66
Tablo 2.13. 2010 Yılı GAP Bölgesi İhracat Verileri	67
Tablo - 2.14. 2010 Yılı GAP Bölgesi İthalat Verileri	67
Tablo - 2.15. 2010 Yılı GAP Bölgesi Toplam Dış Ticaret Verileri	68
Tablo - 2.16. Şanlıurfa'dan İhraç Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Payları	69

Tablo - 2.17. Şanlıurfa'nın Ülkelere Göre İhracatının Dağılımı (ilk On Ülke) (Milyon ABD Doları), 2011	69
Tablo - 2.18. 2010 Yılı GAP Bölgesi Genel Bütçe Vergi Gelirleri	70
Tablo - 2.19. Güneydoğu Bölgesi'nde Açılan-Kapanan Firma Sayıları (2010)	70
Tablo - 3.1. AB içinde Ülkeler Arası Taşıma Oranları ve Nakliyeciler Oranları	78
Tablo - 3.2. Şanlıurfa'nın Seçilmiş Yurt İçi /Yurt Dışı Merkezlerle ve Sınır Kapılarına Uzaklığı	81
Tablo - 3.3. Şanlıurfa'nın Seçilmiş Lojistik Köyler ve Limanlara Uzaklığı	81
Tablo - 3.4. GAP Bölgesi ve Türkiye'de Yol Uzunlukları (2008, 2010 – km)	82
Tablo - 3.5a. Doğu Sınır Kapılarından Geçen Sefer Sayıları, İhracat, 2009	83
Tablo - 3.5b. Doğu Sınır Kapılarından Geçen Sefer Sayıları, İthalat, 2009	83
Tablo - 3.6. Şanlıurfa (GAP) Havalimanı Karşılaştırmalı Teknik Bilgileri	84
Tablo - 3.7. Şanlıurfa (GAP) Havalimanı Karşılaştırmalı Trafik Bilgileri	85
Tablo - 3.8. GAP Bölgesi İllerinin Demiryolu Uzunlukları, 2009, km	86
Tablo - 3.9. Yıllara Göre Demiryolu Taşıma Miktarları	87
Tablo - 3.10. Şanlıurfa – Moskova Arası 20'lik Bir Konteynere İlişkin Ulaştırma Alternatifleri: Maliyet ve Transit Süre Yönlü Karşılaştırma	88
Tablo- 3.10. (Devam)	89
Tablo - 3.11. Şanlıurfa Haberleşme Altyapısı	90
Tablo - 3.12. Şanlıurfa 1.Organize Sanayi Bölgesi'nin Mevcut Durumu	91
Tablo - 3.13. Şanlıurfa 2. Organize Sanayi Bölgesi Bilgileri	92
Tablo – 3.14. Şanlıurfa 2.OSB'nde Yer Tahsisi Yapılan, İnşaat Aşamasında, Proje, Faal Firmaların Sektör Durumu	92
Tablo - 3.15. Şanlıurfa İlinde Bulunan KSS	93
Tablo - 4.1. TRC2 Bölgesi Sanayi Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar	96
Tablo - 4.2. TRC2 Bölgesi Sanayi Sektörü Fırsatlar ve Tehditler	97
Tablo - 4.3. Şanlıurfa İli Güçlü ve Zayıf Yanlar	98
Tablo - 4.4. Şanlıurfa İli Fırsatlar ve Tehditler	99
Tablo - 4.5. Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar	100
Tablo - 4.6. Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Fırsatlar ve Tehditler	100
Tablo - 5.1. Şanlıurfa Lojistik Platformu Temel Paydaşları ve Temel Roller	106
Tablo - 6.1. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Ciro ve Lojistik Maliyetleri	116
Tablo - 6.2. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Profili	117
Tablo - 6.3. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Departmanı ve Depo Sahipliği	118
Tablo - 6.4. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Nakliye Fonksiyonunu Yaptırma Biçimleri	119

Tablo - 6.5. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Yurt İçi Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri	118
Tablo - 6.6. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Yurt Dışı Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri	119
Tablo - 6.7. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Sorunları Değerlendirmesi	120
Tablo - 6.8. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Kullandıkları Ulaştırma Modları	121
Tablo - 6.9. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Çalıştıkları Sektörler	121
Tablo - 6.10. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Sahip Oldukları Araç Tipleri	121
Tablo - 6.11. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Yurt İçi Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri	122
Tablo - 6.12. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Yurt Dışı Sevkiyat Bilgileri	122
Tablo - 6.13. Şanlıurfa'da Kurulacak Olan Lojistik Merkez/Kara Limanı Hakkında Bilgi Sahibi Olma	123
Tablo - 6.14. Lojistik Merkez/Kara Limanından Beklenen Hizmetler	123
Tablo - 6.15. Şanlıurfa Lojistik Merkez Katılmak İsteyenlerin Dağılımı	124
Tablo - 6.16. Şanlıurfa Lojistik Merkez Nasıl Yer Almak İstersiniz	124
Tablo - 6.17. Yavaş Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli (2008-2019) *	127
Tablo - 6.18. Yavaş Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli (2007-2019) *	127
Tablo - 6.19. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli (2008-2019) *	128
Tablo - 6.20. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli (2007-2019) *	128
Tablo - 6.21. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli (2008-2019) *	129
Tablo - 6.22. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli (2007-2019) *	129
Tablo - 7.1. Alternatif Bölgelerin Özellikleri	132
Tablo - 8.1. Şanlıurfa Lojistik Merkezi (Karalimanı) Alan Kullanımı	143
Tablo - 8.2. Şanlıurfa Lojistik Merkezi/Karalimanı Yatırım Maliyeti	146
Tablo - 8.3. Tahsis ve Kira Gelirleri	147
Tablo - 8.4. Yıllık İşletme Giderleri	149
Tablo - 8.5. Lojistik Merkez/Karalimanı İşletme Geliri	150
Tablo - 8.6. Lojistik Merkez/Karalimanı Finansal Analiz	151
Tablo - 8.7. Tahsis ve Kira Gelirleri (Nakit Akışı)	152
Tablo - 8.8. Özel Sektör Yatırımı -Şanlıurfa Lojistik Merkezi Alan Kullanımı	154
Tablo - 8.9. Özel Sektör Yatırımı -Şanlıurfa Lojistik Merkezi Yatırım Maliyetleri	155
Tablo - 8.10. Özel Sektör Yatırımı -Şanlıurfa Lojistik Merkezi Yatırım Gelirleri	155

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil - 1.1. Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Öncesi ve Sonrası	18
Şekil - 1.2. Lojistik Merkez Konumu	30
Şekil - 1.3. Lojistik Merkez Planlamasının Ana Safhaları	36
Şekil - 1. 4. Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri	37
Şekil - 1.5. Lojistik Merkez Modeli Yapısı	38
Şekil - 1.6. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı	44
Şekil - 1.7. İtalya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları	48
Şekil - 1. 8. Parma Lojistik Merkezi Görünümü	49
Şekil - 1.9. Bologna Lojistik Merkezi Yük Trafiği	50
Şekil - 1.10. Bologna Lojistik Merkezi Yerleşim Planı	50
Şekil - 1.11. TCDD Lojistik Merkezleri	54
Şekil - 2.1. Güneydoğu Anadolu Bölgesi İlleri	56
Şekil - 2.2. GAP Bölgesi Ekonomik Olarak Sulanabilir Alan	57
Şekil - 2.3. Şanlıurfa'ya Ait Dış Ticaret Grafiği (bin dolar)	68
Şekil - 2.4. Şanlıurfa'dan İhraç Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Pay Grafiği	69
Şekil - 2.5. Türkiye Yük Hareketi (ton/gün)	71
Şekil - 2.6. Güneydoğu Anadolu Yük Hareketi (ton/gün)	71
Şekil - 2.7. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen Ürünlerin Dağılımı (Ton/Gün)	72
Şekil - 2.8. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen Ürünlerin İllere Göre Genel Dağılımı (Ton/Gün)	72
Şekil - 2.9. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılımı (Ton/Gün)	73
Şekil - 2.10. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılım Haritası (Ton/Gün)	73
Şekil - 2.11. Şanlıurfa'ya Gelen Edilen Ürünlerin Dağılımı (Ton/Gün)	73
Şekil - 2.12. Şanlıurfa'ya Gelen Ürünlerin İllere Göre Genel Dağılımı (Ton/Gün)	74
Şekil - 2.13. Şanlıurfa'ya Gelen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılım Haritası (Ton/Gün)	74
Şekil - 2.14. Şanlıurfa'ya Gelen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılım Haritası (Ton/Gün)	75
Şekil - 3.1. TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları	76
Şekil - 3.2. AB İç Taşımalarının Modlara Göre Dağılımı	77
Şekil - 3.3. TRACECA Rotaları ve Katılımcı Ülkelerin Durumu	78
Şekil - 3.4. TCDD'nin 5. ve 6. Bölgeleri	86
Şekil - 5.2. Şanlıurfa Lojistik Platformu Taslak Organizasyon Şeması	108
Şekil - 7.1. Arazi Araştırması Yapılan Bölge	130
Şekil - 7.2. Alternatif Bölgelerin/ Alanların Konumları	130
Şekil - 7.3. Şanlıurfa Lojistik Merkezi Genel Vaziyet/ İmar Planı	137

YÖNETİCİ ÖZETİ

Lojistik; üretim ve tüketim noktaları arasındaki mal ve hizmet ile ilgili bilgilerin iki yönlü akışının yönetimi olup içinde taşımacılık, depolama, gümrükleme, paketleme ve katma değerli işlemler, muayene/gözetim, sigorta, sipariş ve envanter yönetimi faaliyetlerini kapsar. Lojistik merkezler ise farklı taşıma türlerinin (demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu) kesiştiği noktalarda ve kent merkezlerinin dışında ama yakınında kurularak hem taşıma türleri arasındaki dengenin sağlanmasında, hem de kentsel lojistiğin önemli bir sorunu olan trafik sıkışıklığının ve enerji tüketiminin önlenmesinde, hem de kentsel yaşam kalitesinin artırılmasında etkili olan lojistik düğüm noktalarıdır. Lojistik köyler/merkezler; lojistik faaliyetlerin kentlere olan olumsuz etkilerini azaltmanın yanı sıra, lojistik sektörünün ve firmaların ulusal ve uluslararası ölçekte rekabet edebilmesini sağlamak, bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla kamu, özel sektör veya ortaklaşa kurulan, içerisinde lojistikle ilgili tüm faaliyetlerin gerçekleştirildiği ve imar planlarında tanımlanmış alanlardır. Karacadağ Kalkınma Ajansı ile yapılan çalışmalar kapsamında Şanlıurfa İli Lojistik Strateji Planı Belgesi ve Kara-limanı Fizibilite Etüdü, istenilen kapsam ve başlıklara uygun olarak tamamlanmıştır. “Yapılan etütlere göre sulama projelerinin tamamlanması ile birlikte Şanlıurfa’nın tarımsal üretiminin artacağı, sanayinin hızla gelişeceği ve bu durumda İlin ihracat hacmi ile lojistik faaliyetlerinin artacağı tespit edilmiştir. Mevcut durum ve gelecekteki projeksiyonlar esas alındığında lojistik merkez-kara limanı yatırımı ilin kalkınmasına ve gelişmesine ivme kazandıracaktır”.

Şanlıurfa sanayi potansiyeli değerlendirildiğinde, ilde tarıma dayalı sanayinin önemli bir potansiyelinin olduğu, ürün işleme ve dış ticaret faaliyetlerinin İstanbul, İzmir, Gaziantep, Adana, Mersin, Hatay gibi illerde gerçekleştirildiği görülmektedir. Şanlıurfa ilinin sadece tarım ve tarıma dayalı sanayide gelişme göstermesi lojistik altyapı yatırımları için yeterli görülmemektedir. Dünya’daki eğilimler de incelendiğinde sanayi merkezlerinin işgücü ve lojistik maliyetlerine çok duyarlı olduğu, bu nedenle sıklıkla kümelenmelerin yer değiştirdiği görülmektedir. Şanlıurfa’nın tarımsal olanakları, işgücü potansiyeli doğru değerlendirildiğinde ve uygun bir lojistik altyapısı sağlandığında ilin sanayi ve ticaretinde önemli gelişmeler kaydetmesi beklenmektedir. Bu bağlamda Şanlıurfa için önerilen lojistik yatırım modeli “Kara-limanı” olarak belirlenmiştir. Kara-limanı, limanlarda gerçekleştirilen konteyner doldurma, boşaltma, gümrükleme vb işlemlerin gerçekleştirildiği karasal yerlerdir.

GAP Bölgesi Türkiye nüfusunun % 10,3’üne karşılık gelmekte ve Şanlıurfa ili de Bölgenin kalabalık illerinden biri olarak ön plana çıkmaktadır. Ancak, kişi başına gelirin Türkiye ortalamasından düşük olması ve Şanlıurfa ilinin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında gerilerde olması önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durumda, planlaması yapılacak olan lojistik merkez/kara limanının mevcut sosyo-ekonomik yapı göz önüne alınarak tasarlanması anlamlı olmayacaktır. Tasarımın, GAP’ın bölgeye yapacağı katkılar bağlamında ele alınması gerekliliği bulunmaktadır.

GAP projesi Şanlıurfa iline önemli bir potansiyel sunmaktadır. Harran ovasındaki gelişmeler ve ilin özellikle pamuk ve mercimek üretimindeki Türkiye içindeki payı, önemli bir etmen olarak değerlendirilmektedir. Lojistik merkez/kara limanının yapılanmasında önceliğin tarım ürünleri ve işlenmiş gıda ürünlerine verilmesi gerekliliği söz konusudur. Aynı zamanda, özellikle bölgede organik tarım konusunda önemli gelişmeler beklenmektedir. Şanlıurfa ili sanayi üretimi açısından Türkiye geneline göre nispeten geri olsa da özellikle “Tekstil, örme, konfeksiyon ve deri” ve “gıda, içecek” sanayilerinde işletme sayısı açısından önemli bir

rakama ulaştığı gözlenmektedir. Planlanacak olan lojistik merkez/kara limanının bu anlamda yapılması gerekliliği bulunmaktadır.

İlin Suriye ile sınır komşusu olmasının ticaret hacmine yeterince yansımadağı, bölge ürünlerinin liman kentlerinde (Mersin, İskenderun) işlendiğı ve pazarlandığı bilinmektedir. İlin bir gümrük çıkış kapısı görevi üstlenecek kara-limanı ile tarım, sanayi ve tüketim maddelerinin toplama ve dağıtım merkezi işlevini görecektir.

Bu sayede fiilen Şanlıurfa çıkışlı ürünlerin ihracat kaydı da Şanlıurfa iline yapılmış olacak, ilin firmalarının katma değeri artacaktır. Sektördeki gelişmeye ve altyapı yatırımlarına paralel olarak 2. Organize Sanayi Bölgesine, (OSB) olan yatırım talebi hızla artacaktır. Demiryolunun 1. ve 2. OSB kenarından geçmesi ve 2. OSB içinde demiryolu aktarma istasyonu ve konsolidasyon merkezi yapılması ile lojistik merkezin işlem hacmi artacak, firmaların bu olanaktan yararlanmak üzere yer talebi söz konusu olacaktır. Böylece ilde sanayi sektöründeki yatırım hızlanacaktır. Döngüsel olarak etkileşimli bu gelişmeye paralel olarak lojistik sektörünün diğer sektörlerle karşılıklı gelişimi sağlanacaktır.

Öngörülen lojistik merkez/kara-limanı yatırımı kısa dönemde finansal geri dönüş oranı (iç verim oranı) orta hızlı gelişme senaryosuna göre 0,095 (yatırım 11. yılsonunda başa-baş noktasına gelmektedir) çıkmaktadır. Bu oran özel sektör yatırımı açısından uygun olmayıp eğer kamu yatırımı, sivil toplum örgütleri veya ulusal/uluslararası hibe desteğı ile yapılması durumunda yatırım olurlu görülmektedir. Özel sektörün gelişmesini desteklemek amacıyla kurulması öngörülen merkezin dolaylı kazançları çok daha fazla olacaktır.

Lojistik merkezin kurulması sonrası 2. OSB içinde yatırım yapacak sanayi firma sayısı, toptan ve perakende ticaretteki yatırımlar, yaratılan istihdam ve kurulan firma sayısı, ihracat hacmi gibi dolaylı ancak bölgesel ekonomi için çok önemli bu gelişmelerin doğrudan ekonomik yararlarından öte dolaylı etkileri daha önemlidir. Altyapı yatırımlarının başlatılması ile özel sektör firmalarının yatırım yapması beklenmektedir. Bunu teşvik etmek amacıyla kara-limanı içinde tahsis edilmek veya kiralanmak üzere depolama-paketleme tesis alanları öngörülmüştür. Yatırım projesinin detayları raporda ve sunulan taslak planlarda sunulmuştur.

Proje yatırımı 2012-2014 ve 2015-2017 olmak üzere iki etaplı olarak planlanmıştır. Birinci etabın oluşturulacak olan fonlarla, ikinci etabın ise TCDD ve özel sektör yatırımı ile yapılması öngörülmüştür. İkinci etabı teşvik etmek amacı ile kara-limanı içinde özel sektöre tahsis edilmek veya kiralamak üzere depolama-paketleme tesis alanları için yatırım alanları planlanmıştır. Yatırım projesinin detayları raporda ve sunulan taslak planlarda sunulmuştur.

Bu plan ve etüd kapsamında öngörülen yatırımların gerçekleştirilmesi için yönetim ve eylem planı da öngörülmüştür. İlk aşamada OSB Yönetimince kurulması önerilen kara-limanının uzun vadede ayrı bir lojistik merkez yönetimine devredilip devredilmeyeceğı yönetimlerin takdirine bırakılmıştır. Bu konudaki dünya örnekleri, özel sektör işletici şirketlerinin daha fazla katma değer yarattığını göstermektedir

Lojistik merkez-kara-limanı kurulum yeri için uygun alanların araştırmasında planlanan demiryolu güzergâhına, sanayi bölgeleri ve ulaşım olanakları yanında arazi varlığı ve kamu mülklerine öncelik verilmiştir. İlk kurulum maliyetleri içinde kamulaştırma maliyetlerinin asgari düzeyde tutulması, kaynakların daha fazla tesis yapımına ayrılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda yapılan değerlendirmede 2. OSB alanı içerisinde mevcut durumda “ağaçlandırılacak alan” olarak ayrılmış alanın ihtiyaçlar doğrultusunda “lojistik merkez” amaçlı kullanılması için imar planı değişikliğı yapılması gerekmektedir. OSB planlamasında

genellikle yapılaşmaya uygun olmayan alanlar ağaçlandırılacak alan olarak ayrılmaktadır ve yeşil alan kapsamı dışında değerlendirilmektedir.

Dolayısıyla fonksiyon değişikliği nedeniyle eşdeğer büyüklükte başka bir ağaçlandırılacak alan ayrılması zorunlu değildir. Bu tür zorunluluklar yeşil alan, idari tesis, arıtma ve benzeri kullanımlar için geçerlidir. Seçilen alanın arazi yapısı ve konumu incelendiğinde demiryolu güzergâhı kenarında olması, arazi yapısının yapılaşmaya uygun olması, karayolu kenarında olması, OSB mülkiyetinde olması ve OSB firmalarına yakın olması avantajları nedeniyle lojistik merkez için uygun görülmüştür.

Lojistik merkez için uzun vadeli gelişmeler dikkate alınarak 456 dönümlük bir alan öngörülmüştür.

Yatırım için gerekli kaynakların hibe ve kredilerden sağlanması, öz kaynakların asgari düzeyde olması önerilmektedir. İlin öncelikli gelişme bölgesi içinde olması nedeniyle sosyal ve ekonomik gelişme için ayrılan kamu kaynaklarının lojistik merkez gibi dolaylı etkileri yüksek bir yatırımda kullanılması toplam fayda ilkesine göre uygun bir yatırım olacaktır. Bu kapsamda ilgili kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşların desteği çok önemlidir. Bu kapsamda strateji ve eylem planında yatırımın gerçekleşmesi için izlenmesi önerilen yol haritası, süreçler, ilgili, sorumlu kurumlar ve paydaşlar raporda tanımlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL KAVRAMLAR VE TANIMLAR: LOJİSTİK YÖNETİMİ VE LOJİSTİK MERKEZ GELİŞİMİ

1.1.Lojistik Yönetiminin Tanımı

Lojistik kavramı, Yunanca “Logistikos” kelimesinden gelmektedir. Eski Yunan, Roma ve Bizans İmparatorluklarında askerlere malzeme dağıtan görevlilere “Logistikas” denildiği bilinmektedir. Ansiklopedilerde “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta becerikli” anlamına geldiği belirtilen lojistik kavramının, bir başka görüşe göre “Logic” ve “Statistics” kelimelerinin birleşmesinden meydana geldiği de öne sürülmektedir (Stephen Hays Russell, 2000).

Lojistik kavramı, ilk defa askeri sahalardaki problemlerde kullanılmıştır. 1905'de, ABD'li binbaşı Chaune B. Baker bir yazısında, lojistiği "orduların hareketi ve gereksinimlerinin tedariki ile ilgili" bir kavram olarak tanımlamıştır. İkinci Dünya savaşı sırasında silahlı kuvvetlerin ihtiyacı olan malzemelerin zamanında ve doğru yerde bulunabilmesi için sistem analizi yaklaşımı ve lojistik modeller kullanılmıştır. Lojistik kavramı, askeri alanda “muharip unsurlara, strateji ve taktiğine uygun ve gerekli olan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetlerdir” şeklinde tanımlanmaktadır. Askeri lojistik içinde, askerlerin hareketi, barınma, yiyecek-içecek, bakım-onarım vb. hizmetler entegre bir şekilde verilmeğe çalışılır.

Büyük oranda “askeri lojistik” kavramından etkilenmiş olan lojistik kavramı, II. Dünya Savaşından sonra ayrı bir “işletme disiplini” olarak literatürdeki yerini almıştır. Lojistik yönetimi, malzemelerin çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm hareketlerinin entegrasyonu olarak tanımlanmaktadır. Lojistik yönetimi, taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin entegrasyonu ile başlamakta ve bu faaliyetlere gümrükleme, iade, paketlenme, tersine faaliyetler, stok yönetimi, tedarik ve dağıtım gibi unsurları da ekleyerek kapsamını geliştirmektedir. Lojistik ürünleri ihtiyaç duyulduğu yerde bulundurma işidir. Örneğin, bir otomobilin montajı için ortalama 3.000 ila 4.000 parçanın yurtdışı ve içi tedarikçilerden üretim hattına gelmesi gerekmektedir. Her bir parça için yukarıda bahsedilen çoğu fonksiyonun entegre edilmesi, ayrıca bu parçaların istenen zaman, miktar, koşul ve maliyette tedarik edilmesi zorunluluğu bulunmaktadır. Peter Drucker; Lojistiği ekonominin karanlık anakarası ve en çok göz ardı edilen ama geleceği en parlak iş sahası” olduğunu belirtmiştir (Yıl:1962). Lojistik ülkemizde en iyi geleceği olan üç meslekten biri olarak gösterilmektedir. Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima söz konusu olabilecek bir kavramdır.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP), lojistik yönetimini: “Müşteri gereksinimlerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşaması” olarak tanımlamaktadır. Bu tanım lojistiğin tedarik zinciri içinde bir aşama olduğunu ve lojistik yönetiminin bu aşamalarındaki mal, hizmet ve bilgi akışının yönetimi olduğunu ortaya koymaktadır.

Üretim işletmeleri ele alındığında dört ana aşamadan bahsedilebilir;

- **Tedarik Lojistiği (Inbound Logistics):** Genelde hammadde ve malzemelerin işletmeye tedarik edilmesi aşamasıdır.
- **Üretim Lojistiği (Manufacturing Logistics, Intra Logistics):** Üretim aşamasındaki malzeme veya yarı mamullerin lojistik faaliyetlerinin oluşturduğu aşamadır.
- **Sevkiyat Lojistiği (Outbound Logistics):** Bitmiş ürünlerin müşteriye sevk edilmesi aşamasıdır.
- **Tersine Lojistik (Reverse Logistics):** Ürünlerin kanal içerisinde tersine doğru hareketlerinin olduğu aşamadır.

Bu dört lojistik aşamanın bütününe İşletme Lojistiği (Business Logistics) adı verilmektedir. Yönetimin planlama, yürütme ve kontrol ana fonksiyonları açısından bakıldığında Lojistik Yönetiminin, taşımacılık ve depo yönetiminden farkı daha uzun vadeli planlama yapması, koordinasyonun çok daha yoğun olması ve kontrolün çok daha geniş kapsamlı olmasıdır.

1950’li yıllardan önce, ürün ve hizmetlerin akışlarıyla ilgili faaliyetler “dağınık anlayış” çerçevesinde değerlendirilirken, 1950’li yıllardan sonra “sistem yaklaşımı” boyutunda ele alınmaya başlanmıştır. Sistem yaklaşımı, lojistik süreçler içerisinde yer alan tüm faaliyetlerin tek bir birim tarafından yürütülmesini, sonuç olarak etkinliğin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesini öngörmektedir. Lojistik maliyetlerin nihai ürünün satış fiyatının % 6-20’si (Johnson et al 1998) olduğu göz önüne alındığında, bu maliyetler çerçevesinde sağlanacak indirimlerin işletmelere önemli üstünlükler sağlayacağı çok açıktır.

Tek bir işletme bünyesinde bütünleşik yapıyı hedefleyen lojistik anlayışın, 1990’lı yıllardan itibaren, hem tedarik kaynaklarına hem de müşterilere doğru yer alan dağıtım kanalı boyunca genişlemeye başladığı görülmektedir. “Tedarik zinciri (supply chain)” olarak adlandırılan bu yaklaşım; sadece tek bir işletme çerçevesinde değil, dağıtım kanalı süreci içerisinde yer alan tüm tedarikçiler, üreticiler, toptancılar, perakendeciler ve hatta müşteriler boyutunda bütünleşik anlayışın uygulanmasını hedeflemektedir (Chopra ve Meindl 2001). Tedarik zinciri, “bütün kendisini oluşturan parçaların toplamından daha büyük olabilir” anlayışına dayanmakta ve zincir içerisinde yer alan tüm tarafların kazanması stratejisini (win-win strategy) öngörmektedir.

Kanal içerisinde yer alan tarafların uzun dönemli işbirliği ilkesine dayanan “tedarik zinciri” anlayışında, envanter, ulaştırma, satış, üretim planları v.b. bilgiler tüm kanal üyeleri arasında paylaşılmakta ve aynı zamanda risk tüm taraflara eşit olarak dağıtılmaya çalışılmaktadır (Handfield ve Nichols 1999). “Ortak Yönetilen Envanter (Co-Managed Inventory)” ve “Tedarikçi Tarafından Yönetilen Envanter (Vendor Managed Inventory)”, “Sürekli Yenileme Sistemleri (Continuous Replenishment Systems)” bu anlayışın ortaya çıkardığı uygulamalara örnek olarak verilebilir.

1.2.Temel Lojistik Faaliyetler

Lojistik, üretim ve satış fonksiyonları için bir destek fonksiyon olup temel faaliyetleri aşağıdaki gibi belirtilebilir:

- Taşımacılık (Kara, Hava, Deniz, İç Suyolu, Demir, Boru, Karma)
- Uluslararası Taşımacılık
- Kalite Kontrol-Gözetim-Teslimat Öncesi Kontrol
- Dış Ticaret, Gümrük, Antrepo, Sigorta
- Depolama, Katma Değerli İşlemler
- Stok ve Envanter Yönetimi

- Sevkiyat Sipariş Yönetimi
- Tedarik Sipariş Yönetimi
- Dağıtım
- Filo ve Trafik Yönetimi
- İade ve İmha İşlemleri, Tersine Lojistik
- Üretim(Tesis içi) Lojistiği
- Yeşil Lojistik
- Paketleme
- Proje, Mühendislik ve Danışmanlık

Taşımacılık ve depolama fonksiyonları aşağıda detaylı bir şekilde açıklanmaktadır.

1.2.1.Taşımacılık

Taşımacılık (Nakliye); ürünlerin/yüklerin belirli sevk nokta/larından alınıp belirli teslim nokta/larına belgeli olarak götürülmesi/taşınmasıdır. Ulaştırma ve ulaşım terimleri ile taşımacılık terimi ile benzer anlama sahip olmasına rağmen taşıtırma daha ziyade alt yapı yatırımlarına, ulaşım ise yük ve yolcu talebine yönelik terimlerdir. Taşımacılık aynı zamanda insanların taşınması için de kullanılmasına karşılık bu projede yük taşımacılığı kapsamında ele alınmaktadır. Yük taşımacılığı, lojistiğin temel ve en çok maliyet oluşturan kısmıdır.

Temel taşımacılık sistemleri (modları) aşağıda belirtilmiştir:

- 1) Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- 2) Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- 3) Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- 4) Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- 5) Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)
- 6) KarmaTaşımacılık (Mixed Mode Transportation)

Karma taşımacılık; Aynı ürün/yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak yapılan taşımacılık şeklidir ve üç farklı uygulama şekli vardır:

1. **Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation):** İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemidir.
2. **Intermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation):** Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tâbi tutulmadığı sadece araç veya kabın elleçlendiği taşımacılık sistemidir.
3. **Kombine Taşımacılık (Combined Transportation):** Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında kısa mesafeli olmak koşulu ile karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın demir, nehir, kanal veya deniz yolu ile yapıldığı taşımacılık sistemidir.

Karma taşımacılık, taşıma modlarının avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan ve devamlı kendini yenileyen gelişime açık bir taşımacılık sistemidir. Amaç; Maliyet, Hız, Güvenilirlik ve Hizmet Kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır. Karma taşımacılıkta en çok rastlanan kombinasyonlar aşağıdadır.

1. **Karayolu-Demiryolu Taşımacılığı (Piggybacking):** Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-LA (Rollende Landstrasse) denilmektedir.
2. **Karayolu-Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking):** Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-RO (Roll On-Roll Off) denilmektedir.
3. **Karayolu-Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking):** Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir.

Ürünlerin/yüklerin belirli sevk nokta/larından alınıp belirli teslim nokta/larına götürülmesi/taşınması sadece taşımacılık işlemidir ve lojistik olarak adlandıırılamaz. Lojistik yönetimi, sistem yaklaşımı ile müşteri beklentilerine en uygun taşımacılık mod/modlarını seçmektedir.

1.2.2. Depolama

Belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depo, ürünlerin zamana bağlı taleplerine uygun bir şekilde boşaltma ve yükleme işlemleri arasındaki zamanda bekletildikleri yere verilen isimdir. Depolar tedarik zincirinin çeşitli aşamalarında üretim, dış ticaret, distribütör, toptancı, nakliye, lojistik ve perakende şirketleri tarafından kullanılabilen ve çok farklı özelliklerde olabilen tesislerdir. Depo müşteri taleplerinin zamanında karşılanmasında önemli bir aşamadır ve yükleme/boşaltma, muhafaza etme, aktarma, büro yer ve ekipmanlarına sahiptir. Depolama, ürünler için zaman ve yer faydası sağlayarak firmalara dinamik ve katma değerli müşteri hizmetleri sunmalarını sağlayan bir fonksiyondur.

Depo yönetiminin amaçları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- En Az Alan/Hacimde En Fazla Depolama
- Talepleri Hızla Karşılama
- En Az Fire
- Etkin Ürün ve Tesis Güvenliği
- Etkin Veri Güvenilirliği
- En Az Hatalı Sevkiyat

Depolar kullanım amaçlarına bağlı olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir:

- **Klasik Depo (Warehouse):** Üretim veya satış noktası içinde ya da yanında bulunan, ürünlerin genelde uzun süre kaldığı depolardır.
- **Dağıtım Merkezi (Distribution Center):** Müşterilere daha yakın noktalarda konuşlandırılarak müşterilere karma, az miktarda ve hızlı ürün teslimatı ile tedarikçiden büyük hacimli sevkiyatı sağlamaya yönelik depolardır.
- **Toplama Merkezi (Consolidation Center):** Tedarikçilere daha yakın noktalarda, üretim yerlerine, hammadde çeşidi bazında az ama karma ve büyük hacimli sevkiyatı sağlamaya yönelik depolardır.
- **Aktarma Merkezi (Transshipment Center):** Genelde farklı taşıma modları veya aynı taşıma modunda farklı taşıma araçları arasında ürünlerin aktarıldığı, ürünlerin çok kısa süreli kaldığı depolardır.

- **Sipariş İşleme Merkezi (Order Fulfillment Center):** Genelde internet üzerinden adet bazında satış yapılan sistemlerde siparişlerin alındığı ve sevk edilmek üzere hazırlandığı depolardır.

Verimli bir depo yönetimi etkin bir depo tasarımına bağlıdır. Depo tasarımında; kapı sayısının, elleçleme ekipmanlarının, stok yeri (raf vd.) sayısının, depo hacmi ve düzeninin, bilişim sisteminin ve süreçlerinin amaca uygun bir şekilde belirlenmesi gerekir. Depolar manuel, yarı otomatik veya tam otomatik olarak tasarımlanabilir. Gümrüklü ürünlerin bulunduğu depolar antrepo (bonded warehouse) olarak adlandırılır.

Depo yönetimindeki temel süreçler aşağıda belirtilmiştir:

- Mal Kabul (Receiving)
- Yerleştirme (Putaway)
- Rezervasyon (Allocation)
- Toplama (Picking)
- İkmal/Tamamlama (Replenishment)
- Katma Değerli İşler (Value Added Activities)
- Çapraz Sevkiyat (Cross-docking)
- Sevk (Shipping)
- İade İşleme ve İmha (Return Processing)
- Faturalama (Billing)
- Alan Yönetimi (Dock Management)
- Güvenlik Yönetimi (Security Management)
- Açık Saha Yönetimi (Yard Management)
- Sayım (Cycle Count)
- Raporlama (Reporting)

Belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanması sadece depolama işlemidir ve lojistik olarak adlandıırılamaz. Lojistik yönetimi, sistem yaklaşımı ile en uygun depolama yer ve düzenlerini seçer.

1.3. Müşteri Hizmet Düzeyi

Şirketler yoğun rekabet koşullarında varlıklarını sürdürebilmek için hem satış noktalarında ürün bulunurluğu sağlamalı, hem de lojistik maliyetlerini en küçüklemelidirler. Dolayısıyla etkin ve verimli bir lojistik hizmetini en düşük lojistik maliyeti ile sağlamak en önemli öncelik olmaktadır. Lojistiğin 7 Doğrusu (Seven Rights) aşağıda belirtilmiştir.

Müşteri hizmetlerinde; Doğru Ürünü, Doğru Müşterinin, Doğru Yerine, Doğru Zamanda, Doğru Miktarda, Doğru Şekilde, Doğru Maliyette teslim etmek önemlidir. Müşteri memnuniyetinde uzun dönemde Tutarlılık (her zaman aynı hizmet düzeyi), Esneklik (farklı durumlara çabuk uyum), Sürekli iyileştirme (sürekli yükselen kalite) ile sürekli, yeterli ve doğru bilgi de gerekmektedir.

1.4. Lojistik Maliyetler

Ülke ekonomisi açısından bakıldığında lojistik süreçlere ilişkin maliyetler aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir;

1. **İçsel Maliyetler:** Taşıma ve elleçlemeler sırasında oluşan yatırım ve işletme maliyetleridir.

- Her bir taşımacılık moduna göre maliyetler
- Depolama maliyetleri
- Bozulma, Hasar ve Kayıp Maliyetleri
- Geç Teslimat, Ceza, Hata, Plansızlık, Atıl Kapasite Maliyetleri
- Taşıma hizmetinin yarattığı katma değeri de içerecek şekilde stok bulundurma maliyeti
- Taşıma ve depolama amaçlı paketleme maliyetleri
- Bilişim ve iletişim maliyetleri
- Elleçleme/İstifleme vd ürün aktarım maliyetleri
- Birleştirme, ayrıştırma, etiketleme, vd. katma değerli işlem maliyetleri
- Elde bulundurmama (unavailability) maliyetleri
- Lojistik yönetim maliyetleri

Örnek olarak Karayolu Taşıma İçsel Maliyetinin başlıca kalemleri ve yüzdeleri aşağıda verilmektedir (UBAK, 2009)*:

Motorin	%38,87	Bakım(Yedek Parça)	%6,83
Sürücü Ücreti	%21,30	Bakım(İşçilik)	%3,57
Lastik	%17,21	Motor Yağı	%1,09
Amortisman+Faiz	%10,78	Diğer	%0,45

*Yukarıdaki maliyet dağılımı 2009 rakamları ile 5 akslı ve 40 tonluk konteyner treylerinin ortalama % 5 yol eğimindeki içsel maliyetidir. Boş dönüş maliyeti dolu gidişin yaklaşık % 65 'idir.

2. **Dışsal Maliyetler:** Taşıma ve elleçlemeler sırasında çevreye ve topluma olan etkilerden oluşan maliyetlerdir.

- Kaza Maliyeti
- Hava Kirliliği Maliyeti (CO_x, NO_x)
- Gürültü Maliyeti
- Sıkışıklık Kaynaklı Maliyet
- Katı Atık Maliyetleri (Atık Motor Yağı, Ömrü Tükenmiş Lastik, vd.)

Avrupa Birliği ülkelerinde lojistik giderlerin (taşımacılık, depolama-stoklama, yönetim) ürün satış fiyatı içindeki payı aşağıda belirtildiği gibi şekillenmektedir;

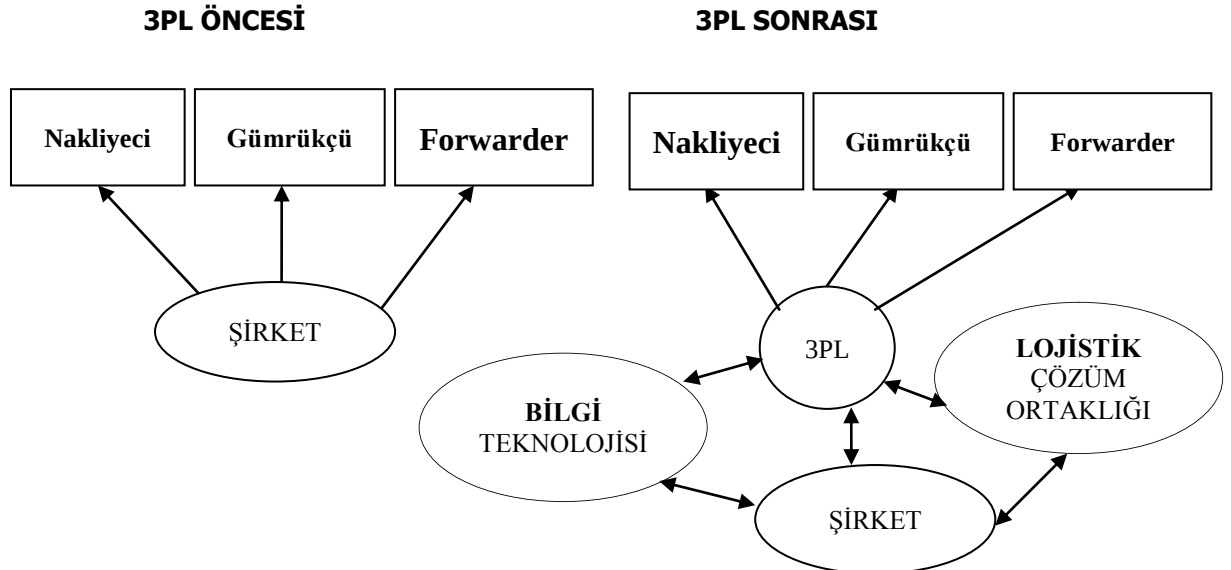
Perakende sektöründe % 8,9	Elektrikli aletler sektöründe % 12,6
İlaç sektöründe % 8,8	Bilişim sektöründe % 10,3
Kağıt sektöründe % 14,4	Kimya sektöründe % 10,2
Makine sektöründe, % 9,3	Otomotiv sektöründe % 8,9
Gıda sektöründe % 10,4	

Bu oranların Türkiye'deki ulaştırma alt yapısı yetersizlikleri vd. nedenlerden dolayı daha fazla olduğu söylenebilir. Genel olarak Türkiye'de lojistik maliyetlerin ürün satış fiyatı içindeki oranı % 4-20 arasında değişmektedir.

1.5. Dış Kaynak Kullanımı ve 3PL (Üçüncü Parti Lojistik)

Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing), şirketlerin kendi çekirdek(core) faaliyetlerine daha fazla odaklanmak, maliyet avantajı sağlamak, sabit maliyetleri değişken maliyetler haline dönüştürmek, ilgili tedarikçinin ölçeğinden, uzmanlığından yatırım ve yaratıcılık gücünden yararlanmak, pazara erişim hızını yükseltmek amaçlarından bir veya birkaçından faydalanmak için, mevcut bir şirket faaliyetinin genellikle ilgili varlıkları ve personeli ile birlikte bir üçüncü parti bir şirkete devredilmesi veya bu hizmetin alınması sürecidir.

3PL terimi lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımına geçilmesinin bir sonucudur. Birinci parti satıcı şirket, ikinci parti müşteri, üçüncü parti ise satıcı veya alıcının bazı faaliyetlerini onun adına üstlenen şirkettir. Satıcı veya alıcı şirket sadece taşımacılık faaliyetini, gümrükleme faaliyetini veya depolama faaliyetini tek başına başka bir şirkete devrederse devralan şirket 3PL değildir. Ancak lojistik faaliyet diğer bir deyişle asgari olarak taşımacılık ve depolama faaliyetleri birlikte ve entegre olarak yürütülmek üzere devredilirse devralan şirket 3PL şirkettir. Şekil-1.1’de 3PL şirket kullanım farkını göstermektedir.



Şekil - 1.1. Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Öncesi ve Sonrası

3PL şirketler müşterisinin lojistik faaliyet taleplerini yeterli ölçekte ise doğrudan sevkiyat, yeterli ölçekte değilse belirli bir noktada yeterli ölçeğe getirebilmek amacıyla başka müşterilerinin yükleri ile konsolide edebilen, farklı taşımacılık ve depolama sistemleri kullanabilen, bilgi odaklı şirketlerdir.

Lojistikte dış kaynak kullanımında diğer bir düzey Lider Lojistik Hizmet Sağlayıcısı kullanımıdır (Lead Logistics Provider-LLP). LLP şirketlerin 3PL şirketlerden farkı, İşletme Lojistiğine odaklanması ve taktik (orta vadeli) planlamalar yapabilmesidir. Diğer bir deyişle sadece siparişlere dayalı değil talep tahminlere göre planlama yaparak faaliyetlerin gerçekleştirebilmesidir. Konu ile ilgili diğer bir terim Dördüncü Parti Hizmet Sağlayıcı (Fourth Party Logistics-4PL) olup, bu tür şirketler tek bir müşteri şirketin lojistiğine değil bu şirketin içinde bulunduğu tedarik zincirinin tüm lojistik faaliyetlerine odaklanarak zincir boyu ürün, hizmet ve finans akışını yönetme çalışan firmalardır. Dolayısıyla zincirdeki tüm

üretim ve ticaret şirketleri ile 3PL şirketlerden veri toplayarak tedarik zinciri çözümleri sunarlar.

1.6. Lojistik Performans Yönetimi ve Verimlilik

Lojistik faaliyetlerin yönetiminde kullanılabilecek kritik performans göstergeleri (Key Performance Indicators-KPI) aşağıda belirtilmiştir:

- Maliyetlerin (Navlun, Depolama, Stokta Taşıma, vbg.) Düşürülmesi
- Müşteri Hizmet Düzeyinin Artırılması
- Zamanında Teslim Oranının En Büyüklenmesi
- Temin(Yanıt) Süresinin (Lead Time, Response Time) Azaltılması
- Toplam Stokların En Azlanması
- Bozulma/Hasar/Kayıp Oranının En Azlanması
- Esnekliğin Artırılması, Seçenek Çözüm Sayılarının Artırılması
- Veri Güvenilirliğinin ve Hızlı Erişim Oranının Yükseltilmesi(miktar, zaman, yer, vbg.), Bilgi/Evrak Eksikliğinin En Azlanması
- Temel Yetkinliğe (core competency) Odaklanmanın Sağlanması
- Lojistik Faaliyetlerin Etkinlik (planlara uyma) ve Verimlilik (çıktı/girdi) oranlarının Artırılması
- Müşteri İlişkilerinin Geliştirilmesi, Müşteri Odaklılığın Artırılması
- Riskin ve Kazancın Adil Paylaşımı
- Sabit Maliyetlerin Değişken Maliyet Haline Dönüştürülmesi
- Lojistik Yönetim Giderlerinin Azaltılması

Lojistikte verimliliği artırma çalışmaları taşımacılık, depolama ve diğer ilgili faaliyetleri birlikte düşünerek yapılabilir. Temel bazı yaklaşımlar aşağıda belirtilmiştir:

- **Lojistik Ağ Tasarımı (Logistics Network Design):** Etkin ve verimli bir lojistik sistemi için çalışma kapsamı içindeki ilgili tedarikçi, üretici, depo ve dağıtım merkezi, satış noktaları ile müşteriler gibi çeşitli şirketlerin ve tesislerin üretim, depolama ve taşımacılık sistemlerinin bir ağ yapısı bütünlüğü içinde yüksek yanıt hızı, yüksek kalite, düşük maliyet vd. amaçlarla analizi ve yeniden tasarlanmasıdır. Yeni depo açma, mevcut depoları kapama, taşımacılık sistemini değiştirme, bu kapsamda alınan kararlardır.
- **Lojistik Bilişim Sistemleri (Logistics Information Systems):** Lojistik yönetiminde etkinliği ve verimliliği artırmak üzere kullanılan Kurumsal Kaynakların Planlanması(Enterprise Resources Planning-ERP), Taşımacılık Yönetim Sistemi (Transportation Management System-TMS), Depo Yönetim Sistemi (Warehouse Management System-WMS), Yönetim Bilişim Sistemi (Management Information System-MIS), İleri Planlama Sistemleri (Advanced Planning System-APS, özellikler rota ve yükleme optimizasyonu konularında), Küresel Konumlandırma Sistemi (Global Positioning System), Genel Paket Radyo Sistemi (General Packet Radio System-GPRS), Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange-EDI), Elektronik Ticaret (E-Trade), Çubuk Kod (Barcode), Radyo Frekanslı Tanıma (Radio Frequency Identification-RFID) gibi bilgisayar donanım ve yazılım sistemleridir.
- **Tedarik Zinciri Lojistik Yönetimi (Supply Chain Logistics Management):** Tedarik zincirinin ve bu zincir içinde yer alan şirketlerin uzun dönemli performanslarını artırmak amacıyla, söz konusu şirketlere ilişkin üretim ve lojistik fonksiyonlarının birlikte yönetimidir.

- **Çağdaş Depo Tasarımı ve Yönetimi:** Gereksinimler doğrultusunda müşteri hizmet düzeyini artırırken lojistik maliyetleri düşürmeye yönelik maliyet etkin (cost effective) depo çözümleri oluşturmaktır.
- **Sürekli Gelişim ve İnovasyon:** Şirkette tüm çalışanların katılımı ve toplam kalite anlayışı ile sürekli gelişim ve inovasyon ortamının yaratılmasıdır.
- **Tam Zamanında Üretim/Teslimat (Just In Time Manufacturing and Delivery):** Çekme (sipariş) esaslı bir yaklaşım ile gerekli malzemenin, gereken zaman ve miktarda, gereken yerden alınıp, gereken yere, gereken zamanda ve istenilen koşullara uygun olarak üretimi ve teslimatına yönelik sistemdir.
- **Hızlı Yanıt Sistemleri (Quick Response Systems):** Çağdaş bilgi teknolojilerinin kullanılarak çekme esaslı bir anlayışla sipariştten teslimata olan sürenin en aza indirilmesidir. Amaç talebin en hızlı şekilde karşılanmasıdır.
- **Yükleme Optimizasyonu (Loading Optimisation):** Yüklem ve boşaltma zamanından tasarruf etmek, işçilik maliyetlerini düşürmek ve/veya kabın/aracın kapasitesini en verimli biçimde kullanmak suretiyle taşıma maliyetlerini düşürmek üzere yüklerin, kaba/araca en etkin biçimde yerleştirilmesidir.
- **Çapraz Sevkiyat (Cross Dock):** Depo alanına gelen ve giden ürünler için depolama faaliyeti oluşturmadan gruplama ve aktarmayı gerçekleştirerek depolama hacminden tasarruf sağlama ve ürün akış hızını artırma çabasıdır. Ürünler çapraz sevkiyat alanında belirli bir süreden (12 veya 24 saat) daha az zaman kalmak durumundadır.
- **Rota Optimizasyonu:** Çok duraklı dağıtım ve/veya toplama hizmetinde müşteri taleplerini dikkate alarak toplam maliyet, toplam süre veya toplam mesafeyi en azlamak üzere en uygun rotanın belirlenmesidir.
- **Döngüsel Sefer (Milk Run):** Bir araç tarafından bir program çerçevesinde çeşitli noktalardan aynı veya farklı yüklerin alınarak bir veya birden fazla noktaya teslim edilmesi ve teslimatlar sırasında boş kapların toplanarak geri getirilmesi sistemidir.
- **Etkin Tüketici Yanıtı (Efficient Consumer Response-ECR):** Müşteri isteklerinin daha iyi, daha hızlı, daha düşük maliyetli ve tam zamanında yerine getirilmesi ve bilginin bir bütün olarak paylaşılması için lojistik kanal içerisinde tüm tarafların birlikte çalıştığı basit, hızlı ve müşteri odaklı sistemdir.
- **Müşteri İlişkileri Yönetimi (Customer Relationship Management-CRM):** Müşteri özellikleri ile satış ve pazarlama faaliyetlerinin veri tabanına kaydedilerek, bu veri tabanının çok yönlü ve çapraz analizleri yoluyla müşterilere daha etkin ve verimli hizmetler sunulması müşteri sadakatini artırmayı amaçlayan bilgi sistemidir.
- **Tedarikçi İlişkileri Yönetimi (Supplier Relationship Management-SRM):** Her türlü harcama kategorisinde ve sürekli olarak tedarikçileri sınıflandırıp önceliklendirerek kuracağı ilişki yapısını belirleyen, her bir tedarikçi ile ilişki kurallarının tanımlandığı bir ürün ve hizmet anlaşmasının yapıldığı, tüm tedarikçilerle olan ilişkilerde toplam değeri en üst düzeye çıkartan bilgi sistemi çözümdür.
- **Faaliyet Bazlı Maliyetlendirme (Activity Based Costing-ABC):** Hatasız ürün ve süreç maliyetlendirmesi için masrafları faaliyetlerle, nesnelerle ve süreçlerle ilişkilendiren bir maliyet hesaplama sistemidir.

1.7. Lojistik Kavramının ve Sektörünün Gelişimi: Dünya ve Türkiye Ölçeği

1.7.1. Dünya’da Lojistik Sektörü

Dünya Bankası’nın 2010 yılında yayınladığı “Yarış İçin Birliktelik” raporunun sonuç bölümünde edilen çıkarım şu şekildedir; “Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan

oranda küresel ve verimli lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir”. Bu bakış açısı ile günümüzde lojistik sektörünün önemi gittikçe artmakta ve tüm şirketler tarafından lojistikte farklılık, rekabet avantajı olarak görülmektedir. Gelişen dünyada gittikçe büyüyen ticaret hacmi, lojistik operasyonların, taşıma, depolama, katma değerli işler, paketleme, sigortalama, gümrük yönetimi, stok yönetimi, sipariş yönetimi, gözetim- daha etkin ve verimli yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından düzenli olarak yayınlanan Dünya Hizmet Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH-GDP) raporlarına göre taşımacılık, hizmet sektörü içinde çok büyük öneme sahip bir alan olarak yerini korumaktadır. DTÖ sekretaryası tarafından hazırlanan listeye göre; işletme, iletişim (haberleşme), inşaat ve mühendislik, dağıtım, eğitim, çevre, finansman ve bankacılık, sağlık, kültür ve spor, turizm ve seyahatin yanı sıra lojistik operasyonlarını da kapsayan Ulaştırma Hizmetlerinin, Toplam Hizmet GSYİH’sine oranı Tablo- 1.1.’de görülmektedir.

DTÖ raporunda ulaştırma kapsamında yer alan faaliyetler şunlardır: denizyolu taşımacılığı, iç su yolları taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, uzay taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı, depolama- elleçleme-acente ve diğer hizmetler.

Tablo - 1.1. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH / Hizmetler GSYİH (Dünya Geneli),

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

Türkiye’de ise bu oran DTÖ’nün verilerine göre, dünya geneli kadar yüksek olmasa da, ortalama % 18 seviyesinde seyretmektedir (Bkz Tablo 1. 2).

Tablo - 1.2. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH (Türkiye)

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

Türkiye’de oransal olarak son yıllarda meydana gelen artış ile dünya ortalamasına yaklaşması giderek artan bir oranda ulaştırmanın dolayısıyla lojistiğin kazandığı önemi işaret etmektedir ve bu gelişime göre Türkiye dünya ortalamasını önümüzdeki kısa sürede yakalayacaktır.

1.7.2. AB Lojistik Stratejisi: Beyaz Kitap 2011

Avrupa Komisyonu tarafından 28.3.2011 tarihinde Brüksel’de yayınlanan Beyaz Kitap (White Paper) Avrupa Birliği’nin (AB) taşımacılıkta yeni bir kavşak noktasında olduğunu göstermektedir. “Tek Avrupa Taşımacılık Alanı için Yol Haritası – Rekabetçi ve Verimli Kaynak Kullanımına Dayalı Taşımacılık Sistemine Doğru” alt başlığı ile yayınlanan kitap 2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap gibi hareketliliği/serbest dolaşımı/mobilite (mobility) ön plana çıkarmaktadır. Aşağıda tespitler ve öngörülen önlemler belirtilmiştir:

Taşımacılıkta küresellik, uluslararası işbirliği, entegrasyon ve ekonomik büyümenin önemi başlıca konular olarak görülmektedir. 2011 kitabında öne çıkan konular, sürdürülebilirlik başlığı altında kaynak kullanımında verimlilik ve çevresel duyarlılıktır. 2001 kitabında insan öncelikli politikalar ağırlıkta iken, 2011 kitabında çevresel ölçütler ağırlık kazanmıştır.

Önceki dönemde çevre konusunda yapılan çalışmalar yeterli olmamıştır. Mevcut taşımacılık sistemi sürdürülebilir değildir. Petrol bağımlılığı %90 düzeyindedir. Yollarda ve havada trafik yoğunluğu hala büyük sorundur. CO₂ emisyonu, sıkışıklık maliyeti, merkezi ve dış alanlar arası erişme zorluğu, kaza ve gürültünün sosyal maliyeti artmaktadır. Taşımacılık hacmi artarken ve mobilite desteklenirken %60 emisyon azaltma hedefi konmuştur. Dolayısıyla yeni dönemde sürdürülebilir mobilite küresel bir hedef olmuştur. Taşımacılık altyapısı mobiliteyi şekillendirmektedir. Altyapı ve uzmanlık olmadan taşımacılıkta önemli geliştirmeler yapmak mümkün değildir. Kitaptaki öne çıkan konular aşağıda özetlenmiştir.

AB'nin genişlemesi ile Avrupa'nın Batısı ve Doğusu arasındaki büyük taşımacılık alt yapısı farklılığı sorunu oluşmuştur. Avrupa'nın tek bir taşımacılık alanı olarak yönetilebilmesi için Avrupa'nın Batı ve Doğu kısımlarının entegre etmek gerektiği, ancak bazı darboğaz nokta ve sorunlar olduğu belirtilmektedir. Avrupa'nın bütün olarak aynı altyapıya sahip olması hedeflenmektedir.

Petrol rezervlerinin azalması ve fiyatının artmasının taşımacılıkta bazı dengeleri bozacağı öngörülmektedir. Petrole olan bağımlılığın verimlilik-mobilite uzlaşımı içinde azaltılması gerekmektedir. Verimli Kaynak Kullanımı ve Enerji Verimlilik Planları oluşturulmaktadır. Avrupa'nın ekonomik gelişmesi verimli kaynak kullanımına dayanan yüksek kalitede mobilite hizmetleri rekabetini gerektirmektedir

Kitapta sera gazı emisyonlarının azaltılması gerektiği belirtilmektedir. Taşımacılık kaynaklı emisyonu azaltmak için araçlara ve trafik yönetimine yönelik yeni teknolojilerin anahtar rol oynayacağı söylenmektedir. Tüm modlarda araçların enerji verimlilik performansları geliştirilmelidir.

Maliyet etkin enerji verimliliği politika ve çalışmalarının artacağı, taşımacılıkta araç bazında bazı gelişmeler olsa da ekonomiye bağlı olarak taşımacılığın artması, gürültü ve hava kirliliğinin önem derecesini korumaktadır.

Çoğu Avrupa ülkesinin altyapı, lojistik, trafik yönetim sistemi ve taşımacılık araçlarının imalatında lider olduğu ama dünyanın başka bölgelerinde de büyük taşımacılık modernizasyonu ve altyapı yatırım programlarının yapıldığı, dolayısıyla Avrupa'nın rekabetçi pozisyonunda kalabilmesi için yatırım ve geliştirme yapması gerektiği belirtilmektedir.

Taşımacılık altyapısı fonlaması konusunda kamu kaynakları üzerinde artan bir baskı vardır. TEN-T ulaştırma ağının finansmanı ile bölgesel entegrasyon ve yüksek hızlı demiryolu hatları oluşturulmuştur. Tüm taşımacılık sistemlerinde iyileştirmelere yönelik AB fonları oluşturulmuştur. AB fonlaması için seçilebilir projelerin bu vizyona dayanması gerektiği belirtilmektedir.

İyi işleyen taşımacılık ağı (şebekesi) önemli kaynaklar gerektirir. TEN-T ağ yapısının tamamlanması için 2020 yılına kadar 550 milyar Euro gerekmektedir. Kamu ve özel sektör bazlı kaynaklar gerekmektedir. Her ülke kendi yatırımları için bütçe ayırmak durumundadır. Diğer bir kaynak ise dışsal maliyetlerin içselleştirilmesidir. Özel sektör finansmanının önünün açılması için gelişmiş bir yasal düzenleme çerçevesi ve yeni mali enstrümanlar gerekmektedir. Kamu-Özel Sektör İşbirliği (Public-Private Partnership-PPP) böyle bir enstrümandır. Proje değerlendirme ve yetkilendirme sistematığı kullanılarak verimli ve şeffaf bir şekilde zaman, maliyet ve belirsizlikleri sınırlandırmak durumundadır.

Vatandaşlar için güvenli taşıma esastır. AB’de ölümlü kazalar yarıya düşse de 2009 yılında 34.500 kişi karayolu kazalarında ölmüştür. Geçtiğimiz yıllar içinde Avrupa’da taşımacılık güvenliği tüm taşımacılık modlarında artmıştır. Taşımacılık güvenliği AB’nde çok yüksektir. İzleme ve risk bazlı yaklaşımlar uygulanmalıdır. Karayolu taşımacılığında 0 kaza seviyesine yaklaşmak, bu çerçevede 2020’de karayolu hasar ve kayıplarını yarıya indirmek hedeflenmiştir. Tüm modlarda güvenlikte AB’yi dünya lideri yapmak öngörülmektedir. Teknoloji, eğitim, kurallar ve yol bakım-onarımlarına önem verilmektedir.

Yüksek kaliteli taşımacılık sistemi kaliteli insan kaynakları ve çalışma koşulları gerektirmektedir. Çalışma koşulları ve çalışan hakları ile ilgili yeni kurallar oluşturulmuştur. Sektörün yatırımlarına yön verebilmesi için gelecek politikalar konusunda açıklık şarttır. AB genelinde ülkeler arası uyum hayati bir konudur. Bir üye ülkenin elektrikli arabaya, diğer üye bir üye ülkenin biyoyakıtı yönelmesi verimsizliklere neden olacaktır.

Büyük hacimli yük ve yolcu istedikleri yerlere birlikte taşıyabilen yeni taşımacılık modelleri geliştirilmek zorundadır. Kabotaj kısıtlamaları, kısa mesafeli taşımacılık önündeki engeller ve demiryolu taşımacılığının entegrasyonu gerçekleştirilmelidir. Karma taşımacılık (multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık) zinciri verimli kaynak kullanımı açısından optimize edilmelidir. Mesafeye bağlı olarak teknolojik yenilikler, farklılıklar gösterebilir. Bireysel taşıma son aşamada ve çevreye duyarlı araçlarla yapılmalıdır. Daha etkin mod seçimi, mod ağları arasında daha fazla entegrasyon gerektirecektir. Havaalanları, limanlar, demiryolu, metro ve otobüs taşımacılığı birbirine daha kolay ve hızlı bir şekilde bağlanmalıdır.

Bilişime dayalı trafik yönetimi, altyapı kullanımı ve taşımacılık operasyonlarında kullanılmalıdır. Yatırımlar gecikmemelidir. Altyapı yatırımları uzun süreli yatırımlardır. 2050 yılına gelindiğinde hedeften sapmalar olmamalıdır.

Taşımacılık üç segmenttir: Uzun mesafeli taşımalar, orta mesafeli taşımalar ve kentsel taşımalar. Dolayısıyla AB’nde, Ülke, Bölge, Kent, Sektör, STK ve Vatandaşlar gibi birçok taraf vardır. Orta mesafeli taşımalarda yeni teknolojiler daha az gelişmiştir ve mod seçimi kentlere göre daha azdır. Kaynak verimli araç kullanımı ve daha temiz yakıtlar trafik sıkışıklığı sorununu çözmeyecektir. Bu mesafelerde ancak konsolidasyonlar yapılabilir.

Tüm taşımacılık türleri için gerçek zamanlı bilgiler, elektronik rezervasyon ve ücret ödeme karma taşımacılığı artıracaktır.

300 km aşağısındaki kısa ve orta mesafeli yük taşımaları TIR’larla yapılacaktır. Dolayısıyla demir ve su yolu ile taşıma için seçenek çözümlerin yanı sıra TIR kullanım verimliliği de önemlidir (yeni motorlar, temiz yakıtlar, akıllı ulaştırma sistemleri vd.).

Daha uzun mesafelerde karayolunda karbon salınımını azaltma daha zordur ve yük taşımacılığında karbon salınımı azaltma için karma taşımacılık caziptir. Verimli enerji kullanımı ve emisyonu sağlayan, çevresel etkileri en küçükleyen, güvenilir, az trafik sıkışıklığı oluşturan, düşük işletme ve yönetim giderleri olan özel olarak geliştirilmiş yük taşıma koridorlarına gereksinim vardır.

Yük için demiryolu bazen uygun görülmemektedir. Demiryolunu rekabetçi hale getirebilmek, orta ve uzun mesafeli taşımalarından daha büyük pay alabilmesi için demiryolu ağının kalitesi ve kapasitesi artırılmalıdır.

Kıyılarda gereksiz trafiğe neden olmadan Avrupa pazarlarına daha fazla ve daha verimli giriş noktalarına gereksinim vardır. Deniz limanları lojistik merkez olarak önemli rol oynarlar ve ancak verimli arka alan bağlantıları gerektirirler. Fonksiyon ve kapasitelerinin uygun şekilde belirlenmesi gerekir. Keza iç su yolu taşımacılığı da önem arz etmektedir.

Uçakların ve hava trafik yönetiminin verimliliğinin de artırılması gerekir. AB küresel havacılık merkezi olma rolünü olumsuz yönde etkilemeden bu modda da emisyonu azaltma konusuna önem verilmelidir. Seyahat talebi artarken havaalanı kapasite gereksinimi optimize edilmelidir. AB havacılık sektörü düşük karbonlu yakıt kullanımında öncü olmak durumundadır.

Denizyolu taşımacılığında da küresel anlamda rol oynanmalıdır. Yüksek standartlı güvenlik, çevre koruma, çalışma koşulları ve korsanlığı önlemek için uluslararası kuruluşlarla işbirliği içinde çalışılmalıdır. Gemi çevresel kirlilik kayıtları tutulmalı, yüksek teknoloji, daha iyi yakıt ve verimli operasyonlar ile emisyonlar düşürülmelidir.

Kentlerde daha temiz taşımacılık için araç başına kişi yoğunluğunun artırılması gerekir. Yürüme ve bisikletin yanı sıra toplu taşımacılık bu yönde bir çözümdür. Kentsel taşımacılık CO₂ emisyonunun dörtte birini oluşturmaktadır. Çözüm uygun yakıt ve elektrikli araç sistemleridir.

Toplu taşımacılık ile oluşan seyahatlerin yüksek yüzdesi, düşük hizmet düzeyi ile birleşince hizmetin yoğunluk ve sıklığının artmasına neden olmaktadır. Etkin talep yönetimi ve mekânsal planlama ile trafik hacimlerinin düşürülmesi gerekmektedir. Yürüme ve bisiklet altyapısı da, kentsel hareketlilik ve altyapı tasarımının ayrılmaz parçası olmak durumundadır

Daha küçük, daha hafif ve daha özel araçlar desteklenmelidir. Otobüsler, taksiler, kamyonetler ve vanlar seçenek teknolojiler ve yakıtlar için uygundur. Yol fiyatlandırma ve vergilendirme toplu taşımacılığı ve yeni teknolojileri destekleyecektir.

Uzun mesafeli taşıma ile son noktaya teslimat verimli organize edilmelidir. Bu noktada bireysel teslimleri sınırlandırmak için en verimli rotalar belirlenmelidir. Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS) kullanımı, gerçek zamanlı trafik yönetimini ile teslimat sürelerini ve trafik sıkışıklıklarını azaltır. Elektrik, hidrojen ve melez teknolojiler kullanımı sadece emisyonu azaltmayacak, gürültüyü de düşürecektir. Yük taşımacılığı geceye kaydırılarak, sabah ve akşam saatlerindeki trafik yoğunluğu azaltılmış olacaktır.

Beyaz kitap 2011’de rekabetçi ve kaynak verimli taşımacılık sistemi için 10 Hedef aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Yeni ve sürdürülebilir yakıt ve tahrik sistemleri geliştirmek ve yaygınlaştırmak. Klasik yakıt kullanan araçları 2030 yılında yarıya indirmek. Havacılıkta sürdürülebilir düşük karbon yakıt kullanımını 2050 yılında %40’a ulaştırmak, Denizcilikte tanker gemilerin yakıt emisyonunu % 40 azaltmak.
- Daha verimli enerji kullanımına dayanan taşımacılık yöntemlerinin kullanımı için karma taşımacılık zincirlerinin performansını optimize etmek.
- 2030 yılında verimli ve yeşil yük koridorları oluşturarak 300 km üzerindeki karayolu taşımacılığının % 30’unu demiryolu ve su yolu taşımacılığına dönüştürmek. 2050’de ise %50’den fazlasını gerçekleştirmek. Bunun için yeni altyapı yatırımları yapmak.

- 2050’de Avrupa yüksek hızlı demiryolu ağını tamamlamak, 2030 yılında mevcut ağ uzunluğunu üç katına çıkarmak ve tüm üyelerde bunu korumak, orta mesafe yolcu taşımalarının çoğunluğunun demiryolu ile yapılmasını sağlamak
- 2030’da Genişletilmiş AB TEN-T karma taşımacılık ağ yapısını tam fonksiyonel hale getirmek, 2050’de söz konusu ağın kalite ve kapasitesini bilişim bazlı yükseltmek
- 2050’de tüm havalimanlarını yüksek hızlı demiryolu ağına bağlamak, liman ve iç su yollarını da demiryolu yük taşıma ağına bağlamak
- Bilişim sistemleri ve pazar ekonomisi tabanlı girişimlerin kullanımı ile taşımacılık altyapısının verimliliğini artırmak
- 2020 yılında çağdaş hava trafik yönetimi altyapısının yayılımını sağlamak ve Avrupa Ortak Hava Sahasını tamamlamak. Kara ve içsuyolları taşımacılık yönetim sisteminin yayılımını sağlamak, Avrupa Küresel Navigasyon Satelite Sisteminin (Galileo) yayılımını sağlamak
- 2020’de Avrupa karma taşımacılık bilgi, yönetim ve ödeme sisteminin çerçevesini oluşturmak
- Kullanan ve kirlüten öder ilkelerini tam anlamıyla hayata geçirmek. Hataları önlemek, yanlış sübvansiyonları önlemek, büyüme yaratarak geleceğe yönelik taşımacılık yatırımlarını finanse edebilmek için özel sektörle işbirlikleri oluşturmak

Yukarıdaki stratejik hedeflerin gerçekleştirilmesi lojistik ve taşımacılık şirketleri ile lojistik hizmet alan şirketlerin verimliliğinin artırılmasına, yeni teknolojilerin erken yayılımına ve uygun alt yapının geliştirilmesine bağlıdır.

AB iç pazarında etkin rekabet ve düzgün bir işleyiş önündeki engeller sürmektedir. Amaç modlar ve ülkeler arası kalan engelleri ortadan kaldırarak, entegrasyon sürecini kolaylaştırmak, uluslararası ve karma taşımacılık şirketlerinin oluşmasını teşvik ederek gelecek 10 yılda “Tek Avrupa Taşımacılık Alanı”nı oluşturmaktır. Bu noktada tüm modlar arası rekabete dikkat edilmelidir. Gerilim ve bozulmalardan kaçınmak için sosyal, güvenlik, çevre, asgari hizmet standartları ve kullanıcı haklarının yüksek düzeyde entegrasyonu gerekmektedir. Bunun için inovasyon esastır. Daha rekabetçi ve sürdürülebilir taşımacılık sistemine yönelik çabalar uygun ağ yapısı özellikleri ve uygun yatırımları gerektirmektedir. AB taşımacılık altyapısı politikası ortak vizyon ve yeterli kaynak gerektirmektedir.

Tek Avrupa Taşımacılık Alanı, yolcu ve yükün hareketini kolaylaştıracak, maliyetleri düşürecek ve sürdürülebilirliği sağlayacaktır. Tek Avrupa Hava Sahası, havalimanlarının kapasite ve kalitesinin artırılmasını öngörmektedir. Hala demiryolu taşımacılığında darboğazlar vardır ve Tek Avrupa Demiryolu Alanına geçilmelidir. Bu noktada teknik, yönetsel ve hukuksal engeller vardır. Karayolu yük taşımacılığının daha fazla entegrasyonu karayolu taşımacılığının da daha verimli ve rekabetçi olmasını gerektirmektedir. Denizcilikte Mavi Kemer (Blue Belt), AB limanlarında formalitelerin basitleştirilmesini gerektirmektedir. Benzer şekilde iç su yolu taşımacılığı için de uygun bir yapı gerekmektedir.

Taşımacılık hizmetlerinin kalite, erişebilirlik ve güvenilirliği gelecek yıllarda daha önemli hale gelecektir. Sıklık, konfor, kolay erişim, hizmet güvenilirliği ve intermodal entegrasyon kalitenin temel bileşenleridir. Yük ve yolcu için kapıdan kapıya kesintisiz hareket, taşıma süresi ve taşıma seçenekleri hakkında bilgi önemlidir.

AB yolcu hakları ile ilgili kapsamlı bir metin hazırlamıştır. Kül bulutu ve diğer kriz durumları için “Hareketlilik Sürdürme Planları” yapılmasını gerektirmektedir.

Petrolden vazgeçmek tek teknolojik çözüme bağıllık açısından mümkün değildir. Sürdürülebilirlik açısından yeni teknolojiler gerekmektedir.

Daha verimli ve sürdürülebilir Avrupa Taşımacılık Sistemine hızlı ve düşük maliyetli geçiş üç konuya bağlıdır: Araç verimliliği, daha temiz enerji kullanımı ve bilişim ve iletişim sistemleri ile taşımacılık ağının daha etkin ve güvenli kullanımı.

AB taşımacılık sisteminin çağdaş, verimli ve kullanıcı dostu haline gelmesi için taşımacılık araştırma ve yenileşim politikasının, anahtar teknolojilerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına yönelik olması gerekmektedir. Daha verimli teknolojik araştırmaların sistem yaklaşımı ile gerçekleştirilmesi, altyapı, yasal düzenlemeler, taraflar ve diğer projeleri dikkate alması gerekir. Avrupa Komisyonu taşımacılık sektörü için bir yenileşim ve yayılım stratejisini Stratejik Enerji Teknoloji Planı ile işbirliği içinde uygun yönetsel ve finansal koşulları öngörerek araştırma sonuçlarının hızlı uygulanması için tasarlamıştır.

Yenileşim ve yayılım yasal düzenlemeleri de gerektirmektedir. Kişilerin özel bilgilerinin korunması ilkesi ile bilişim teknolojilerinin daha fazla kullanılması ilkesi birlikte düşünülmek durumundadır. Uluslararası boyutu da içerecek şekilde standardizasyon ve birlikte çalışabilirlik (interoperability) gereksinimleri teknolojik araştırmalara yön verecek, AB işletmecilerinin tüm Avrupa taşımacılık pazarından yararlanmasını sağlayacaktır.

Daha iyi hareket planlama için tüm taşımacılık modları ile ilgili bilgiler, tüm olasılıkların temini ve çevresel etkilerin görülmesine gereksinim göstermektedir. Tüm AB ülkelerini içeren ve onların yasalarına ve rekabet kurallarına uygun akıllı intermodal bilet satışı önemlidir. Yük için farklı modları içeren daha iyi elektronik rota planlama, dokümantasyon (sigorta, vd) ve gerçek zamanlı teslimat bilgisi gerekmektedir. Bu hizmetler için İletişim ve Bilişim Teknolojileri (ICT) önemlidir.

Kentsel açıdan mekânsal planlama, fiyatlandırma, verimli kamu taşımacılık hizmetleri, motorsuz taşıma modları için gerekli altyapı, temiz araçların şarjı/doldurulmasını vd. konuları içeren bir karma strateji, trafik sıkışıklığı ve emisyonu azaltmak için gerekmektedir. Belirli büyüklüğün üzerindeki kentlerde tüm unsurları bir araya getiren Kent Hareketlilik Planı oluşturulması teşvik edilmelidir.

Avrupa'nın büyük ve konsolide yük ve yolcuyla yüksek verimlilik ve düşük emisyon ile taşıyan temel koridor ağ yapısına gereksinim vardır. Bu yapıda karma taşımacılık kombinasyonlarının etkin ve yoğun kullanımı, ileri teknolojilerin geniş ölçüde uygulanması ve temiz yakıt için tedarik altyapısı olmalıdır. Bu temel yapı içinde bilişim teknolojisi araçları, yük takip ve izleme, optimize programlar ve e-yük şeklindeki trafik akışları, yönetsel prosedürlerin basitleştirilmesini sağlayacaktır. Bunun için TEN-T altyapısının yayılımı ve modal sistemlerin kademeli entegrasyonu gerekecektir.

Temel taşımacılık ağı, AB başkent ve ana kent, liman, havaalanı, ana ekonomik merkezler ve önemli kara sınırı kavşaklarının birbirine verimli çok modlu bağlantılarını sağlayacaktır. Bu konuda yapılmamış bağlantılar ve darboğazlara, mevcut altyapının kalitesinin yükseltilmesi ve deniz ve nehir limanlarında karma taşımacılık terminallerin geliştirilmesine, uzun mesafeli taşımalar için daha iyi demiryolu-havayolu bağlantılarına ve deniz otoyollarına odaklanılacaktır.

Fiyat, taşımacılık sistemleri üzerinde uzun süreli etkili olan birçok kararda çok önemli rol oynar. Taşımacılık vergileri kullanan öder, kirlenen öder ilkelerine dayanmalı ve AB taşımacılık vizyonuna hizmet etmelidir. Dışsal faktörlerin içselleştirilmesi, vergi haksızlıklarının ve yetkisiz sübvansiyonların eliminasyonu, serbest ve sürdürülebilir rekabet gereksinimleri çabalarının sonucudur. Seragazi emisyonu bazında iki temel pazar bazlı enstrüman kullanılmaktadır: Enerji vergilendirme ve emisyon ticareti sistemi. Gürültü, hava kirliliği ve sıkışıklık gibi dışsal maliyetler altyapı kullanımı ücretlendirmesi olarak içselleştirilebilir. Binek arabalar için yol ücretleri, dışsal maliyetleri içselleştirmek, trafik ve seyahat davranışlarını etkilemek için kullanılabilir.

2020’de komisyon, demiryollarında gürültü ve lokal kirlenme maliyetlerini içselleştirmek için bir ortak yaklaşım geliştirecektir. Taşımacılığın çoğu türüne vergilendirme yolu ile etki edilebilir. Motorlu taşıtlar vergisi, KDV ve ÖTV oranları değiştirilebilir. Taşımacılık temelde uluslararasıdır. Dolayısıyla sınırların dışındaki taşımacılık sistemleri ile ilgilidir. Taşımacılık hizmet, ürün ve hizmetlerinde üçüncü ülke pazarlarına açılma yüksek önceliğini koruyacaktır. Taşımacılık, hem Dünya (WTO), hem bölgesel, hem de ikili anlaşmalardan doğan ticaret kurallarından etkilenir. Taşımacılık alanında AB’nin rolü bir standart koyucu olarak ele alınarak esnek stratejiler kullanılmalıdır.

Bu çerçevede;

- AB kendi pazar kurallarını uluslararası organizasyonlara taşımalıdır
- AB taşımacılık sistemlerini komşularına taşımalıdır
- AB taşımacılık sistemlerini tüm Dünya’ya taşımalıdır

Avrupa taşımacılık sisteminin dönüşümü tüm seviyelerde çoklu otoritelerin uzlaşımı ile mümkün olabilir. Yol haritasındaki farklı eylemler ve ölçümler ileride detaylandırılacaktır. Komisyon 10 yıl içinde uygun bir yasal düzenleme ile gelişmeleri kontrol altına alacaktır

1.7.3.Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Master Plan Çalışmaları

Türkiye 'deki lojistik sektöründeki firmalarının sayısı kesin olarak bilinmemekle birlikte (yetki belgesi almamış olanlar nedeniyle), yaklaşık 1.500 civarında uluslararası karayolu taşımacılık şirketi (yetki belgeli), 500.000 adet ticari TIR-Kamyon olduğu bilinmektedir. Bunun dışında lojistik sektörünü hangi şirketlerin oluşturduğu konusunda da belirsizlik vardır. Örneğin distribütör şirketler, boru hattı işletmecileri (BOTAŞ, İSKİ gibi) ve gümrükleme şirketlerinin sektöre dahil edilip edilmeyeceği net değildir. Genel olarak lojistik sektörünün temel üyeleri havayolu, demiryolu, denizyolu, karayolu taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcıları, depolama şirketleri ve taşıma işleri organizatörleri (freight forwarders), liman işletmecileri, lojistik ve taşımacılık merkezi işletmecileridir. Fonksiyon bazında genel bir sınıflandırma aşağıda verilmiştir:

- Taşımacılık (Kara, Hava, Deniz, İç Suyolu, Demir, Boru, Karma)
- Liman ve Lojistik Merkezler
- Depolama- Elleçleme
- Kalite Kontrol, Gözetim İşleri
- Dış Ticaret, Gümrük İşlemleri
- Finansman-Sigortalama İşlemleri
- Dağıtım
- Bilgi Teknolojileri
- Eğitim-Danışmanlık

- Basım, Yayım ve Tanıtım
- Araç, Ekipman ve Malzeme Tedarikçiler (TIR, Raf, Forklift, Lastik, Yakıt, vd.)

Türk lojistik pazarına bakıldığında 2011 yılı sonu itibarıyla 40-45 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaştığı gözlemlenmektedir. Sektörden sektöre değişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının yüzde 4 ile 20'sinin lojistik giderleri oluşturmaktadır. Lojistik giderleri; Kuzey Amerika'da Gayri Safi Yurt İçi Hasılanın (GSYİH) % 10'unu; Avrupa'da % 11'ini, Türkiye'de ise fiziksel ve kurumsal alt yapı eksiklikleri ve bazı düzenlemelerden kaynaklanan verimsizlikler nedeniyle % 14'ünü oluşturmaktadır.

Türkiye'nin GSYİH'dan hareketle potansiyel lojistik pazarının 90-100 milyar dolar olduğu söylenebilir. Diğer taraftan ülkemizde lojistik sektörünün, yıllık her biri 100 milyar dolar civarındaki lojistik işlemleri gerçekleştiren Singapur ve Rotterdam ile karşılaştırılınca, daha gelişmeğe gereksinimi olduğu açıkça gözlemlenmektedir.

Türkiye ekonomisinde yaşanan iyileşme ve normalleşmeye bağlı olarak öngörü ufku açılmakta ve daha uzun vadeli planlamalar yapılabilir hale gelmektedir. Bu bağlamda Cumhuriyetin 100. Kuruluş yılı olan 2023 yılını hedef alan stratejik planlar ve eylem planları hazırlanmaya başlamıştır.

Lojistik sektörü de son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında oynayacağı temel rol itibarı ile büyük öneme sahip bulunmaktadır. Türkiye'de lojistik sektörü hem yurtiçindeki hızlı gelişmesi hem de bölgesel bir lojistik merkez olma iddiası nedeniyle uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duymaktadır. Bunu sağlayacak olan çalışma Türkiye Lojistik Master planı hazırlanmasıdır.

Böyle bir master planın hazırlanması öncesindeki aşama lojistik master planına temel oluşturacak temel ilke ve stratejik hedeflerin belirlenmesidir. Buna yönelik olarak "Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi" Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından hazırlanmıştır.

Çalışmanın temel amacı; Türkiye'nin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı veren; güvenli, erişilebilir, ekonomik, alternatifleri olan, etkin ve verimli, hızlı, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, akıllı, tedarik ve değer zinciri yönetimine dayalı çağdaş hizmetlerin sunulduğu, sürdürülebilir bir lojistik sistem oluşturmak üzere uygulamaya konulacak proje, yatırım, faaliyet ve düzenlemelerin önceliği ve detaylarını gösterecek esnek ve dinamik Türkiye Lojistik Master Planında (TLMP) esas alınacak temel ilke ve stratejileri belirlemektir.

Çalışmanın hazırlanmasında kullanılan metodoloji; konusunda yetkin uzmanların uluslararası eğilimler ve örnekler, yurtiçindeki mevcut durum ve ihtiyaçlar, ilişkili diğer dokümanların çıktıları ve sektör paydaşları ile yapılan görüşmelerde alınan görüş ve öneriler doğrultusunda ilgili bölümleri yazmaları şeklinde olmuştur. Bu süreçte TİM Lojistik Konseyi'nin yönlendirmesi ve üyelerinin görüş ve önerileri de dikkate alınmış, çeşitli seviyelerde toplantılar yapılmıştır. Rapor TİM Lojistik Konseyi tarafından kabul edilmiştir.

Çalışma temel ilkeleri ve stratejik hedefleri içermekte olup sayısal öngörü ve hedeflere yer vermemektedir. Master Plan hazırlanması aşamasında hangi göstergelerin ve sayısal büyüklüklerin kullanılması gerektiği belirtilmektedir. Bu itibarla temel ilkeleri ve stratejik

hedefleri bu çalışmada önerilmiş olan lojistik master plan sayısal hedeflerin belirlenmesi ve planlama işlevlerini yerine getirecektir.

Strateji Belgesi sekiz bölümden oluşmaktadır. Bunlar; Ekonomik Gelişmeler Doğrultusunda Lojistik, Temel İlkeler, Türkiye'nin Ulaştırma Koridorları ve Uluslararası Entegrasyon, Taşımacılık Türleri, Gümrük ve Sigorta, Lojistik Merkezler, Kentsel Lojistik ve Lojistik Sektör Yönetişimdir. Ayrıca çalışmada ek olarak sektörün yeni gelişen bir unsuru olan lojistik merkezlere ilişkin ayrıntılı bir öneri bölümü yer almaktadır.

1.8. Lojistik Merkezler: Tanım Kavram ve Fonksiyonları

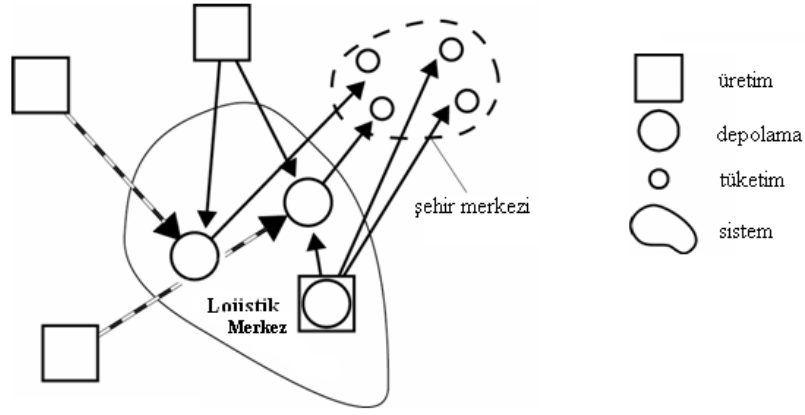
1.8.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Tanımları

Lojistik merkezler (logistics center); kentsel lojistik sorunlarına bütünsel (holistic) bir yaklaşım getiren çözümlerdir. Tanım olarak Lojistik Merkez; lojistik ve taşımacılık şirketleri (dağıtım şirketleri, taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcılar-3PL) ve konu ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma ağına etkin bağlantıları olan ve yükleri farklı taşımacılık modları arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma donanımlarına sahip organize lojistik bölgelerdir. Lojistik Merkezler/Köyler, Dağıtım Merkezleri, Limanlar, Demiryolu Platformları, Katı Atık Toplama ve İmha Tesisleri gibi lojistik merkezler kategorisindedir.

Bu tür merkezler, yüklerin konsolide, de-konsolide ve aktarma faaliyetlerine yöneliktir. Lojistik Merkez; hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin ticari temele dayandırılarak çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği uzmanlık merkezlerdir. Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik merkezlerde, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşıma ve depolamalarıyla ilişkili faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak alan içerisinde kümelenmesi söz konusudur. Çevre Planı ile geliştirilmiş, farklı taşıma modlarına cevap verebilecek nitelikte yerlerdir. Kentsel alanlarda lojistik ihtiyacının daha etkin ve verimli olarak karşılanabilmesi için Lojistik Merkezler (Organize Lojistik Bölgeler - OLB) kurulmaktadır. (Şekil-1.2.)

Lojistik Merkezlerde;

- Kent dışından ve içinden gelen yükler depolanabilmekte
- Elleçleme, konsolidasyon, de-konsolidasyon gibi operasyonlar gerçekleştirilebilmekte
- Gümrükleme, gözetim, kalite kontrol işlemleri, katma değerli işlemler yapılabilen
- Intermodal taşımacılık için gerekli ekipmanları barındırmakta
- Serbest bölge için yer ayrılabilen
- Uzun mesafeli taşıma gerçekleştirilmekte
- Konteyner ve araç park alanları bulunmakta
- Sosyal tesisler bulunmaktadır



Şekil - 1.2. Lojistik Merkez Konumu

Lojistik Merkezlerin Yararları: Üretim veya tüketim merkezlerine yakın yerlerde kurulan lojistik merkezlerin yararları aşağıda belirtilmiştir:

▪ **Maliyetlerin Azaltılması**

- ✓ Yatırım maliyetlerinin azaltılması
- ✓ Taşıma maliyetlerinin azaltılması
- ✓ Depolama maliyetlerinin azaltılması
- ✓ Stok maliyetlerinin azaltılması
- ✓ Genel giderlerinin azaltılması

▪ **Hizmet Kalitesinin Yükseltilmesi**

- ✓ Nitelikli alt yapı imkânları
- ✓ Tekrarlanabilen işlemlerin azaltılması
- ✓ Yeni lojistik iş olanakları oluşturulması
- ✓ Kentsel kirlilik ve gürültü ile trafik sorunlarının azaltılması
- ✓ Kentlerdeki ticari faaliyetlerin gereğinden çok cezalandırılmasını engellenmesi
- ✓ Optimal kentsel alan kullanımının sağlanması

▪ **Lojistik Merkez İçerisindeki Koordinasyonun Artırılması**

- ✓ Ortak Bilgi Teknolojisi Çözümleri
- ✓ Modlararası Taşımacılık İmkânları
- ✓ Taşıma Organizatörlerinin Rolü
- ✓ Oluşan Sinerji Sayesinde Yeni Mal Akışları
- ✓ Tedarik Zinciri Yönetimi
- ✓ İlave Hizmetler (Paketleme, Gümrük, Sigorta, Banka, Ar-Ge, Konaklama, vs)
- ✓ Genel Giderlerin Paylaşılması
- ✓ Ölçek Ekonomisi
- ✓ Kalitenin Artması
- ✓ Bilgi Birikimi ve Paylaşımı (Know-how)
- ✓ 3PL (3. Parti Lojistik Hizmet Sağlayıcıları)

1.8.2. Lojistik Merkezlerin Konumu

Tüm lojistik ve taşımacılık şirketler için lojistik merkezin konumu çok önemli bir etmendir. Lojistik merkezlerin görevleri arasında taşıma bağlantıları arasındaki akışı sağlamak ve tüm lojistik faaliyetleri koordine etmek yer alır.

Bu yüzden Avrupa'daki lojistik merkezlerin büyük çoğunluğu üretim veya tüketim merkezlerine yakın, taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerinin merkezinde, mümkün olduğunca ulaşım modlarının tümünü kullanabilecekleri (hava, kara, demir, deniz) alt yapıya sahip kilit noktalarda yer almaktadır.

Tüm bu faktörler göz önünde bulundurulduğunda lojistik merkezlerin yerleşim alanları planlanırken dikkat edilmesi gerekli temel unsurlar Tablo - 1.3.'de gösterilmektedir.

Tablo - 1.3. Lojistik Merkez Yer Seçiminde Dikkate Alınması Gereken Temel Unsurlar

Arazi	Maliyetler
Büyüklüğü	Arazi
Genişleme Olanakları	Tesis İnşaatı
Altyapısı	Kullanıcılara Maliyeti
Fiziksel Şartları (topoğrafya, deprem riski, vd.)	Kamulaştırma
Yakınlık (Mesafe)	Sosyo-Ekonomik Faktörler
Üretim Merkezlerine	Çevresel Etkiler
Tüketim Merkezlerine	Kentsel Trafığa Etkisi
Havaalanına, Limana	Ekonomik Yaşama Etkisi
Demiryoluna, Otoyollara	Afet Lojistiğine Etkisi
Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına	Arazi Tahsis Kolaylığı

1.8.3. Lojistik Merkezlerde Yer Alan Firmaların Sağladığı Temel Lojistik Faaliyetler ve Birimler

Lojistik merkezlerde gerçekleştirilen temel lojistik faaliyetlere bakıldığında depolama, soğuk hava depolama, raflı depolama, silo, antrepo gibi temel faaliyetlerin yanı sıra küreselleşen rekabet ortamında firmaların her geçen gün var olan hizmetlerinde katma değer yaratmak üzere yaptıkları işlemler olarak adlandırılan etiketleme, paketleme, montaj, de-montaj, barkodlama, işleme ve elleçleme gibi faaliyetlerde gerçekleştirilmektedir.

Bunların yanı sıra merkez içerisinde yer alan tedarik ve dağıtım firmalarının hizmetleri kapsamında müşterilerine sundukları dağıtım nakliyesi, tedarik nakliyesi, stok takip, envanter ve sipariş yönetimi gibi destek hizmetlerde merkezlerde etkin olarak gerçekleştirilmektedir. Merkezlerde diğer önemli bir hizmet ise sigorta ve gümrükleme aktiviteleri olarak gözlemlenmektedir.

Lojistik merkezlerde gerçekleştirilen faaliyetler ve tesisler aşağıda sıralandığı gibidir;

- Depolar, antrepolar, silolar
- Paketleme tesisleri
- Soğuk hava depoları
- Konteyner depolama alanı
- Gümrüklü saha ve gümrük birimi
- Postane, banka,
- Ofisler, restoran, otel, sağlık merkezi
- Bakım, onarım atölyeleri
- Demiryolu aktarım istasyonu, Intermodal terminaller
- Akaryakıt istasyonu
- Diğer genel servis birimleri
- TIR-Kamyon parkı
- Resmi kurumlar (tüm sektörde iş akışını hızlandıracak resmi birimler)
- Zirai karantina
- Laboratuvar
- Alış veriş mekânları
- İtfaiye
- Artıma tesisi
- Yönetim binası
- Kontrollü TIR-kamyon giriş çıkış kapısı
- Kontrollü tren/vagon giriş çıkış kapısı
- İbadethane alanı
- Kent merkezi ile ulaşım için otobüs durakları
- Güvenlik Kontrol Binası

1.8.4. Lojistik Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri

Lojistik merkezler birçok açıdan farklılıklar gösterirler. (büyüklük, tür, alt yapı, operatörlerin uzmanlığı vb). Farklılıklar merkezi yöneten şirketler bakımından da olabilir. Bunlara bakıldığında gözlemlenen yatırım ve işletme modelleri şu şekildedir; devlete ait, özel sektöre ait, sanayi ve ticaret odaları ya da yerel yönetimler ortaklığında, halka açık, ortak aidiyet veya kamu-özel sektör yatırım ve işletme modelleridir.

Bir lojistik merkezin sahibi ya da işleticisi, bir veya birden fazla lojistik hizmet sağlayıcısı olabilir. Lojistikte bazı işletmeler, örneğin karayolu taşıma işletmeleri ve nakliye firmaları, genellikle kendi lojistik altyapılarına sahiptirler bu alt yapılar arasında lojistik merkezlerde yer almaktadır. Bu merkezler bir şirketin ihtiyaçlarına hizmet sunmak üzere tasarlanmış ve bir şirketin aidiyetindedir.

Lojistik merkezler kendi içinde bulunan ve dışarıya hizmet vermekte olan birkaç şirket tarafından kullanılırlar. Kullanıcı şirketler merkez içerisinde yer alan binaların ve olanakların (alt yapı, donanımların) sahibi ya da kiracısı olabilirler. Bu tür ortak kullanıma sahip merkezlerde yer alan işletmeler ortak gelir ve giderleri için genellikle birleşerek genel bir lojistik operatör şirket oluşturur ve merkez yönetimini bu operatör şirket üzerinden sürdürürler. Bu tür operatör şirketin rolü, lojistik hizmet sunum faaliyetlerinin koordinasyonu, ortak gelir ve maliyetlerin hesaplanması ve mümkün olan en iyi finansal etkilere sonuçlara özen göstermeyle sınırlıdır.

Lojistik merkez yatırım sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bağ her zaman önemlidir ve bakıldığında bu bağ her zaman olagelmış bir yapıdır. Öyledir ki kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun geçerli nedenleri bulunmaktadır. Örneğin; Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde lojistik merkezlerin fonksiyonları, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik merkezlerin güçlü bölgesel bir özelliğe sahip olmasını gerektirmektedir. Örneğin, Finlandiya'da bölgesel kalkınmada lojistik merkez yatırımlarında kamu aktif rol oynamaktadır. Öyledir ki yerel yönetim ile merkez ortak hareket etmektedir.

Öte yandan Danimarka'da ise lojistik merkez planlama ve inşa işlemleri kamu sektörüne yerine getirilmesine yönelik birçok örnek mevcuttur. Ayrıca Almanya'da GVZ olarak adlandırılan lojistik merkezlerin yatırım finansmanı genellikle kamu-özel ortaklığı (PPP: public-private partnerships) şeklinde yapılmakta ve işletmeciliğini özel sektör yürütmektedir. Almanya'da, İspanya'da ve İtalya'da kamu-özel ortaklığı çerçevesinde lojistik merkez yatırımlarının gerçekleştirilmesi değişik siyasi ve idari makamlarca ülke menfaati adına desteklenmektedir.

Avrupa'nın birçok ülkesinde lojistik merkezlerin yatırım planlaması ve uygulaması yerel yönetimlere teslim edilmiş ancak, lojistik merkezlerden sağlanan faydaların sadece yerel bazda değil ulusal bazda fayda sağlaması nedeniyle merkezi yönetim ile de koordinasyon ve finans desteği sağlanması yoluna gidilmiştir.

Yerel bazdaki uygulamaların bir üst boyutunda bölgesel hükümetler (eyaletler) lojistik merkezler için kendi finansal kaynaklarını ayırmakta ve ayrıca ulusal bazdaki lojistik merkez planları için Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıkları ile koordineli bir şekilde çalışmaktadırlar.

Kamu-özel ortaklığı (public-private partnerships) şeklinde kurulan lojistik merkezler yanında, Avrupa Birliği'nin sağlamış olduğu finansmanla gerçekleştirilen yatırım modelleri de mevcuttur. Bunlardan bazıları, Bothnia Logistics Centre ve Lübeck Lojistik Merkez uygulamalarıdır. Lojistik merkezlerdeki operatörler (işleticiler), merkezdeki lojistik altyapının sahibi veya ortağı olabilirler bunun dışında kiracı olarak yani kiralarak kullanabilirler ya da dışarıda sanayi ve ticaret şirketlerinin sahip olduğu alanlarda hizmet sunabilirler.

Lojistik merkezlerin tanımı, yatırım ve işletme modelleri üzerinde çalışan birçok akademisyen, sektör profesyonelleri ve bu alanda çalışan danışmanlar tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Her bir tanım farklı olmakla birlikte ortak özellikler taşımaktadırlar (Laitio K. ve Perala H., 2004).

Lojistik merkez tanımlarındaki farklılık, lojistik merkezler için kullanılan kavramlarda da görülmektedir. Özellikle Avrupa'da farklı ülkelerde lojistik merkezler farklı kavramlarla anılmaktadırlar. Bunlardan bazıları (Kondratowicz L., 2003b)

- İngiltere: "Freight villages"
- Fransa : "Plate forme logistique" ve "plate forme multimodale"
- Almanya: "Güterverkehrszentrum" (GVZ)
- İtalya : "Interporto"
- Hollanda "Rail service centre" (RSC) ve "tradeports"
- Danimarka : "Transport centre"

Avrupa’da farklı isimlerde tanımlanan lojistik merkezlerin içerik ve sunduğu lojistik hizmetler de farklıdır. Almanya’da lojistik merkez uygulamasına bakıldığında, merkezler kentsel lojistiği desteklemek üzere şehir içi toplama/dağıtma sisteminin rasyonalizasyonu üzerine oturtulmuştur (Cardebring P. W. ve Cr st ane Warnecke, 1995). Fransız ve İngiliz yaklaşımlarında ise temel bakış açısı, sektöre yönelik teknolojik yeniliklerin bu merkezlere aktarılması, modern ve güçlü alt yapı ile rekabetçiliği sağlamaktır.

 talya’da ise lojistik merkezlere yönelik temel yaklaşımlar, ihracatın ve transit yük miktarının artırılması amacıyla liman hizmetlerinin sunulması ve limanlar arası rekabetin artırılmasıdır. Lojistik merkezlerin çok sayıda tanımlaması olmasına rağmen Avroplatform (European Association of Freight Villages)’ un lojistik merkez tanımlaması  er evesi net bir şekilde belirlenmiş tanımlardan birisidir. Bu tanım şu şekildedir (Gilberto G., 2005);“Taşımacılık, lojistik ve fiziksel dağıtım ile ilgili ulusal ve uluslararası çapta faaliyetlerde bulunan çok çeşitli işletmelerin, ticari esaslara dayalı olarak üzerinde faaliyet gösterdikleri özel yerlerdir. İşletmeciler, lojistik merkezde inşa edilmiş bina ve diğer tesislerin (depo, dağıtım merkezleri, ofisler, TIR’lar vs.) ya sahibi ya da kiracısıdırlar. Haksız rekabetin önlenmesi için lojistik merkezin tüm imkânları, tüm kullanıcılara açıktır”.

Yukarıda sıralanan faaliyetlerin yürütülebilmesi, gerçekleştirilebilmesi için, lojistik merkezler gerekli olan tüm ekipman ve imk nla donatılmalıdır. Merkezlerde yüklerin elle lenmesinin ve modlararası (kara, demiryolu, deniz, hava, i  suyu) aktarımının yapılabilmesi için intermodal terminallere ihtiyaç vardır. Bu neden ile lojistik merkezler tüm taşıma modlarını asgari düzeyde içinde bulunduracak şekilde tasarlanmalıdır. Merkezde yer alan firmaların ortak bakış açısı sağlamaları ve bir sinerji oluşturmaları ve ticari işbirliğinin sağlanması için lojistik merkez tek ve tarafsız bir yönetim yapısı tarafından idare edilmelidir. Avrupa genelinde incelendiğinde bu yapının kamu özel sektör işbirliği şeklinde gerçekleştiği gözlemlenmektedir. (PPP-Public Private Partnership).

Lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi özellikle lojistik sistem içerisindeki gruplar için bir takım faydalar sağlamıştır(Andrejev S., Volkov V., Paatela A., Fehlhaber B., 1997). Nihai tüketiciler açısından bakıldığında lojistik merkezlerin, daha kısa teslim süreleri oluşmasını ve uzun dönemde de daha rekabetçi fiyatlar yakalamalarını sağlamıştır. Yükleten ve alıcılar yönünden incelendiğinde, düşük dağıtım maliyetleri, daha hızlı aktarma süreleri, daha geniş hizmet grupları ve hizmetlerin entegrasyonu, daha iyi bilgi hizmeti, malzeme akış kontrol ve yönetiminde gelişme, idari giderlerde tasarruf sağlandığı görülmektedir.

Forwarder ve taşıma operatörleri açısından bakıldığında, faaliyetlerin verimliğinde artış, operasyonların daha kolay planlanması ve yönetilmesi, harcamalarda azalma oluştuğu görülmüştür. Terminal operatörlerinde ise geliş öncesi bilgilerde iyileşme (zamanlama, yükün yapısı) ve doküman hazırlanmasında kolaylıkların olduğu görülmüştür. Gümrükler açısından, gelen yükler hakkında daha detaylı bilgi, sevkiyata konu malın içeriğinin etkin kontrol edilmesine olanak verecek imk nların geliştirilmesiyle, taşıma ünitelerinin kontrol edilme sayılarında d ş me elde edilmiştir. Uluslararası ticarete taraflar arası piyasaya giriş engelleri azalmakta, tatmin edici bir dağıtım hizmetinin ortaya konması, oldukça düşük bir maliyetle ve belirsizlik ortamında başarılmaktadır.

1.8.5. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları

Lojistik merkezlerin planlama esaslarında Avrupa (İspanya, İtalya, Almanya)  lkelerindeki uygulamalar ile Asya Pasifik  lkelerinde ( in, Japonya, Kore) farklı yaklaşımlar olduğu

görülmektedir. Avrupa’da lojistik merkezlerin oluşturulmasında farklı nedenler olsa da ekonomi ve iç ticaretin büyümesi, lojistikteki dış kaynak kullanımı, taşımacılıktaki değişimler (konteynerizasyon), AB’nin intermodal taşımacılığı yaygınlaştırmak amaçlı ve lojistikte bilgi teknolojisinin kullanımını artırıcı ulaştırma politikaları, lojistik merkezlerin kurulumunu teşvik etmektedir (Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001). Bugün Avrupa’da lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağa oturtulmuştur (Europlatforms EEIG, 2004.). Bu dayanaklar:

- Altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi,
- Taşımacılık kalitesinin artırılması,
- İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi,

şeklinde ifade edilmektedir.

Bir bölgenin, ulaşım, lojistik ve dağıtım hizmetlerine yönelik olarak planlanması o bölgeye ait arazinin optimum kullanımını, çevresel faktörlerin (trafik, hava kirliliği) minimize edilmesini sağlar. Bu nedenden dolayı, lojistik hizmet sağlayıcılarının ihtiyaçları dikkate alınarak belirlenmiş asgari kriterlere uygun altyapıların oluşturulması ve altyapının rasyonalizasyonu da önem teşkil etmektedir.

Lojistik merkezler, hizmet verdikleri bölgedeki üreticilere (sanayi) taşıma ve depolama faaliyetleri konusunda en uygun çözümleri sunarlar. Bu çözümler sayesinde taşımacılık ve depolama maliyetlerinin minimize edilmesi ve endüstriyel verimlik süreçlerinin etkinliğinin artması sağlanır. Bugün Avrupa’da karayolu taşımacılığı hala en yaygın kullanılan taşıma modu durumundadır. Demiryolu taşımacılığının kullanım oranı hala istenilen oranlara ulaşmamıştır. Bu nedenden ötürü, Avrupa’da lojistik merkezler için çok önemli hedefler konulmuştur. Bu hedeflerden en önemlileri:

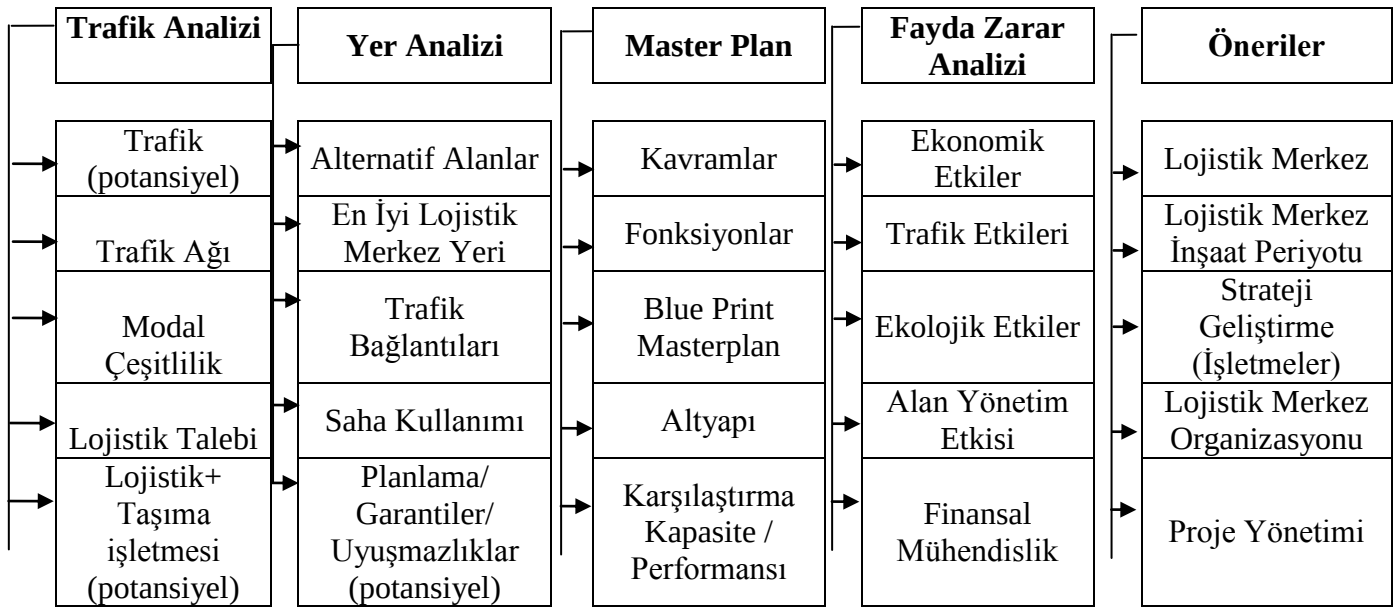
- Taşıma ve lojistik operatörleri tarafından yönetilen yük akışının konsolidasyonu,
- Demiryolu, karayolu, iç su yolu, deniz ve yakın yol taşımacılığı kombinasyonlarından oluşan sinerji odaklı taşımacılık çözümlerinin yaratılması, uzun mesafelerde blok tren taşımacılığının kullanılarak, kara taşımacılığı yönlü taşımacılıktan uzaklaştırılması (Europlatforms EEIG, 2004).

Lojistik merkez geliştirme modeli oluşturulurken, güncel ve gerçek ulaştırma verileri ile lojistik merkez ihtiyacının (ihtiyaç türü) olup olmadığının nedenleri ile belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçla, arz ve talebi belirleyip birbirlerini dengeleyecek; farklı nitelikteki tüm lojistik işletmeler ile sanayi ve ticari kuruluşların tespit edilmesi, lojistik merkezler için işbirliği geliştirmek amaçlı projeler oluşturulması, uygulamalar için organizasyonel ve teknik planlar geliştirilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmalar lojistik merkezin yapılacağı koridor üzerinde, uygun bir lojistik merkez noktasının tespitini gerektirmektedir (Andrejev S., Volkov V., Paatela A., Fehlhaber B., 1997). “Lojistik merkezlerin kurulu olduğu yerler, özellikle ülkelerin ana ulaştırma koridorları üzerinde bulunmaktadır.

Altyapının fiziksel olarak standartlara uygunluğu ve farklı taşıma modlarıyla yapmış olduğu bağlantılar, koridorların dolayısıyla da lojistik merkezin rekabetçi gücünü belirler (Venäläinen, P. Karvonen T., Kondratowicz L., 2001). Lojistik merkez planlama kavramı aşağıda belirtilen üç öğenin karşılıklı etkileşimine dayalıdır (Kondratowicz L., 2003b).

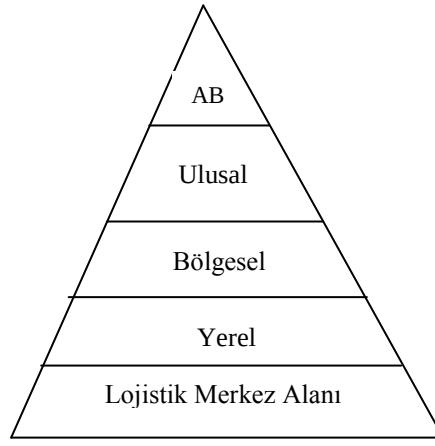
- **Planlama prosedürleri:** Lojistik merkezin nihai tasarımını oluşturacak temel hizmet türlerinin sistematik sıralaması,
- **Değerlendirme, analiz ve karşılaştırma kriterleri:** Optimal planlara ilişkin araştırmayı yönlendiren nicel ve nitel ölçümler,
- **Planlama teknikleri:** Planlama sürecine ilişkin karar vermeyi destekleyen planlama araçları, matematiksel model, simülasyon vb. merkezin fizibilite analizi ve çeşitli faaliyetlerden oluşan çok safhalı bir süreçtir. (Şekil-1.3). Söz konusu faaliyetler şunlardır:
 - Trafik analizi
 - Yer analizi,
 - Master plan hazırlama
 - Fayda – zarar analizi
 - Öneriler üzerinde çalışma



Şekil - 1.3. Lojistik Merkez Planlamasının Ana Safhaları

Kaynak: Kondratowicz L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistics Centers, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdarisk, Poland, s.15

Lojistik merkez planlaması farklı düzeylerde yapılabilmektedir (Bentzen, K., Hoffmann T., Bentzen L., 2003). Avrupa uygulamalarında merkezlere ilişkin planlamalar, Avrupa Birliği bütününde, ulusal düzeyde, bölgesel düzeyde ve en son yerel düzeyde lojistik merkez alt yapı (büyüklük, ulaşım alt yapısı vd) ve hizmet türleri planlanmaktadır. Lojistik merkez planlama düzeyleri Şekil-1.4’de verilmiştir.



Şekil - 1. 4. Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri

Kaynak: Bentzen, K., Hoffmann T., Bentzen L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centers in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s.179.

Her bir seviyeye ilişkin planlamaya ait temel içerik aşağıdaki gibidir:

AB Seviyesinde Planlama (Birlik Bütününde): Ana ulaştırma koridorları üzerinde birliğin ekonomik ve sosyo-ekonomik menfaat önceliklerine göre planlama,

Ulusal Seviyede Planlama: Ulaştırma stratejilerinin belirlenmesine paralel olarak ülke genelinde lojistik merkez oluşturma stratejilerinin belirlenmesi ve planlanması,

Bölgesel ve Yerel Düzeyde Planlama: Bölgesel gelişme planlarıyla paralel olarak lojistik merkez lokasyonlarının belirlenmesi ve planlanması (yer, büyüklük, ulaşım gibi),

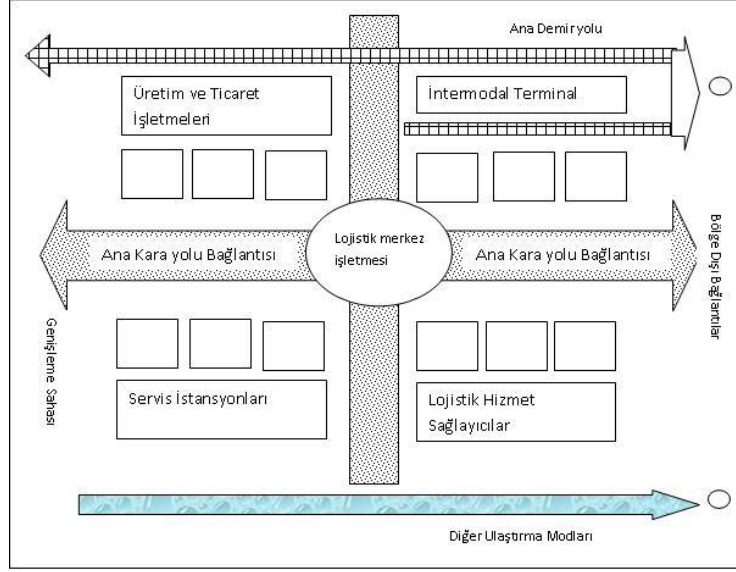
Lojistik Merkez Seviyesinde Planlama: Merkez alt yapısı, iletişim, depolama alanları ve depo binaları, ofisler ve diğer yapıların (TIR parkı, konteyner sahası vb) planlanması,

Lojistik merkezlerin planlamasında, farklı merkezler arasında karşılaştırılma yapılabilmektedir (Kondratowicz L., 2003b). Her hangi bir bölgede bulunan merkezler veya bir ülkedeki merkezleri karşılaştırmak için, analiz edilen bölgeye/yere ilişkin ekonomik ve sosyo-ekonomik verilerin kullanılması gerekmektedir. Bu durumlarda, nicel ve nitel veriler ayrıntılı olmayıp, analiz edilen bölgelerin farklarını ve benzer yönlerini görmeyi sağlarlar. Gerekli bilgiler, farklı karşılaştırma ölçütleri kapsamlı yaygınlaşmış istatistiklerden elde edilebilir. Sözü edilen farklı karşılaştırma ölçütleri şunlardır (Kondratowicz L., 2003).

- Ekonomik (GSMH ve dinamikleri, iç ticaret hacmi, dış ticaret hacmi),
- Sosyal (nüfus, eğitim düzeyi, yaş),
- Politik (politik istikrar, müdahale düzeyi),
- Coğrafi (yerleşim, konuşlanma, iklim),
- Taşıma altyapısı (ulaştırma koridorları, altyapı kalitesi ve yararlanma seviyesi).

Yukarıda belirtilen ölçütlerle birlikte doğrudan lojistik merkezlerle ilgili başka veriler de analiz edilmelidir örneğin; sayıları, konumları, hizmet türleri, alt yapıları, aralarındaki mesafeler, kuruldukları alan vb. lojistik merkezlerde yerel (local) planlama düzey analizi, bölgesel ve ulusal lojistik merkez planları ile paralel olmalıdır.

Lojistik merkezlerin planlamasındaki önemli unsurlardan birisi de lojistik merkez/köyün yerleşke modelinin oluşturulmasıdır. Avrupa uygulamalarında görülen bir lojistik merkez yerleşke modeli Şekil -1.5.'de görülmektedir.



Şekil - 1.5. Lojistik Merkez Modeli Yapısı

Kaynak: NOBEL Thomas, 2007, Planning and management of German Freight Villages: Possible synergies for participating enterprises and institutions, Freight Villages Association -DGG and Institute of Shipping Economics and Logistics -ISL, <http://www.mcli.co.za/mflf-web/events/2007/23May/FVC.pdf>, Erişim: 17.09.2008.

Öte yandan Asya ülkeleri incelendiğinde geçmişte liman, lojistik merkez planlaması ve gelişimlerine yönelik planlamalar bir birinden ayrı bir yaklaşım çerçevesinde uygulanmıştır. Problemin temelinde bölgesel limanların ve lojistik merkezlerin yeterince anlaşılabilmesi ve liman-lojistik merkezlerin entegre planlanmasının bulunmaması yatmaktadır.

Bu gün ise Asya ülkelerinde liman, lojistik merkezi ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşımdan yararlanılmaktadır. Taşıtanların, liman kullanıcılarının ve yurttaşların taleplerini karşılamak için liman, liman sahasında ilgili lojistik merkez ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşıma gereksinim duyulmuştur (Unescap ,2002). Bahse konu sistem yaklaşımında:

1. Öncelikle liman art alanlarının (arka sahaların) rastgele gelişimini ve limanların, lojistik hizmetleri ile ilgili fonksiyonlar dışında kullanımı yerel yönetimlerce engellenmeli.
2. Şehir geliştirme sürecinde lojistik merkez geliştirme politikalarına ve liman fonksiyonları ile lojistik merkez fonksiyonlarını entegre edecek şekilde gerekli önlemler alınmalı.
3. Gelecekteki taleplere hazırlanma, ilgili tüm taraflar arasındaki sürtüşmeleri engelleme, bütünleşik ve hızlı gelişmeyi sağlamak için, liman sahalarında lojistik merkezler planlama ve geliştirme çalışmalarında yerel ortaklık yaklaşımı sergilemelidirler.

Asya ülkelerine bakıldığında, lojistik merkez planlamaları yapılırken, kurumsal teşvik planlarının uygulanmasına, lojistik merkez geliştirmede serbest ticaret bölgelerinin oluşumunun desteklenmesine, lojistik merkezlere ilişkin altyapı finansmanının sağlanmasına, üçüncü taraf lojistik hizmeti sağlayıcıları geliştirilmesine, bilgi teknolojilerinin geliştirilmesine ve lojistik merkezlerle ilgili yasal ve kurumsal konuların belirlenmesine dikkat edilmektedir.

1.8.6. Lojistik Köy/Merkezlerin Fonksiyonları

Küresel alanda lojistik merkezlerde tanımlanan işlevler, hizmet türleri ve çeşitlilikleri zaman içerisinde değişiklik göstermiştir. Lojistik merkezler sahip oldukları fonksiyonlarına göre üç ayrı kategoride sınıflandırılabilir. Tablo-1.4.'de görüldüğü gibi lojistik merkezlerin gelişimi yıllar içerisinde lojistik faaliyetlerin türü ve uzanımlarına bağlı olarak değişkenlik gözlemlenmektedir.

Lojistik firmaları birçok küresel lojistik merkezde liman sahası gerisindeki bölgede katma değerli lojistik hizmetleri ile diğer lojistik hizmetlerini (taşımacılık ve depolama) aynı anda yerine getirebilmektedirler.

Özetlemek gerekirse lojistik merkezler depolama gibi lojistik sürecin geleneksel faaliyetlerini sunmanın yanı sıra ticari sürdürülebilirliğin ve rekabet edebilirliğinin etkinliğini arttıran etiketleme, montaj, de-montaj ve gümrükleme gibi katma değerli lojistik hizmetleri de yerine getirmektedirler.

Ülkeye özgü ve/veya müşteriye özgü değişimler ya da jenerik ürünler yaratmak için ana limanlardaki lojistik merkezler, lojistikle endüstriyel faaliyetleri etkin bir şekilde harmanlamak amaçlı olarak kullanılmaktadır (UNESCAP ,2002).

Lojistik merkezler belirli ortak bir alanda birleştirildiklerinde, bazen distripark (distribution park) olarak anılmaktadırlar. Bu durumda bir distripark, büyük ölçekli, geliştirilmiş, katma değer lojistik kompleksi olup, dağıtım olanaklarına sahiptir.

Tablo - 1.4. Lojistik Merkezlerin Gelişimi

1960'lı - 1970'li Yıllar	1980 - 1990 Başları	1990 Ortasından Günümüze
		Malzeme Yönetimi Dağıtım Hizmetleri (Ulusal/Küresel)
	Antrepo İşlemleri	İthalat Gümrük İşlemleri Antrepo İşlemleri Tedarik Lojistiği
Mal Kabul	Mal Kabul	Mal kabul
	Çapraz Sevkiyat	Çapraz Sevkiyat
Depolama	Depolama	Depolama Envanter Yönetimi ve Kontrol Sevkiyat Planlama
Sipariş İşleme EDI Raporlama Toplama	Sipariş İşleme EDI Raporlama Toplama	Sipariş İşleme EDI Raporlama Toplama
Sipariş Montajlama Tekrar Paketleme	Sipariş Montajlama Tekrar Paketleme Streç-Şirinkleme- Ambalajlama	(Ürün) Alt Montaj Sipariş Montajı Tekrar Paketleme Streç-Şirink-Ambalajlama
Paketleme/Birleştirme Etiketleme/Markalama/ İşaretleme	Paketleme/Birleştirme Etiketleme/Markalama/ İşaretleme	Paketleme/Birleştirme Etiketleme/Markalama/İşaretleme
Nakliye Dokümantasyon	Nakliye Dokümantasyon Fiziksel Dağıtım	Nakliye Dokümantasyon Fiziksel Dağıtım İhracat Dokümantasyonu Serbest Bölge Operasyonları JIT/ECR/OR Hizmetleri Navlun Müzakeresi Taşıyıcı/Hat Seçimi Yükler ile İlgili Davaların Takibi Yük Denetim Bedelinin Ödenmesi Emniyet Denetimlerinin Yapılması Yasal Düzenlemelere Uygunluğun Denetlenmesi Performans Değerlendirme Tersine Lojistik Müşteri Faturalama

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 26.

1.8.7. Avrupa'daki Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler

Avrupa'daki lojistik merkezlerin kurulmasındaki temel sebep; farklı alanlarda faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcıları bir araya getirerek ortak giderlerin paylaşılması, sektörün yarattığı olumsuz çevresel faktörlerin minimize edilmesi, sektörün sağladığı tüm hizmetlerin daha iyi bir performans seviyesinin yakalanması ve en önemlisi hizmet kullanıcılara düşük

maliyet üzerinden hizmet verilmesinin sağlanması ile üretici ve ticari firmaların ürün kar marjlarında önemli yeri olan lojistik maliyet kaleminin azaltılabilmesidir.

Bu neden ile kurulan lojistik merkezler, “her bir işletmenin sahip olduğu yetenek ve kabiliyetlerin birleştirilmesiyle, lojistik merkez dışında faaliyetini sürdüren müşterilerin en fazla ihtiyaç duydukları ve talepte bulundukları konularda yeni hizmetler üreterek müşteri tatmini sağlanmaktadır (Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001). Merkezde bulunan firmalar veya diğer bir deyiş ile merkez paydaşları tarafından sunulan hizmet yelpazesinin geniş olması, lojistik merkezin kendisini lojistik hizmetlerin tamamının tek bir noktadan verildiği “full service centre” veya “one stop shop” şeklinde pazarlamasına olanak vermektedir.

Bu nedenle, küresel alanda bulunan tüm lojistik merkezler kendisine yeni işlev (hizmet türü) kazandıracak olan firmalara kapılarını sürekli olarak açık tutmaktadırlar. Tablo-1.5.’de Avrupa’da bulunan lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmelerin verdiği hizmetler yer almaktadır. Bu merkezlerde, lojistik süreçlerin en yoğun ve geleneksel hizmetler sınıfına giren taşımacılık (özellikle demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığı), depolama (warehousing) ve taşıma işleri organizatörlüğü (forwarding) hizmetler yer almaktadır. Bunlara ek olarak, daha özel bir ürün çeşidi olan intermodal ve kentsel lojistik (urban logistics), katma değer yaratan lojistik hizmetleri (value added logistics) ve danışmanlık hizmetlerinin önemi de gün geçtikçe artmaktadır (Venäläinen, P., Karvonen T., kondratowicz L., 2001).

Tablo - 1.5. Avrupa’daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Taşımacılık	Yük Elleçleme	Depolama	Katma Değerli Hizmet(VAL)
Karayolu Denizyolu Havayolu Çoklu Taşımacılık Intermodal Transit Uzun Mesefali Taşıma Kentsel Lojistik	Intermodal Yük Elleçleme	Terminal Soğuk Hava Deposu Gümrükleme	Paketleme Montaj Etiketleme Test Müşteriye Özel Lojistik Hizmetleri Taşıma işleri organizatörlüğü Geri Dönüşüm
TIR ve Kamyonlara verilen Hizmet	Danışmanlık	Diğer	Yetkiler
Tamir	IT Hizmetleri	Bankalar	Liman Otoritesi
Tamir Atölyeleri	Araştırma	Sigorta	Demiryolları İdaresi
Yıkama	Eğitim	Hukuksal Hizmetler	Havayolu İdaresi
Petrol İstasyonları	Üniversiteler	İş Gücü Temin	Gümrükler
	Telekomünikasyon	Yemek Tedariği	Belediyeler
		Tesisler	Bölge Yetkilileri
		Ofisler	Birlikler
		Gayrimenkul Eğlence	

Kaynak: Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001, Logistics Centers In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.36.

AB Ülkelerindeki lojistik merkezlerde bulunan firmalara, bankacılık, sigorta, gümrük ve hukuki danışmanlık gibi hizmetlerin yanı sıra araç bakım-onarım, yıkama ve park alanları ve sosyal tesisler (konaklama alanı, restoran, eğlence ve dinlenme (yeşil alan) gibi hizmetler de sunulmaktadır.

Lojistik merkezlerin lojistik hizmet sağlayıcıları çekebilmeleri için, merkezin ciddi anlamda cazibe yaratması yani avantajlar oluşturması gerekmektedir. Bunun başında da lojistik merkezlerin sahip olduğu ya fiziksel altyapı (tesisler, taşıma modları, terminaller, yük elleçleme ekipmanları) veya sunduğu bilişim teknolojileri (veritabanları, EDI, internet ve intranet sistemleri, takip sistemleri, güvenlik sistemleri) merkezi cazip kılan en büyük etken ve faktördür. Lojistik merkez üyeleri aynı fiziksel merkez içerisinde olsun ya da olmasın, birbirlerine internet yoluyla bağlıdırlar (Venäläinen, P., Karvonen T., kondratowicz L., 2001).

Lojistik merkezlerin hizmet kabiliyeti, iyi bir ulaşırma bağlantısına yönelik alt yapı mevcudiyeti (demiryolu, kara, hava ve deniz), ilerleyen zamanda talebe göre büyümeye olanak verecek alana(araziye) sahip olması, merkezde yer alan tesislerinin birbirinden farklı işletmelerin ihtiyaçlarını karşılamaya uygun şekilde olması ile merkeze giren ve çıkan yük miktarı ile doğru orantılıdır.

1.8.8. Lojistik Merkezlerin Yönetimi ve Lojistik Merkezlerde Organizasyon Yapısı

Lojistik merkezlerin sunduğu hizmetlerin istenilen düzeyde ve verimlikte sunabilmeleri için profesyonel ve uzman bir yönetim yapısına sahip olması gerekir. Bu nedenle Avrupa Birliği'nde yer alan lojistik merkezler incelendiğinde birçok lojistik merkezde, temel belediye hizmetleri (alt yapı bakım, onarım) ve ortak hizmet çeşitliğini (güvenlik, bakım, onarım vb) sunmak üzere lojistik merkez işletici/yönetici şirketin oluşturulması olağan bir uygulamadır. Genlikle bu şirketlerde tercih edilen yasal şirket yapısı limitet şirkettir ve tercihen kamu özel ortaklığıdır (ppp - public private partnerships).

Bu şirket yapısı, sınırlı sorumluluk, üyelik ve yönetim açısından getirdiği esnekliklerle bazı avantajlar sunmaktadır (Nestler, S., Nobel T. ve Bentzen L., 2004). Lojistik merkezi yönetecek ortak bir şirketin olmadığı durumlarda, yönetim fonksiyonu ya yönetim işlerini üslenen özel bir firma tarafından (subsidiary company) ya da belediyelerin ilgili bir birimi tarafından yerine getirilmektedir.

Özetlemek gerekirse çoğunlukla lojistik merkezler limited şirket (limited company) şeklinde kamu ve özel sektörün ortaklığında yapılmaktadırlar. Tablo-1.6.'da Baltık denizi bölgesindeki bulunan lojistik merkezlerin organizasyon tipi ve yasal yapıları yer almaktadır.

Tablo - 1.6. Baltık Denizi Bölgesindeki Lojistik Merkezlerin Organizasyonu

Lojistik Merkez	Kuruluş Yılı	Organizasyon Tipi	Yasal Yapı
Bothnia Logistics centre	2000	Sanal (Virtuel)	Şirket (Company)
Logistics Centre of Southwest Finland	2000	Sanal (Virtuel)	Birlik (Association)
Turku Logistics Center	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Straightway	1996	Sanal (Virtuel)	Birlik (Association)
St. Petersburg	(1)	Gerçek (Real)	
Talin	(1)	Gerçek (Real)	
Riga	(1)	Gerçek (Real)	
Klaipedos Logistikos Centras	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Pomeranian Logistics Centre	(1)	Gerçek (Real)	
West Pomeranian Logistics Centre	(1)	Gerçek (Real)	
GVZ Rostock	1991	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
GVZ Lübeck	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Lübeck Logistik	1998	Sanal (Virtuel)	Şirket (Company)
DTC Danmarks Transport	1987	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
NTC Nordic Transport Centre	1989	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Arlandastad	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)

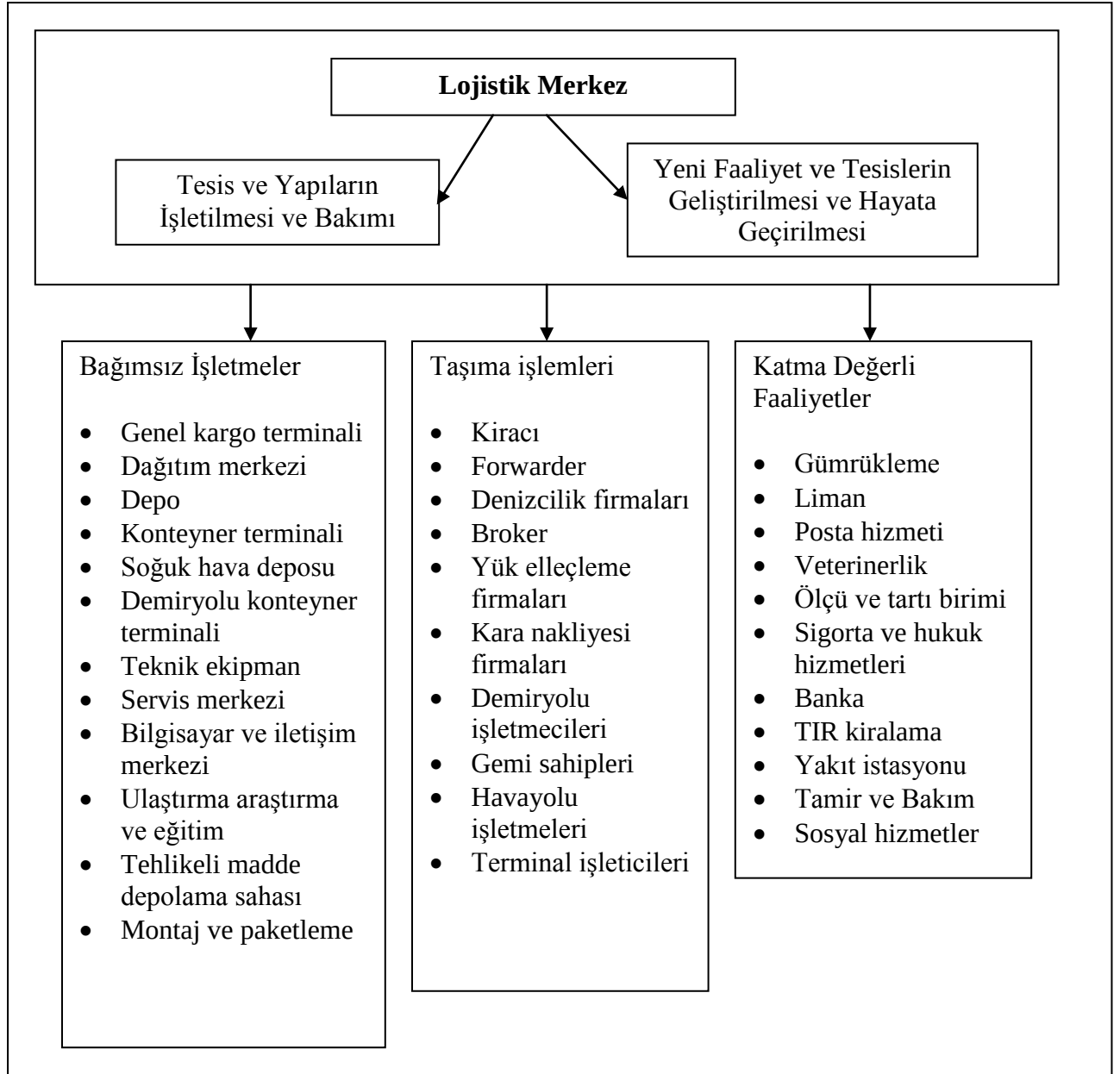
Kaynak: Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001, Logistics Centers in The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.30

Avrupa’da bulunan lojistik merkezlerin organizasyon yapısında bütünleşik hizmet yapısı anlayışı ön planda bulunmuştur. Farklı lojistik hizmet sağlayıcının ve operatörün lojistik merkezi içerisinde bulunması, geleneksel depolama ve taşımacılık hizmetinden çok daha fazlasının yaratılmasına olanak vermiştir. Bunların başında katma değerli lojistik hizmetleri yer almaktadır.

Merkezlerin organizasyon yapısında hizmetler üç grup altında toplanmıştır; bağımsız işletme birimleri, taşımacılık işletmeleri, katma değerli hizmetler (Nestler, S., Nobel T.ve Bentzen L., 2004). Grupların birbirleriyle birleştirilmesiyle iki durum ortaya çıkmaktadır:

- Yeni hizmetler sunulabilir veya geliştirilebilir,
- Var olan hizmetler, konsolidasyon veya lojistik merkezin sahip olduğu avantajlar sayesinde ekonomi odaklı olarak daha iyi kullanılabilir.

Lojistik merkezler için önerilen organizasyon yapısı Şekil-1.6.'da verilmiştir. Bu yapı daha çok operasyonel açıdan önerilen bir yapıdır (Bentzen, K., Hoffmann T., Bentzen L., 2003).



Şekil - 1.6. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı

Kaynak: Bentzen, K., Hoffmann T., Bentzen L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centers in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s.179.

1.9. Dünya'dan ve Türkiye'den Lojistik Merkez Örnekleri

Dünya ticaretindeki dönüşümlerle birlikte ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir. Her ülke denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılık anlayışlarını uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedirler. Bu yönelme, tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulmaktadır.

Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Shanghai, Antwerp, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik merkezler dünya ticaretinin ve kıtalararası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır. Bugün ve gelecekte oynayacağı roller düşünüldüğünde hiç kuşku yok ki dünya ticaretinin kalbi lojistik merkezlerdir. Her ülke, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların en önde gelenleri arasında lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi başı çekmektedir (Erdal Murat, 2005).

Bu bölümde dünyanın değişik bölgelerinde, gerek liman şehirlerinde gerekse iç bölgelerde konuşlanmış bazı lojistik merkezler incelenmektedir. Avrupa'daki lojistik merkezlerinin genel karakteristiği incelendiğine, lojistik merkezler için ortak özellikler veya temel unsurlar şu özelliklere sahiptir;

1. Lojistik merkezlerin optimal operasyonu sağlayabilmeleri ve gelişimi için en az 50-150 ha kadar alana sahip olmalıdır,
2. Kentsel lojistik problemlerinin çözümünde etkin rol alan lojistik merkezler, büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak ama şehire yakın yerlerde konuşlanmalıdır,
3. Ulaştırma altyapısına erişim öncelikli olup, lojistik merkezler uluslararası ve ulusal ulaştırma güzergâhların üzerinde veya yakın yerlerde konuşlanmalıdır,
4. Liman şehirlerinde lojistik merkezin ticari faaliyetlerinin önemli bir bölümü denizyolu yüklerinden oluşmakta olup, kentsel lojistik sorunlar yaratmadığı sürece merkezler liman sahasına olabildiğince yakın yerlerde konuşlanmalıdır.
5. Büyük şehirlerde, son müşteriye yakın yerlerde konuşlanmış birkaç lojistik merkez ve/veya dağıtım alternatifleri ağı söz konusu olabilir. Bu durumda, lojistik merkezin büyük bir kesişim noktasına yakın bir yerde konuşlandırılması kabul edilmektedir. Bu lokasyonlar, genellikle büyük kentsel öğelerin kesişim noktası olmaktadır. Bu kesişim noktalarının her birine lojistik merkezin konuşlanacağı bir alan; ulaştırma kesişim alanı tahsis edilebilir. Bir başka önemli alan da, lojistik merkezin hizmet sunduğu arz toplama bölgesidir.

1.9.1. Avrupa'da Lojistik Merkezler

Avrupa'da sekiz ülkede 100'den fazla lojistik merkez bulunmaktadır. Tüm ulaşım bağlantıları arasında ve farklı taşıma türleri arasında koordinasyonu sağlamak, bir lojistik merkezin en önemli görevidir. Bu yüzden Avrupa'daki lojistik merkezlerin çoğu nakliye ve dağıtım faaliyetleri için birer üs konumunda olan yerlerde; yani demiryolu, otoyol ve deniz/hava limanları yakınında kurulmuştur.

1991 yılında kurulan ve temel amacı; lojistik merkezlerin, lojistik köylerin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından taşıdığı önemi desteklemek olan Avrupa Lojistik Köyler Birliği'nin (Europlatforms) dokuz Avrupa ülkesinde (Danimarka, Fransa, Yunanistan, Macaristan, İtalya, Lüksemburg, Portekiz, İspanya ve Ukrayna) yerleşik 60 üyesi (lojistik köy) bulunmaktadır. Birlik bünyesinde 1.200 adet taşıma ve lojistik şirketi faaliyet göstermektedir.

Avrupa Lojistik Köyler Birliği'ne üye on lojistik köye ilişkin teknik veriler incelendiğinde; İspanya'daki Zaragoza Lojistik Köyü'nün 17 milyon m²'lik alanla en büyük lojistik köy olduğu, bu lojistik köyü 11.000.000 m² ile İtalya'daki Padova Lojistik Köyü'nün takip ettiği görülmektedir. Ayrıca Torino Lojistik Köyü 900.000 m² ile en büyük depolama alanına sahip lojistik köy ve Bologna Lojistik Köyü de 400.000 m² araç park alanı ile bu açıdan en büyük lojistik köy konumundadır. Bu veriler özellikle İtalya'daki lojistik köy uygulamalarının çok gelişmiş olduğunu ortaya koymaktadır.

Alman Lojistik Köyleri Kooperatifi GVZ'nin destek kurumlarından biri olan Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG) tarafından Avrupa'daki lojistik köylerin sıralandığı bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Avrupa Birliği'nin yeni üye ülkelerinde lojistik köyler kurulması gibi konularda ulusal ve uluslararası araştırma ve danışmanlık projelerinde aktif olarak rol alan DGG, lojistik köyleri sıralarken aşağıdaki ölçütleri dikkate almıştır:

- Alanın Büyüklüğü (Size of the site)
- Alanın Verimli Kullanımı (Site layout)
- Genişleme Alanı (Undeveloped and extension areas)
- Trafik Düzeni (Yol-Park-Kavşak-Sinyalizasyon) (Transport development)
- Altyapı (elektrik, gaz, su, haberleşme, ısıtma-soğutma) (Development work and expenses)
- Kente Yakınlık (Proximity to the inner city)
- Endüstri ve Ticaret Merkezlerine Yakınlık (Proximity to industry and trade)
- Limanlara Yakınlık (Proximity to ports)
- Karayolu Bağlantısı (Transport connection road)
- Demiryolu Bağlantısı (Transport connection rail)
- Çevresi (Konut Alanlarına Uzaklık) (Surrounding area of the location)
- Trafik Yoğunluğu (Traffic load)
- Prosedürler-İşlemler (Planning procedure)
- Mülkiyet ve Sahiplik Koşulları (Property and ownership circumstances)

Bu ölçütlere göre gerçekleştirilen analiz sonucunda Avrupa'nın ilk 20 lojistik köyü aşağıdaki gibi (Tablo-1.7.) sıralanmıştır. Buna göre; sıralamadaki ilk 20 lojistik köyün 7'si İtalya'da ve 4'ü Almanya'da yer almaktadır. Sıralamada birincilik, Avrupa'da karma taşımacılığın en önemli yerlerinden biri olan Interporto Verona'ya aittir.

İkinci ve üçüncü sıralarda yer alan Bremen ve Nürnberg lojistik köy alanları, Almanya'nın lojistik köy uygulamaları noktasındaki liderlik konumunu pekiştirmektedir. Araştırmanın diğer bir sonucu da, ilk 10 lojistik köyün Batı ve Güney Avrupa ülkelerinde yer alıyor olmasıdır. Bu durum, lojistik köy kavramının Doğu Avrupa'da yavaş yavaş yerleştiğini göstermektedir. Türkiye için doğru uygulama olanaklarının ortaya konması açısından sıralamadaki ilk üç lojistik köyün özelliklerinin ayrıntılı olarak incelenmesi faydalı olacaktır.

Tablo - 1.7. Avrupa’da İlk 20 Lojistik Köyü

Sıralama	Yer-Lojistik Köy	Performans (250 puan üstünden)
1	I - Interporto Verona	211
2	D - GVZ Bremen	209
3	D - GVZ Nürnberg	205
4	I - Interporto Bolonya	202
5	E - Madrid CTC-Coslada	199
6	I - Interporto Torino	198
7	I - Interporto Nola Campano	195
8	I - Interporto Parma	190
9	E - ZAL Barselona	189
10	D - GVZ Güney Berlin	188
11	I - Interporto Padova	187
12	E - Plaza Logistica Zaragoza	186
13	A - Cargo Center Graz	182
14	D - GVZ Leipzig	175
15	F - Delta 3 Lille	174
16	H - BILK Logistics Budapeşte	170
17	I - Interporto Novara	169
18	GB - DIRFT Daventry	167
19-20	GB - Wakefield Europort	165
	F - Eurocentre Toulouse	165

Kaynak: Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH –DGG (2010)

Lojistik merkezlerin Avrupa örnekleri incelendiğinde İtalya’da Lojistik Merkezlerinin (Interporto) oluşumunun temelinde lojistik maliyetlerin diğer Avrupa ülkelerinin ortalama lojistik maliyetlerinden daha yüksek olmasıdır. Yük trafiğinin düzenlenmesi ve maliyetlerin düşürülmesi amacıyla İtalya’da ülke geneline yayılmış “Interporto” diye adlandırılan 23 lojistik merkez bulunmaktadır. İtalya’daki intermodal trafiğin %60’ı lojistik merkezler içerisindeki intermodal terminallerden yönetilmektedir ve böylece lojistik merkezler daha etkin bir ulaştırma çözümü sunmaktadırlar.

Bu merkezler yük taşımacılığını karayolundan diğer taşıma modlarına aktararak intermodaliteyi (intermodality/comodality) desteklemekte ve gerçekleştirmektedirler. Lojistik merkezler İtalya’da çok hızlı bir şekilde artan yük taşımacılığını optimal bir şekilde yönetmektedir.

Lojistik merkezler şehirlerdeki trafik sıkışıklığını azaltmış ve demiryolu taşımacılığının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Lojistik merkezler ayrıca hem depolardaki verimliliği (ton/m² bazında %30), hem de taşımacılık ve lojistik işletmeleri arasında rekabeti artırmış ve bunun sonucunda hizmet kalitesini de yükseltmiştir. İtalya’da ülke geneline yayılmış 23 lojistik merkez (Şekil-1.7.), UIR (Unione Interporti Riuniti) adı altında bir birlik altında toplanmışlardır. Bu birlik kar amacı gütmeyip, lojistik merkezler ile karayolu, demir, deniz ve havayolu taşımacılığı yapan kurum ve kuruluşlarla sürekli ve sağlam bir ilişkinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Bu yolla intermodal taşımacılığın daha da geliştirilmesi hedeflenmektedir.



Şekil - 1.7. İtalya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları

Kaynak: <http://www.unioneinterportiriuniti.org/index.php?> 01.02.2012

İtalya'nın önemli bir lojistik merkezi olan **Parma Lojistik Merkezi** diğer adı ile Interporto Di Parma 1974 yılında çeşitli lojistik firmalarının bir araya gelerek kurulduğu bir şirkettir (C.e.P.I.M SA). Temel amacı demiryolu ve karayolu taşımacılığını entegre hale getirerek lojistik sektöründe uzmanlaşmış şirketleri bir araya toplamaktır. 1974 yılında kurulum çalışmalarına başlanan işletme 1990 yılında (Law no: 240-1990) İtalya devleti tarafından "Lojistik Merkezlere" yönelik olarak hazırlanan yasal düzenleme ile işletme adı Parma Lojistik Merkezi olarak düzenlemiştir. Gerçekleştirilen bu yasal düzenleme ile kurulacak olan merkezlerin temel özellikleri belirlenmiş, ülkesel bazda merkezlere ilişkin yatırım planlamaları yapılarak atıl yatırımların yapılmasının önüne geçilmiştir.

Merkezin imar planlamasına ilişkin çalışmalarda ise Ulaştırma Bakanlığı ve Belediye etkin rol almıştır. Merkez içerisinde ana işletmecisi firma Ce.P.I.M. S.p.A dır. Merkez ortaklık yapısı incelendiğinde en büyük hisse ile %35'i Praoil İtalyan Petrol Boru Hattı (Eco Fuel Spa) isimli petrol firması, % 29'u yerel otorite (Parma Belediyesi, Parma Vilayeti), % 24'ü kredi kuruluşlarına aittir. Merkezde depo sahasına sahip 90 farklı lojistik firması mal sahibi olarak faaliyet göstermektedir. Merkez toplam 1.600 kişilik istihdam yaratmaktadır. Depo sahibi olan firmaların yanı sıra isteyen firmalar da merkeze ait olan depo alanlarını kiralayabilmekte ve buradan lojistik hizmeti vermektedir.

Parma Lojistik Merkezinin teknik verileri ise şu şekildedir. Toplam alanı 2.500.000 m² olup kapalı alanı diğer bir deyiş ile depolama alanı toplamı 400.000 m² dir Genel servis alanı olarak adlandırılan konteyner terminal sahası toplam alanı ise 65.000 m² ve intermodal terminal alanının büyüklüğü ise 150.000 m² dir.

Ayrıca merkez kapsamında gümrük işlemleri (gümrük binası), akaryakıt istasyonu, şirket ofisleri, banka, otel, restoran, sosyal tesislere de yer verilmektedir. Lojistik merkezde verilen hizmetler, şu şekildedir; Intermodal terminal hizmetleri, genel depolar, gümrüklü depolar, yükleme-boşaltma terminalleri, yükleme/boşaltma için park alanı, gümrük alanı, postane, restoran, banka, araç yıkama hizmetleri, petrol istasyonu ve sosyal tesisler. Merkez içerisinde depo sahası(parsel) alan firmaların yerine getirmesi zorunlu olan bazı kurallar bulunmaktadır.

Bunların başında parseli satın alan firma 2 yıl içerisinde yatırıma geçmek ve tamamlamak zorundadır. Rant yaratılmasının önüne geçilmesi amacı ile parsel alan firma üst yapısını tamamlamadan bahse konu alanı sadece parsel olarak satamamaktadır.

Depo örnekleri incelendiğinde emsal katsayısı 0,45'dir ve depo yükseklikleri 9 – 12 m. arasında değişmektedir. Her ürün için ayrı ayrı depolama alanları mevcuttur. Depolama alanı olarak 250.000 m²'lik 10 bölge vardır ve her bölge kendine ait ortak kullanım amaçlı demiryolu bağlantısına sahiptir. Öte yandan operasyonlar ortak işletme tarafından değil farklı işletici tarafından gerçekleştirilmektedir. Operasyonların niteliğine göre farklı farklı işleticiler mevcuttur. Parma Lojistik Merkezinin 2009 yılı yük trafiğine baktığımızda 8 milyon ton toplam elleçleme yapılmıştır. Bunun 2,3 milyon tonu demiryolu üzerinden gerçekleşmiştir.



Şekil - 1. 8. Parma Lojistik Merkezi Görünümü

8 milyon tonluk işlem hacmi ile Parma Lojistik Merkezi; **DGG** Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH Positioning FV şirketinin tüm Avrupa'da lojistik merkezlere yönelik yaptığı ilk 20 sıralamasında 250 puan üzerinden 190 puanla 8. sırada yer almaktadır.

Parma Lojistik Merkezinin coğrafi konumu incelendiğinde merkezin Avrupa'nın ağırlıklı olarak ürünlerin dağıtımını amacı ile kullanmakta oldukları ana dağıtım merkezi üzerinde yer almaktadır. Trans Avrupa Ulaşım Koridoru 1 ve 5 olarak adlandırılan ana ulaşım güzergâhına yakın konumdadır. (Trans-European Network; Koridor - 1 Berlin – Palermo ve Trans-European Network , Koridor -5 Lisbon – Kiev).

İtalya'da bulunan diğer önemli bir lojistik merkezi olan **Bologna Lojistik Merkezi**'dir (Interporto Di Bologna). Bologna'nın gelişiminde büyük etkisi olan merkez 1971 yılında şehir merkezinde hizmet veren lojistik firmalarını şehir dışına alınması, depolama ve taşıma gibi temel lojistik faaliyetlerin çevreci bir ortamda şehir dışında bir çatı altında toplanması amacı ile İtalya demiryollarına ait olan arazi üzerinde kurulmuştur. Kurulumun diğer amaçları arasında taşımacılığın karayolundan ziyade demiryoluna kaydırılması, lojistik firmalarına avantajlar sağlayarak daha rekabetçi hale gelmeleri, çoklu taşımacılık modlarının kullanımının sağlanması da yer almaktadır.

İşletici şirket olan Interporto Bologna SpA olan firmanın İtalya genelinde 18 adet lojistik merkezi bulunmaktadır. 18 merkezden bir tanesi olan Bologna Lojistik Merkezi'nin kurucu ortakları içerisinde ağırlıklı olarak Bologna Belediyesi %35,10, Vilayet %17,56, Özel şirketler (Trenitalia s.p.a, Ecofuel s.p.a, Fi.bo. S.p.a A.b.s.e.a., L'operosa s.c.a.r.l., Bologna

Tasarruf Fonu Spa, Em.Ro Popolare S.P.A , Dexia Credito S.P.A, Banca Nazionale Del Lavoro Partecipazioni S.P.A, Intesa Sanpaolo S.P.A , Unicredit s.p.a), Özel Bankalar ve Bologna Ticaret Odası %5,9 ile yer almaktadır.

Merkezin teknik özellikleri incelendiğinde toplam alanı 3.000.000 m² olup yaklaşık 1.115.000 m² genişleme olanağına sahiptir. Merkezin konteyner terminal sahası büyüklüğü 130.000 m² ve intermodal terminal büyüklüğü 147.000 m² dir. Merkezin kapalı depolama alanı 350.000 m² dir. Ayrıca merkezin dökme yükler için 53.000 m²'lik bir sahası bulunmaktadır. Lojistik merkez içerisinde faaliyet gösteren toplam 103 firmanın toplam cirosu 2009 yılında 500 Milyon Euro olarak gerçekleşmiştir. Aynı yıl için, merkezin işletmeci firması olan Interporto Bologna SpA'nın cirosu 25 Milyon Euro olmuştur. Bu bakış açısı ile bakıldığında lojistik merkez de yaratılan ciroların toplamı İtalya'nın GSYİH katkısı %6 oranındadır. Ayrıca merkezin yarattığı istihdam 2009 yılı sonu itibari ile 1.800 kişidir.

Bologna lojistik merkezinin 2009 yılı yük trafiği incelendiğinde (Şekil 1.9.) toplam 3.590.000 ton/yıl yük elleçlemesi gerçekleştirilmiştir. Bunun 1.310.000 ton/yıl demir yolu ile gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen toplam taşımacılığın %35'i ağır sanayi ürünlerinden oluşmaktadır. Merkezde haftada ortalama olarak 139 tren giriş çıkışı olmaktadır. TIR giriş çıkışları ise günde 4.500 civarındadır.



Şekil - 1.9. Bologna Lojistik Merkezi Yük Trafiği
Kaynak: www.bo.interporto.it 01.07.2010

Bologna lojistik Merkezi 5 ana tren yolu ve 4 ana karayolu ile üzerinde bulunmaktadır ve Bologna şehrinin merkezinden 12 km uzaktadır. Merkez içerisinde 650.000 m²'lik bölümü İtalyan Demiryollarının tesislerine ayrılmıştır. Merkez içerisinde 16 peronlu demiryolu terminali bulunmaktadır. A13 Bologna-Padua kara yoluna direkt bağlantısı bulunmaktadır.



Şekil - 1.10. Bologna Lojistik Merkezi Yerleşim Planı
Kaynak: www.bo.interporto.it 01.07.2010

Ayrıca Merkezin bulunduğu konum itibarı ile ulusal ve uluslararası demiryolu bağlantısı olarak Sicilya, Sardanya, Apulya ve Cenevre limanları, La Spezia, Legorn, Giaia Tauro, Taranto Luebeck, Helsinki, Hoeje-Taastrup, Helsingborg, Kopenhag, Metz-Sablon ve Güney İtalya ile direkt demiryolu bağlantısı bulunması merkeze büyük avantaj sağlamaktadır. Merkezin ana demir yoluna bağlantısı İtalya devleti tarafından yapılmış fakat çalıştırması Interporto Di Bologna tarafından yapılmaktadır.

Merkezin kurulumu ile ana işletici olan Interporto Bologna SpA'nın bahse konu lojistik merkeze yönelik olarak hizmet vermekte olan 2 farklı firması bulunmaktadır. Şirketlerden bir tanesi lojistik merkezin tümüne belediye hizmetleri olarak adlandırılan güvenlik, temizlik vb temel hizmetleri vermektedir. Diğer firma ise inşaat, depolama, planlama, proje danışmanlık vb hizmetleri vermektedir. Bologna lojistik merkezinin bilişim alt yapısına bakıldığında tüm yapılar telematik, optik sistem kablolarıyla donatılmıştır. Bu ağ bağlantısı, lojistik merkezde yer alan firmaların kolayca veri aktarımı yapmasını, e-posta hizmetlerinden yararlanmasını, yerel otoriteler tarafından sağlanan veri tabanı ve bilgi sistemine erişmesini sağlamaktadır.

Lojistik merkez alanına giren veya çıkan TIR vd taşıtlar Interpass olarak adlandırılan araç tanımlama sistemi ile kayıt altına alınmakta ve tüm hareketleri (ne zaman geldi, hangi firmaya geldi, ne zaman çıktı, bir yılda kaç kez geldi vb) kontrol edilmektedir. Ayrıca merkez genelinde güvenlik ve alarm sistemi merkezi sistem üzerinden çalışmaktadır.

1.9.2. Türkiye'de Lojistik Merkez Çalışmaları

Ülkemizde 2000'li yıllar ile birlikte Lojistik Merkez girişimleri hem kamu hem de özel sektör tarafından başlatılmıştır. Lojistik merkezlere yönelik yasal bir çerçevenin olmaması bu girişimlerin birbirinden kopuk hatta bazı bölgelerde birbirine zarar verebilecek şekilde ilerlemesine neden olmaktadır. Bazıları batı ülkelerinde görülen lojistik merkez/köy, bazıları ise aktarma terminali ölçeğinde olan bu lojistik merkezlerin ülke genelinde iyi planlanmaması, bölgesel mevcut ve potansiyel gereksinimlere uygun fonksiyon, büyüklük ve konumda olmaması verimsiz yatırımlara neden olacaktır. Bu konuda kamu ve özel sektör işbirliği kaçınılmaz gözükmektedir. Gereksinme analizi yapılarak kamu ve özel sektör tarafında yapılacak yatırımların en verimli bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Ülkemizde lojistik merkez çalışmaları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

1.9.2.1. Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı onayı ile 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanunu'nun 4. maddesine göre İhtisas OSB statüsünde kurulan lojistik merkezlerdir. Söz konusu yasanın 3. maddesinde, İhtisas OSB; "aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB" olarak tanımlanmaktadır.

Bu yasaya dayanılarak çıkarılan OSB Yer Seçimi Yönetmeliğinde ise lojistik ile ilgili hiçbir maddenin olmaması ve İhtisas OSB tanımının yasadaki farklı olması bu konuda bir mevzuat eksikliğini ortaya koymaktadır. Yasa, OSB kurulumu için en az 500 dönüm arazi koşulu getirmektedir. LİOSB kamulaştırma ve altyapı maliyetleri kamu tarafından karşılanmakta, firmalara maliyet bedeli karşılığında tahsis edilmektedir. OSB'ler müteşebbis heyetin seçtiği yönetim kurullarınca yönetilmektedir.

Söz konusu mevzuat kapsamında, Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığına ilk resmi müracaatını yapmış olan bölge Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesidir. Kurulması planlanan alan; Mersin Uluslararası Deniz Limanına 14 km, D-400 karayoluna 1,5 km, demiryoluna ise 2,2 km uzaklıkta ve toplam alanı 3.000.000 m² (1.600.000 m² birinci etabı ve 1.400.000 m² olan ikinci etabı) olacaktır. 46 firmanın (15.000 m² – 30.000 m²'lik parseller üzerinde) birinci etapta yer alması planlanan merkezin toplam kapalı alanı 460.000 m² olarak planlanmaktadır.

Burada ayrıca bir ticaret merkezi, idari ve sosyal tesisler, gümrük binası, treyler parkı, yük transfer istasyonu, ambarlar, antrepolar, soğuk hava deposu, kargo transfer ve konteyner dolum merkezleri de olacaktır. Karayolu, demiryolu, otoyol bağlantı alt yapısına sahip olacak olan merkez multimodal hizmet verebilme kabiliyetine de sahip olacaktır. Diğer taraftan adı değişen Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamede Lojistik ile ilgili hiçbir madde bulunmamaktadır.

1.9.2.2. Lojistik Serbest Bölgeleri

Yeni hükümetin kurulması ile beraber Ekonomi Bakanlığı kurulmuş ve bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 03.06.2011 tarihli ve 637 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamenin 12.Maddesinde yer alan lojistik merkezler ile ilgili kısımlar aşağıda belirtilmiştir:

MADDE 12- (1) Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışında serbest bölgeler, lojistik serbest bölgeleri, ihtisas serbest bölgeleri, özel bölgeler, dış ticaret merkezleri ve lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politikaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek.

c) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde yapılabilecek üretim, alım-satım, depolama, kiralama, montaj-demontaj, bakım onarım, kıyı bankacılığı, bankacılık, sigortacılık, finansal kiralama ve diğer faaliyet konularını belirlemek.

ç) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilere faaliyet ruhsatı vermek veya verilmiş belgeleri iptal etmek.

g) Döviz kazandırıcı hizmetler ticaretinde müteahhitlik, lojistik ve teknik müşavirlik hizmetlerinin geliştirilmesini sağlamak, ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek, bu kapsamda gerekli mevzuatı ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği halinde uygulamak.

Yukarıdaki maddeden anlaşılacağı üzere Ekonomi Bakanlığı Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü'ne yurtiçi ve dışında Lojistik Serbest Bölgeleri (LSB), Dış Ticaret Merkezleri ve Lojistik Merkezler kurma, yönetme ve işletme konusunda bazı görevler ve yetkiler verilmiştir. Ancak bu maddeye yönelik detaylar belirlenmiş değildir. LSB'lerde lojistik faaliyetler ile mevcut serbest bölge faaliyetlerinin birlikte yürütüleceği ve bu bölgede yer alan firmaların serbest bölge teşviklerinden (muafiyetler) yararlanacağı tahmin edilmektedir.

Yukarıda belirtilen 12.maddenin a şıkkında ayrıca “Dış Ticaret Merkezleri ve Lojistik Merkezleri” kurulacağından bahsedilmektedir. Ekonomi Serbest Bölgeleri olarak da adlandırılan bu merkezlerin aynı veya farklı merkezler olduğu Lojistik İhtisas OSB’leri kapsayıp kapsamadığı belirli değildir. Ekonomi serbest bölgelerinin günümüzün serbest bölgelerinin yerini alacağı, geniş araziler üzerinde bölgeye, bir veya birkaç ile yönelik olarak kurulacağı, cari açığın azaltılacağı, döviz kazandırıcı işlemlerin artacağı, doğrudan yabancı yatırımcıların bölgeye çekileceği, içinde ticaret, lojistik, turizm, ulaşım, konut, haberleşme ve sanayi unsurlarının bulunacağı, özel vergi ve muafiyet avantajlarının olacağı belirtilmektedir. Literatürdeki tanımıyla Ekonomi Serbest Bölgeleri (Free Economic Zone -FEZ) şirketlere küresel bazdaki ekonomik faaliyetlere entegre olabilmek için en uygun ortamı oluşturmak üzere özel olarak oluşturulmuş alanlardır. Yüksek kaliteli eğitim, sağlık, turizm, haberleşme, lojistik ve ulaşım olanakları ile uygun teşvikler sağlanmaktadır. Bu tür bölgelerde yer alacak uluslararası şirketlerin çalışanlarına mükemmel bir yaşam kalitesi oluşturulmağa çalışılmaktadır. Yeni bir düzenleme olması nedeniyle ülkemizde bu tür bölgelerin kurulması zaman alacaktır.

1.9.2.3. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Lojistik Merkezleri

Yeni hükümetin kurulması ile beraber Gümrük ve Ticaret Bakanlığı kurulmuş ve bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 03.06.2011 tarihli ve 640 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamede yer alan lojistik merkezler ile ilgili kısımlar aşağıda belirtilmiştir:

MADDE 12. e) Geçici depolama yerleri, antrepolar, ambarlar, **lojistik merkezleri**, tasfiyelik eşya depoları, mağazalar ve satış reyonları açılması ve işletilmesine izin vermek, işletmek, işletirmek ve denetlemek; gümrük mevzuatına göre tasfiyelik hale gelen eşyanın tasfiye işlemlerini yürütmek.

MADDE 7. ç) Serbest dolaşıma giriş, ihracat, yeniden ihracat, imha, gümrüğe terk işlemlerinin uygulanmasını sağlamak ve serbest bölgeler, **lojistik dış ticaret bölgeleri**, dış ticaret merkezlerindeki gümrük işlemlerini yürütmek.

MADDE 15. h) (Ek: 8/8/2011-649-KHK/23 md.) Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, **lojistik merkezleri kurulmasına**, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.

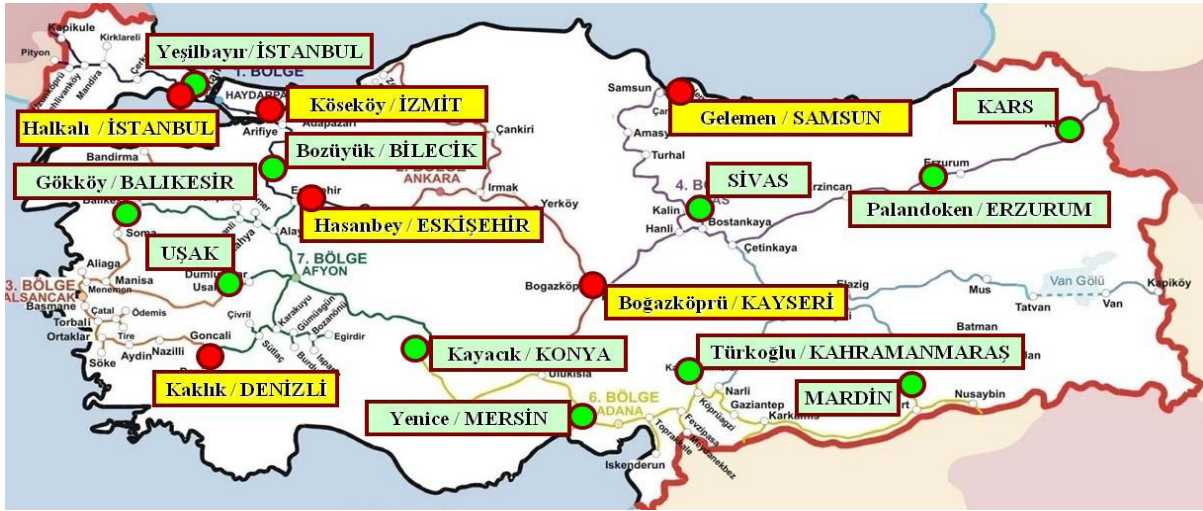
1.9.2.4. Lojistik Köyler ve TCDD Lojistik Merkezleri

Yeni hükümetin kurulması ile beraber Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı oluşturulmuş ve bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamede “Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü” nün görevlerini belirten 8.maddede lojistik köyler ile ilgili 1 şıkkı aşağıda belirtilmiştir:

MADDE 8.1) **Lojistik köy**, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek,

gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.

Bu kararnameden önce Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarını; lojistik merkez adıyla etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde farklı ölçeklerde 16 noktaya taşıma kararını almıştır. Bunlar Şekil 1.11.'de de görülebileceği gibi; Eskişehir (Hasanbey), İzmit (Köseköy), Kayseri (Boğazköprü), İstanbul (Halkalı, Yeşilbayır), Samsun Gelemen), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Kaklık (Denizli), Bilecik(Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars ve Sivas lojistik merkezleridir.



Şekil - 1.11. TCDD Lojistik Merkezleri

Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmış olup, Eskişehir (Hasanbey) ve Kayseri (Boğazköprü)'nün 2. Etap işleri ile Erzurum (Palandöken) ve Balıkesir (Gökköy)'ün inşaat işlerine başlanacaktır. Diğer lojistik merkezlerle ilgili çalışmalar devam etmektedir. Bu lojistik merkezlerde aşağıdaki tesisler bulunacaktır:

- Konteyner yükleme, boşaltma, transfer ve stok alanları,
- Gümrüklü gümrüksüz sahalar/depolar,
- Müşteri ofisleri, otopark, TIR parkı,
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar,
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları,

TCDD Lojistik merkezleri daha ziyade kendisinin hizmet verdiği demiryolu ile gelen ve giden yüklerin konsolidasyonu ve dekonsolidasyonuna yönelik aktarma terminali kapsamındadır. “Lojistik Merkez” tanımı mevzuatta TCDD’nin görev ve sorumluluk alanları kapsamında tanımlanmaktadır. Avrupa’daki lojistik köyler ile ilgili bölümde açıkladığı gibi Avrupa’daki lojistik köyler çok daha fazla fonksiyonallığa sahiptir.

1.9.2.5. Karayolu Lojistik Merkezleri

Özel sektör taşımacılık şirketlerinin bir araya gelerek oluşturdukları kente ve ana karayolu ulaşım güzergahına yakın yerlere konuşlandırılan karayolu taşımacılığına yönelik konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezleridir. Depolama ve taşımacılık hizmetleri verirler. Böylece kent içinde dağınık bir şekilde hizmet veren taşımacılık ve depolama şirketleri ortak bir mekân kullanmanın sinerjisinden yararlanırlar. En tipik örneği Ankara Kazan Lojistik Üssüdür. 45 uluslararası taşımacılık şirketi tarafından kooperatif statüsünde kurulan sonra anonim şirkete dönüşen üs yaklaşık 700.000 m² brüt alana sahip olup, 198.000 m² si kapalı, diğer kısmı açık alandır. 400'den fazla şirket ve yaklaşık 2.000 kişi çalışmakta, günde 2.500 TIR-Kamyon trafiği bulunmaktadır. İçinde depo/antrepolar, bürolar, gümrük idaresi, bakım-onarım ve akaryakıt tesisi, TIR-Kamyon parkı ve sosyal tesisler bulunmaktadır. Otoyol bağlantısı olan lojistik üssünün demiryolu bağlantısı yoktur.

Merkez lojistik firmalarına hizmet edecek şekilde iki kesim halinde tasarlanmıştır. Merkezde içerisinde bir gümrük bürosu, TIR parkı, bakım ve tamir tesisleri ve sosyal tesisleri yer almaktadır. Ayrıca yine karayolu lojistik merkeze örnek olacak olan, Manisa Organize Sanayi Bölgesi yönetimi tarafından 2010 yılında toplam 20 milyon ABD doları yatırım yapılarak MOS Lojistik A.Ş. adıyla bir lojistik terminali kurulmuştur. Toplam alanı 306.000 m² olan merkez Manisa OSB mülkiyetinde yer almaktadır. Merkez toplamda 11.000 m² kapalı alana sahiptir. Merkezde bir TIR-kamyon parkı, geçici depolama izni taşıyan bir antrepo, 7.700 m² büyüklüğünde TIR ve kamyonlar için gümrük alanı ve konteyner terminal alanı vardır. Merkez, 7,7 km uzunluğunda bir kör hat ile TCDD Muradiye istasyonuna bağlanmıştır ve 10 hektarlık genişleme alanına sahiptir.

1.9.2.6. Eşya/Kargo Terminal İşletmeleri

Bu tür işletmeler Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde; “Bu Yönetmelikte belirtilen özellikleri haiz ve yurtiçi ve uluslararası eşya/kargo taşımacıları/işletmecileri ve/veya acenteleri, komisyoncuları, taşıma işleri organizatörleri ile bunların eşya/kargo gönderenlerine/gönderilenlerine hizmet veren yapı veya tesisi” olarak tanımlanmakta ve T3 yetki belgesi ile faaliyet göstermektedirler. Eğer bu tesislerde yükleme/boşaltma/aktarma vb. işlemler yapılıyorsa ve acente/komisyoncu/organizatörler faaliyet gösteriyorsa T3 belgesi alınması gerekmektedir. Sadece garaj/park hizmeti verenlerin belge ihtiyacı bulunmamaktadır. Ülkemizde çok sayıda olmasa da Gebze'deki Marmara Nakliyeciler Terminali bu tür bir merkezdir.

İKİNCİ BÖLÜM

TRC2 (ŞANLIURFA VE DİYARBAKIR) ve GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ'NİN LOJİSTİK POTANSİYELE DÖNÜK DEĞERLENDİRİLMESİ

Güneydoğu Anadolu Bölgesi; Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa ve Şırnak illerinden oluşmaktadır. İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) Düzey 2'ye göre ise GAP İlleri TRC1 (Adıyaman, Gaziantep, Kilis), TRC2 (Diyarbakır, Şanlıurfa), TRC3 (Batman, Mardin, Siirt, Şırnak) şeklinde gruplandırılmıştır.

Bu bölümde, TRC2 bölgesi (Şanlıurfa ve Diyarbakır) öncelikli olmakla birlikte Güneydoğu Anadolu Bölgesinin lojistik potansiyeline dönük bir değerlendirme yer almaktadır. Değerlendirmenin sağlıklı olması amacıyla, öncelikle Güneydoğu Anadolu Projesi ile ilgili genel bilgiler verilmiş, sonraki aşamalarda ise seçilmiş ekonomik ve sosyal göstergeler incelenmeye çalışılmıştır. Bölümün sonunda ise, Şanlıurfa'ya yönelik bir yük hacmi değerlendirmesi yapılmıştır.

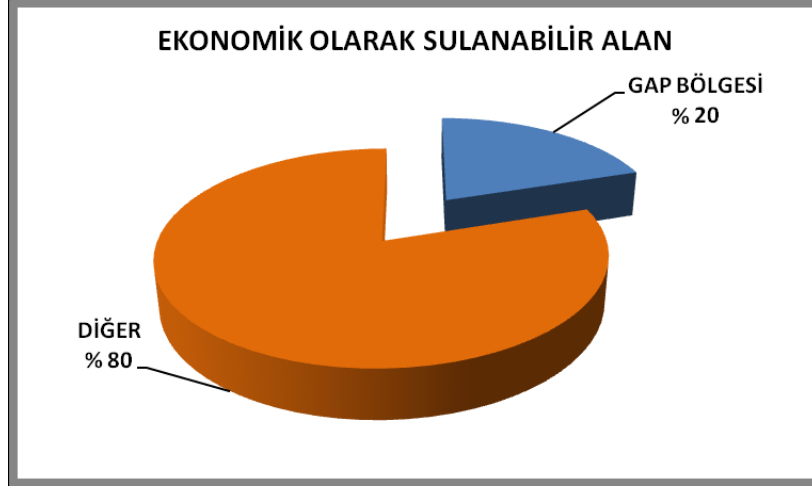
2.1. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Şanlıurfa

GAP bölgesinde Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa ve Şırnak olmak üzere 9 il yer almakta (Bkz. Şekil - 2.1.) ve bu illerin kapsadıkları alan Türkiye'nin % 9,7'lik (75.193 km²) bir bölümüne karşılık gelmektedir.



Şekil - 2.1. Güneydoğu Anadolu Bölgesi illeri

GAP Bölgesi, Türkiye genelinde ekonomik olarak sulanabilir toplam alanın % 20'sine sahiptir (Şekil 2.2). İşlemeli tarıma elverişli I. II. ve III. sınıf arazi miktarı 2.467,5 bin ha olup, toplam arazinin % 33'ü kadardır. Kısıtlı işlemeye uygun arazi (649,3 bin ha/IV. sınıf) hesaba katıldığında ise, Güneydoğu Anadolu Bölgesinde bulunan topraklarının % 42,2'sinin tarıma elverişli olduğu ortaya çıkmaktadır (GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2010).



Şekil - 2.2. GAP Bölgesi Ekonomik Olarak Sulanabilir Alan

Fırat Havzası ve Dicle Havzası projeleri olmak üzere iki gruptan oluşan GAP Su Kaynakları Geliştirme Programı kapsamında 22 baraj, 19 hidroelektrik santrali inşaatı öngörülmüş, projenin tamamlanması sonucunda 1.822 bin hektar alanın sulanması ve yılda 27 milyar kilovat saat elektrik enerjisi üretilmesi planlanmıştır.

GAP bölgesi, Fırat ve Dicle nehirleri ile birlikte Türkiye'nin toplam su potansiyelinin % 28'ini oluşturmaktadır. GAP Bölgesi'nde 1.822.000 ha alanın sulamaya açılması planlanmıştır. 2009 yılı sonu itibarıyla Fırat ve Dicle Havzası'nda ise toplam 300.397 ha alan sulamaya açılmıştır. 72.093 ha alanda halen sulama şebeke inşaatı devam etmekte olup, 1.448.556 ha alan planlama aşamasındadır. Sulama projelerinin % 16,5'i işletmeye alınmıştır (GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2010).

1995 yılından itibaren sulamanın başladığı Şanlıurfa-Harran Ovası'nda ise 30.000 ha alanda sulama öncesi kişi başına yaratılmakta olan 596 ABD Doları katma değer, 2008 yılında 1.241 ABD Dolarına ulaşmıştır.

Bölge, Türkiye toplamı içerisinde firma sayısı bakımından % 0,8 ve sermaye açısından % 0,4 gibi bir paya sahiptir. Bölgede GAP'ın sulama ve enerji projeleri sayesinde ve Arap ülkeleriyle sınır ticaretinin gelişmesine bağlı olarak Gaziantep, Şanlıurfa ve Mardin illeri giderek artan miktarda yabancı sermayenin tercih ettiği iller arasında yer almaktadır.

Bölgenin diğer illeri yabancı sermaye anlamında önemsiz sayılabilecek değerlerde yatırımlar almakta olup örneğin Batman ilinde yabancı sermayeli hiçbir firma faaliyet göstermemektedir.

GAP Master Planı, Bölgenin "Tarıma Dayalı İhracat Merkezi" olmasını öngörmektedir. Bu doğrultuda sanayi gelişiminin sağlanması için gerçekleştirilecek yatırımlarla, ortaya çıkacak potansiyelin, sanayi ve hizmet sektöründe etkin bir şekilde değerlendirilmesine ve özel sektör yatırımlarının yanı sıra GAP kapsamında özel sektörün katkısının sağlanmasına yönelik projeler uygulanmaktadır (GAP Master Planı, 2011).

2.2. GAP Bölgesinin Sosyo-Ekonomik Gelişimi ve Şanlıurfa: Seçilmiş Göstergelerin İncelenmesi

Güneydoğu Anadolu bölgesinde 18.584 km² yüzölçümü içinde 1.613.737 kişilik nüfusa sahip olan Şanlıurfa ili, 2010 yılı içerisinde gerçekleştirdiği 173.072.000 \$'lık ihracat rakamıyla GAP bölgesi içinde oldukça düşük bir orana sahiptir. Şanlıurfa; 2010 yılında 30.637.230,71 TL'lık vergi yaratarak, GAP bölgesinde Gaziantep'ten sonra ikinci sırada yer almıştır.

Türkiye, 2011 yılı Dünya Bankası verilerine göre satınalma gücü paritesi çerçevesinde 115.994.000.000 \$'lık Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) yaratmıştır. Bu durumda kişi başına düşen gelir ise 15.137 \$ dır.

Şanlıurfa ili ise 2011 Dünya Bankası verilerine göre 12.275.934.000 \$ GSYİH gerçekleştirmiş ve bu ilimizde kişi başına düşen gelir ise 7.380 \$ olmuştur. Şanlıurfa ilinin GSYİH Türkiye'nin GSYİH'sının %1,1'i olduğu gözlemlenmektedir.(Bkz Tablo - 2.1).

Tablo - 2.1. Türkiye ve Şanlıurfa GSYİH ve Kişi Başına Düşen Gelir (2011)

	GSYİH (Satınalma Gücü Paritesi 1000 \$)	Kişi Başına Gelir (Satınalma Gücü Paritesi, \$)
Şanlıurfa	12.275.934	7.380
Türkiye	115.994.000	15.137

Kaynak: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD> (2012)

Aşağıdaki alt başlıklarda, Şanlıurfa'nın “demografik yapısı”, “sanayi gelişimi ve dağılımı”, “temel sektörleri”, “dış ticaret göstergeleri”, “genel bütçe vergi gelirleri ve “açılan-kapanan firma sayıları” değerlendirme altına alınacaktır.

2.2.1. Demografik Yapı

GAP Bölgesi nüfusu 2009 yılı itibariyle toplam 7.462.893'dür ve Türkiye nüfusunun % 10,3'lük bir kısmına denk gelmektedir. Bölgenin en kalabalık illeri sırasıyla; Gaziantep, Şanlıurfa ve Diyarbakır'dır (Bkz Tablo - 2.2).

Tablo - 2.2. GAP Bölgesi İlleri Nüfusu

İller	1990	2000	2009
Adıyaman	510.827	623.811	588.475
Batman	344.121	456.734	497.998
Diyarbakır	1.096.447	1.362.708	1.515.011
Gaziantep	1.010.396	1.285.249	1.653.670
Kilis	130.198	114.724	122.104
Mardin	558.275	705.098	737.852
Siirt	243.435	263.776	303.622
Şanlıurfa	1.001.455	1.443.442	1.613.737
Şırnak	262.006	353.197	430.424
GAP	5.157.160	6.608.619	7.462.893
Türkiye	56.473.035	67.803.927	72.561.312
GAP/Türkiye (%)	9.13	9.74	10.3

Kaynak: TÜİK

TRC2 Bölgesi kapsamında değerlendirildiğinde ise Şanlıurfa ilinin şehirleşme oranının (%55,8), Diyarbakır ilinden çok düşük olduğu (% 71,2) gözlenmektedir. Diyarbakır ilinde nüfus yoğunluğu (101 kişi/km²) da Şanlıurfa ilinden (86 kişi/km²) bir hayli yüksektir. Ancak, yıllık ortalama nüfus artışı anlamında Şanlıurfa (%33,02) Diyarbakır ilinden (%21,75) çok daha yüksek bir orana sahiptir (Bkz Tablo - 2.3.).

Tablo - 2.3. TRC2 Bölgesi'ne Ait Seçilmiş Demografik Göstergeler

	Şanlıurfa	Diyarbakır	TRC2 Bölgesi	Türkiye
Toplam Nüfus (Kişi) (2009)	1.613.737	1.515.011	3.128.748	72.561.312
Şehirleşme Oranı (%) (2009)	55.8	71.2	63.3	75.5
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması	68	63	23	-
Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (%)	33.02	27.75	27.5	13.01
Nüfus Yoğunluğu (kişi/km ²) (2009)	86	101	91	94
Ortalama Hanehalkı Büyüklüğü (Kişi) (2000)	6.55	6.76	-	4.50

Kaynak: TÜİK

TRC2 Bölgesi, temel işgücü göstergeleri açısından incelendiğinde ise Şanlıurfa ilinin gerek işgücüne katılma oranı (%36,1) gerekse istihdam oranı (% 31,5) anlamında Diyarbakır ilinden çok daha iyi durumda olduğu görülmektedir. Ancak, Şanlıurfa bu iki değişken kapsamında Türkiye ortalamasının bir hayli gerisinde kalmaktadır.

İşsizlik oranı açısından değerlendirme yapıldığında ise, Şanlıurfa ilinin Türkiye ortalamasından yaklaşık 2 puan kadar fazla (% 12,8) bir değere sahip olduğu tespit edilmektedir (Bkz Tablo - 2.4.).

Tablo - 2.4. TRC2 Bölgesi Temel İşgücü Göstergeleri

	İşgücüne Katılma Oranı (%)		İstihdam Oranı (%)		İşsizlik Oranı (%)		Tarım Dışı İşsizlik Oranı (%)	
	2006	2008	2006	2008	2006	2008	2006	2008
Şanlıurfa	-	36,1	-	31,5	-	12,8	-	-
Diyarbakır	-	26,9	-	22,7	-	15,7	-	-
TRC2	32,3	31,8	28,4	27,3	12,0	14,1	12,0	16,9
Türkiye	48,0	46,9	43,2	41,7	9,9	11,0	12,6	13,6

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010

2.2.2. Sanayi Gelişimi ve Dağılımı

GAP Bölgesi, 2006 yılı fiyatları itibariyle, tarım sektöründe 5.784.870.000 TL (% 9.2), sanayi sektöründe 7.803.032.000 TL (% 4.1) ve hizmetler sektöründe 17.427.649.000 TL'lik (% 4.6) bir katma değer yaratmıştır. Bu durum itibariyle, bölgenin özellikle sanayi ve hizmetler sektöründe Türkiye'ye katkısının istenilen düzeyde olmadığı gözlenmektedir (Bkz Tablo - 2.5.).

Tablo - 2.5. Sektörler İtibariyle Türkiye ve GAP Bölgesi'nde Gayri Safi Katma Değer (2006)

	Bölgesel Katma Değer (Cari Fiyatlarla, 1000 TL)			
	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Toplam
TRC1 (Gaziantep, Adıyaman, Kilis)	1.473.843	3.339.710	6.326.373	11.139.926
TRC2 (Şanlıurfa, Diyarbakır)	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

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010

Yatırım teşvikleri açısından bakıldığında ise, 2001 yılından bugüne önemli bir gelişme olduğu gözlenmektedir. Örneğin, 2009 yılı itibariyle Hazine Müsteşarlığı verilerine göre GAP Bölgesinde toplam 436 yatırım teşviki kullanılmıştır. Bu değer, Türkiye’de kullanılan teşviklerin % 17,5’una denk gelmektedir (Bkz Tablo - 2.6).

Tablo - 2.6. GAP Bölgesi ve Türkiye Yatırım Teşvikleri Belge Sayısı

Yıl	Adet (GAP)	Adet (Türkiye)	GAP/Türkiye (%)
2004	264	4.078	6,47
2005	267	4.303	6,20
2006	182	2.587	7,04
2007	175	2.366	7,40
2008	207	2.449	8,45
2009	436	2.492	17,50

Kaynak: Hazine Müsteşarlığı

TRC2 Bölgesi kapsamında bir değerlendirme yapıldığında, Şanlıurfa ilinin gerek imalat sanayi sıralamasında (58) gerekse de sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında (68) Türkiye’nin gelişen iller kategorisinde istenilen düzeyde olmadığı gözlenmektedir. Şanlıurfa, “iş kayıtlarına göre girişim sayıları toplamı ve imalatı” açısından da Türkiye geneli ile karşılaştırıldığında düşük değerlere sahiptir (Bkz Tablo - 2.7.).

Tablo - 2.7. Diyarbakır-Şanlıurfa İllerine Ait Genel Göstergeler

	Şanlıurfa	Diyarbakır	TRC2	Türkiye
İmalat Sanayi Gelişmişlik Sırası	58	53	22	-
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sırası	68	63	23	-
İş Kayıtlarına Göre Girişim Sayıları Toplamı (2007)	46.990	34.177	81.167	3.175.493
İş Kayıtlarına Göre Girişim Sayıları İmalatı (2007)	3.978	2.648	6.626	401.966
Kişi Başına Elektrik Üretimi (KWh) (2007)	1.213	801	1.011	2.198
Sanayi Elektrik Tüketimi (MWh) (2007)	323.846	179.655	503.501	73.794.540

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010

GAP Bölgesindeki imalat sanayi işletmelerinin sayısı anlamında bir değerlendirme yapıldığında, Gaziantep ilinin 2.709 firma ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinde önde olduğu gözlenmektedir. Şanlıurfa ili ise 466 işletme ile Bölge'deki işletmelerin ancak % 11,10'unu bünyesinde barındırabilmektedir (Bkz. Tablo - 2.8).

Tablo - 2.8. GAP Bölgesindeki İmalat Sanayi İşletmelerinin İllere Göre Dağılımı

İller	İmalatçı Sayısı	Oran(%)
Adıyaman	221	5,26
Batman	124	2,95
Diyarbakır	430	10,24
Gaziantep	2709	64,55
Kilis	36	0,89
Mardin	111	2,66
Siirt	43	1,02
Şanlıurfa	466	11,10
Şırnak	56	1,33
Toplam	4196	100

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Şanlıurfa ili kapsamında, 2008 yılında yapılan bir sayımda ise imalat sanayinde faaliyet gösteren işletme sayısı 436 olarak tespit edilmiştir. Sayı itibariyle bu durumda öne çıkan sektörlerin; “Tekstil, örme, konfeksiyon ve deri sanayi” (% 43,34) ve “gıda, içki sanayi (% 32,1) olduğu gözlenmektedir (Bkz Tablo 2.9).

Gıda sanayi çerçevesinde; yağ, mısır kurutma ve bulgur-mercimek işletmelerinin ön planda olduğu tespit edilmiştir. Şanlıurfa ilinde bulgur-mercimek üreten 28 işletme ve ham yağ üreten 25 işletme bulunmaktadır. Mısır kurutma işletmelerinin sayısı ise 16'dır. Şanlıurfa ilinin süt ve süt ürünleri kapsamında da 8 işletmeyi sınırları içerisinde barındırdığı görülmektedir (Bkz Tablo - 2.9a).

Tablo - 2.9a. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Gıda,İçki ve Tütün Sanayi;15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme sayısı
Gıda, İçki ve Tütün Sanayi	Buğday Unu	Un	7
		Kepek	
	Bulgur Mercimek	Bulgur	28
		Kepek	
		Mercimek	
	Ham Yağ	Ham pamuk yağı	25
		Küspe	
	Rafine Yağ	Rafine yağ	10
	Süt Ve Süt Ürünleri	Süt	8
		Peynir	
		Yoğurt	
		Ayran	
		Tereyağı	
		Sadeyağ	
	Hayvan Yemi	Karma yem	6
	Hazır Yemek	Hazır yemek	11
	Urfa Biberi	İşlenmiş isot	5
	Unlu Mamuller	Dondurma külahı	1
		Ekmek	8
		Pasta ve tatlı	1
	Gazlı Meşrubat	Sade/meyveli gazoz	4
	Mısır Kurutma	Mısır kurutma	16
	Muhtelif Gıda	Helva	3
		Tahin	
		Reçel	
		Simitlik susam	
		Lokum	
		Pekmez	
		Kavrulmuş kuruyemiş	1
		Sığır kesimi	2
	Antep Fıstığı	İşlenmiş fıstık	4
Toplam İşletme Sayısı			140

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Şanlıurfa ilinde 189 işletme “Tekstil, örme, konfeksiyon ve deri sanayi” kapsamında faaliyet göstermektedir. Şanlıurfa’da tekstil sektörünün ön plana çıkmasının en önemli nedeni Türkiye’de yetiştirilen pamuğun % 43’ünün bu ilde üretilmesidir (Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008). Bu bağlamda, pamuk çırçırı hammaddesini üreten işletmeler büyük bir yoğunluğu oluşturmaktadır (138 işletme). Ancak hazır giyim (3 işletme) ve ev tekstili (1 işletme) gibi bitmiş ürün üretiminde ise işletme sayıları bir hayli düşüktür (Bkz Tablo - 2.9b).

Tablo - 2.9b. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Tekstil Örne, Konfeksiyon ve Deri Sanayi;15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme sayısı
Tekstil Örne Konfeksiyon ve Deri Sanayi	Pamuk Çırçır	Lif pamuk Çiğit	138
	Linter Pamuğu	Linter pamuğu	10
	Pamuk İpliği	Pamuk ipliği Linterlenmiş çiğit	28
	Hazır Giyim	Hazır giyim	3
	Ev Tekstili	Ev tekstili	1
	Dokuma Sanayi	Dokuma	7
	Boyama	İplik boyama	1
		Elyaf boyama	1
Toplam İşletme Sayısı:			189

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Şanlıurfa ilinde sadece 8 işletme “kimya/kimyasal ürünler” kapsamında faaliyet göstermektedir. Bu işletmeler, boya, kimyasal ilaç, tiner, kozmetik ve reçine gibi ürünler kapsamında faaliyetlerini sürdürmektedirler(Tablo 2.9c).

Tablo - 2.9c. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Kimya/Kimyasal Ürünler;15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme Sayısı
Kimya/Kimyasal Ürünler Sanayi	Boya	Boya	2
	Kimyasal İlaç	Kimyasal ilaç	1
		Sıvı yaprak gübre imalatı	1
		Sıvı emülsiyon pest	1
	Tiner	Tiner	1
	Kozmetik	Kolonya	1
	Reçine	Alkit reçine	1
		Poliüretan sertleştirici	
		Solüsyon	
Toplam İşletme Sayısı:			8

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Şanlıurfa ilinde 32 işletme “petrol, kömür ve plastik sanayi” kapsamında faaliyet göstermektedir. Plastik sanayinin ise alt sanayi kolu olarak önemli olduğu gözlenmektedir. Biodizel işletmelerinin sayısının da 15 olduğu tespit edilmiştir (Bkz Tablo - 2.9d).

Tablo - 2.9d. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Petrol, Kömür ve Plastik Sanayi;15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme Sayısı
Petrol Kömür ve Plastik Sanayi	Plastik Sanayi	Poşet	2
		Cam takviyeli boru	1
		Plastik eşya	2
		Temiz su borusu	1
		Sulama borusu	1
		Boru bağlantı parçası	2
		Koli bandı	1
		Sulama ve yağmurlama borusu	1
		Polietilen granül	1
		Plastik hortum	2
		Örgülü şeffaf hortum	
	Biodizel	Biodizel	15
	LPG Dolum	LPG dolum	2
	Madeni Yağlar	Muhtelif maddeler yağlar	2
Toplam İşletme Sayısı:			32

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Şanlıurfa ilinde 10 işletme “metal ve metal eşya sanayi” kapsamında faaliyet göstermektedir. (Bkz Tablo - 2.9e). “Elektrikli Makineler, Cihazlar, Alet ve Malzemeler Sanayi”nde de 10 işletmenin faaliyet gösterdiği tespit edilmiştir (Bkz Tablo - 2.9f)

Tablo - 2.9e. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Metal ve Metal Eşya Sanayi;15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme Sayısı
Metal ve Metal Eşya Sanayi	Tel ve Çivi	Tel ve çivi	2
	Dalgıç Pompa	Dalgıç pompa	3
	Tarım Makinaları	Zirai aletler	4
	Boru Profil Susturucu	Egzos borusu	2
		5”kolon borusu	1
		Spiral kaynaklı boru	2
		Kılıf boru	
	Güneş Enerjisi Sistemleri	Güneş enerjisi	9
	Muhtelif Metal	Baskül	1
		Motor yenileme	1
		Trans. soğutma paneli	1
		Çelik raf	1
		Çelik konstrüksiyon	1
		Kablo pensesi	1
	Döküm	Muhtelif döküm	1
Toplam İşletme Sayısı:			10

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Tablo - 2.9f. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Elektrikli Makineler, Cihazlar, Alet ve Malzemeler Sanayi; 15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme Sayısı
Elektrikli Makinalar Cihazlar Alet ve Malzemeler Sanayi	Transformatör	Transformatör	7
	Elektrikli ev aletleri	Ev aletleri	1
	Buzdolabı	Buzdolabı	1
	Akümülatör	Akümülatör	1
Toplam işletme Sayısı:			10

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

Şanlıurfa ilinde 27 işletme “taş, toprak ve taşa dayalı sanayi” kapsamında faaliyet göstermektedir (Tablo 2.9g).

Tablo - 2.9g. Şanlıurfa Sanayisinin Sektörel Dağılımı (Taş, Toprak ve Taşa Dayalı Sanayi;15.05.2008)

Sektör	Sanayi	Üretim	İşletme sayısı
Taş Toprak ve Taşa Dayalı Sanayi	Çimento Karo Hazır Beton	Çimento	1
		Mermer	3
		Hazır beton	5
		Çit direği	1
		Parke taşı	5
		Yer karosu	3
		Blok tuğla	1
		Cam mozaik	1
	Taş Ocakları	Mıdır Taş tozu	7
	Toplam İşletme Sayısı:		

Kaynak: Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, 2008

2.2.3.Temel Sektörler: Tarım ve Madencilik

Şanlıurfa ili kapsamında özellikle tarım sektörü önemli bir yer tutmaktadır. Bu bölümde öncelikle “tarım ve hayvancılık sektörü” ile “madencilik sektörü” temel sektörler çerçevesinde TRC2 Bölgesi kapsamında değerlendirilecektir.

Şanlıurfa ili; pamuk, buğday, arpa, mercimek ve dane mısır üretimi anlamında önemli bir çıktı yaratmaktadır (Tablo 2.10). Özellikle Türkiye’de üretilen pamuğun % 43’ü (799.014 ton) bu ilde üretilmektedir. Şanlıurfa mercimek üretimi anlamında da Türkiye üretiminin % 34’ünü karşılamaktadır. Tarla ürünlerinin Şanlıurfa ili 2008 yılı toplam üretim miktarı 1.937.677 tona karşılık gelmektedir.

Tablo - 2.10. TRC2 Bölgesi Önemli Tarla Ürünleri ve Üretim Miktarları (2008)

İl		Pamuk	Buğday	Arpa	Mercimek	Dane Mısır
Şanlıurfa	Ekim alanı (ha)	210.533	216.810	181.573	45.539	24.855
	Üretim (ton)	799.014	615.189	300.694	36.702	186.078
Diyarbakır	Ekim alanı (ha)	50.518	159.580	49.464	58.378	5.968
	Üretim (ton)	162.906	249.629	60.732	27.569	48.320
TRC2 Bölgesi	Ekim alanı (ha)	261.051	376.390	231.037	103.917	30.823
	Üretim (ton)	961.920	964.818	361.426	64.271	234.398
Türkiye	Ekim alanı (ha)	494.890	7.582.530	2.732.187	168.386	593.710
	Üretim (ton)	1.820.000	17.782.000	5.923.000	106.361	4.274.000

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010

Meyve ve Sebze üretimi anlamında da TRC2 bölgesinde üzüm, antepfıstığı, domates, biber üretimi ön plana çıkmaktadır (Bkz. Tablo 2.11). Bahsi geçen meyve ve sebzelerin Şanlıurfa ili 2008 yılı toplam üretim miktarı 512.66 tona karşılık gelmektedir.

Tablo - 2.11. TRC2 Bölgesi Meyve ve Sebze Üretim Miktarları (Ton) 2008

	Şanlıurfa	Diyarbakır	TRC2	Türkiye
Üzüm	77.151	130.741	207.892	3.918.442
Antepfıstığı	45.163	577	45.740	120.113
Domates(sofralık)	78.196	86.766	164.962	7.419.814
Domates(salçalık)	189.950	20.558	210.508	3.565.541
Biber(sivri)	6.377	10.895	17.272	734.596
Biber(dolmalık)	27.829	8.347	36.176	371.050
Biber(salçalık)	88.000	4.086	92.086	690.531

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010

TRC2 Bölgesi hayvansal ürün üretimi açısından ise Tablo 2.12’de yer alan değerlere sahiptir. Bahsi geçen hayvansal ürünlerin Şanlıurfa ili 2008 yılı toplam üretim miktarı 435.834 tona karşılık gelmektedir.

Tablo - 2.12. TRC2 Bölgesi Hayvansal Ürün Üretimi 2008

	Şanlıurfa	Diyarbakır	TRC2	Türkiye
Süt(Ton)	117.754	165.135	282.889	12.243.040
Kırmızı Et (Ton)	4.585	18.357	22.942	482.442
Yumurta (Bin adet)	54.335	39.935	94.270	13.190.696
Bal (Ton)	300.530	2.733.330	3.033.860	81.364.000
Balmumu (Ton)	12.965	107.885	120.850	4.539.000
Deri (Adet)	111.295	784.757	896.052	8.758.545

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010

TRC2 Bölgesi, özellikle Diyarbakır İli, büyük bir maden potansiyeline sahip olup son yıllarda mermer sektörünün öne çıktığı ve önemli bir istihdam yarattığı görülmektedir. TPAO, Perenco ve Alaaddin East Firmalarına ait Merkez, Dicle, Eğil, Hani ve Kocaköy İlçelerinde çok sayıda petrol kuyusu bulunmaktadır.

Şanlıurfa’da ise Karaali Bölgesinde kaplıca (sıcak su) ve Siverek’te (Karacadağ Bölgesi) de “bazalt” bulunmaktadır. Siyah renkli bazalt ve kırmızımsı siyah renkli piroklastlar geniş alanlara yayılmıştır. Üç evrede akan bazaltlar 10 bin km²’lik bir alan kaplamaktadır.

2.2.4.Dış Ticaret Göstergeleri

GAP Bölgesi içinde en yoğun ihracat Gaziantep ili içerisinde gerçekleştirilmektedir. Bu il, 2010 yılı itibariyle GAP Bölgesi içerisinde toplam ihracatın % 68,19'luk kısmını gerçekleştirmiştir. Gaziantep ilini sırasıyla Şırnak, Mardin ve Şanlıurfa illeri takip etmektedir. Şanlıurfa 2010 yılında 173.072.000 dolarlık ihracatıyla Türkiye içinde ancak % 3,35'lik bir yer edinebilmiştir (Tablo 2.13).

Tablo - 2.13. 2010 Yılı GAP Bölgesi İhracat Verileri

İl	(Bin Dolar)	GAP Bölgesi İçindeki Payı (%)	Bölge Sıralaması İçindeki Yeri
Şanlıurfa	173.072	3,35	4
Adıyaman	71.509	1,38	6
Batman	26.914	0,52	7
Diyarbakır	164.989	3,20	5
Gaziantep	3.517.993	68,19	1
Mardin	568.835	11,02	3
Siirt	11.324	0,22	8
Şırnak	624.800	12,12	2
GAP Bölgesi	5.159.436	100,00	---

Kaynak: TÜİK

GAP Bölgesi ithalatı açısından bir inceleme yapıldığında ise Gaziantep ili bölgenin tüm ithalatının yaklaşık % 86'sını gerçekleştirmektedir. Şanlıurfa ili ise 247.412.000 Dolarlık ithalatı ile bölgede ikinci sırada yer alan ithalatçı il konumundadır (Bkz. Tablo 2.14)

Tablo - 2.14. 2010 Yılı GAP Bölgesi İthalat Verileri

İl	(Bin Dolar)	GAP Bölgesi İçindeki Payı (%)	GAP Sıralaması İçindeki Yeri
Şanlıurfa	247.412	6,23	2
Adıyaman	85.425	2,15	4
Batman	26.798	0,67	7
Diyarbakır	39.575	1,00	5
Gaziantep	3.430.176	86,44	1
Mardin	93.013	2,34	3
Siirt	36.431	0,92	6
Şırnak	9.493	0,25	8
GAP Bölgesi	3.968.323	100,00	---

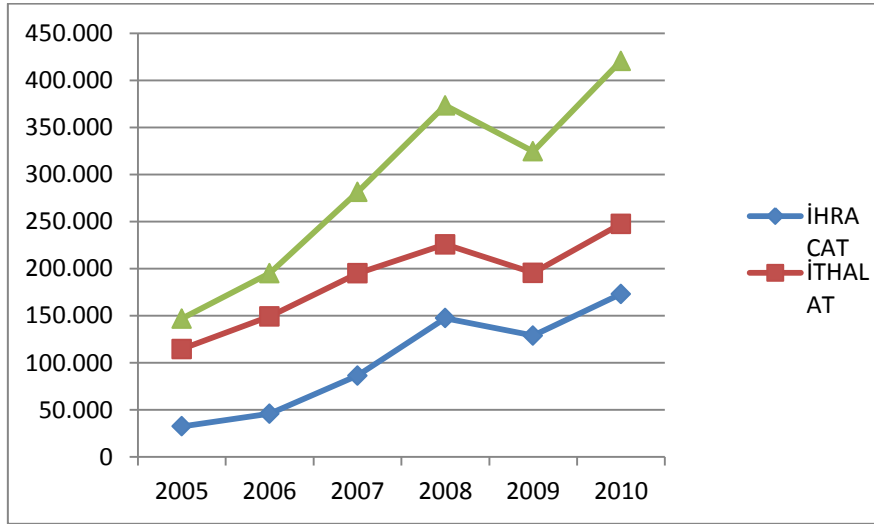
Kaynak: TÜİK

GAP Bölgesinin dış ticaret verilerinin ortaya koyduğu gerçek, Gaziantep ilinin bu bölgenin dış ticareti konusunda çok önemli bir konumda olduğunu göstermektedir. Gaziantep dışındaki iller, henüz dış ticaret konusunda önemli bir girdi sağlayamamaktadırlar (Bkz Tablo 2.16 ve Şekil 2.3)

Tablo - 2.15. 2010 Yılı GAP Bölgesi Toplam Dış Ticaret Verileri

İl	Bin Dolar	Bölgesel Pay %	GAP Sıralaması
Şanlıurfa	420.484	4,61	4
Adıyaman	156.934	1,72	6
Batman	53.712	0,58	7
Diyarbakır	204.564	2,24	5
Gaziantep	6.948.169	76,12	1
Mardin	661.848	7,25	2
Siirt	47.755	0,53	8
Şırnak	634.293	6,95	3
GAP Bölgesi	9,127,759	100	---

Kaynak: TÜİK

**Şekil - 2.3. Şanlıurfa'ya Ait Dış Ticaret Grafiği (bin dolar)**

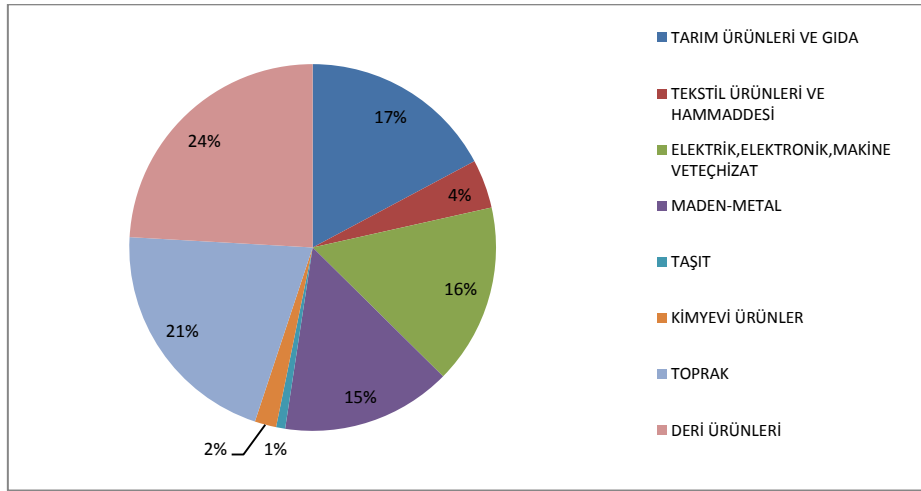
Kaynak: TÜİK

Şanlıurfa ili bağlamında detaylı bir değerlendirme yapıldığında ise, deri ürünlerinin ihracatı imalatı yapılan ürünler anlamında ön sırada olduğu (% 24,1), bu ürün grubunu “toprak ürünleri (% 20,8)” ve “tarım ürünleri ve gıda (% 17,2)” nın takip ettiği görülmektedir. “Elektrik, Elektronik, Makine ve Teçhizat (15,9)” ve “Maden-Metal (% 15,0)” ürün gruplarının da önemli bir oranı bulunmaktadır (Bkz Tablo 2.17 ve Şekil 2.4.).

Tablo - 2.16. Şanlıurfa'dan İhraç Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Payları

Ürünler	Pay (%)
Tarım Ürünleri ve Gıda	17,2
Tekstil Ürünleri ve Hammaddesi	4,3
Elektrik, Elektronik, Makine ve Teçhizat	15,9
Maden-Metal	15,0
Taşıt	0,8
Kimyevi Ürünler (Mineral yağlar ve yakıtlar dahil)	1,9
Toprak	20,8
Deri Ürünleri	24,1

Kaynak: Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birlikleri

**Şekil - 2.4.** Şanlıurfa'dan İhraç Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Pay Grafiği

Şanlıurfa'nın ülkelere göre ihracatı ele alındığında ise ilk üç sırayı Arap ülkelerinin aldığı görülmektedir (Bkz Tablo 2.17). Özellikle Suriye (% 43,95) ve Irak (% 26,99)' ın Şanlıurfa'nın en önemli ticari ortakları olduğu görülmektedir. Avrupa ülkeleri ise Şanlıurfa ihracatı içerisinde çok az bir pay içermektedir. Suriye'deki son dönemlerdeki olumsuz gelişmeler Şanlıurfa'nın ihracatı için önemli bir tehdit oluşturmaktadır.

Tablo - 2.17. Şanlıurfa'nın Ülkelere Göre İhracatının Dağılımı (ilk On Ülke) (Milyon ABD Doları), 2011

Ülke	İhracat Değeri	Toplam İçindeki Pay
Suriye	81.99	% 43,95
Irak	50.35	% 26,99
Libya	6.76	% 3,62
Ukrayna	5.34	% 2,86
Rusya	5.01	% 2,68
Bulgaristan	3.89	% 2,09
İtalya	2.74	% 1,47
Azerbaycan	2.68	% 1,43
Portekiz	2.27	% 1,22
Umman	2.27	% 1,22

Kaynak: Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birlikleri

2.2.5. Genel Bütçe Vergi Gelirleri ve Açılan-Kapanan Firma Sayıları

GAP Bölgesi genel bütçe vergi gelirleri açısından tahsilat anlamında 2010 yılı içerisinde 3.718.131,599 TL'lik bir değere ulaşmıştır. Şanlıurfa ilinin GAP bölgesi içindeki payı yaklaşık olarak % 15'dir (Bkz Tablo 2.18).

Tablo - 2.18. 2010 Yılı GAP Bölgesi Genel Bütçe Vergi Gelirleri

İl	Tahakkuk [1]	Tahsilât [2]	GAP Bölgesi Payı (%)
Şanlıurfa	785.000.141	573.383.848	15,42
Adıyaman	300.949.477	223.686.969	6,02
Batman	260.484.746	206.966.256	5,57
Diyarbakır	892.237.305	691.585.314	18,60
Gaziantep	1.909.899.249	1.491.619.610	40,12
Mardin	359.626.664	284.363.236	7,65
Siirt	133.290.065	106.364.606	2,85
Şırnak	209.924.213	140.161.760	3,77
GAP Bölgesi	4.851.411,860	3.718.131.599	100,00

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı

Açılan-Kapanan firma sayıları açısından bir analiz yapıldığında, Şanlıurfa ilinde 2010 yılında 324 firmanın açıldığı, 147 firmanın da kapandığı gözlenmektedir. Açılan firma açısından Şanlıurfa ili, GAP bölgesinde ikinci sırada, kapanan firma açısından ise dördüncü sırada yer almaktadır (Bkz. Tablo 2.19).

Tablo - 2.19. Güneydoğu Bölgesi'nde Açılan-Kapanan Firma Sayıları (2010)

İl	Açılan			Kapanan		
	Adet	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Payı (%)	Güneydoğu Anadolu bölgesi İçindeki Sırası	Adet	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Payı (%)	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Sırası
Şanlıurfa	324	23,36	2	147	2,27	4
Adıyaman	113	8,15	4	48	0,74	6
Batman	57	4,11	6	390	6,02	2
Diyarbakır	246	17,74	3	5564	85,92	1
Gaziantep	514	37,06	1	235	3,63	3
Mardin	70	5,05	5	60	0,93	5
Siirt	20	1,43	8	22	0,34	7
Şırnak	43	3,10	7	10	0,15	8
Güneydoğu	1387	100.00	-	6476	100.00	-

Kaynak: TÜİK

2.3. Yük Hacminin Değerlendirilmesi

Yük hacmi değerlendirmesi, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiş yol boyu trafik anketlerine dayanmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğünden elde edilen yük akımı ve kamyon sayımları örnekleme yıllık taşıt sayısına göre binde 5, Yıllık Ortalama

Günlük Trafik (YOGT) değerine göre %15'e denk gelmektedir. Bu nedenle, son üç yılın (2007, 2008, 2009) verileri üzerinden çalışılmış ve 2008 yılı ortalaması belirlenmiştir.

Veriler kullanılarak taşıtın geldiği il ve hedef il, yük türü ve tonajı tespit edilmiştir. Bu veriler hedef-kaynak matrisine dönüştürülmüş, toplam taşıt sayısı karayoluna atanmış ve yol kesit sayımları ile karşılaştırılmıştır. Atama değeri ile sayım değeri eşitlenecek şekilde kalibre edilmiş ve anket verilerinin düzeltilmiş matrisi elde edilmiştir. Taşıt başına net yük 2007-2009 yılları ortalamasında 10.800-11.300 ton/yıl aralığında çıkmaktadır. Yük hacmine ilişkin değerlendirmeler, Şanlıurfa'dan sevk edilen ve Şanlıurfa'ya gelen yükler çerçevesinde aşağıda açıklanmaktadır.

2.3.1. Genel Değerlendirme

Şekil 2.5. ve Şekil 2.6'da Şanlıurfa'nın hem Türkiye hem de Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yük akımları çerçevesinde ne durumda olduğu ortaya konulmaktadır. Türkiye'nin Batı'sı ile Doğu'su arasındaki yük hacminin önemli bir farklılık olduğu ve Şanlıurfa'nın da bu farklılıktan önemli derecede etkilendiği gözlenmektedir (Bkz Şekil - 2.5). Bölge bazında inceleme yapıldığında ise, Şanlıurfa'nın Diyarbakır ile yük hareketinin yoğun olduğu aynı zamanda bölge illerinin hareketleri içinde Şanlıurfa üzerinden geçiş yaptıkları ortaya çıkmaktadır (Bkz Şekil - 2.6.).



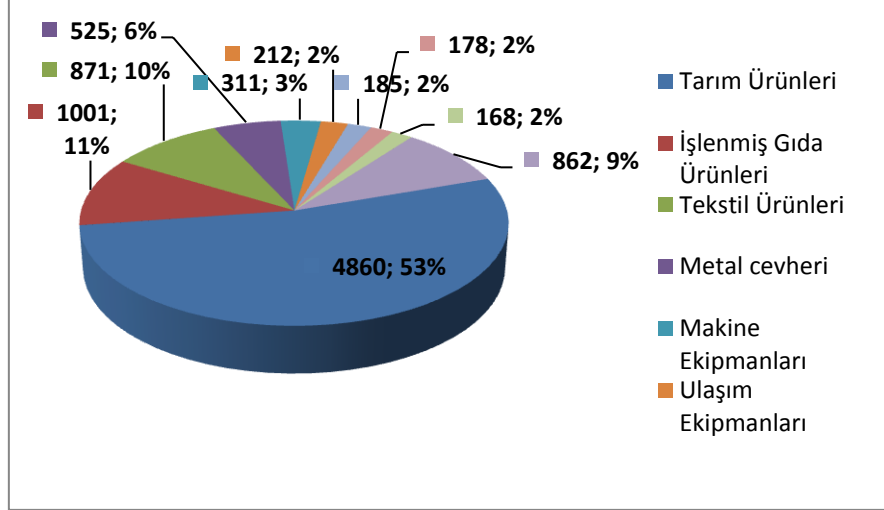
Şekil - 2.5. Türkiye Yük Hareketi (ton/gün)



Şekil - 2.6. Güneydoğu Anadolu Yük Hareketi (ton/gün)

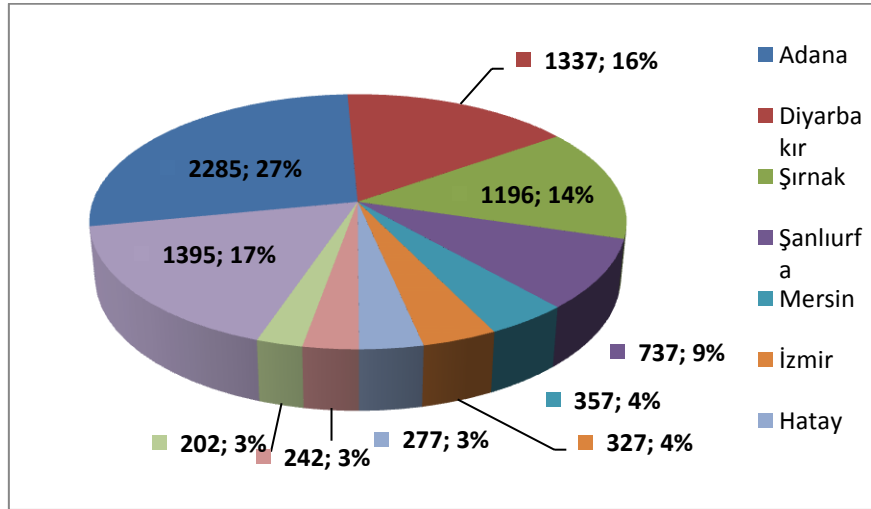
2.3.2. Şanlıurfa İlinden Sevk Edilen Ürünlerin Analizi

Karayolları Genel Müdürlüğü verileri üzerinden yapılan analizler sonucunda Şanlıurfa'dan günlük olarak sevk edilen ürünlerin % 53'ünün tarım ürünleri olduğu (4860 ton), bunu %11 (1001 ton) ile işlenmiş gıda ürünlerinin, % 10 (871 ton) ile de tekstil ürünlerinin izlediği görülmektedir (Bkz. Şekil - 2.7.).



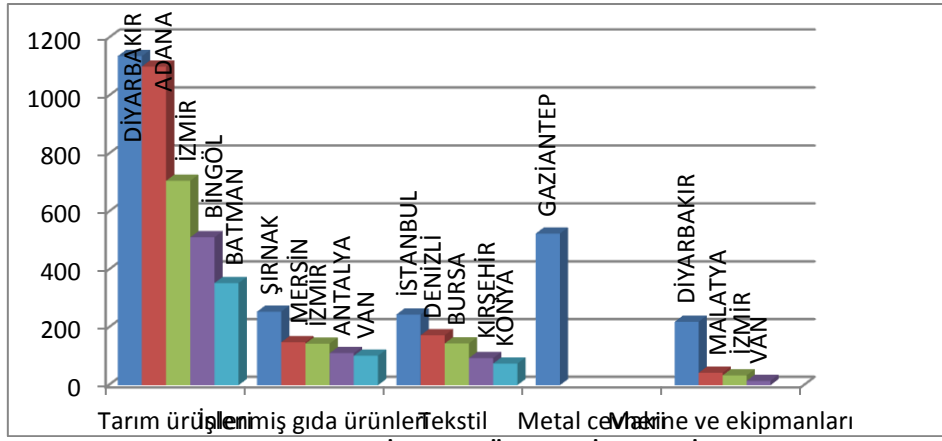
Şekil - 2.7. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen Ürünlerin Dağılımı (Ton/Gün)

Şanlıurfa'dan sevk edilen ürünlerin en çok Adana (% 27; 2.285 ton) ve Diyarbakır (%16;1.337 ton) illerine gönderildiği gözlenmektedir. Şanlıurfa ilinden Batı illerine önemli oranda bir yük hareketinin olmadığı tespit edilmiştir (Bkz Şekil - 2.8.).

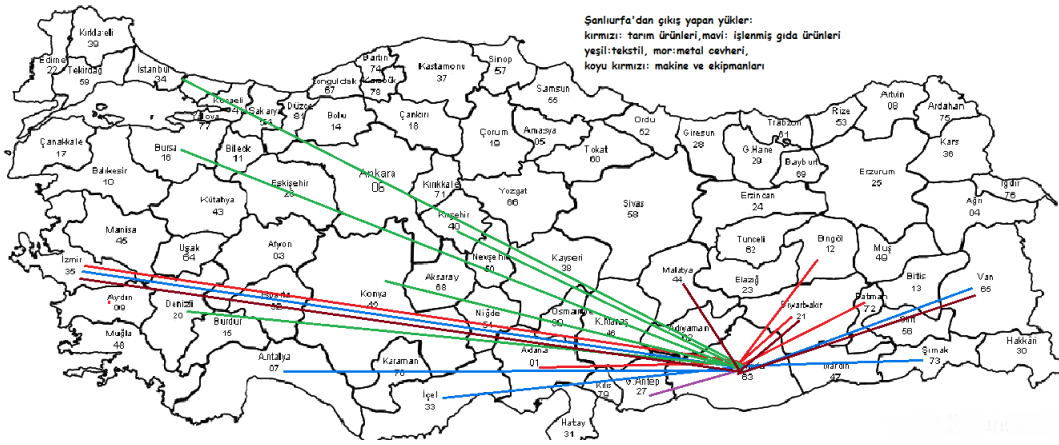


Şekil - 2.8. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen Ürünlerin İllere Göre Genel Dağılımı (Ton/Gün)

Şanlıurfa'dan günlük olarak sevk edilen ürünlerin illere göre dağılımına bakıldığında ise tarım ürünleri grubunda Diyarbakır'ın (1.137 ton), işlenmiş gıda ürünleri grubunda Şırnak'ın (255 ton) ön planda olduğu, tekstil ürünlerinde ise sevkiyatların; İstanbul, Denizli, Bursa, Kırşehir ve Konya gibi illere dağıldığı ancak çok düşük düzeylerde olduğu ortaya çıkmaktadır (Bkz Şekil - 2.9. ve 1.10.).



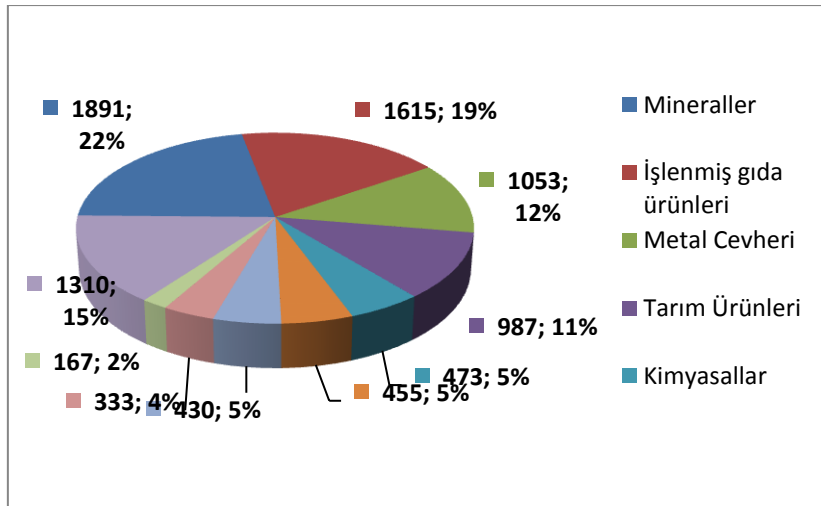
Şekil - 2.9. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılımı (Ton/Gün)



Şekil - 2.10. Şanlıurfa'dan Sevk Edilen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılım Haritası (Ton/Gün)

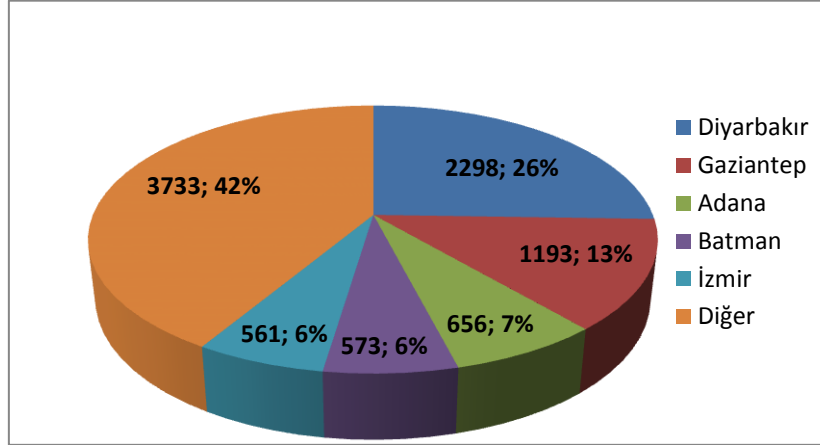
2.3.3. Şanlıurfa İline Gelen Yüklerin Analizi

Şanlıurfa'ya günlük olarak gelen yüklerin % 22'sinin mineraller (Metal olmayan taş toprağa dayalı ürünler) olduğu (1.891 ton), bunu %19 (1.615 ton) ile işlenmiş gıda ürünlerinin izlediği görülmektedir (Bkz Şekil - 2.11.).



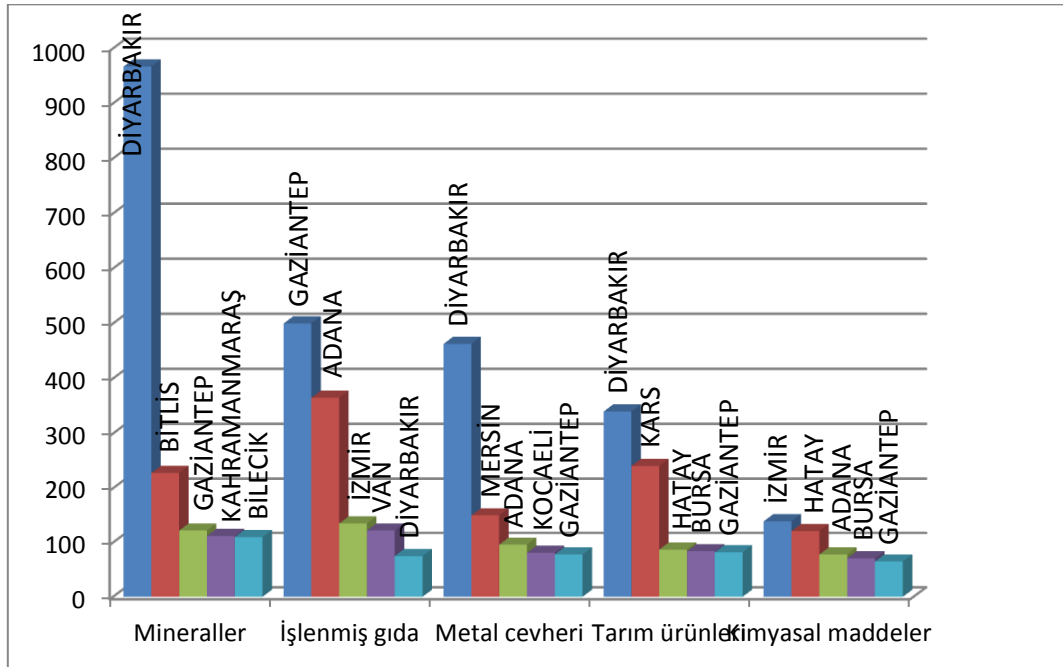
Şekil - 2.11. Şanlıurfa'ya Gelen Edilen Ürünlerin Dağılımı (Ton/Gün)

Şanlıurfa'ya gelen ürünlerin illere göre dağılımına bakıldığında ise “Diğer İller”in toplamının sıralamada birinci olduğu (% 42; 3.733 ton), bu illeri Diyarbakır (%26; 2.298 ton) ve Gaziantep illerinin (%13; 1.193 ton) izlediği gözlenmektedir. Şanlıurfa ilinin yakın çevre dışında İzmir ile de bir ticaretinin olduğu (561 ton; % 6) ortaya çıkmaktadır (Bkz Şekil - 2.12).

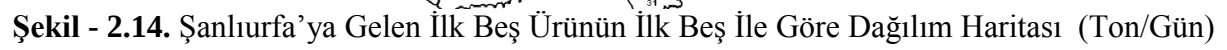


Şekil -2.12. Şanlıurfa'ya Gelen Ürünlerin İllere Göre Genel Dağılımı (Ton/Gün)

Şanlıurfa'ya günlük olarak gelen ürünlerin illere göre dağılımına bakıldığında ise mineraller grubunda Diyarbakır'ın (967 ton), işlenmiş gıda ürünleri grubunda Gaziantep'in (500 ton) ön planda olduğu, metal cevheri kapsamında gelen yüklerin ise; Diyarbakır, Mersin, Adana, Kocaeli ve Gaziantep gibi illerden kaynaklandığı ortaya çıkmaktadır (Bkz Şekil - 2.13 ve 2.14).



Şekil - 2.13. Şanlıurfa'ya Gelen İlk Beş Ürünün İlk Beş İle Göre Dağılım Haritası (Ton/Gün)



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ ULUSAL VE ULUSLARARASI YÖNLÜ BAKIŞ

Bu bölüm, Şanlıurfa ili kapsamında lojistik faaliyetlerin mevcut durumunu tespit etmek amacıyla oluşturulmuştur. Bu kapsamda, ulaştırma koridorları içinde Şanlıurfa ilinin yeri, ulaştırma modlarının ve olanaklarının mevcut durumu ortaya konulacaktır.

3.1. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış

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

AB, iç pazarı güçlendirmek, ekonomik ve sosyal birliği sağlamak ve üye ülkeler arasında dayanışma ve işbirliğini geliştirmek üzere, etkin bir ulaştırma ağı kurmak parolasıyla yola çıkarak ulaştırma ağlarının kurulum sürecini başlatmıştır (UND, 2010).

AB bu çerçevede üç temel ağ yapısını uygulamaya almaktadır. Bunlar; Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları (Pan European Corridors-PEC) ve Bölgesel Ulaştırma Ağları olarak sıralanabilir. TEN-T ulaştırma ağları 30 öncelikli koridor üzerine kurulmuş, üye ülkelerin birbirleri ile olan bağlantılarını güçlendirmek için geliştirilen projeleri kapsamaktadır. TEN-T ulaştırma ağları, AB ile komşuluk politikası dahilinde ilişkisi olan ülkeleri kapsamamaktadır. Bu ülkeleri de kapsayacak şekilde geliştirilen PEC ağları, Avrupa kıtasının bir bütün olarak ulaştırma konusunda daha da etkin bir hale gelmesini garanti altına almaktadır (UND,2010). Avrupa Birliğinin oluşturduğu ve içinde Türkiye gibi aday ülkelerin yanı sıra, Rusya gibi komşuluk politikasına tabi olan ülkelerin de bulunduğu ulaştırma ağlarının Avrupa haritası üzerindeki yeri Şekil 3.1’de görülmektedir.

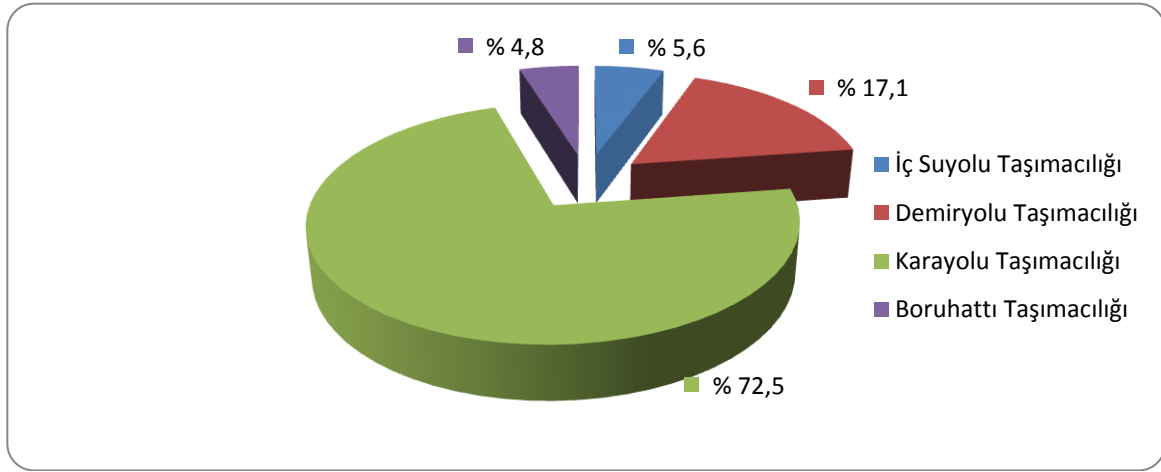


Şekil - 3.1. TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları

Kaynak: AB Komisyonu

Şekil 3.2.’de Avrupa Birliği iç taşımacılığı için ne gibi planlamalar yapıldığı gösterilmektedir. Buna göre, AB içinde de çok yüksek bir karayolu tabanlı taşıma oranı olduğu görülmektedir. 2000 yılında değer bazında % 69 olan karayolunun iç taşımalarındaki toplam oranı, raporun hazırlandığı 2008 yılında % 72,5 olmuştur. Modlar arasındaki bu ciddi farklılık sebebiyle AB’nin hazırladığı ve ulaştırma politikalarını belirttiği Beyaz Kitabında AB’nin öncelikleri

arasına modlar arası taşıma dengesini kurma ilkesi ilk sıralara yerleştirmiştir. Yapılan toplam taşımalar yolcu taşımalarını da içerdiği için karayolu yüzdeleri oldukça yüksek görülmektedir.



Şekil - 3.2. AB İç Taşımalarının Modlara Göre Dağılımı

Kaynak: AB Komisyonu

AB içinde oluşturulan TEN-T koridorlarının birlik içindeki ülkeler arasındaki akışları da etkilediği tartışılmaz bir gerçektir. AB resmi istatistik kurumu tarafından hazırlanan son analizlere göre, TEN-T ağının yoğun olduğu ve ticaret hacimlerinin yüksek olduğu Batı Avrupa ülkeleri arasında akışlar oldukça yüksek oranlardadır. Tablo 3.1’de AB içinde ülkeler arasında gerçekleşen en yüksek taşımalar ve bu taşımaları gerçekleştiren nakliyecilerin oranları ayrıntılı bir şekilde görülmektedir.

Tablodan da görüldüğü üzere, taşımalar yoğunlukla Batı Avrupa ülkeleri arasında gerçekleşmektedir ve taşımayı gerçekleştiren nakliyecilerin en fazla %25-%30’u bu iki ülke nakliyecileri dışındaki ülkelerin firmalarıdır.

3.1.2. TRACECA

Mayıs 1993’te Brüksel’de üç Kafkas ülkesi; Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan ve beş Orta Asya ülkesi; Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan’ın ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımlarıyla Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (**TRAN**sport **COR**ridor **E**urope **C**aucuses **A**sia-**TRACECA**) projesi doğmuştur. Projeye 1996 yılında Moğolistan ve Ukrayna, 1998’de Moldova dâhil olmuşlardır.

Daha sonrasında Mart 2000’de ise ilk yıllık toplantıda Bulgaristan, Romanya ve Türkiye TRACECA Projesine katılmışlardır. TRACECA Projesinin temel amacı, Avrupa Birliği öncülüğünde, AB fonlarının kullanılması ve teknik yardımın alınması suretiyle Avrupa’dan başlayarak Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Orta Asya arasında bir taşıma koridorunun oluşturulmasıdır (<http://www.traceca-programme.eu/en/home/>).

Tablo - 3.1. AB içinde Ülkeler Arası Taşıma Oranları ve Nakliyeciler Oranları

Sıra	Ülkeler Arası	Toplam Tonaj (Milyon Ton)	Başlangıç Ülkesinin Nakliyecisi %	Bitiş Ülkesinin Nakliyecisi %	Diğer Ülkelerin Nakliyecisi %	Ağ Dışı Nakliyeciler Ülkeler
1	GER-NL	86.2	33.6	61.3	5.2	PL
2	BE-FR	62.7	51.1	35.9	13.0	LU
3	GER-FR	54.5	61.8	20.7	17.6	PL
4	BE-NL	49.7	26.6	69.2	4.2	PL
5	BE-GER	43.1	26.7	48.6	24.7	NL
6	ESP-FR	38.7	72.5	17.7	9.8	PT
7	AT-GER	37.1	44.5	45.1	10.4	CZ
8	GER-PL	29.1	8.4	90.5	1.1	CZ
9	ESP-PT	26.0	35.0	64.5	0.6	PL
10	GER-IT	25.5	45.8	32.5	21.7	AT
11	FR-IT	22.8	39.1	50.8	10.1	PL
12	CZ-GER	19.6	78.6	16.7	4.8	PL
13	IE-UK	18.9	38.1	61.4	0.5	NL
14	FR-NL	17.2	11.5	66.3	22.2	BE
15	GER-DK	15.0	63.6	29.8	6.6	LU
16	FR-UK	13.5	40.0	32.4	27.5	PL

Kaynak: ERF: European Road Statistics

Şekil - 3.3.'de TRACECA projesinin parçası olan ülkelere geçiş güzergahları ve planlanan yeni projeler görülmektedir. Bu proje çerçevesinde Türkiye'nin Kuzey Anadolu bölgesi geçiş güzergâhı olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, devam eden beş adet ana proje bulunmaktadır. Bu projeler; Gerede-Merzifon Karayolu iyileştirilmesi, Refahiye-Erzurum-Gürcülük Karayolu iyileştirilmesi, Mersin Konteyner Limanı, Filyos Limanı, Irmak-Karabük-Zonguldak Hattının Sinyalizasyonu olarak listelenmiştir.

**Şekil - 3.3. TRACECA rotaları ve katılımcı ülkelerin durumu****Kaynak:** AB Komisyonu

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

Başlangıçta, ticaret hattı olarak Avrupa Birliği ulaşımının Gürcistan üzerinden Rusya ve Türkiye olmaksızın Bulgaristan'a Karadeniz'den deniz yolu ile getirilmesini öngören TRACECA programına Türkiye, 2002 yılında dahil olmuş ve güzergah Londra-Bulgaristan-İstanbul-Ankara-Gürcistan olarak değişmiştir (TCDD, 2003). Türkiye, İstanbul-Batum/Gümrü karayolu bağlantısı, İstanbul-Sivas-Kars/Gümrü demiryolu bağlantısı ve İstanbul, Samsun limanları ile TRACECA haritasında yer almaktadır. Ancak, Türkiye tarafından önerilen haritada yer alan Samsun'dan Mersin ve İskenderun'a inen belli bir demiryolu hat kesimi ile Mersin, İskenderun ve Derince limanları koridora dahil edilmemişlerdir. Bunların da koridora dahil edilmesi yönündeki Türkiye talebi devam etmektedir. Mersin limanında, Ortadoğu ülkelerine yönelik taşımaların geliştirilmesi amacıyla demiryolu feribot yanaşma rıhtımı yer almaktadır. TRACECA projesine dahil olan Samsun limanına indirilen yüklerin, Mersin limanına ulaştırılması ve buradan Ortadoğu ülkelerine dağıtılması amacıyla Samsun-Mersin arasında demiryolu hattının etkin olarak kullanılması için projeler de mevcuttur. Bu sayede, Orta Asya, Karadeniz ve Kafkas ülkelerinin yükleri Akdeniz'e indirilebilecektir.

Karadeniz Sahil Yolu'nun tam olarak bitmemesi ve Kars-Tiflis demiryolu bağlantısının oluşturulamaması nedeniyle Türkiye üzerindeki karayolu ve demiryolu hatları verimli olarak kullanılamamaktadır. TRACECA kapsamında yer alan Samsun Limanı ile Romanya'nın Köstence Limanı arasında feribot hattı ile ulaşım gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında, Samsun Limanı ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, Illychevsk limanları arasında, demiryolu-denizyolu kombine taşımacılık hattının oluşturulması için bir proje mevcuttur (TÜSİAD, 2007).

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi gibi bölgesel işbirliği amacıyla kurulan örgütlerin, bulundukları bölge içinde ticaret ve ulaşımın kolaylaştırılması ve entegrasyonu amacıyla oluşturdukları çok modlu ulaştırma ağları da, Türkiye üzerinden geçen diğer önemli ulaştırma koridorlarını oluşturmaktadır.

3.2. Şanlıurfa'nın Uluslararası ve Ulusal Ulaşım Aksları İçindeki Yeri

Şanlıurfa ilinin yukarıda açıklanan ve Avrupa Birliği tarafından hazırlana TEN-T ve TRACECA uluslararası ulaşım proje aksları içerisinde mevcut ulaşım durumu itibarıyla etkin olarak yer almamaktadır. Öte yandan Türkiye kapsamında değerlendirildiğinde ise dokuz ayrı ulaştırma eksenini ve geleceğe yönelik yatırımlar belirlenmektedir. Bunlar aşağıdaki gibidir;

- Avrupa-Asya Koridor Eksenini (Marmara / Ankara / Mersin)
- Ege-Karadeniz Koridor Eksenini (İzmir / Ankara / Samsun)
- Ege Denizi Eksenini (Marmara / Batı Akdeniz)
- Akdeniz Eksenini (Batı Akdeniz/Doğu Akdeniz)
- Karadeniz Eksenini (Doğu Anadolu/Karadeniz/ Akdeniz)
- GAP Eksenini (Doğu ve Güneydoğu Anadolu / Akdeniz)

- İç Anadolu – Doğu Anadolu Eksenini (Doğu Anadolu /Ankara)
- Karadeniz – Güney Doğu Anadolu Eksenini (Karadeniz/Doğu Anadolu)
- Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Eksenini (Doğu Anadolu/Karadeniz)

Avrupa-Asya Koridor Eksenini, hâlihazırda en geniş ekonomik faaliyetin olduğu bir aksıdır. Marmara ve Mersin bölgesinin önemli bir çıkış noktası olması dolayısıyla ileride de ekonominin çekici gücü olmaya devam edecektir. Bu aksın etkinliğinin artması hem Mersin hem de Marmara Bölgesi limanların hizmet düzeyleri ile ilgilidir. Bunun yanı sıra Boğaz Tüp geçişinin de tamamlanması önemli bir alt yapı yatırımı olarak ön plana çıkmaktadır. Boğaz Tüp geçişinin inşasıyla; Avrupa ile Asya demiryolu ile birbirine kesintisiz bağlanacak, böylece Asya ile Avrupa arasındaki yük taşımaları Türkiye üzerinden daha hızlı ve kısa bir güzergâhla gerçekleştirilecektir.

Ege ve Akdeniz eksenleri, büyük şehirlere yakınlığı dolayısıyla önemli bir gelişim potansiyeline sahiptir. Ege Denizi ve Akdeniz Eksenini, Avrupa-Asya Eksenini ile birlikte ulusal ekonomiyi sürükleyici önde gelen bir konuma sahip olma potansiyeline sahiptir. Ege Denizi Ekseninin, Avrupa, Asya ile bütünleşmesini sağlayan İzmir Limanının kapasitesinin ve verimliliğinin de artırılması gerekliliği söz konusudur. Aynı zamanda, Ege Bölgesinde yeni bir konteyner limanına da ihtiyaç duyulduğu gözlenmektedir. Bunun yanı sıra, Akdeniz Eksenini, Doğu Anadolu Bölgesinin de gelişimine katkıda bulunacaktır.

Karadeniz Ekseninin, Doğu Avrupa ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleriyle yakın bağlar oluşturması beklenmektedir. Aynı zamanda bu aks, ard bölgesindeki iç kara bölgelerine de önemli bir açılım sağlayacaktır. Şanlıurfa ilinin yer aldığı GAP Eksenini (Doğu ve Güneydoğu Anadolu / Akdeniz), GAP gibi bir bölgesel kalkınma planının varlığından dolayı lojistik ve ekonomik potansiyeli yüksek olarak değerlendirilmektedir. Bu eksenin etkinliğini etkileyecek en önemli alt yapı yatırımı, Doğu Anadolu ile Karadeniz'in bütünleşmesini sağlayacak demiryoludur. Ayrıca TCDD tarafından Diyarbakır Şanlıurfa arasında yapılması planlanan demiryolu yatırımı GAP eksenini kapsamındadır.

İç Anadolu-Doğu Anadolu eksenini, gelişmiş bir bölge ile geri kalmış bir bölgeyi birbirine bağlamaktadır. Karadeniz-Güney Doğu Anadolu eksenini ise Doğu Anadolu Bölgesinin orta bölümleri ile Karadeniz kıyı bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Doğu Anadolu sınır alt kapısı eksenini ise Doğu Anadolu'nun az gelişmiş bölgeleri ile Karadeniz'in kıyı bölgelerini (Trabzon v.b.) birbirine bağlamaktadır.

Tablo 3.2.'de Şanlıurfa'nın seçilmiş yurtiçi/yurt dışı merkezlere ve sınır kapılarına uzaklığı, Tablo 3.3'de ise Şanlıurfa'nın seçilmiş lojistik köyler ve limanlara uzaklığı görülmektedir. Şanlıurfa'nın Arap ülkelerine ve sınır kapılarına yakınlığı önemli bir üstünlük olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, İskenderun limanlarının 349 km, Mersin limanının ise 441 km uzaklıkta olması da Şanlıurfa'nın limana açılımı açısından çok önemli bir durum olarak da ortaya çıkmaktadır.

Tablo - 3.2. Şanlıurfa'nın Seçilmiş Yurt İçi /Yurt Dışı Merkezlere ve Sınır Kapılarına Uzaklığı

Yurtiçi merkezler		Yurtdışı merkezler	
Şanlıurfa-Diyarbakır	176 km	Şanlıurfa-Halep	257 km
Şanlıurfa-Adıyaman	110 km	Şanlıurfa-Bağdat	821 km
Şanlıurfa-Gaziantep	137 km	Şanlıurfa- Amman	586 km
Şanlıurfa-İskenderun	330 km	Şanlıurfa -Tahran	121 km
Şanlıurfa-Mersin	411 km	Şanlıurfa - Şam	421 km
Şanlıurfa-Mardin	188 km	Şanlıurfa - Beyrut	435 km
Şanlıurfa – Adana	345 km	Şanlıurfa-Halep	257 km
Şanlıurfa – Ankara	822 km	Sınır Kapıları	
Şanlıurfa – Bursa	1180 km	Şanlıurfa –Akçakale	53 km
Şanlıurfa- İstanbul	1274 km	Şanlıurfa-Nusaybin	224 km
Şanlıurfa – İzmir	1245 km	Şanlıurfa-Karkamış	109 km
Şanlıurfa – Trabzon	806 km	Şanlıurfa-Mürşitpınar	54 km
Şanlıurfa- Samsun	836 km	Şanlıurfa-Habur	360 km
Şanlıurfa- Antalya	901 km	Şanlıurfa-Öncüpınar	207 km

Tablo - 3.3. Şanlıurfa'nın Seçilmiş Lojistik Köyler ve Limanlara Uzaklığı

Lojistik köyler		Limanlar	
Şanlıurfa- Kahramanmaraş (Türkoğlu)	217 km	Şanlıurfa –Hopa Limanı	829 km
Şanlıurfa- İzmit (Köseköy)	1152 km	Şanlıurfa –Rize Limanı	735 km
Şanlıurfa- İstanbul (Halkalı)	1263 km	Şanlıurfa –Trabzon Limanı	704 km
Şanlıurfa- Samsun (Gelemen)	836 Km	Şanlıurfa –Giresun Limanı	707 km
Şanlıurfa- Kayseri (Boğazköprü)	490 Km	Şanlıurfa –Samsun TCDD Limanı	840 km
Şanlıurfa- Mersin (Yenice)	412 Km	Şanlıurfa –Antalya Limanı	931 km
Şanlıurfa-Uşak	1033 Km	Şanlıurfa –Mersin Limanı	441 km
Şanlıurfa- Erzurum (Palandöken)	504 Km	Şanlıurfa –Ceyhan Limanları	328 km
Şanlıurfa- Konya (Kayacık)	699 Km	Şanlıurfa –Bandırma Limanı	1326 km
Şanlıurfa- Mardin	188 km	Şanlıurfa –Marmara ereğlisi Limanları	1391 km
Şanlıurfa- Kars	706 km	Şanlıurfa –Tekirdağ Limanı	1429 km
Şanlıurfa- Sivas	497 km	Şanlıurfa –İskenderun Limanları	349 km

3.3. Şanlıurfa’da Ulaştırma Modlarının Mevcut Durumu

3.3.1. Şanlıurfa’da Karayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

GAP bölgesi içerisinde Gaziantep ile birlikte Şanlıurfa, otoyol altyapısından faydalanan nadir illerden biridir. 2010 yılı itibariyle otoyol uzunluğu 146 km’ye ulaşmıştır. İl ve devlet karayolu açısından GAP bölgesinin diğer illeri ile karşılaştırıldığında Şanlıurfa ilinin mevcut altyapısının iyi durumda olduğu gözlenmektedir (Bkz Tablo 3.4).

Tablo - 3.4. GAP Bölgesi ve Türkiye’de Yol Uzunlukları (2008, 2010 – km)

İller	İl ve Devlet Yolu		Otoyol		Köy Yolu	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Adıyaman	783	764	-	-	3413	5185
Batman	353	357	-	-	2203	2290
Diyarbakır	1059	1064	-	-	5521	5212
Gaziantep	513	514	156	137	2566	2664
Kilis	148	148	-	-	774	774
Mardin	766	761	-	-	3809	4024
Siirt	502	539	-	-	1889	1897
Şanlıurfa	1144	1148	109	146	7414	7458
Şırnak	673	686	-	-	1733	1747
GAP	5941	5981	265	283	29322	31251
Türkiye	62023	62785	2010	2080	288013	302398

Kaynak: TÜİK

Şanlıurfa mevcut durumuyla karayolu taşımacılığını yoğun kullanan bir il olarak değerlendirilmektedir. Şanlıurfa’nın Mersin Limanından Irak’a karayolu taşımacılığı ana güzergâhı üzerinde olması bu ulaştırma modunun önemi daha da artmaktadır.

Şanlıurfa kaliteli bir otoyol ile Mersin’e bağlıdır. Bu otoyolun 2012 yılı sonu itibariyle Silopi’ye bağlanması hedeflenmektedir (Şanlıurfa-Kızıltepe-Silopi otoyolu 360 km). Diğer yandan 187 km’lik Diyarbakır-Siverek-Şanlıurfa otoyolu projesi ile de ilin Diyarbakır’a bağlantısı daha da etkin hale getirilecektir.

Şanlıurfa’nın Suriye’ye üç sınır kapısı bulunmaktadır; Akçakale(faal), Ceylanpınar(dini bayramlarda faal) ve Mürşitpınar (B Statüsü). Şanlıurfa son dönemlerde, özellikle Mersin limanından Suriye’ye malların karayolu ile taşınması sürecinde bu sınır kapılarını çok etkin olarak kullanmış ve bu durumda karayolu taşımacılığını çok önemli anlamda ön plana çıkartmıştır. Tablo - 3.5.’de 2009 yılı itibariyle Doğu sınır kapılarından geçen sefer sayıları yer almaktadır.

Tablo - 3.5a.Doğu Sınır Kapılarından Geçen Sefer Sayıları, İhracat, 2009

	İhracat			
	Türk	Yabancı	Toplam	Doğu Kapıları %'si
Habur	335144	7381	342525	60,09
Gürbulak	52493	19022	71515	12,55
Cilvegözü	51721	2433	54154	9,50
Öncüpınar	4405	12	4417	0,77
Esendere	562	1	563	0,10
Nusaybin	209	0	209	0,04
Doğu kapıları toplamı	538149	31886	570035	100,00

Kaynak: UND

Tablo - 3.5b.Doğu Sınır Kapılarından Geçen Sefer Sayıları, İthalat, 2009

	İTHALAT			
	Türk	Yabancı	Toplam	Doğu Kapıları %'si
Habur	19776	7	19783	30,41
Gürbulak	16005	9236	25241	38,80
Cilvegözü	9050	3634	12684	19,50
Öncüpınar	282	2468	2750	4,23
Esendere	16	0	16	0,02
Nusaybin	233	14	247	0,38
Doğu Kapıları Toplamı	48974	16073	65047	100,00

Kaynak: UND

3.3.2. Şanlıurfa'da Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

Şanlıurfa GAP havalimanı şehir merkezine 35 km uzaklıkta bulunmaktadır. Apron kapasitesi 8 uçak olan limanın 12.000 m²'lik terminal binası bulunmaktadır (Tablo 3.3.).

Kargo elleçleme imkanları bulunan uluslararası bir havalimanı olarak tasarlanan GAP havalimanının kargo apronu ve terminali bulunmamaktadır (Bkz Tablo - 3.6). Şanlıurfa (GAP) havalimanı kargo elleçleme anlamında istenilen seviyelerde bir elleçleme gerçekleştirmemektedir. 2009 yılında 27 ton olan kargo elleçleme 2010 yılında ancak 61 ton gibi bir değere ulaşmıştır (Bkz Tablo - 3.7.).

Tablo - 3.6. Şanlıurfa (GAP) Havalimanı Karşılaştırmalı Teknik Bilgileri

	Şanlıurfa (GAP)	Adnan Menderes	Atatürk
Bulunduğu Şehir	Şanlıurfa	İzmir	İstanbul(Avrupa)
Hizmete Giriş Yılı	2007	1987	1953
Havaalanı Statüsü	Sivil	Sivil	Sivil
ICAO Kodu	LTCS	LTBJ	LTBA
IATA	GNV	ADB	IST
Trafik Tipi	İç/Dış Hat	İç/Dış Hat	İç/Dış Hat
Terminal Binası Toplam Büyüklüğü	12.000 m ²	136.199 m ²	345.270m ²
Coğrafi Koordinatları	37°27'24"N, 38°54'29"E	38°17'21"N, 27°09'18"E	40°58'34"N, 28°48'50"E
İşletmecisi	DHMI	DHMI	DHMI
Yolcu Kapasitesi(yolcu/yıl)	2.500.000	9.000.000	25.000.000
Uçak Kapasitesi(uçak/yıl)	-	183.960	350.040
Havaalanı Sertifikası	Yok	A Grubu	A Grubu
Pist yönü	15/33	16L/34R 16R/34L	18R/36L 18IV36/R 06/24
Boyutları (metre)	4000*45	3240x45 3240x45	3000x45 3000x45 2300x60
Kaplama Cinsi	Beton	Kompozit	Beton
Mukavemeti	PCN 110 R/A/W/T	PCN 88 F/C/W/T PCN 110 R/D/W/T	PCN 100 R/A/W/T PCN 100 R/A/W/T PCN 100 R/A/X/T
Terminal Bilgileri	İç+Dış Hat İşletmecisi: DHMI	İç hat; 28.500 m ² Kapasitesi (yolcu/yıl); 4 milyon İşletmecisi; TAV Dış hat; 107.699 m ² Kapasitesi (yolcu/yıl); 5 milyon İşletmecisi; TAV	İç Hat; 62.500 m ² Kapasitesi (yolcu/yıl); 5 milyon İşletmecisi; TAV Dış Hat; 256.000m Kapasitesi (yolcu/yıl); 20 milyon İşletmecisi; TAV
Kargo	Apronu: Yok Terminali: Yok	Apronu:26.400m ² Terminali:8.380m ²	Apronu; Var Terminali; 50.754.70 m ²
Yakıt Hizmeti	Var	Var	Var
Meteoroloji Hizmeti	Var	Var	Var
Seyrüsefer Yardımcı Cihazları	VOR(I) DME (1)	RADAR(3) ILS(2) VOR(2) NDB(5) DME(2)	RADAR(3) ILS(6) VOR (3) NDB (5) DME (5)
Açık Gün	1.2.3.4.5.6.7	1.2.3.4.5.6.7	1.2.3.4.5.6.7
Uçuş Operasyonları İçin Açık Gün	24 saat	24 saat	24 saat
Mülkiyeti	Hazine+DLHI	Hazine+DLHI	Hazine + DHMI +M:SB

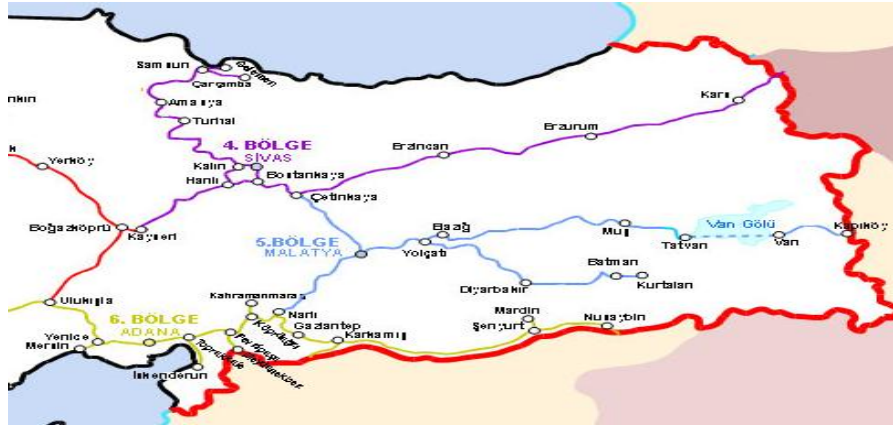
Tablo - 3.7. Şanlıurfa (GAP) Havalimanı Karşılaştırmalı Trafik Bilgileri

	Şanlıurfa (GAP)			Adnan menderes			Atatürk			Türkiye		
Yıllar	2009	2010	Değişim (%)	2009	2010	Değişim (%)	2009	2010	Değişim (%)	2009	2010	Değişim (%)
Toplam Uçak	1.914	2.644	38.1	54.197	63.178	16.6	283.953	288.246	1.5	788.469	919.411	16.6
İç Hat	28	83	196.4	40.492	46.206	14.1	108.252	104.662	-3.3	419.422	497.862	18.7
Dış Hat	1.886	2.561	35.8	13.705	16.972	23.8	175.701	183.584	4.5	369.047	421.549	14.2
Ticari Uçak	1.668	2.170	28.56	49.568	57.848	16.7	265.759	273.826	3.0	693.210	809.141	16.7
İç Hat	28	80	185.7	36.423	41.664	14.4	95.186	94.964	-0.9	339.895	409.402	20.4
Dış Hat	1.660	2.090	25.9	13.145	16.184	23.1	169.943	178.862	5.2	353.315	399.739	13.1
Yolcu (Kişi)	181.155	221.034	22.0	6.201.794	7.485.098	20.7	29.812.888	32.143.819	7.8	85.508.508	102.800.392	20.2
İç Hat	178.144	216.192	21.4	4.534.339	5.357.610	18.2	11.416.838	11.800.883	3.4	41.226.959	50.576.426	22.7
Dış Hat	3.011	4.842	60.8	1.667.455	2.217.488	27.6	18.396.050	20.342.986	10.6	44.281.584	52.224.996	17.9
Kargo (Ton)	27	61	125.9	13.471	17.725	31.6	371.391	452.146	21.7	425.228	541.357	27.3
İç Hat	27	61	125.9	11.447	14.096	23.1	32.314	34.287	6.1	64.518	71.216	10.4
Dış Hat	--	--	--	2.024	3.629	79.3	339.077	417.859	23.2	360.710	470.141	30.3

Kaynak: DLH

3.3.3. Şanlıurfa’da Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu

GAP Bölgesi TCDD’nin 5.Bölge (Malatya ve Diyarbakır çevresi) ve 6. Bölgesi (Adana-Gaziantep-Şanlıurfa çevresi) ile etkileşim içinde bulunmaktadır (Bkz Şekil - 3.1.).



Şekil - 3.4. TCDD’nin 5. ve 6. Bölgeleri

Şanlıurfa il merkezinin demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Mersin-Adana’dan Türkiye-Suriye sınırını takip ederek Nusaybin’e giden demiryolu hattı ise şehrin 60 km uzağından geçmektedir. Şanlıurfa, şehrin merkezinden demiryolu geçmemesine rağmen GAP illeri içerisinde Gaziantep’den sonra en çok demiryolu uzunluğuna sahip bir il konumundadır (Bkz Tablo 3.9).

TCDD 6. Bölge sorumluluk sahası içerisinde bulunan Mürşitpınar tren istasyonu hem Suriye sınırında bulunması hem de sınırın hemen ötesinde bulunan Ayn-el Arap şehrine yakınlığı sebebiyle oldukça önemli bir yerdedir. Mürşitpınar tren istasyonu kuzeyde Mardin, Doğuda Nusaybin ve Batıda Karkamış’a bağlanmakta ve Mardin Nusaybin demiryolu ağının kavşağı konumunda bulunmaktadır.

120.000 m² ‘lik bir alanda yer alan Mürşitpınar tren istasyonu Şanlıurfa şehir merkezine 56,3 km’lik uzaklıktadır. Mürşitpınar sınır kapısı karşısında konuşlanan istasyonda TMO’ ya ait silolar bulunmaktadır.

Tablo - 3.8.GAP Bölgesi İllerinin Demiryolu Uzunlukları, 2009, km

İller	Demiryolu (km)	
	2008	2010
Adıyaman	45	45
Batman	47	47
Diyarbakır	150	150
Gaziantep	254	254
Kilis	16	16
Mardin	128	128
Siirt	35	35
Şanlıurfa	220	220
Şırnak	-	-
GAP	895	895
Türkiye	8699	9594

Kaynak: TCDD

5 ve 6. Bölgelere ilişkin yolcu ve yük taşımaları ise Tablo 3.10.'da verilmiştir. 6. Bölgenin hem yolcu hem de yük anlamında yıllar itibariyle artış gösterdiği gözlenmektedir.

Tablo - 3.9. Yıllara Göre Demiryolu Taşıma Miktarları

	2006	2007	2008	2009	2010
5.Bölge					
Yolcu	362.066	367.713	381.069	343.843	251.298
Yük	2.432.089	2.512.926	2.534.613	2.952.336	2.557.110
İş treni	23.510	6,646	5.806	9.181	13.557
Toplam	2.817.665	2.887.285	2.921.488	3.305.360	2.321.965
6.Bölge					
Yolcu	567,537	548.761	548.155	542.302	537.565
Yük	3.304.333	3.273.657	3.827.423	4.008.343	4.565.560
İş treni	16.848	4.390	4.426	484	133
Toplam	3.888.718	3.826.808	4.380.004	4.551.129	5.103.258
Genel Toplam					
Yolcu	7.518.788	7.373.212	7.014.821	7.118.699	6.475.424
Yük	17.713.172	17.172.822	18.342.871	17.105.353	18.127.868
İş treni	152.525	63.400	79.161	78.442	90.963
Toplam	25.384.485	24.609.434	25.436.853	24.302.494	24.694.255

Kaynak: TCDD

3.3.4. Şanlıurfa'da Denizyolu Ulaştırması Kullanımı Mevcut Durumu

Şanlıurfa denize bağlantısı olan bir il değildir. Şanlıurfa-Mersin otoyolu ile hem Mersin hem de İskenderun limanına bağlantısı gerçekleştirilmektedir. Şanlıurfa ticari amaçlı olmak üzere ithalat veya ihracat işlemlerinde denizyolu olarak Mersin ağırlıklı olmak üzere Mersin limanını ve İskenderun limanlarını kullanmaktadır.

3.3.5. Şanlıurfa'da Multimodal Taşımacılık

Şanlıurfa'da mevcut durum itibariyle multimodal (çoklu) taşımacılık gerçekleştirilmemektedir. Ancak, 20'lik bir konteynere ilişkin alternatif taşıma seçenekleri çerçevesinde Şanlıurfa-Moskova arasında bir çalışma yapılmıştır. Çalışmanın verileri ve maliyetler Aralık 2011 tarihinde toplanmış olup Mürşitpınar istasyonunda da yükleme-boşaltma yapıldığı varsayılmıştır (Bkz Tablo - 3.10.).

Tablo - 3.10. Şanlıurfa – Moskova Arası 20’lik Bir Konteynere İlişkin Ulaştırma Alternatifleri: Maliyet ve Transit Süre Yönlü Karşılaştırma

(1) KARAYOLU ULAŞTIRMASI				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Konteynerin Şanlıurfa lojistik merkezden kamyonu yüklenmesi	-	1	-
2	Konteynerin Şanlıurfa’dan Moskova’daki son noktaya seferi	Kamyon	192	10.000
3	Konteynerin Moskova’daki son noktada tahliyesi	-	1	-
	TOPLAM		194	10.000
(2)KARAYOLU+ DENİZYOLU + KARAYOLU ULAŞTIRMASI				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Konteynerin Şanlıurfa lojistik merkezden kamyonu yüklenmesi	-	1	-
2	Konteynerin Şanlıurfa’daki lojistik merkezden Mersin limanına sevkıyatı	Kamyon	8	510
3	Limanda kamyonlardan gemiye konteynerin yüklenmesi	-	2	300
4	Konteyner gemisinin Mersin – Novorosiysk yakınındaki limana kadar seferini gerçekleştirmesi	Konteyner Gemisi	504	800
5	Limanda Konteynerin gemiden tahliye edilmesi	-	2	400
6	Konteynerin kamyon ile Moskova’daki son noktaya sevkıyatı	Kamyon	48	2000
7	Konteynerin Moskova’daki son noktada tahliyesi	-	1	-
	TOPLAM		566	4.010
(3) KARAYOLU + RO-RO + KARAYOLU ULAŞTIRMASI				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Konteynerin Şanlıurfa lojistik merkezden kamyonu yüklenmesi	-	1	-
2	Konteynerin Şanlıurfa’daki lojistik merkezden Samsun Ro-Ro İskelesine sevkıyatı	Kamyon	24	510
3	Limanda Ro-Ro gemisine yükleme	-	2	-
4	Ro-Ro Gemisinin Samsun-Novorosiysk arası seferi	Ro-Ro Gemisi	72	600
5	Konteynerin Ro-Ro gemisinden tahliye edilmesi	-	2	-
6	Konteynerin kamyon ile Moskova’daki son noktaya teslimi	Kamyon	48	2.000
7	Konteynerin Moskova’daki son noktada tahliyesi	-	1	-
	TOPLAM		149	3.110

Tablo - 3.10. (Devam)

4) KARAYOLU + RO-RO + DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI *				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Konteynerin Şanlıurfa lojistik merkezden kamyonu yüklenmesi	-	1	-
2	Konteynerin Şanlıurfa'daki lojistik merkezden Samsun Limanına sevkiyatı	Kamyon	24	510
3	Limanda Tren Feri gemisine vagona yükleme	-	4	-
4	Tren Feri Gemisinin Samsun-Kavkaz Limanı arası seferi	Tren Feri	72	2500
5	Vagonun Tren Feriden alınması ve sefere uygun hale getirilmesi	-	4	-
6	Konteynerin tren ile Moskova'daki istasyona (Moskova Tov) teslimi	Tren	120	<i>Deniz navlunu içine dahil edilmiştir</i>
7	Konteynerin Moskova'daki son noktaya iletilmesi	Kamyon	1	<i>Deniz navlunu içine dahil edilmiştir</i>
	TOPLAM		226	3.010
(5) DEMİRYOLU+ RO-RO + DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI *				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Konteynerin Şanlıurfa'daki lojistik merkezden Mürşitpınar tren istasyonuna sevkiyatı	Kamyon	2	175
2	Konteynerin Mürşitpınar tren istasyonunda tren vagonuna yüklenmesi	-	2	150
3	Konteynerin Mürşitpınar istasyonundan Samsun istasyonuna seferi	Tren	48	740
4	Limanda Tren Feri gemisine vagona yükleme	-	4	-
5	Tren Feri Gemisinin Samsun-Kavkaz Limanı arası seferi	Tren Feri	72	2500
6	Vagonun Tren Feriden alınması ve sefere uygun hale getirilmesi	-	4	-
7	Konteynerin tren ile Moskova'daki istasyona (Moskova Tov) teslimi	Tren	120	<i>Deniz navlunu içine dahil edilmiştir</i>
8	Konteynerin Moskova'daki son noktaya iletilmesi	Kamyon	1	<i>Deniz navlunu içine dahil edilmiştir</i>
	TOPLAM		253	3.565

GENEL KARŞILAŞTIRMA				
(1) Karayolu			194	10.000
(2) Karayolu + Denizyolu + Karayolu			566	4.010
(3) Karayolu + Ro-Ro+ Karayolu			149	3.110
(4) Karayolu + Ro-Ro + Demiryolu			226	3.010
(5) Demiryolu + Ro-Ro + Demiryolu			253	3.565

* Bu senaryo, Urfa lojistik merkezden yüklerin karayolu ile mevcut Mürşitpınar istasyonuna sevk edilmesi ve blok tren taşımacılığı kullanılarak hiç bekleme yapmadan son noktaya iletilmesi varsayımı üzerine kurgulanmıştır.

3.4. Şanlıurfa'da Haberleşme Mevcut Durumu

Şanlıurfa Türk Telekom Müdürlüğü verileri incelendiğinde haberleşme alt yapısının GAP bölgesi içindeki iller içerisinde etkin olduğu gözlemlenmektedir. Şanlıurfa ilinde haberleşmeye ilişkin güncel veriler Tablo 3.11'de yer almaktadır.

Tablo - 3.11.Şanlıurfa Haberleşme Altyapısı

Otomatik Telefon Santrali	174
Otomatik Telefon Santral Kapasitesi	216.692
Otomatik Telefon Çalışma Abonesi	101.608
Data Abonesi	86
TT Net Abonesi	490
ADSL Abonesi	22.009
Turpak Santral Kapasitesi	100
Turpak Çalışan Abonesi	50
Frame Relay Çalışan Abonesi	89
Smart Kartlı Ankesör	674
Teleks Abonesi	4
Kontör Cihazı	53

Kaynak: Şanlıurfa Türk Telekom Müdürlüğü

3.5. Şanlıurfa'da Lojistik Sektörünü Etkileyen Tesisler

3.5.1. Şanlıurfa Organize ve Küçük Sanayi Siteleri

26.07.1992 tarihinde temeli atılan birinci Şanlıurfa Organize Sanayi Bölgesi Gaziantep yolu 16. Km'de ilk etapta 150 hektarlık bir alan üzerine kurulmuştur. İlerleyen yıllar içerisinde artan ihtiyaca cevap vermek üzere toplam alanını 459 hektarlık bir büyüklüğe ulaşmıştır. Toplamda 314 sanayi parseline sahip olan 1.OSB'nin toplam sanayi alanı ise 2.265.803,00m² dir. (Bkz Tablo 3.12).

Öte yandan Şanlıurfa ili için önemli oranda istihdam yaratan Organize Sanayi Bölgesinde çalışan sayısı 2010 yılı sonu itibari ile yaklaşık olarak 8500 ile 10000 arasında yer almaktadır. İstihdam oranında sezonsal üretim (çırçır vd) değişikliğinden dolayı artış ve azalış olmaktadır.

Tablo - 3.12. Şanlıurfa 1.Organize Sanayi Bölgesi'nin Mevcut Durumu

Toplam Büyüklüğü	459
Toplam Sanayi Parseli	314
Toplam Sanayi Alanı	2.265.803,00 m2
Üretimde Olan Firma Sayısı	154
Üretimde Olan Firmalara Tahsis Edilen Parsel Sayısı	296
İnşaatı Devam Eden Firma Sayısı	10
İnşaata Başlayan Firmalara Tahsis Edilen Parsel Sayısı	14
Proje Aşamasında Olan Firma Sayısı	4
Proje Aşamasında Olan Firmalara Tahsis Edilen Parsel Sayısı	4
Tahsis Edilen Toplam Alan	2.145.216,00 m2
Toplam Yatırımcı Sayısı	168
Tahsis Edilen Parsel Sayısı	314
Üretimde Olan Firmalara Göre Doluluk Oranı	94,30%
Tahsis Edilen Alana Göre Doluluk Oranı	100%
İnşaat Ruhsatı Olan Firmalara Göre Doluluk Oranı	98,70%

Kaynak: Şanlıurfa OSB Müdürlüğü, 2010.

Şanlıurfa 1. OSB bütünü incelendiğinde tekstil sektörü daha ağırlıklı durumda olduğu açıkça gözlemlenmektedir. Tekstil firmalarının da % 60'ını çırçır fabrikaları oluşturmaktadır. Dönemsel olarak çalışan bu işletmeler yılın sadece 4 veya 5 ayında faaliyet göstermekte geri kalan zamanlarda çalışmamaktadır. Yılın büyük bölümünde boş durmalarına rağmen yer işgal eden bu işletmeler sayılarının fazlalığından dolayı OSB'de yeni yatırımcılara yer verme konusunda sıkıntılar yaşanmasına neden olmaktadır.

Bu neden ile Şanlıurfa'da mevcut sanayi yatırım taleplerine cevap verilmesi üzere 2.Organize Sanayi Bölgesi yatırımına başlanmıştır (Bkz Tablo 3.13.). Kurulum çalışması devam etmekte olan 2.Organize Sanayi Bölgesi, Avrupa Birliği tarafından yürütülmekte olan “Türkiye Katılım Öncesi Mali İşbirliği Programı” ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) kapsamında finanse edilmektedir.

Şanlıurfa ilinin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimi için önem arz eden 2. Organize Sanayi Bölgesinin, 53 adet parsel ve ortak kullanım alanlarıyla birlikte 96 hektar için 13 milyon Euro değerindeki altyapı ve atık su arıtma tesisi tamamlanmıştır.

Tablo - 3.13.Şanlıurfa 2. Organize Sanayi Bölgesi Bilgileri

Toplam Büyüklüğü	1.170 hektar
Toplam Sanayi Alanı	491 hektar
Sanayi Parseli Sayısı	347
Tahsise Açılan Alan Sayısı	250 hektar
Altyapı İnşaatı Yapılan Alan	100 hektar
Altyapı İnşaatı Devam Eden Parsel Sayısı	50
Proje Aşamasındaki Firma Sayısı	37
İnşaatı Devam Eden Firma Sayısı	8
Faaliyette Olan Firma Sayısı	3

Kaynak: Şanlıurfa OSB Müdürlüğü, Ağustos 2011.

Şanlıurfa 2.Organize Sanayi Bölgesinde yer tahsisi yapan firmalar incelendiğinde toplam 64 adet tahsisin 13 adeti, ilin tarıma dayalı sanayisinin gelişmekte olduğunu gösteren gıda firmaları dır. (Bkz – Tablo 3.14.).

Tablo - 3.14. Şanlıurfa 2.OSB’nde Yer Tahsisi Yapılan, İnşaat Aşamasında, Proje, Faal Firmaların Sektör Durumu

Sektör	Adet
Gıda	13
Tekstil	8
İnşaat Malzemeleri	9
Elektrik Makineleri ve Aksamları	5
Kimya	3
Enerji	2
Plastik ve Kauçuk	6
Cam ve Porselen	3
Metal İşleme	3
Ağaç işleri ve Mobilya	6
Tarım Sanayi	3
Diğer	3
Toplam	64

Kaynak: Şanlıurfa OSB Müdürlüğü, Ağustos 2011.

Öte yandan Şanlıurfa ili içerisinde toplam 5 adet küçük sanayi sitesi (KSS) bulunmaktadır. Evren (Merkez 1 ve 2), Siverek Suruç ve Birecik’te (inşaat devam ediyor) bulunan bu sanayi siteleri ilin ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır.(Bkz Tablo 3.15.).

Tablo - 3.15. Şanlıurfa İlinde Bulunan KSS

KSS Adı	Yeri	İşyeri Sayısı	Doluluk Oranı (%)	İstihdam
Evren	Şanlıurfa-Merkez	1.510	76	4.672
Birecik	Şanlıurfa-Birecik	202	50	304
Siverek	Şanlıurfa-Siverek	100	100	410
Suruç	Şanlıurfa-Suruç	100	75	315
Toplam	Şanlıurfa	1.912		5701

Kaynak: Şanlıurfa Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, 2010.

15.10.1998 yılında kesin yer seçimi yapılmış olan Viranşehir Organize Sanayi Bölgesi, Viranşehir Tepedüzü mevkiinde 186 hektarlık alan üzerine kurulmuştur. Viranşehir OSB’de 136 adet sanayi parseli mevcut olup, ilk etap olarak 49 parselin tahsis çalışmaları başlamış ve bu parsellerden 24’ünün tahsisi yapılmış bulunmaktadır. Dokuz adet sanayi tesisi proje aşamasında, 4 adet sanayi tesisin inşaatı devam etmekte ve 11 adet sanayi tesisi de üretim aşamasında faaliyetlerine devam etmektedir. Viranşehir OSB’de sektörel dağılıma bağlı olarak tahsis oranlarına bakıldığında tarıma dayalı gıda sanayiye yönelik oranın diğer sektörlerle göre ağırlıklı olduğu gözlemlenmektedir.

Öte yandan ilin lojistik sektörünü ve lojistik yönlü alt yapı gelişimini Organize Sanayi Bölgelerinin yanısıra etkileyen diğer mevcut tesisler arasında; Şanlıurfa Meyve ve Sebze Hali, Zahirreciler Çarşısı, Nakliyeciler Sitesi, Buğday Pazarı ve Hırdavatçılar Çarşısı yer almaktadır. Bu oluşumlara ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

Şanlıurfa Meyve ve Sebze Hali: Şanlıurfa’da Bamyasuyu mahallesinde yer alan Meyve Sebze Hali 187.000 m²’lik bir alanda faaliyet göstermektedir. 192 firmanın kayıtlı olduğu halde 40 tane firma faaldir.

Zahirreciler Çarşısı: Şanlıurfa’da Eyüpkent mahallesinde yer alan Zahirreciler Çarşısı 81.340 m²’lik bir alanda faaliyet göstermektedir.

Nakliyeciler Sitesi: Şanlıurfa’da Eyüpkent mahallesinde yer alan Nakliyeciler sitesi 31.600 m²’lik bir alanda faaliyet göstermektedir. Nakliyeciler sitesi Zahirreciler sitesinin yanında yer almaktadır.

Buğday Pazarı: Şanlıurfa’da Selçuklu mahallesinde yer alan Buğday Pazarı 145.540 m²’lik bir alanda faaliyet göstermektedir.

Hırdavatçılar Çarşısı: Şanlıurfa’da resmi olarak Hırdavatçılar çarşısı bulunmamakla beraber hırdavatçıların en yoğun olduğu yer Kapaklı Pasajıdır. 2.275 m²’lik bir alana yayılan pasajın içerisinde hırdavatçılar faaliyet göstermektedirler.

Mevcut OSB’lerin ve tesislerin (meyve ve sebze hali, zahirreciler çarşısı, nakliyeciler sitesi, buğday pazarı ve hırdavatçılar çarşısı) yanısıra, yakın zamanda kurulması planlanan Birecik Organize Sanayi Bölgesi, Siverek Organize Sanayi Bölgesi ve Suruç Organize Sanayi Bölgesi gibi sanayi temelli yatırımlar, Şanlıurfa ilinin lojistik yönlü gelişimini etkileyecek olan diğer önemli etkenlerdir. Kurulması planlanan yeni OSB’lere ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

Birecik Organize Sanayi Bölgesi: Kesin yer seçimi yapılmış olan Birecik OSB'nin Kırmızı Harabe Mevkiinde 200 ha alan üzerine kurulması planlanmaktadır.

Siverek Organize Sanayi Bölgesi: Kesin yer seçimi yapılmış olan Siverek OSB, Gavurköy-Lodik Tepe mevkiinde 245 ha alan üzerine kurulması planlanmaktadır.

Suruç Organize Sanayi Bölgesi: Kesin yer seçimi yapılmış olan Suruç OSB, Karataş mevkiinde 72 ha alan üzerine kurulması planlanmaktadır.

Ayrıca, Şanlıurfa merkez Gaziantep yolu 4'üncü km Çalışkanlar ve Koçören mevkiinde kurulması planlanan **Şanlıurfa Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi** yatırım projesinin hayata geçirilmesi de yine ilin lojistik yönlü gelişimini etkileyecek olan diğer önemli bir etken faktördür.

Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi Şanlıurfa Merkez İlçesi Tarımsal Kalkınma Kooperatifi tarafından yapılan proje kapsamında, besicilik alanında organize bir alan oluşturularak, bu sektörde faaliyet gösteren firmaların anılan bölgede sağlıklı bir çalışma alanına kavuşturmak amacıyla kurulacak OSB'nin, 853 hektarlık alan üzerinde her biri 5000 m²'lik 532 adet işletmeden oluşması planlanmaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİ

4.1. SWOT (GZFT) Analizi ve Sonuçları

Ülke, Bölge ve Kentsel Lojistik Planlaması etkin bir süreç yaklaşımı ile gerçekleştirilebilir. Kentsel lojistik sorunlarının çoğu birbiriyle ilişkili olup, bu sorunlara, bütünsel bakış açısı olan “Sistem Yaklaşımı” çerçevesinde disiplinler arası bir yaklaşımla çözüm aranması gerekir. Çözümlerin bir sistem içinde yer alan bütün unsurların dikkate alınarak üretildiği yaklaşımlara, sistem yaklaşımı denmektedir.

Planlamaya aşağıdaki dört temel soruya cevap arayarak başlanır:

1. Neredeyiz?
2. Nereye gitmek istiyoruz?
3. Rehberimiz (Kritik Başarı Faktörleri) ne olacak?
4. Hedefimize nasıl ulaşacağız?

Neredeyiz sorusunun yanıtını vermedeki temel yaklaşımlardan biri GZFT analizidir (SWOT).

SWOT Analizi, bir projede ya da bir ticari girişimde sektörün, kurumun, tekniğin, sürecin, durumun veya kişinin güçlü (Strengths) ve zayıf (Weaknesses) yönlerini belirlemek, iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat (Opportunities) ve tehditleri (Threats) saptamak için kullanılan stratejik bir yaklaşımdır. Bu yaklaşım, projenin ya da ticari girişimin hedeflerini belirlemeyi ve amaca ulaşmak için olumlu ya da olumsuz olan iç ve dış faktörleri tanımlamayı gerektirir. Bu yöntem 1960'larda Harvard Üniversitesi'nin profesörleri olan Learned, Christensen, Andrews ve Guth tarafından geliştirilmiştir.

SWOT analizi, çevresel faktörlerin incelenmesi, sektörün/işletmenin geleceği açısından önemli olan fırsatların saptanması, işletmeye tehdit unsuru oluşturabilecek faaliyetlerin (örneğin sosyo ekonomik ve politik gelişmeler) önceden fark edilip önlem alınması, sektörün güçlü yönlerinin ortaya çıkarılması ve bunların hangi durumlarda, koşullarda ve ortamlarda kullanılması gerekebileceğinin saptanması, işletmenin zayıf yönlerinin belirlenerek önlem alınması, zayıf yönlerin olası tehditler karşısında işletmeyi düşürebileceği zor durumların analiz edilmesi vb. stratejik ve planlamacı yaklaşımları kapsamaktadır.

SWOT analizi ile sektöre veya işletmeye çeşitli kazanımlar elde edebilir. Bunlardan başlıcaları şunlardır:

- Güçlü yönlerimizi fırsatlardan yararlanacak şekilde kullanabiliriz.
- Zayıf yönlerimizin farkına vararak onları güçlü yönlerle dönüştürecek stratejiler geliştirebiliriz.
- Çevremizdeki tehditleri güçlü yanlarımız ile bütünleştirilebilecek fırsatlara dönüştürebiliriz.

4.2. TRC2 Bölgesi'nin SWOT Analizi

Bu bölümde, TRC2 bölgesi kapsamında Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından çeşitli toplantılar ve çalıştaylar ile gerçekleştirilen güncel mevcut durum bilgisi ve geleceğe dönük stratejilerin bir özeti verilmektedir. Sanayi sektörü GZFT analizi sonucunda TRC2 bölgesinde belirlenen mevcut durum Tablo - 4.1. ve 4.2.'de yer almaktadır.

Tablo - 4.1. TRC2 Bölgesi Sanayi Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar

Sanayi	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
• Genç işgücüne sahip olunması • Bölgenin komşu ülkelerde oluşmuş olumlu imajı, Ortadoğu pazarına yakın olması • GAP kapsamında sulu tarıma geçiş ile beraber özellikle pamuğa dayalı tekstil ve gıda sanayisinin gelişmiş olması • Güneydoğu Bölge illeri içinde Gaziantep'ten sonra sanayisi gelişmiş en iyi iller olması • Diyarbakır ilinde mermer potansiyelinin yüksek olması ve buna dayalı sanayinin güçlü olması • İnşaat sektörünün güçlü olması, bu alandaki tecrübelerin ve sermayenin sanayi yatırımlarına aktarılması • Proje aşamasında olan çok sayıda işletmenin varlığı • Güneş enerjisi bakımından yüksek potansiyele sahip olması • OSB'lerin varlığı, Şanlıurfa'da 2.OSB'nin yapılıyor olması • OSB'ye özel teşviklerin olması (enerji, SSK prim indirimi) • Sanayi paydaşlarının sanayinin gelişmesi için oldukça istekli olmaları • Şanlıurfa'nın Mersin, İskenderun ve Ceyhan limanlarına yakın olması ve ulaşımın otoyol ile sağlanabiliyor olması • Şanlıurfa'nın sanayi şehirleri olan Adana ve Gaziantep'e yakın olması • Kapasitesi yüksek küçük sanayi sitelerinin olması	• Coğrafi ve iklim şartları olarak benzer özelliklere sahip Gaziantep iline göre sanayisinin geri kalmış olması • Sanayi istihdamının toplam istihdamdaki payının çok düşük olması • Nitelikli işgücünün yetersiz olması • Diyarbakır OSB altyapısının yetersiz olması • Diyarbakır OSB'de yatırımcılara tahsis edilecek alan kalmamış olması • Sermaye birikimi, ortaklık kültürü ve kurumsallaşmanın olmaması • Sanayi işletmelerinde arıtma tesisi bulunmaması nedeniyle çevreye olumsuz etkisi • Şehir içinde kalmış sanayi işletmelerinin kentsel çevreye olumsuz etkisi • Teknik eğitim veren kuruluşların yetersizliği • Bölgede motor gücü etkisi yaratacak entegre ve büyük tesislerin olmaması • Kurumlarda yeterli istatistiki bilgilerin olmaması • Yerli yatırımcıların yatırım kararları alırken yeterli fizibilite çalışmaları yapmamaları • Üniversite-Sanayi işbirliğinin yetersiz olması • Sanayi için sağlıklı ve kesintisiz enerji altyapısının oluşturulamaması • Markalaşmanın zayıf olması • Firmaların AR-GE çalışmalarına yeterli önemi vermemeleri • Yerel işadamlarının bölgeye yatırım yapmaması • Yatırım bankalarının şubelerinin olmaması (Türkiye Kalkınma Bankası, Sınai Kalkınma Bankası)

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı

Tablo - 4.2. TRC2 Bölgesi Sanayi Sektörü Fırsatlar ve Tehditler

Sanayi	
Fırsatlar	Tehditler
• GAP'ın tamamlanması ile tarıma dayalı sanayinin gelişecek olması • Üniversite-sanayi işbirliği çalışmalarının gündeme gelmiş olması • Harran ile Dicle Üniversitelerinde teknopark kurulma çalışmalarının başlamış olması • Yenilenebilir enerji potansiyeli ve buna dayalı yan sanayinin gelişme potansiyeli • “Şanlıurfa Sanayisinin Yeniden Yapılandırılması Projesi” nin devam ediyor olması • Bölgede teşviklerin uygulanıyor olması • Organik tarımın yapılıyor olması ve buna yönelik sanayi tesislerinin kurulabilecek olması • GAP'ın sanayi için yeni fırsatlar oluşturmaları • Besi organize sanayi bölgesinin kuruluyor olması • Kalkınmada öncelikli yöreler kapsamında yer almaları	• Güven ve istikrar ortamının olumsuz etkilenme ihtimali • Plansız sanayileşme • Kayıp ve kaçak kullanım nedeniyle oluşan yüksek enerji maliyetleri • Güneş enerjisinden faydalanmaya yönelik bilinçlenmenin istenen düzeyde olmaması, geleceğe dönük bu alanda yeterli AR-GE çalışmalarının yapılmıyor olması • Küresel ve bölgesel ekonomik krizler • Bankaların talep ettiği teminat konusunda yatırımcıların yaşadığı sıkıntılar • Yatırımcıların önünde bürokratik engellerin bulunması

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı

Karacadağ Kalkınma Ajansı, gerçekleştirdiği SWOT analizi sonucunda ise TRC2 bölgesi için aşağıda tanımlanan vizyonu ortaya koymuştur;

“Doğal, tarihi, sosyal ve kültürel zenginliği ve çeşitliliği ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nin cazibe ve ticaret merkezleri olan Diyarbakır ve Şanlıurfa’nın bu potansiyelini en iyi şekilde koruyarak değerlendiren, işsizliğin, yoksulluğun ve gelir dağılımındaki eşitsizliğin azaltıldığı, Türkiye’nin Ortadoğu’ya açılan kapısı TRC2 Bölgesi”. Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından 2011 yılında yapılan çalışmalar ve gerçekleştirilen toplantılar ile çalıştaylar sonucu, Bölgenin Gelişme Vizyonu ise aşağıdaki stratejiler bağlamında belirlenmiştir;

Strateji 1- İstihdamı Arttırmak, Beşeri ve Sosyal Gelişmeyi Hızlandırmak.

Strateji 2- Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nin Merkezi ve Türkiye’nin Ortadoğu’ya Açılan Kapısı Olarak Bölgede İş Ortamını İyileştirmek, Yatırım Açısından Bölgenin Çekicilik ve Erişilebilirlik Unsurlarını Arttırmak ve Rekabetçi Bir Yapıya Kavuşturmak.

Strateji 3- Bölgenin Turizm Potansiyelini Ortaya Çıkarmak, Turizm Altyapısını Geliştirmek ve Turizmi Teşvik Etmek.

Strateji 4- Tarımsal Üretim Kapasitesini Arttırmak ve Tarıma Dayalı Sanayiye Geliştirmek.

Strateji 5- Bölgenin Sanayisini ve Sanayi Altyapısını Geliştirmek.

Strateji 6- Kentsel Altyapıyı Geliştirmek ve Çevreyi Korumak.

Strateji 7- Bölgedeki Ulaştırma Altyapısını Geliştirmek ve Bölgeyi Bir Bölgesel Lojistik Merkezine Dönüştürmek.

Görüldüğü gibi Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından paydaşların katılımıyla belirlenen stratejiler içerisinde lojistik merkez kavramı ön plana çıkmaktadır. Bu strateji bağlamındaki projeler ise aşağıda belirtildiği gibidir;

Proje 1- Mevcut karayolu altyapısının geliştirilmesi amacıyla bölünmüş yol ve Şanlıurfa-Habur otoyol yapımının hızlandırılması ve diğer yolların standartlarının yükseltilmesi.

Proje 2- Diyarbakır sivil havalimanının yapılması.

Proje 3- Şanlıurfa-Diyarbakır arasında GAP Havalimanı'ndan geçecek şekilde demiryolu bağlantısı sağlanması

Proje 4- Şanlıurfa-Diyarbakır arasındaki bölünmüş yolun ve çevre yollarının öncelikli olarak tamamlanması.

4.3. Şanlıurfa İli SWOT Analizi

Şanlıurfa ilinin mevcut durumunu ortaya çıkarmak amacıyla hazırlanan bu çalışma kapsamında il paydaşlarıyla bir toplantı yapılmış ve Şanlıurfa ilinin mevcut durumu Güçlü/Zayıf yönler ve Fırsatlar/Tehditler anlamında aşağıdaki tablolarda verilen şekliyle ortaya çıkartılmıştır.

Tablo - 4.3. Şanlıurfa İli Güçlü ve Zayıf Yanlar

Sanayi	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
• Ortadoğu Ülkelerine Yakınlığı, Ortadoğu pazarına sınır olması, Suriye, İran ve Irak ülkelerine yakınlık, Suriye'ye doğrudan komşu olması • Tarımsal ürünlerin merkezi olması, halen ciddi bir tarım üretimine sahip olması • GAP'ın başkenti ve merkezi konumunda olması • OSB'lerin alt yapısının tamamlanmış olması • 150.000 hektar sulanan araziye ve tarım potansiyeline sahip olması • Canlandırılmaya çalışılan tarihi İpekyolu güzergâhı üzerinde olması • Yolların kesiştiği bir coğrafi bir konumda olması • Yeterli sermayeye sahip olması • Nüfus artış hızı	• Vasıfsız işgücü fazlalığı • Yüksek işsizlik oranı • Kayıt dışı ekonomi • Yurtdışı ticaret bağlantılarının azlığı • Bilgi yönetimi ve bilgi eksikliğinin mevcudiyeti • Sanayisinin gelişmemiş olması • Ticaret hacminin düşük olması • Ortak çalışma kültürünün olmaması • Kümelenme kültürünün olmaması • Profesyonel dış kaynak kullanımının özel sektöre bir maddi yük olarak görülmesi • Tarım üretimi dışında sanayi anlamında fazla bir üretimin olmaması • Halkın girişimci olmaması • Sektöre yönelik devlet desteğinin olmaması • Başlanan bir işin sonucunu getirme konusundaki yetersizlikler • STK'lar arası işbirliği eksikliği • Özel sektörde ihracat vizyonunun düşük olması • Ticaret hacminin zayıf olması • Alım gücü yetersizliği

Tablo - 4.4. Şanlıurfa İli Fırsatlar ve Tehditler

Sanayi	
Fırsatlar	Tehditler
• Bölgede yapılacak büyük ve yeni yatırımlara ürün/hizmet tedarikçisi olabilecek konumda olması • Ortadoğu pazarına yakın ve güvenli bir bölgede olması • GAP sulamasının hızla tamamlanması, GAP projesinin tamamlanması ile birlikte tarımsal üretimin 2-3 kat artacak olması • Stratejik konumu itibari ile Mardin, Adıyaman, Diyarbakır hatta Gaziantep firmalarının ihracat sürecini kolaylaştırıcı bir merkez rolünü üstlenebilmesi • Üretim + Ambalaj + Pazarlama + Satış kümelerinin hayata geçirilebilir olması • Bölgeye büyük şirketlerin gelebilecek olması	• Gaziantep'in yakın ve rekabetçi bir konumda olması • Diyarbakır'a yakınlık

4.4. Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Mevcut Durum Değerlendirilmesi (SWOT Analizi) ve Gelişim Stratejileri

Rapor kapsamında Şanlıurfa ilinde lojistik sektörünün mevcut durumunu daha belirgin bir şekilde ortaya çıkarmak amacıyla kamu-kurum ve kuruluşların, sivil toplum kuruluşu yetkilileri ve özel sektör temsilcilerinin katılımı ile il bazında yapılan SWOT analizinin çıktıları aşağıdaki tablolarda lojistik sektörü bazında düzenlenmiştir.

Tablo - 4.5. Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar

Lojistik Sektörü	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
• Şanlıurfa lojistik merkezine tüm yerel paydaşların ciddi destek vermesi. • Havaalanına kadar uzanan otoyolun olması • GAP havaalanının bulunması • GAP projesinin tamamlanması ile birlikte üretimin 2-3 kat artacak olması ve kurulacak olan lojistik merkezin bu ihtiyaçlara cevap verebilecek olması • İl sınırları içinden Mersin-Nusaybin ana demiryolu hattının geçmesi • Çevre yolu bağlantısının yapılmış olması • OSB'lerin bulunması • Tarım ve hayvancılığın gelişmiş olması, tarıma dayalı endüstrilerin varlığı • Ağır yük taşıtlarının geçiş güzergahı üzerinde olması ve ağır yük taşıtı trafiğindeki yoğunluk • Adana-Şanlıurfa otoyolunun varlığı ve bölünmüş yol projeleri • Akçakale gümrük kapısı ve diğer sınır kapıları	• Lojistik kavramının tam anlamı ile anlaşılmaması • Lojistik hizmet talebinin olmaması, lojistik sektörü için ihtiyaç duyulan kalitede lojistik firmalarının olmayışı • Etkin bir lojistik alt yapısının bulunmaması, demiryolu ve havayolu altyapısındaki yetersizlik • Demiryolu altyapısının geliştirilmesi için yeterli ve etkili adımların atılmıyor olması • Gümrük kapılarının aktive edilememesi, gümrük işlemlerinin yapılamaması, ihracat yapan firmaların ürün çıkışı (beyanname) Antep, Mersin veya İstanbul üzerinden yapıyor olması • Limanlara uzaklık • Lojistik bir merkeze sahip olmaması, • Dış ticaret düzeyinin yetersizliği, • Serbest Bölge olmaması • Kamunun lojistik konusunda çaba sarf etmemesi • Havaalanı kargo kısmının olmaması • İmar planının müsait olmaması

Tablo - 4.6. Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Fırsatlar ve Tehditler

Lojistik Sektörü	
Fırsatlar	Tehditler
• Ortadoğu ülkeleri için dağıtım merkezi konumunda olması • II. OSB'ye gelecek olan büyük yatırımcılar için lojistik merkez projesinin lokomotif görevi görmesi • GAP projesindeki gelişmeler ve GAP'a bağlı ihracat potansiyeli • Irak ve Suriye'ye yakınlık • Diyarbakır otoyol projesi • Demiryolu projeleri • İpekyolu güzergahı üzerinde olma • II. OSB'nin lojistik merkez olarak kullanabilme olasılığı • Ülkede lojistik merkezler konusundaki farkındalığın artması, lojistik sektörünün artan imajı	• Çevre illerin yük trafiği açısından daha fazla potansiyele sahip olması ve limanlara yakınlığı • Gaziantep lobisinin etkin olması ve merkezin Urfa yerine Antep'e daha önce kurulması • Gaziantep'in lojistik açısından hızla büyümesi • Ticari potansiyelin düşük olması nedeni ile kurulacak olan lojistik merkezin Şanlıurfa potansiyeline göre verimli olamama olasılığı

Misyon, bir işletmenin/sektörün varlığının temel amacı, varoluş nedenidir. Sektörün gelecekte olmak istediği yer, şu andaki durumu, toplumdaki imajı ve yöneticilerin dünya görüşüdür denebilir. Sektör misyonunun aşağıdaki unsurları içermesi gerekir:

- * Sektörün genel iş yapma felsefesi,
- * Sektörün kendisini nasıl gördüğü,
- * Hangi hizmetlerin sunulacağı,
- * Kullanılacak temel teknolojiler ve kaynakların neler olduğu,
- * Genel olarak çevreye vermek istediği imajın neler olduğu,

Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Misyonu: *“İlin Tarıma ve Hayvancılığa dayalı Sanayi ve Ticaret Sektörü ile Transit Ticaretin karayolu taşımacılığını etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek”* olarak görülmektedir.

Vizyon değişimin yönünü gösterir, beraberinde yeni stratejik hedefler getirirken, yöneticiler için bu hedeflere ulaşmak için geçerli davranış değişikliği anlamına gelir. Sektörel stratejik hedeflere örnek olarak aşağıdakiler belirtilebilir;

- * Maliyetlerin düşürülmesi, hizmet çeşitliliğinin artırılması, sektörel rekabetçilik düzeyinin geliştirilmesi
- * Sektör paydaşlarının katılımı ve işbirliği,
- * Daha iyi karar verme mekanizmalarının oluşturulması,
- * Yeni yetkinlikler ve yenileşim (inovasyonlar) oluşturulması,
- * Ulusal ve uluslararası entegrasyonun artırılması
- * Çevresel duyarlılığın artırılması

Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Vizyonu: *“Karayolu taşımacılığı bazlı lojistik sektörünü; depolama, paketleme ve kara limanı(dry port) özelliklerine sahip lojistik merkez oluşumuyla Tarıma ve Hayvancılığa dayalı Sanayi ve Ticari Şirketlerin ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünü artıran ve Transit Ticareti etkin bir şekilde gerçekleştiren bir sektör haline getirmek”*

Yukarıda öngörülen vizyonun dayandığı senaryo aşağıda belirtilmiştir:

“GAP projesi ile birlikte Orta Doğunun bir tarım, hayvancılık ve gıda ürünleri toplama ve dağıtım merkezi olmak”

Şanlıurfa İli Lojistik Sektörü Stratejileri ise aşağıdaki şekilde önerilmektedir:

Strateji 1- Depolama, paketleme ve kara limanı (liman sahasında yapılacak işlerin yapılabilirdiği) özelliklerine sahip Lojistik Merkez oluşturma çalışmalarını hızlandırmak, bu konuda en uygun fonksiyon, finansman ve yönetim yapısını oluşturmak.

Strateji 2- Lojistik sektörünü geliştirmek üzere İl lojistik paydaşlarının ve kanaat önderlerinin birlikteliği ve işbirliğini sağlamak

Strateji 3- Tarıma dayalı sanayiye geliştirmek, tarımda katma değeri artırmaya yönelik olarak ürün desenini değiştirmek

Strateji 4- Urfa halkının girişimcilik düzeyini artırmak

Strateji 5- İlin en uygun demiryolu, karayolu, havayolu ve karma taşımacılık yapısını oluşturmak

Strateji 6- Gümrük işlemlerinin yapılabilirliğini sağlamak.

Strateji 7- Lojistik hizmet çeşitliliğini artırmak.

Strateji 8- Lojistik faaliyetlerde sürdürülebilirliğe önem vermek.

Strateji 9- Lojistik ve dış ticaret eğitimlerini gerçekleştirmek, lojistik uzmanlar yetiştirmek.

Strateji 10- Lojistik merkezi ekonomik ölçekte çalıştırmak için kent içinde lojistik unsurları kent dışına çıkarmak.

Strateji 11- Lojistik sektörünün ulusal ve uluslararası entegrasyon düzeyini artırmak.

Strateji 12- İl lojistik sektörü ve merkezinin ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtımını yapmak.

Strateji 13- İl bilgi teknolojisi alt yapısı ve kullanımını geliştirmek.

Yukarıdaki stratejiler doğrultusunda öngörülen Uzun Dönem projeleri(UDP) aşağıda belirtilmiştir:

UDP 1- Sanayi, madencilik, ticaret, tarım vd sektörleri kapsayan yeni bir master plan yapılması

UDP 2- Şanlıurfa'nın uzun dönem lojistik master planının yapılması, lojistik kümelenmelerin gerçekleştirilmesi

UDP 3- Kentsel gelişim planı çerçevesinde kentsel ulaşım planı yapılması

UDP 4- Kurulacak olan lojistik merkezin yerelden başlayarak bölgesel baza dönüştürülmesi

UDP 5- Şanlıurfa-Diyarbakır arası demiryolu bağlantısı sağlanması

UDP 6- Lojistik merkezin tanıtım ve pazarlamasının yapılması

UDP 7- Girişimciliğe yönelik bilgilendirme ve destek çalışmalarını gerçekleştirmek

UDP 8- Üniversitelerde lojistik bölümler açmak

Yukarıdaki stratejiler doğrultusunda öngörülen Orta ve Kısa Dönem Projeleri(OKDP) aşağıda belirtilmiştir:

OKDP 1- İmar planının, lojistik merkez ihtiyacına göre yeniden düzenlenmesi, kent içinde lojistik tesislere izin verilmemesi

OKDP 2- Şanlıurfa'ya yapılacak olan lojistik yatırımlara yönelik sermaye sahiplerini bir araya getirecek çalışmaların yapılması.

OKDP 3- Lojistik Merkezin gereksinmelere göre tasarımı ve yerinin uygun seçilmesi

OKDP 4- Lojistik merkez yatırımı uzun dönemli düşünülmeli, kısa vadede, büyüyecek şekilde projelendirme yapılmalı; kademeli ve planlı olarak büyümeli

OKDP 5- Lojistik merkezin yararlarının bürokrasi (valilik, belediye, odalar, borsalar, vd.) düzeyinde iyi tanıtılması

OKDP 6- Lojistik merkez ile ilgili alt yapı çalışmalarının başlatılması

OKDP 7- OSB'ye demiryolu bağlantısı yapılması, demiryolunun aktif hale getirilmesi

OKDP 8- Havaalanının kargo bölümünün işletmeye alınması

OKDP 9- Bürokrasi hızlandırılmasına yönelik çalışmaların yapılması

OKDP 10- Sektör ihtiyaçlarının çok iyi ele alınması, tesis projelerinin sektör ihtiyaçlarını karşılayabilir durumda hazırlanması

OKDP 11- Dış ticaret ve lojistik sertifika programlarının hazırlanması

BEŞİNCİ BÖLÜM

ŞANLIURFA İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİNE YÖNELİK EYLEM PLANI

Bir önceki bölümde ortaya konan Şanlıurfa ili lojistik sektörü vizyon ve stratejilerine yönelik önerilen eylem planlarının il bütününde hayata geçirilmesi konusunda Şanlıurfa Lojistik Platformunun kurulması zorunlu olarak görülmektedir. Bu bölümde lojistik platform liderliğinde gerçekleştirilmesi öngörülen olan eylem planları açıklanmaktadır.

5.1. Şanlıurfa Lojistik Platformu Paydaşlarının Tanımı

Kavramsal olarak platform; ilgili sektöre yönelik yerel alanda kurum, kuruluş, birim ve gruplar arasında ortak anlayışın ve işbirliğinin gelişmesini sağlamak ve bu gelişimi sürdürülebilir şekilde arttırmak üzere sektördeki tüm ilgili tarafların (paydaşların) iletişimini sağlamak ve bunun sonucunda somut çıktılara yönelecek şekilde gelişmesini sağlamak üzere önerilecek işbirliği ağlarına platform denmektedir. Bu ağların/platformların aşağıdaki eylemleri gerçekleştirmesi öngörülmektedir;

- Önerilen alanda ulusal, bölgesel, yerel ve hatta uluslararası düzeyde sektörel iş birlikteliklerin gelişimini sağlamak üzere ekonomik ve sosyo-ekonomik politikaların planlanması, geliştirilmesi ve uygulanması için yol haritaları oluşturulması,
- Sektörün ulusal, bölgesel ve yerel alanda tanınırlığın sağlanması için etkin işbirliklerinin artırılması ve bu yönde projelerin geliştirilmesi,
- Sektöre yönelik var olan bilgi birikimini paylaşarak verilen/alınan ulusal ve uluslararası desteklerin sektörün gelişimini destekleyecek şekilde doğru ve verimli kullanılmasının sağlanması,
- Ulusal ve uluslararası projeler oluşturulmasının ve bunlardan alınacak destekler ile ilgili konuda (lojistik sektörüne yönelik) ortak kullanılacak fiziksel altyapının oluşmasının ve gelişmesinin sağlanması,
- Yetişmiş insan gücünün sektöre yönelik istenilen düzey üzerine çıkması için gerekli eğitim faaliyetlerinin oluşturulmasının ve uygulanmasının desteklenmesi,
- Birikmiş/birikecek bilimsel bilginin teknolojiye transferi için gerekli yönlendirmelerin ve somut eylemlerin yapılmasının sağlanması,
- Sektör için önem teşkil eden ekonomik ve sosyo-ekonomik projelerin hayata geçirilmesi kapsamında aktif lobi faaliyeti gerçekleştirmesi,
- Kurulacak işbirlikleri ile ilgili sektörün uluslararası rekabet gücünün artmasına katkı sağlanması.

Özetle platformlar kuruldukları sektöre yönelik ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimin desteklenmesi veya var olan potansiyelin artırılması için politikalar üretmesi ve bu ürettiği politikaları hayata geçirmek için gönüllük ilkesi ile çalışan organlardır. Platformlar genel olarak her hangi bir resmi tüzel kişiliği olmaksızın çalışmalarını bölgede bulunan sivil toplum

kuruluşlardan(oda ve borsalar), yerel yönetimlerden ve üniversitelerden ve hatta kalkınma ajanslarından oluşan özel sektör destekli oluşumlardır.

Türkiye’de birçok alanda platformlar yer almaktadır. Bunlardan bir tanesi olan ve 2007 yılında kurulan Mersin Lojistik Platformu’dur. Platformun kuruluş amacı Mersin İlinin var olan lojistik potansiyelinin arttırılarak ilin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimine destek olunması olarak tanımlanabilir.

Örnek olarak incelediğimiz Mersin lojistik platformunun oluşumda özel sektör başkanlığında (on iki lojistik firması), ilin önde gelen STK’ları, kamu-kurum ve kuruluşları, yerel yönetim, üniversitesi ve Çukurova kalkınma ajansı yer almaktadır. Çalışma prensipleri incelendiğinde farklı çalışma gruplarının olduğu her bir üyenin görev tanımının yapıldığı dikkat çekmektedir. Ayda bir kez ana toplantı yapan platform gerektiğinde grup toplantıları da yapmaktadır.

Şanlıurfa da kurulacak olan platform paydaşlarının etkin ve güçlü lobi politikası üretmesi için özel sektör ile STK, kamu kurum ve kuruluşlarının ortak bir çatı altında bir araya gelerek ortak çıkarları için bir sinerji yaratması önem teşkil etmektedir. Bu bakış açısı ile Şanlıurfa Lojistik Platformu’nun paydaşları ve görev tanımları aşağıdaki gibi olmasında fayda vardır.

5.1.1. İlgili Kurum ve Kuruluşlara Yönelik Temel Görevler

Şanlıurfa Lojistik Platformu’nda yer alması önerilen kurum ve kuruluşlara ilişkin olarak temel görevlere ilişkin öneriler bu bölümde yer almaktadır. Platform kurulum süreci sonrasında aşağıda yer alan kurum ve kuruluşların üstlendikleri temel roller üretilen projeler ile süreç içerisinde değişkenlik de gösterebilir.

Tablo - 5.1. Şanlıurfa Lojistik Platformu Temel Paydaşları ve Temel Roller

No	Önerilen Paydaş Listesi	Görev Tanımı
1	Özel sektörde yer alan lojistik firmaları. (Önerilen sayı 10 - 15 adet)	Platform yönetim yapısında platform başkanlığını özel sektörün yürütmesi, platform tarafından üretilen projelerin kamuoyunda sahipliğini sağlayacaktır. Bu neden ile özel sektörden lojistik firmalarının platformda yer alması önem teşkil etmektedir.
2	Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi	Platform tarafından üretilen yatırım projelerinde gerekli imar çalışmaları ve düzenlemelerde etkin rol oynayacaktır. İlde önemli karar verici organ olması; lobi çalışmalarına yönelik platformdaki diğer bir önemi vurgulamaktadır.
3	Şanlıurfa İl Özel İdaresi	Platformun planladığı yatırım projelerinde var olan ekonomik gücü ve kamulaştırma yetkisi ile platforma önemli katkılar sağlayabilir. Ayrıca lobi çalışmalarında etkin rol alabilir.
4	Harran Üniversitesi	Platform tarafından sektöre yönelik gerçekleştirilecek eğitim, seminer vb aktivitelerde var olan insan kaynağı ile platforma önemli katkılar sağlayacaktır. Ayrıca bilinçlendirme çalışmalarında etkin görev alacaktır. Bunun için kendi bünyesinde “Lojistik ve Dış Ticaret Araştırma Merkezi” kurabilir.
5	Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası	Ulusal, bölgesel ve yerel alanda lobi faaliyetlerinde etkin görev alabilir. Ayrıca ilin ekonomik aktörlerinin bulunduğu bir kurum olması platform projelerinin sahiplenmesinde önemli destek oluşturur
6	Şanlıurfa Ticaret Borsası	Ulusal, bölgesel ve yerel alanda lobi faaliyetlerinde etkin görev alabilir. Ayrıca ilin ekonomik aktörlerinin bulunduğu bir kurum olması platform projelerinin sahiplenmesinde önemli destek oluşturur
7	Karacadağ Kalkınma Ajansı	Platform eylem planlarına yönelik hibe programlarının hazırlanmasında, platform çalışmalarının ulusal ve uluslararası alanda tanıtılmasında etkin görev alabilir.
8	Şanlıurfa Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü	Sanayi ile platform çalışmalarının ortak sinerjide ilerlemesinde önemli destek sağlayabilir. Sanayiciyi doğrudan etkileyen lojistik süreçlerinde ciddi öneriler sunabilir.
9	Kara Yolları - 91.Şube Şefliği	Merkezi hükümetin yatırım projeleri konusunda platform ile bilgi paylaşması, platform tarafından önerilen merkezi yönetime iletilmesi konularında etkin görev alabilir.
10	Sektöre yönelik var olan ilgi dernekler.	Ulusal alanda farkındalığın sağlanmasında etkin rol oynaya bilir.

Yukarıda, Şanlıurfa Lojistik Platformu için önerilen tüm kurum ve kuruluşların gerçekleştireceği çalışmaların sahipliğinin sağlanması adına Şanlıurfa Valiliği'nin kurulacak olan platformun üst çatısı olması gerekmektedir.

5.2. Platformun Yönetişim Yapısı

Platformun yerel kamuoyunda sahipliğinin sağlanması için platform koordinatörlüğü özel sektöre verilmelidir. Platform başkanlığı, özel sektörde birikimi ve başarılı çalışmaları ile öne çıkan bir firma temsilci tarafından yerine getirilmesi bu bağlamda diğer önemli bir husustur. Platformun sekreteryası ise, Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası ev sahipliğinde, Harran Üniversitesi ve Karacadağ Kalkınma Ajansının desteği ile üç kişilik bir uzman ekip eliyle yürütülmesinde fayda vardır.

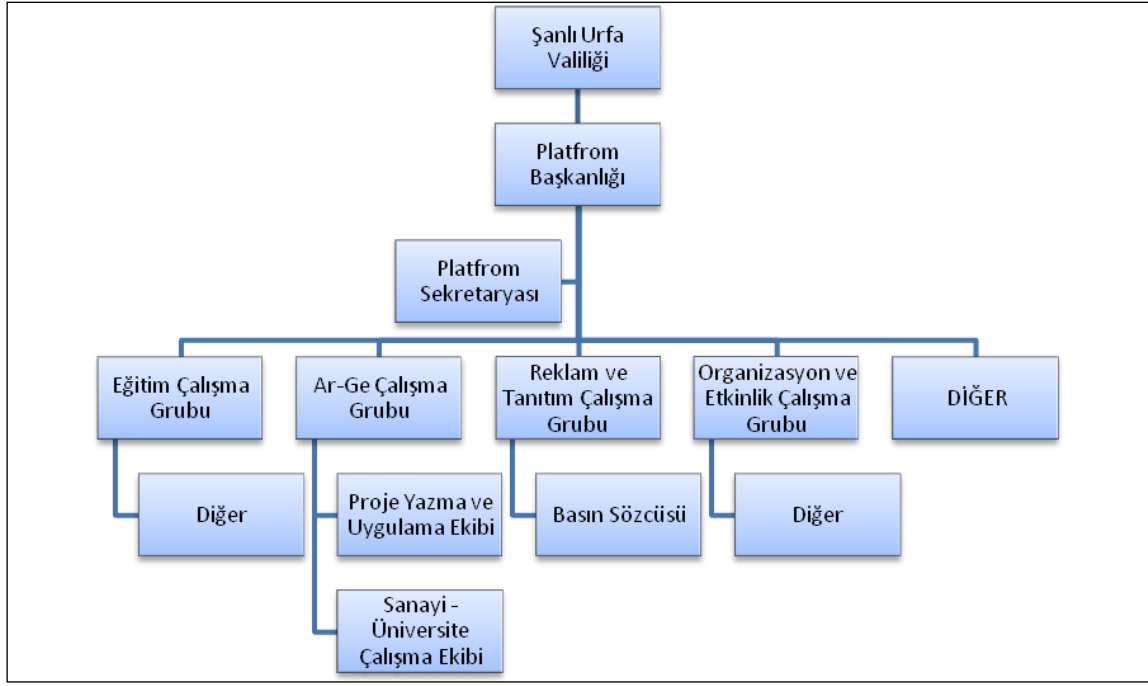
Platform çalışmalarının en üst düzeyde desteklenmesi için Şanlıurfa Valiliği, tüm platform çalışmalarını himaye etmelidir. Paydaşların geniş katılımı ile yapılan istişare ve karar toplantılarının, Şanlıurfa Valiliği liderliğinde gerçekleştirilmesinde fayda vardır. Yıllık çalışma planları, proje çalışma grupları, kaynak kullanımına yönelik planlar sekreteryaya tarafından hazırlanmalı ve dönemsel olarak Şanlıurfa Valiliğinin görüş ve onaylarına sunulmalıdır.

Platform içi iletişim, oluşturulan bir e-grup aracılığı ile yürütülebilir. Platform toplantılarının yılda en az altı defa (iki ayda bir) gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. Platform üyelerinden ve teknik uzmanlardan oluşan proje çalışma grupları (Reklam ve tanıtım çalışma grubu, eğitim çalışma grubu, organizasyon ve etkinlik çalışma grubu, araştırma ve geliştirme çalışma grubu vd.), iş adımları gerektirdikçe toplantılar düzenleyebilmelidir. Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, bu çalışmalara talep edilmesi halinde fiziki mekan sağlamakla yükümlü olmalıdır.

Proje Çalışma Gruplarının ilerleme raporlarını, aylık olarak Platform Başkanlığına sunması esastır. Platform üyeleri, Platforma davet edilen kuruluşların ataması üzerine belirlenen isimlerden oluşur. Üyelerin mazeretsiz olarak üst üste üç toplantıya katılmamaları durumunda üyelikleri düşer. Platform, ilgili kurumdan yeni bir temsilci atanmasını isteyebilir. Platforma dışarıdan gelen üyelik talepleri, müteakip ilk toplantıda, Başkan tarafından Üyelerin görüşlerine sunulur. Yeni üye alınmasına oy çokluğu ile karar verilir.

Ayrıca platformun kendi içerisinde yaptığı toplantıların yanı sıra yılda iki kez olmak üzere Şanlıurfa Valiliği başkanlığında toplanarak yapılan ve yapılacak olan platform faaliyetleri hakkında sözlü ve yazılı olmak üzere Valiliği bilgilendirmelidir.

Bu bağlamda Şanlıurfa'da kurulması planlanan Şanlıurfa Lojistik Platformunun Organizasyon Şemasına ilişkin bir öneri aşağıda yer almaktadır. Öneride çalışma grupları ve alt ekip modelleri tamamen öneriden meydana gelmektedir. Platformun kurulması ile birlikte yapılacak olan görev tanımları ile çalışma grupları ve bu guruplara ilişkin ekipler oluşturulacaktır.



Şekil - 5.2. Şanlıurfa Lojistik Platformu Taslak Organizasyon Şeması

5.3. Platform Eylem Planı ve Çalışma Alanları

Şanlıurfa lojistik platformu tarafından gerçekleştirilecek olan eylem planı ve çalışma alanlarına ilişkin olarak temel alınan konular ekonomik ve sosyo-ekonomik büyümenin bölgede desteklenmesi ve geliştirilmesi üzerine kurgulanmıştır.

Kurulacak olan Şanlıurfa lojistik platformunun eylem planına ve paydaşlarına ilişkin öneri aşağıda yer almaktadır. Bu çalışma platform üyelerince tartışılmalı ve uygunluğu gözden geçirilmelidir. Gerek görüldüğü takdirde eylem planına ekleme veya çıkartılma yapılmalıdır. Eylem planlarının belirli periyotlara bağlı olarak yapılması büyük önem teşkil etmektedir. Yıl veya yıllar içerisinde yapılacak olan eylem planları platformun önceliklerine göre göreceli olarak değişebileceği göz ardı edilmemelidir.

Sektörde Ekonomik Gelişmenin Desteklenmesi	Sektörel Tanıtım & Bilgi	1- Platform Web Sitesi	Paydaşlar	2- Platform Yayın Kitleri	Paydaşlar	3- Sektörel Envanter ve Raporlama Çalışmaları	Paydaşlar
		* Platform Web Sitesi Kurulması ve Kullanımın Geliştirmesi * Web Sitesinin Türkçe ve İngilizce Olarak Hizmet Vermesi. * Web Sitesi Üye Veri Tabanının Oluşturulması. * Sektöre Yönelik Uluslararası, Ulusal, Bölgesel ve Yerel Haberlerin Yayınlanması. * Sektöre Yönelik Tüm Etkinlik Duyurularının Yayınlanması. * Sektörde Çalışmak İsteyen İnsan Kaynağı Başvurularına ve Personel Arayan Firmalara İlişkin Veri Tabanının Oluşturulması. * Sektöre İlişkin Ulusal	- Lojistik Platformu Üyeleri - Platform Sekreteryası - Açıklama: Platform Üyeleri Tarafından Raporlar, Yayınlar ve Etkinlikler Hakkında Düzenli Bilgi Notlarının Gönderilmesi	* Türkçe ve İngilizce Olmak Üzere Sektörel Tanıtım Kitlerinin Oluşturulması. * Sektöre Yönelik Üç Ayda Bir Olmak Üzere e-Bülten Hazırlanması. * Platform Tanıtım Broşürü Hazırlanması. * Platform Etkinlik Broşürlerinin Dijital veya Basılı Olarak Hazırlanması. * Şanlıurfa Lojistik Sektörü Yayın Kitinin Oluşturulması. * Şanlıurfa Lojistik Sektörü İndeks Raporunun	- Harran Üniversitesi - Lojistik Platform Üyeleri - Platform Sekreteryası - Danışmanlık Alımı	* Sektörel Envanterin Çıkarılması İçin Saha Çalışmasının Yapılması. * Şanlıurfa Lojistik Sektörü Raporunun Hazırlanması ve Dijital Ortam'da Yayınlanması (Her yıl güncellenmeli). * Sektörel İhtiyaç ve Talep Analizlerinin Yapılması.	- Harran Üniversitesi - Lojistik Platform Üyeleri - Platform Sekreteryası - Danışmanlık Alımı - Lojistik Dernekleri (UND, LODER, UTİKAD vd)

		ve Uluslararası Proje Çağrılarının Yayınlanması. * Sektörel İlişkin Bilgi Veri Tabanının Oluşturulması. * Sektöre İlişkin Köşe Yazarlarının Yazılarının Yayınlanması. * Sektörel Fikir Paylaşımının Yapılması İçin Web-Form Uygulamasının Başlatılması.		Hazırlanması. * Platform Tarafından Gerçekleştirilecek Olan Tüm Eğitim Projelerinde Sektöre Yönelik Kılavuz Kitapların Üretilmesi.			
	Lojistik Sektörüne Yönelik İşbirlikliklerinin	1- Ulusal Alanda Sektörel Çalışmalar	Paydaşlar	2- Uluslararası Alanda Sektörel Çalışmalar	Paydaşlar	3- Hinterlandta Bulunan İller İle Sektöre Yönelik Ortak Çalışmalar.	Paydaşlar

Sektörde Sosyo-Ekonomik	Arttırılması	* Hinterlanda Bulunan İllerin (Gaziantep, Diyarbakır, Adana, Mersin vd) OSB ve STK'larına ziyaret * Ulusal Alanda Sektörler Arası İş Heyet Organizasyonlarının Düzenlenmesi. * Yılda En Az İki Adet Ulusal Alanda Düzenlenen Lojistik Temalı Fuar, Platform ve Şanlıurfa Lojistik Sektörü Firmaları ile Katılım * Dış ticaret ve Lojistik Fuarının Düzenlenmesi ve Buna İlişkin Etkinliğinin ve Bilinirliğinin Arttırılması İçin Lobi Çalışmaları.	Lojistik Platformu Karacadağ Kalkınma Ajansı STK (Odalar)	* Avrupa(İtalya, Almanya) ve Ortadoğu Ülkelerine (Irak, Suriye, İran) Yönelik Olarak Sektörel İş Heyet Organizasyonlarının Gerçekleştirilmesi. * Ortadoğu Ülkelerinde Bulunan STK'lar ile İkili İşbirliklerinin Arttırılması. * Yılda En Az İki Adet Uluslararası Alanda Düzenlenen Lojistik Fuarına Platform ve Şanlıurfa Lojistik Sektörü Firmaları ile Katılım.	Ekonomi Bakanlığı Lojistik Platformu Karacadağ Kalkınma Ajansı STK(Odalar) KOSGEB	* Hinterlandta Bulunan İller (Gaziantep, Diyarbakır, Adana, Mersin vd) ile Ortak Lojistik Etkinliği (Fuar, seminer vd) Düzenlenmesi İçin Lobi Çalışması. * Hinterlandta Bulunan İller ile Bölgesel Dış Ticaret ve Lojistik İş Formu Düzenlenmesi İçin Lobi Çalışması.	Lojistik Platformu Üyeleri Platform Sekreteryası Karacadağ Kalkınma Ajansı
		1-Sektöre Yönelik Eğitim Programları	Paydaşlar	2- Nitelikli İnsan Kaynaklarının Sektöre Kazandırılması	Paydaşlar		

Gelişmenin Desteklenmesi	Lojistik Sektörüne Yönelik Nitelikli İnsan Kaynağı Yetiştirilmesi	* Şanlıurfa Lojistik Sektörüne Yönelik Eğitim İhtiyaçlarının Belirlenmesi İçin Saha Çalışmalarının (anket, analiz) Yapılması.	Harran Üniversitesi Lojistik Platform Sekreteryası	* Sektörün Desteği ile Yılda Bir kez Kariyer Günü Düzenlenmesi. * Sertifika Programları Başarı İle Tamamlayan Bireylere Şanlıurfa Lojistik Sektöründe Yer Alan	İŞKUR
		* Sektöre Yönelik Teori ve Uygulamalı Eğitim Modüllerinin Geliştirilmesi. * Sektöre Yönelik Lojistik Eğitimi Sertifika Programlarının Geliştirilmesi ve Uygulanması. * Uluslararası Lojistik Eğitim Kurumları İle İkili İşbirliklerinin Geliştirilmesi ve Ortak Eğitim veya Seminer Programlarının Gerçekleştirilmesi. * Sektörde Çalışmak İsteyen Bireylere	Danışmanlık Alımı	* Lojistik Firmalarında Staj İmkânlarının Oluşturulması. * Web Tabanlı İnsan Kaynakları Havuzunun Oluşturulması.	Lojistik Platformu Üyeleri Lojistik Dernekleri (UND, LODER, UTİKAD vd)

		Yönelik Konferans ve Seminer Eğitim Programlarının Gerçekleştirilmesi			
Ulusal ve Uluslararası Hibe Fonlarından Yararlanma	Proje Çalışmaları	1- Proje Havuzu Oluşturulması	Paydaşlar	2 - Proje Hazırlığı	Paydaşlar
		* Ulusal ve uluslararası alanda lojistik sektörüne yönelik olarak gerçekleştirilmiş projelerin araştırılması. * Ulusal ve uluslararası alanda sektöre yönelik geliştirilen lojistik projelerine ilişkin kurum ve kuruluşların iletişim listesinin çıkartılması ve iletişime geçilmesi.	Lojistik Platformu Sekreteryası Karacadağ Kalkınma Ajansı	* Karacadağ Kalkınma Ajansı, Ulusal Ajans, Avrupa Birliği proje çağrılarında uygun başlık olduğu takdirde Proje(ler) Hazırlanması. Not: Hedeflenen Proje Konuları; Yatırım Projeleri, Eğitim, Uluslararası İşbirliği, İyi Örnek İnceleme, Kurumsallaşma, Bilginin Transferi.	Lojistik Platformu sekreteryası Harran Üniversitesi Karacadağ Kalkınma Ajansı
Sektörde Altyapının Geliştirilmesi	Yatırım Projeleri	1- Şanlıurfa Lojistik Merkez/Kara Limanı	Paydaşlar	2- Şanlıurfa Dış Ticaret ve Lojistik Eğitim Merkezi	Paydaşlar

		* Merkez Kurulum Çalışmalarının Başlatılması İçin Lobi Çalışmalarının Bölgesel ve Ulusal Alanda Yapılması. * Merkeze İlişkin Sektörel Farkındalığın Arttırılması İçin Lobi Faaliyetlerinin Gerçekleştirilmesi.	Lojistik Platformu Üyeleri, STK'lar	* Bölgede dış ticaret ve lojistik sektörünün etkin bir şekilde gelişimini desteklemek amacı ile sürekli eğitim merkezi kurulması	Lojistik Platform Üyeleri STK(Odalar)
Platform Kurumsal Kapasitenin Geliştirilmesi	Kurumsallaşma	1- Platform Görev Dağılımı	Paydaşlar	2- Tüzel Kişilik Kazandırılması	Paydaşlar
		* Platform Üye Listesinin Güncellenmesi ve Odak Alt Sektörler ve Birlik ve STK'larından yeni üyelerin eklenmesi. * Platform Üyelerinin Görev Dağılımlarının Net Bir Şekilde Yapılması. *Platform Çalışma Prensiplerinin Tanımlanması ve Platform Yönergesinin Oluşturulması.	Lojistik Platformu Üye ve Sekreteryası	* Lojistik Platformunun Sürdürülebilirliğini Sağlamak Amacı ile olgunluğa ulaştığı dönemde Lojistik Derneği Yapısının Oluşturulması.	Lojistik Platform Üyeleri Şanlıurfa Lojistik Sektörü Temsilcileri

ALTINCI BÖLÜM

ŞANLIURFA'DA LOJİSTİK MERKEZE OLAN TALEBİN İNCELENMESİ

Şanlıurfa'da Lojistik Merkeze olan talebin incelenmesinde öncelikle “mevcut talebin karşılanma şekli” değerlendirilecek sonraki aşamalarda ise “yük ve trafik tahminleri” ile “geleceğe ilişkin beklentiler” ortaya konulacaktır.

Altıncı bölümün verilerinin toplanmasında ağırlıklı birinci elden veri kaynaklarına başvurulmuştur. Bu kapsamda, 2011 yılının Aralık ayında Şanlıurfa'da Karacadağ Kalkınma Ajansı çağrısı ile lojistik merkeze paydaş olabilecek tüm taraflar(Şanlıurfa İl Özel İdaresi, Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi, Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, Şanlıurfa Ticaret Borsası, Şanlıurfa Organize Sanayi Bölgesi vd) bir günlük çalışmaya davet edilmiş ve ilgili tüm veriler toplanmıştır.

Diğer taraftan, yine Aralık ayı içerisinde “lojistik hizmet sağlayıcılar” ve “lojistik hizmet alanlar” için iki ayrı anket formu kullanılarak verilerin bire bir görüşme yöntemi ile toplanılması yoluna gidilmiştir. Lojistik hizmet sağlayıcılardan 30, lojistik hizmet alanlardan ise 20 işletme anketlere geri dönüş sağlamıştır. Bu durumda, toplamda 50 işletme ile görüşme sağlanmıştır.

6.1. Ankete Katılan İşletmelerin Profili

Mevcut talebin karşılanma şekli “lojistik hizmet alan işletmeler” ve “lojistik hizmet veren işletmeler” olarak iki ayrı çerçevede incelenecektir. Lojistik hizmet alan işletmeler ağırlıklı üretici firmalar olup lojistik hizmet verenler ise karayolu nakliyesi ile iştigal eden firmalardır.

6.1.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Profili

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin cirolarının; 1.000.001-5.000.000 TL (% 50) ve 5.000.001-10.000.000 TL (% 50) aralıklarında eşit dağıldığı, lojistik maliyetlerinin ise 50-100.000 TL (% 43,33) ve 250.001-500.000 TL (%43,33) aralıklarında yoğunlaştığı görülmektedir (Bkz. Tablo 6.1.).

Ankete katılan işletmelerin sayıları genelleştirme konusunda bir takım kısıtlar yaratsa da, gözlemlerimize de dayanarak Şanlıurfa'da faaliyet gösteren lojistik hizmet alan işletmelerin cirolarının ve buna bağlı olarak lojistik maliyetlerinin düşük olduğu yorumu yapılabilir. Ankete katılan işletmelerin büyük bir çoğunluğunun ithalat yaptığı (%86,66), ihracat yapanların ise daha düşük olduğu da (% 43,33) belirlenmiştir.

Tablo - 6.1. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Ciro ve Lojistik Maliyetleri

Ciro (2010)	n	%
1.000.001-5.000.000 TL	15	% 50,00
5.000.001-10.000.000 TL	15	% 50,00
Lojistik (Nakliye ve Depolama) Maliyetleri (Yıllık)	n	%
50-100.000 TL	13	% 43,33
100.001-250.000 TL	4	% 13,34
250.001-500.000 TL	13	% 43,33
İhracat Yapma Durumu	n	%
Evet	13	% 43,33
Hayır	17	% 56,67
İthalat Yapma Durumu	n	%
Evet	26	% 86,66
Hayır	4	% 13,34

6.1.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Profili

Ankete katılan lojistik hizmet sağlayan işletmelerin cirolarının 1.000.000 TL'yi aşmadığı (%80) ve K1 belgesine (yurt içi eşya taşıma belgesi) sahipliklerinin (%60) ise yüksek oranda olduğu görülmektedir (Bkz Tablo 6.2). Diğer taraftan, ankete katılan işletmelerin Uluslararası Nakliyeciler Derneğine (UND) üyeliklerin oranının da (% 10) düşük olduğu tespit edilmiştir.

Ankete katılan işletmelerin sayıları genelleştirme konusunda bir takım kısıtlar yaratsa da, gözlemlerimize de dayanarak Şanlıurfa'da faaliyet gösteren lojistik hizmet veren işletmelerin cirolarının düşük olduğu ve yoğunlukla yurt içi pazarda faaliyet gösterdiği yorumu yapılabilir.

Çalıştırdıkları personelin eğitimi açısından yapılan değerlendirme sonucunda ise ilkokul öğretim mezunu ve altı çalışanların yoğunlukla (% 93,46) bu tür işletmelerde istihdam edildiği sonucuna varılmıştır.

Tablo - 6.2. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Profili

Ciro *	n	%
50-1.000.000 TL	16	% 80,00
1.000.001-5.000.000 TL	4	% 20,00
Sahip Olunan Belgeler *	n	%
R1 belgesi	6	% 30
C2 belgesi	2	% 10
G1 belgesi	6	% 30
K1 belgesi	18	% 60
N2 belgesi	4	% 20
Diğer	2	% 10
Üye Olunan Mesleki Dernekler *	n	%
Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)	2	% 10
Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD)		
Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND)	8	% 40
Diğer	4	% 20
Personelin Eğitim Durumu	n	%
Üniversite ve yüksekokul mezunu	8	% 0,89
Lise ve meslek lisesi mezunu	50	% 5,60
İlk öğretim mezunu ve altı	834	% 93,49
Toplam çalışan sayısı	892	

* Bu soruda, birden fazla cevap şıkkı işaretlendiğinden dolayı toplam % 100'ü aşmaktadır.

Tabloda yer alan veriler dışında ankete katılan işletmelere sahip oldukları bilişim sistemleri ve konteyner miktarları/türleri de sorulmuş ancak hiçbir işletmenin bu tür sistem ve altyapılara sahip olmadığı gözlenmiştir. Anket sonucunda ortaya çıkan diğer ilginç bir sonuç ise, ankete katılan lojistik hizmet verenlerin sadece bir tanesinin depo işletmecisi (400 m²) olarak kendini beyan etmesidir. Ankete katılan işletmelerin antrepo yönetimi de yapmadığı belirlenmiştir.

6.2. Mevcut Talebin Karşılama Şekli

Mevcut talebin karşılanma şekli hazırlanmakta olan rapor kapsamında “lojistik hizmet alan işletmeler” ve “lojistik hizmet veren işletmeler” olarak iki ayrı çerçevede incelenecektir.

6.2.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin % 86,66'sının lojistik departmanının olmadığı ancak kendilerine ait depolarının olduğu görülmektedir. Diğer taraftan, bu tür işletmeler rafsız depo tipini (% 60) yoğunlukla kullanmaktadırlar (Bkz Tablo 6.3.). Lojistik hizmet alan işletmelerin, mevcut örneklem göz önüne alındığında, depoculuk konusunda dış kaynak kullanımına gitme eğiliminde olmadığı sonucuna varılabilir. Lojistik hizmet alan işletmelerin nakliye fonksiyonu kapsamında dış kaynak kullanımı gerçekleştirmekte (% 56,66) oldukları gözlenmektedir (Bkz. Tablo 6.4.).

Tablo - 6.3. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Departmanı ve Depo Sahipliği

Lojistik Departmanı Varlığı	n	%
Yok	26	% 86,66
Var	4	% 13,33
Depo Sahipliği	n	%
Evet	26	% 86,66
Hayır	4	% 13,33
Depoların Tipi	n	%
Rafsız satıl deposu (rafsız depo)	18	% 60
Açık depo (Arazi deposu)	4	% 13,34
Silo (hububat, bakliyat depoları gibi)	8	% 26,66

Tablo - 6.4. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Nakliye Fonksiyonunu Yaptırma Biçimleri

	n	%
Nakliye kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımızla yapıyoruz	13	% 43,33
Sürekli çalıştığımız nakliyeciyi yok. Her ihtiyaç olduğunda piyasadan kamyon veya gerekli araçları temin ederek naklettiriyoruz	17	% 56,66
Sürekli çalıştığımız birkaç firma var. İhtiyaç olduğunda bunlar arasından seçim yapıp bu firmalara malımızı taşıttırıyoruz	8	%26,66

* Bu soruda, birden fazla cevap şıkkı işaretlendiğinden dolayı toplam % 100'ü aşmaktadır.

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt içi sevkiyatlarını/tedariklerini karayolu ile yaptıkları ve ağırlıkla parça yük bazında çalıştıkları gözlenmektedir (Bkz. Tablo - 6.5.). Bu işletmelerin, Şanlıurfa'ya yakın illerle daha yoğun ticaret yaptığı da ortaya çıkan diğer bir bulgudur. Bu bulguların, Karayolları Genel Müdürlüğü yük akım değerleri ile paralellik gösterdiği söylenebilir (Bkz. Bölüm 2.3. Yük Hacminin Değerlendirilmesi).

Tablo - 6.5. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Yurt İçi Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri

Sevk Edilen İller	Yıllık yük miktarı (ton)	Karayolu (%)	Taşıma Kabı Türü
Elazığ-Malatya-Van	120	100	Parça yük
Mersin	100	100	Parça yük
İç Anadolu	4,100	100	Parça yük
Adıyaman-Mardin-Batman	40,000	100	Parça yük
Adana-Mersin-Kayseri	12,000	100	Parça yük
Denizli-Bursa	4,000	100	Dökme yük
Tedarik Edilen İller			
Urfa	28,620	100	Parça ve dökme yük
Mersin-Samsun-İstanbul-Adapazarı-İzmir	50,000	100	Dökme

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt dışı sevkiyatlarını ağırlıklı Suriye ve Irak’a yaptıkları ve karayolu ulaştırmasını (dökme yük) kullandıkları da belirlenmiştir (Bkz Tablo 6.6.). Bu bulguların, Şanlıurfa’nın ihracatında Irak ve Suriye % 70’lik bir pay içerdiğinden dolayı gerçeği yansıttığı yorumu yapılabilir. Tedarik yapılan bölgeler kapsamında ise sadece 1 işletmenin cevap vermesinden dolayı herhangi bir değerlendirme yapılmamıştır.

Tablo - 6.6. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Yurt Dışı Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri

Sevk Edilen Bölgeler	Yıllık yük miktarı (Ton)	Kara yolu (%)	Deniz yolu (%)	Taşıma Kabı Türü
Suriye	100	100		Parça yük
İran	100	100		Parça yük
Irak	1,100	100		Parça yük
Irak-İran-Suriye	7,000	100		Parça yük
Tedarik Edilen Bölgeler				
Rusya-Amerika-Ukrayna	15,000	50	50	Dökme

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelere çeşitli lojistik değişkenlerini “sorunla karşılaşma sıklığı” ve “işletmenin lojistik performansını etkileme düzeyi” açısından değerlendirmeleri istenmiştir (Bkz Tablo 6.7). “Alternatif lojistik firmalarına ulaşma zorluğu (ortalama=4,71)”, “Elleçlemede yaşanan sıkıntılar (ortalama=4,71)”, “zamanında teslimat yapılamaması (ortalama=4,14)” ve “limanlara uzak şehirlere devlet tarafından destek verilmemesi (ortalama=4,14)” değişkenleri en sık karşılaşılan sorunlar olarak ortaya konulmuştur.

“Firma içinde lojistik konusunda bilişim ve yazılım teknolojilerinin olmaması (ortalama=4,00) ise ankete katılanlar tarafından işletme performansını en çok etkileyen değişken olarak değerlendirilmiştir. İşletme performansını etkileyen diğer önemli değişkenler ise şunlardır; “zamanında teslimat yapılamaması (ortalama=3,57)”, “nakliye aracı ve ürünün izlenebilirliğinin olmaması (ortalama=3,57)”, “elleçlemede yaşanan sıkıntılar (ortalama=3,57)” ve “firma içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması (ortalama=3,57)”.

Ulaştırma altyapısının yetersizliği değişkeninin hem “sorunla karşılaşma sıklığı” hem de işletme performansını etkileme düzeyi” açısından diğer değişkenlere göre çok düşük değere sahip olması (3,42;2,85) önemli bir bulgu olarak saptanmıştır. Her ne kadar, Şanlıurfa ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi kapsamında ulaştırma altyapısı anlamında önemli eksiklikler olsa da, işletmelerin çok ileri lojistik beklentilerinin olmaması mevcut altyapının olumlu algılanmasını sağlamaktadır.

Tablo - 6.7. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Sorunları Değerlendirmesi

	Sorunla Karşılaşma Sıklığı* (Ortalama)	İşletmenin Lojistik Performansını Etkileme Düzeyi** (Ortalama)
Zamanında teslimat yapılamaması	4,14	3,57
Nakliye aracı bulma sorunu	3,85	2,85
Nakliye maliyetlerinin yüksekliği	3,57	3,00
Nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması	3,00	3,57
Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) yaşanan sıkıntılar	4,71	3,57
Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması	3,57	3,57
Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması	2,85	3,57
Firmanız içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) olmaması	2,71	4,00
Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi	3,00	2,57
Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları	2,85	2,85
Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu	2,42	3,28
Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması	3,42	3
Alternatif lojistik firmalarına ulaşma (bilgi alma, fiyat sorma, yeni partner geliştirme) zorluğu	4,71	2,42
Parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk	3,42	3,85
Entegre lojistik hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu	3,85	3,00
Limanlara uzak (Mersin gibi) Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi	4,14	3,14
Ulaştırma altyapısının yetersizliği	3,42	2,85
	*1=az; 5=çok	**1=az; 5=çok

6.2.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren lojistik hizmet veren işletmelerin sadece karayolu taşımacılığı hizmeti verdiği gözlenmektedir (Bkz. Tablo 6.8). Ankete cevap veren işletmeler, 2010 yılı itibarıyla toplam 2.721.800 ton yük taşıdıklarını da beyan etmişlerdir.

Lojistik hizmet veren işletmelerin en çok çalıştıkları sektörler ise; gıda sektörü (%70), tekstil sektörü (%60) ve tarım ürünleri sektörü (%50) olarak sıralanmaktadır (Bkz. Tablo 6.9).

Tablo - 6.8. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Kullandıkları Ulaştırma Modları

Ulaştırma Modları	n	%	Toplam ton
Karayolu	20	% 100	2.721.800
Demiryolu taşımacılığı	0	% 0	-
Denizyolu taşımacılığı	0	% 0	-
Havayolu taşımacılığı	0	% 0	-
Kombine taşımacılık	0	% 0	-

Tablo - 6.9. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Çalıştıkları Sektörler

Sektörler	n	%
Makine İmalat Sektörü	4	20
Otomotiv/yedek parça imalat sektörü	2	10
Elektronik ve bilişim sektörü	6	30
Gıda sektörü	14	70
Tarım ürünleri sektörü	10	50
Tekstil sektörü	12	60
Ayakkabıcılık sektörü	4	20
Çimento ve inşaat malzemeleri sektörü	4	20
İlaç ve tıbbi ürünler sektörü	8	40
Perakende sektörü	2	10
Diğer	4	20

Lojistik hizmet veren işletmeler sahip oldukları araçlar açısından incelendiğinde ise en çok kamyonu (676 adet) ve çekiciye (134) sahip oldukları gözlenmektedir (Bkz Tablo 6.10).

Tablo - 6.10. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Sahip Oldukları Araç Tipleri

Araç Tipleri	Toplam Adet
Çekici	134
Yarı römork	50
Kamyon	676
Kamyonet	38
Forklift	5

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt içi sevkiyatlarını/tedariklerini karayolu ile yaptıkları ve ağırlıkla palet/kamyon bazında çalıştıkları gözlenmektedir (Bkz. Tablo 6.11.). Bu işletmelerin, Şanlıurfa'ya yakın illerle daha yoğun ticaret yaptığı da ortaya çıkan diğer bir bulgudur. Bu bulguların, Karayolları Genel Müdürlüğü yük akım değerleri ile paralellik gösterdiği söylenebilir.

Tablo - 6.11. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Yurt İçi Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri

Sevk Edilen İller	Yıllık yük miktarı (ton)	Taşıma şekli		Taşıma Kabı Türü
		Kara (%)	Demir (%)	
Bitlis	200.000	100		Kamyon
Van	200.000	100		Kamyon
Şırnak	200.000	100		Kamyon
Diyarbakır	200.000	100		Kamyon
İstanbul	78.150	100		Palet
İzmir	25.000	100		Palet
Sakarya	25.000	100		Palet
Kocaeli	25.000	100		Palet
Şanlıurfa	950.000	100		Kamyon
Tedarik Edilen İller				
Gaziantep	280.000	100		Kamyon
Mersin	250.000	100		Kamyon
Şırnak	10.000	100		Palet
Diyarbakır	10.000	100		Palet
Van	10.000	100		Palet
Şanlıurfa	303.150	100		Kamyon/parça yük
İstanbul	707.000	100		Palet
Bursa	1.500	100		Palet
Adana	3.000	100		Palet
Ankara	100	100		Palet

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt dışı sevkiyatlarını ağırlıklı Suriye ve Irak’a yaptıkları ve karayolu ulaştırmasını (palet) kullandıkları da belirlenmiştir (Bkz Tablo - 6.12.). Bu bulguların, Şanlıurfa’nın ihracatında Irak ve Suriye % 70’lik bir pay içerdiğinden dolayı gerçeği yansıttığı yorumu yapılabilir.

Tablo - 6.12. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Yurt Dışı Sevkiyat Bilgileri

Nereye	Yıllık yük miktarı (ton)	Taşıma şekli	Taşıma Kabı Türü
		Karayolu (%)	
İran, Irak, Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, Makedonya, Bosna-Hersek, Rusya, Birleşik Arap Emirlikleri	3000	100	Palet
Irak	720	100	Parça

6.3. Geleceğe İlişkin Beklentiler

Geleceğe ilişkin beklentiler anket sonuçları doğrultusunda öncelikle lojistik hizmet alan ve lojistik hizmet veren işletmeler çerçevesinde ele alınacaktır. En son olarak da, Şanlıurfa’da ilgili tarafların katılımıyla gerçekleştirilen çalıştayın çıktılarından içerik analizi yöntemi ile bütünleştirilen sonuçlar ortaya konulacaktır.

6.3.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi

Lojistik hizmet alan işletmelere Şanlıurfa’da kurulacak olan lojistik merkez/kara limanı hakkında daha önceden bilgilerinin olup olmadığı sorulmuş ve % 40’ının (8 işletme) kurulacak olan bu merkeze ilişkin bilgi sahibi olduğu ortaya çıkmıştır (Bkz. Tablo 6.13).

Tablo - 6.13. Şanlıurfa’da Kurulacak Olan Lojistik Merkez/Kara Limanı Hakkında Bilgi Sahibi Olma

Bilgi;	n	%
Var	8	% 40,00
Yok	12	% 60,00

Bu sonuç, kurulacak olan merkezin henüz potansiyel kullanıcıları tarafından bilinmediğini ve bu çerçevede de tanıtım faaliyetlerinin proje sürecinde başlamasının gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Katılımcılara, “hangi lojistik faaliyetlerinizi kurulacak olan lojistik merkezdeki lojistik firmalarına yaptırmayı düşünüyorsunuz” sorusu da sorulmuş ve Tablo 6.14’de yer alan sonuçlar elde edilmiştir. Merkezin potansiyel müşterilerinin öncelikli beklentisinin “karayolu taşımacılığı” olduğu, sonraki aşamada ise bunu “demiryolu taşımacılığının” izlediği gözlenmektedir. Depolama, dağıtım, paketleme gibi diğer lojistik faaliyetler ise beklentiler içerisine dahil edilmemiştir.

Beklentilerin, diğer lojistik faaliyetler kapsamında somutlaşmaması mevcut durumu yansıtmaktadır. Ancak, Şanlıurfa’nın önceki bölümlerde incelenen lojistik potansiyeli göz önüne alındığında diğer lojistik fonksiyonların da (depolama, dağıtım, paketleme ve katma değerli hizmetler v.b.) potansiyel kullanıcılar tarafından önemli bir hale geleceği tahmin edilmektedir.

Tablo - 6.14. Lojistik Merkez/Kara Limanından Beklenen Hizmetler

Hizmetler;	n	%
Depolama	0	0
Dağıtım	0	0
Karayolu Taşımacılığı	20	%100
Demiryolu Taşımacılığı	12	% 60
Konteyner Elleçleme	0	0
Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler	0	0

6.3.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi

Katılımcıların, % 70’i Şanlıurfa’da kurulacak olan bir lojistik merkeze katılacaklarını beyan etmişlerdir. Katılacağını belirten işletmeler ise toplam olarak 8.000 m² depo, 35.000 m²’de araç parkı ihtiyacı içinde olduklarını belirtmişlerdir (Bkz Tablo 6.15 ve 6.16).

Tablo - 6.15. Şanlıurfa Lojistik Merkez Katılmak İsteyenlerin Dağılımı

	n	%
Evet	14	70
Hayır	6	30

Tablo - 6.16. Şanlıurfa Lojistik Merkez Nasıl Yer Almak İstersiniz

Katılım Türü	n	%	Toplam m2
İdari Bina	6	30	4.000
Depo	4	20	8.000
Antrepo	0	0	-
Firma araç parkı	10	50	35.000

6.3.3. Çalıştay Toplantısı Sonuçları

Daha önce de belirtildiği gibi, 2011 yılının Aralık ayında Şanlıurfa'da Karacadağ Kalkınma Ajansı çağrısı ile lojistik merkeze paydaş olabilecek tüm taraflar (Şanlıurfa İl Özel İdaresi, Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi,) bir günlük çalıştaya davet edilmiş ve kendilerine aşağıda belirtilen konular çerçevesinde fikirlerini beyan etmeleri istenmiştir;

- Şanlıurfa'da uluslararası ve/veya ulusal lojistik merkezi olabilecek ürün grupları,
- Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanından beklentiler,
- Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanının işletme şekli hakkında görüşler,
- Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanında meyve ve sebze halı hakkında görüşler,
- Şanlıurfa'nın 10 yıl içerisinde dış ticaret anlamında geleceği hakkında yorumlar,
- Şanlıurfa'nın 10 yıl içerisinde Türkiye pazarında geleceği hakkında yorumlar.

Elde edilen ve bütünleştirilen çıktılar aşağıda yer almaktadır;

Şanlıurfa'da uluslararası ve/veya ulusal lojistik merkezi olabilecek ürün grupları;

- Hububat, sebze ve meyve
- Pamuk, fıstık ve buğday
- Tekstil ve gıda
- Tarımsal ürünler olabilir. Tropikal ürünler hariç tüm sebze ve meyveler.
- Bakliyat, bulgur, mercimek

Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanından beklentiler;

- İhracatı destekleyecek uygun ürün paketleme tesislerine yer verilmeli
- Demiryolu aktarım istasyonu olmalı
- Merkezde sektöre yönelik olarak verilecek tüm hizmetler
- Gümrükleme
- Depolama ve sevkiyat
- TIR parkı
- Sertifikasyon işlemleri
- Kargo şirketleri
- Nakliye hizmet sağlayıcıları

Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanının işletme şekli hakkında görüşler;

- Özel sektör ortaklığı olmalı,
- OSB mülkiyetinde kurulan bir Anonim Şirket tarafından kurulmalı ve işletilmeli,

- Özel sektör tarafından yapılmalı
- Devlet tarafından kurulmalı ve özelleştirmelidir (Yap işlet devret modeli)
- Devlet özel sektör ortaklığında kurulmalı
- Halka arz edilmelidir

Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanında meyve ve sebze hali hakkında görüşler;

- Ayrı bir yerde projelendirme yapılarak işleme, paketlenme yapacak tesisler yer almalı.
- Kesinlikle yer almalı çünkü GAP'ın hedefi bu bölgeyi tarıma dayalı ihracat üssü yapmaktır.
- Kesinlikle yer almalı çünkü Urfa'da üretilen ürünler burada işlenebilir, paketlenabilir ve depolanabilir
- Tarım üretim üssü olduğu için kesinlikle olmalıdır. Hatta bu merkez tarımsal üretim üzerine odaklanmalıdır.

Şanlıurfa'nın 10 yıl içerisinde dış ticaret anlamında geleceği hakkında yorumlar;

- Bölgede yetiştirilen ürün grupları gelişecek ve dış ticarete profesyonelleşme sağlayacaktır.
- Şanlıurfa Ortadoğu ve Avrupa'ya ihracat yapan bir bölge haline gelecektir.
- Ortadoğu ülkelerinin tamamına ve Avrupa'nın büyük bir kısmına sebze, meyve, tahıl, pamuk, fıstık ve sanayi ürünleri bağlamında ihracat yapılacaktır.
- Dış ticaret en az % 40 oranında artacaktır. En çok artış ise gıda ürünlerinde olacaktır (Gıda ürünlerinde %30, Diğer ürünlerde %10)

Şanlıurfa'nın 10 yıl içerisinde Türkiye pazarında geleceği hakkında yorumlar;

- Türkiye'nin tamamına fıstık, pamuk, arpa, buğday ve gıda ürünleri pazarlaması yapılacaktır
- Türkiye'nin tamamına süt ve süt ürünleri pazarlanabilir.
- Türkiye'nin büyük bir kısmına enerji ve metal sanayi ürünleri pazarlanabilir.

6.4. Yük ve Trafik Tahminleri

Daha önceki bölümlerde (Bkz. Bölüm 2.3. Yük Hacminin Değerlendirilmesi) Şanlıurfa'dan 2008 yılı itibariyle günlük 9.173 ton ürün sevk edildiği ve tarım ürünlerinin (4.860 ton/gün) ön sırada yer aldığı belirlenmiştir. Şanlıurfa'ya günlük gelen ürün miktarının ise 9.014 ton olduğu ve mineraller (1.891 ton) ile işlenmiş gıdanın (1.615 ton) önemli bir pay elde ettiği de ortaya çıkarılmıştır. Yapmış olduğumuz analizler, mevcut durum itibariyle karayolu taşımacılığının Şanlıurfa lojistik faaliyetlerinde çok önemli bir paya sahip olduğunu ve konteynerizasyon sürecinin de sifıra yakın oranda olduğunu da tespit etmektedir.

Yük ve trafik tahminleri, Bölüm 2.3'de hesaplanan günlük sevk edilen ve gelen yükler üzerinden gerçekleştirilecektir. Tahmine ilişkin varsayımlar, yapılan anket ve çalıştay sonucu elde edilen sonuçlar ile uzman görüşlerinin birleştirilmesi sonucu ortaya çıkarılmıştır. Şanlıurfa, yük ve trafik tahminlerine ilişkin varsayımlar aşağıda belirtildiği gibidir.

- Çalışma günü 300 iş günü üzerinden ele alınmıştır. Bu durumda, 2007-2008-2009 yıllarının ortalaması itibariyle Şanlıurfa'dan sevk edilen yıllık ürün miktarı 2.751.900 tona yıllık gelen ürün miktarı ise 2.704.200 tona karşılık gelmektedir.
- 2007 yılı itibariyle Şanlıurfa'dan 1866 araç/gün çıktığı ve 1.392 araç/gün girdiği belirlenmiştir. Bu durumda, yıllık çıkan araç sayısı 559.800 ve yıllık gelen araç sayısı 417.600 olarak hesaplanmıştır.

- Lojistik merkez/kara limanının ilk etabının 2014 yılı içinde devreye gireceği planlanmaktadır.
- Tahminlerin gerçekleştirilmesinde “yavaş hızlı gelişme (kötümser)”, “orta hızlı gelişme (normal)” ve “hızlı gelişme (iyimser)” olmak üzere üç ayrı senaryo üzerinden çalışma yapılmıştır.
- Türkiye’nin 2003-2011 dönemindeki ortalama büyüme hızı yüzde 4,5 olmuştur. Bu bağlamda, gelecek 10 yılda da Türkiye’nin ve Şanlıurfa’nın bu ortalama büyüme hızını yakalayacağı “orta hızlı senaryo” kapsamında öngörülmektedir. “yavaş hızlı gelişme senaryosu” büyüme hızını % 3, hızlı gelişme senaryosu ise % 6 olarak ele almaktadır.

Şanlıurfa’nın Türkiye GSYİH hasılası içindeki payı her ne kadar düşük olsa da GAP projesinin çıktıları sayesinde Türkiye büyüme hızı ile aynı oranda büyüyeceği varsayılmaktadır. Tüm bu değerlerin ortaya çıkarılmasında Türkiye’nin 2023 yılı hedeflerine uygun değerler ortaya konulmuştur.

- Şanlıurfa’da hem sevk edilen hem de gelen yükler kapsamında konteynerizasyon oranı sifıra yakın düzeylerde. Ancak 2014 yılında lojistik merkez/kara limanının devreye girmesiyle ticaretin artacağı varsayılmaktadır.

Aynı zamanda şehrin üretim deseninin gelişmesiyle birlikte yüklerin daha yoğun oranda paletleneceği ve konteynerizasyonun artacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda, % 3, % 5 ve % 7 konteynerizasyon oranları yavaş gelişme, orta hızlı gelişme ve hızlı gelişme senaryoları için atanmıştır.

- Yaptığımız analizler sonucunda katılımcıların % 70’inin lojistik merkezde yer istediği sonucunu ortaya koymuştur. Ancak, gözlemler ve önceki deneyimler bu oranın çok daha düşük seviyelerde olacağını ortaya koymaktadır.

Bu çerçevede, Şanlıurfa lojistik merkezi/kara limanının yükleri çekebilme oranları % 20 (yavaş hızlı gelişme), % 30 (orta hızlı gelişme) ve % 40 (hızlı gelişme) olarak tanımlanmıştır.

6.4.1. Yavaş Hızlı Gelişme Senaryosu

Yük temelli yavaş hızlı senaryo sonucunda lojistik merkezin 2014 yılı itibariyle 1.302.973 ton ve 1.898 TEU konteyner, 2019 yılı itibariyle 1.510.503 ton ve 2.220 TEU konteyner elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz Tablo 6.17).

Tablo - 6.17. Yavaş Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli (2008-2019) *

Yıllar	Şanlıurfa Geneli				Lojistik Merkez/Karalimanı	
	Sevk Edilen Yük (ton)	Gelen Yük (ton)	Toplam Yük Ton	TEU Miktarı Genel	Merkeze Yönelik Talep (ton)	Merkeze Yönelik Talep (TEU)
2008	2.751.900	2.704.200	5.456.100			
2009	2.834.457	2.785.326	5.619.783			
2010	2.919.490	2.868.885	5.788.376			
2011	3.007.075	2.954.952	5.962.027			
2012	3.097.287	3.043.600	6.140.888			
2013	3.190.206	3.134.908	6.325.115			
2014	3.285.912	3.228.956	6.514.868	9.488	1.302.973	1.898
2015	3.384.489	3.325.824	6.710.314	9.772	1.342.062	1.954
2016	3.486.024	3.425.599	6.911.624	10.065	1.382.324	2.013
2017	3.590.605	3.528.367	7.118.972	10.367	1.423.794	2.073
2018	3.698.323	3.634.218	7.332.542	10.678	1.466.508	2.136
2019	3.809.273	3.743.245	7.552.518	10.999	1.510.503	2.200

* Büyüme oranı yıllık % 3; Konteynerizasyon oranı % 3; Yük çekme oranı : % 20 (konteyner ve ton bazında)

Araç temelli kötümser senaryo sonucunda lojistik merkezin 2014 yılı itibariyle 240.416, 2019 yılı itibariyle de 278.708 adet araç elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz. Tablo 6.18)

Tablo - 6.18. Yavaş Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli (2007-2019) *

Yıllar	Şanlıurfa Geneli			Lojistik Merkez/Karalimanı
	Giden Araç Sayısı	Gelen Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Lojistik Merkez Talep (Araç)
2007	559.800	417.600	977.400	
2008	576.594	430.128	1.006.722	
2009	593.892	443.032	1.036.924	
2010	611.709	456.323	1.068.031	
2011	630.060	470.012	1.100.072	
2012	648.962	484.113	1.133.074	
2013	668.430	498.636	1.167.067	
2014	688.483	513.595	1.202.079	240.416
2015	709.138	529.003	1.238.141	247.628
2016	730.412	544.873	1.275.285	255.057
2017	752.324	561.219	1.313.544	262.709
2018	774.894	578.056	1.352.950	270.590
2019	798.141	595.398	1.393.539	278.708

* Büyüme oranı yıllık % 3; Araç çekme oranı : % 20

6.4.2. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu

Yük temelli orta hızlı gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2014 yılı itibariyle 2.131.578 ton ve 5.099 TEU konteyner, 2019 yılı itibariyle 2.656.334 ton ve 6.355 TEU konteyner elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz Tablo 6.19).

Tablo - 6.19. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli (2008-2019) *

	Şanhurfa Genel				Lojistik Merkez/Karalimanı	
Yıllar	Sevk Edilen Yük (ton)	Gelen Yük (ton)	Toplam Yük Ton	TEU Miktarı genel	Merkeze Yönelik Talep (ton)	Merkeze Yönelik Talep (TEU)
2008	2.751.900	2.704.200	5.456.100			
2009	2.875.735	2.825.889	5.701.624			
2010	3.005.143	2.953.054	5.958.197			
2011	3.140.375	3.085.941	6.226.316			
2012	3.281.691	3.224.808	6.506.500			
2013	3.429.368	3.369.925	6.799.293			
2014	3.583.689	3.521.571	7.105.261	16.998	2.131.578	5.099
2015	3.744.955	3.680.042	7.424.998	17.763	2.227.499	5.329
2016	3.913.478	3.845.644	7.759.123	18.562	2.327.736	5.569
2017	4.089.585	4.018.698	8.108.283	19.398	2.432.485	5.819
2018	4.273.616	4.199.539	8.473.156	20.271	2.541.946	6.081
2019	4.465.929	4.388.519	8.854.448	21.183	2.656.334	6.355

* Büyüme oranı yıllık % 4,5; Konteynerizasyon oranı % 5; Yük çekme oranı : % 30 (konteyner ve ton bazında)

Araç temelli orta hızlı gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2014 yılı itibariyle 399.032, 2019 yılı itibariyle de 497.266 adet araç elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz. Tablo 6.20)

Tablo - 6.20. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli (2007-2019) *

	Şanhurfa Genel			Lojistik Merkez/Karalimanı
Yıllar	Giden Araç Sayısı	Gelen Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Lojistik Merkez Talep (Araç)
2007	559.800	417.600	977.400	
2008	584.991	436.392	1.021.383	
2009	611.316	456.030	1.067.345	
2010	638.825	476.551	1.115.376	
2011	667.572	497.996	1.165.568	
2012	697.613	520.406	1.218.018	
2013	729.005	543.824	1.272.829	
2014	761.810	568.296	1.330.106	399.032
2015	796.092	593.869	1.389.961	416.988
2016	831.916	620.593	1.452.509	435.753
2017	869.352	648.520	1.517.872	455.362
2018	908.473	677.703	1.586.177	475.853
2019	949.354	708.200	1.657.555	497.266

* Büyüme oranı yıllık % 4,5; Araç çekme oranı : % 30

6.4.3. Hızlı Gelişme Senaryosu

Yük temelli hızlı gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2014 yılı itibariyle 3.095.832 ton ve 10.222 TEU konteyner, 2019 yılı itibariyle 4.142.922 ton ve 13.679 TEU konteyner elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz Tablo 6.21).

Tablo - 6.21. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli (2008-2019) *

	Şanlıurfa Geneli				Lojistik Merkez/Karalimanı	
Yıllar	Sevk Edilen Yük (ton)	Gelen Yük (ton)	Toplam Yük Ton	TEU Miktarı genel	Merkeze Yönelik Talep (ton)	Merkeze Yönelik Talep (TEU)
2008	2.751.900	2.704.200	5.456.100			
2009	2.917.014	2.866.452	5.783.466			
2010	3.092.034	3.038.439	6.130.473			
2011	3.277.556	3.220.745	6.498.302			
2012	3.474.210	3.413.990	6.888.200			
2013	3.682.662	3.618.829	7.301.492			
2014	3.903.622	3.835.959	7.739.582	25.555	3.095.832	10.222
2015	4.137.840	4.066.116	8.203.957	27.089	3.281.582	10.835
2016	4.386.110	4.310.083	8.696.194	28.714	3.478.477	11.486
2017	4.649.277	4.568.689	9.217.966	30.437	3.687.186	12.175
2018	4.928.233	4.842.810	9.771.044	32.263	3.908.417	12.905
2019	5.223.927	5.133.378	10.357.306	34.199	4.142.922	13.679

* Büyüme oranı yıllık % 6; Konteynerizasyon oranı % 7; Yük çekme oranı : % 40 (konteyner ve ton bazında)

Araç temelli hızlı gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2014 yılı itibariyle 587.859, 2019 yılı itibariyle de 786.688adet araç elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz. Tablo 6.22)

Tablo - 6.22. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli (2007-2019) *

	Şanlıurfa Geneli			Lojistik Merkez/Karalimanı
Yıllar	Giden Araç Sayısı	Gelen Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Lojistik Merkez Talep (Araç)
2007	559.800	417.600	977.400	
2008	593.388	442.656	1.036.044	
2009	628.991	469.215	1.098.207	
2010	666.731	497.368	1.164.099	
2011	706.735	527.210	1.233.945	
2012	749.139	558.843	1.307.982	
2013	794.087	592.374	1.386.461	
2014	841.732	627.916	1.469.648	587.859
2015	892.236	665.591	1.557.827	623.131
2016	945.770	705.526	1.651.297	660.519
2017	1.002.517	747.858	1.750.375	700.150
2018	1.062.668	792.729	1.855.397	742.159
2019	1.126.428	840.293	1.966.721	786.688

* Büyüme oranı yıllık % 6; Araç çekme oranı : % 40

LOJİSTİK MERKEZİN YERİNİN VE FONKSİYONLARININ TESPİTİ

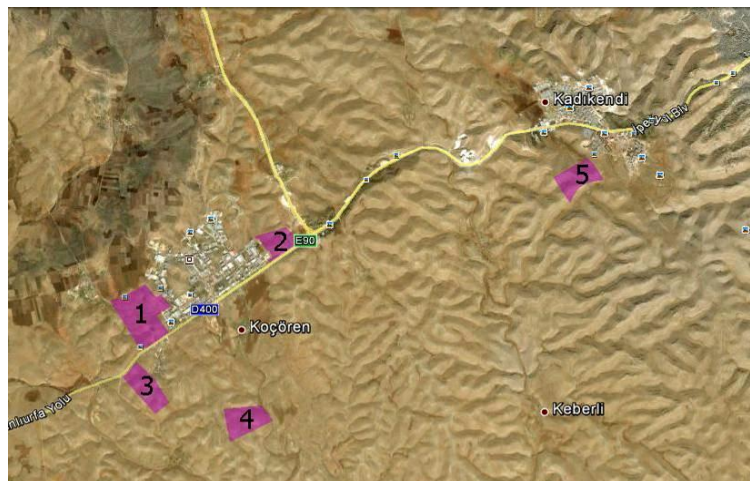
7.1. Lojistik Merkez Kurulabilecek Alternatif Alan Araştırması

Bu bölümde Karalimanı-Lojistik merkez kurulabilecek alternatif bölgeler çevre düzeni planı üzerinde araştırılmış, seçilen alternatifler analiz edilmiş ve en uygun alan tespit edilmiştir. Bölgelerin belirlenmesinde OSB'ye yakınlık, TCDD demiryolu olası güzergâhına yakınlık, otoyol ve karayoluna yakınlık, arazi yapısının uygun olması, arazi büyüklüğünün uygun olması, kentin gelişme planı kapsamında olması, kent merkezi ve lojistikle ilgili tesislere yakın olması kriterleri esas alınmıştır.

Demiryolu bağlantısı merkezin işlevselliği için en temel altyapılardan biri olduğundan ve olası güzergâhın OSB yakınından geçmesi gerekeceğinden, alternatif bölgelerin kentin batısında Şanlıurfa-Gaziantep karayoluna ve OSB ye yakın konumda olması gerekmektedir. Kamulaştırma maliyetlerinin yüksek olmaması, yatırım bütçesinin fiziki altyapı ve tesislere ayrılması kaynakların verimli ve etkin kullanılmasını sağlayacaktır. Bu bağlamda bölge araştırması yapılmış ve 5 bölge belirlenmiştir (Bkz Şekil- 7.1. ve7.2.).



Şekil - 7.1. Arazi Araştırması Yapılan Bölge



Şekil - 7.2. Alternatif Bölgelerin/ Alanların Konumları

1 Nolu Bölge: 1.OSB nin batısında Şanlıurfa-Gaziantep karayolunun kuzeyinde bulunmaktadır. Bu bölge 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı kapsamında sanayi gelişme bölgesi sınırları içerisinde kalmaktadır. Bölgenin uygulama imar planı bulunmamaktadır. İmar uygulaması yapılmamış özel mülkiyet arazilerinden oluşmaktadır. Alan büyüklüğü 949 dönümdür. Bölgenin 1. OSB ye bitişik olması, karayolu kenarında olması, demiryolu muhtemel güzergahı kenarında olması en önemli avantajlardır. Otoyol bağlantı kavşağına 3 km. mesafededir.

Arazi yapısı yapılaşmaya uygundur. Arazi büyüklüğü uzun vadede ihtiyacın karşılanması, gerektiğinde bölgenin genişlemesi için yeterlidir. Alanın özel mülkiyette olması nedeniyle kamulaştırma gerektirmesi ve yatırıma başlama süresinin gecikmesine neden olabilmesi en önemli dezavantajdır.

2 Nolu Bölge: 1.OSB nin doğusunda Şanlıurfa-Gaziantep karayolunun kuzeyinde bulunmaktadır. Bölge sanayi parselleri dışında kullanımlar için ayrılmıştır. Karayolu kenarında olması, demiryolu muhtemel güzergahına yakın olması en önemli avantajdır. Bölge arazilerinin özel mülkiyette olması kamulaştırmaya kaynak ayrılmasını gerektirmektedir.

Arazi yapısı eğimli olduğundan yapılaşma ve altyapı inşaat maliyetleri yüksek olacaktır. Bölge otoyol bağlantı kavşağına 500 metre mesafededir. Arazi büyüklüğü 330 dönümdür ve tamamı özel mülkiyettedir. Lojistik merkez için kısa vadeli talebin karşılanması için yeterli büyüklüktedir. Ancak demiryolu istasyonu ve ek genişleme için yeterli alan bulunmamaktadır. Genişleme için çevresindeki özel mülkiyetteki arazilerin kamulaştırılması gerekeceğinden yatırım maliyeti artacaktır.

3 Nolu Bölge: 2.OSB sınırları içinde, Şanlıurfa-Gaziantep karayolunun güneyinde bulunmaktadır. Bu bölge sanayi parselleri için ayrılmış alanların batısında kalmaktadır. Arazi büyüklüğü 456 dönümdür. Alanın 9 dönümü özel mülkiyette geri kalan kısmı ise OSB mülkiyetindedir. Kısa ve uzun vadeli yatırım talebinin karşılanması için yeterli büyüklüktedir. Otoyol bağlantı kavşağına 3,5 km. mesafededir. Demiryolu muhtemel güzergahı kenarındadır. İçerisinde istasyon alanı ayrılması için uygun büyüklük, konum ve doğrultudur. Arazi yapısı altyapı ve üst yağı inşaatına uygundur. Yol, altyapı ve arazi tesviye ile inşaatı yüksek maliyet gerektirmemektedir.

4 Nolu Bölge: 2.OSB sınırları içinde, Şanlıurfa-Gaziantep karayolunun 2 km. güneyinde bulunmaktadır. Bu bölge sanayi parselleri için ayrılmış alanların güneyinde kalmaktadır. Lojistik merkez kurulması durumunda 2 km. yol bağlantısı gerekmektedir. Otoyol bağlantı kavşağına 5,5 km. mesafededir.

Altyapı ana şebekesi OSB ve karayolu üzerinde olduğundan ana bağlantılar yüksek maliyetler gerektirecektir. Demiryolu muhtemel güzergahına yakın olmakla beraber istasyon yapılması için ek hat çekilmesi gerekebilir. Arazi yapısı yapılaşmaya ve inşaatlara uygundur. Arazi büyüklüğü 472 dönümdür.

Arazilerin 6 dönümlük kısmı özel mülkiyet, diğer alanların tamamı OSB mülkiyetindedir. Kısa ve uzun vadeli yatırım talebinin karşılanması için yeterli büyüklüktedir. Alanın karayoluna 2km mesafede olması ve altyapı yatırımları için büyük ölçekli yatırım gerektirmesi en önemli dezavantajdır. Bölge büyüklüğü ve mülkiyeti avantajlarıdır.

5 Nolu Bölge: TOKİ konutlarının güneyinde Şanlıurfa Gaziantep Karayolunun 1 km. güneyindedir. Evren Sanayi Sitesi'ne 1 km, otoyol bağlantı kavşağına 5 km. mesafededir. Demiryolu muhtemel güzergahına uzak kalmaktadır. Planlanan çevreyolu güzergahı arazi sınırları içerisinde geçmektedir.

Arazi yapısı yapılaşmaya uygun olmakla beraber eğimi yüksektir. Bu durum altyapı ve arazi tesviye maliyetlerini arttıracaktır. Bölge büyüklüğü 424 dönümdür. Alanın tamamı TOKİ ne tahsis edilmiş Hazine Arazisidir. Mülkiyet yapısı en önemli avantajıdır. OSB ye uzak olması dezavantaj, kent merkezine yakın olması avantajdır. Planlanan çevreyolunun araziye ikiye bölmesi ve çevrede konut yapılaşması nedeniyle lojistik merkez kurulmasında sorun oluşturan dışsal etkenlerdir.

Tablo - 7.1. Alternatif Bölgelerin Özellikleri

Bölgeler/ Özellikler	Alan 1	Alan 2	Alan 3	Alan 4	Alan 5
Büyükülüğü (m2)	94.9578 m2	33.0524 m2	45.6355 m2	47.2302 m2	42.4007 m2
Konumu	1. OSB Batısı	1. OSB Doğusu	2. OSB içi-Batısı	2. OSB içi-Güneyi	TOKİ konutları batısı
Karayoluna Yakınlığı	Yol kenarı	Yol kenarı	Yol kenarı	1.930 m Mesafede	Yol kenarı (çevre yolu alanı ikiye bölerek geçiyor)
Otoyola Yakınlığı	17 km	13,5 km	18 km	19 km	20,5 km
Otoyol Bağlantı Kavşağına Mesafe	3 km.	0,5 km.	3,5 km.	5,5 km.	5 km.
Plan Durumu	Plansız	Ağaçlandırılacak alan	2. OSB planı içerisinde ağaçlandırılacak alan	2. OSB planı içerisinde ağaçlandırılacak alan	Bir kısmı ağaçlandırılacak alan, bir kısmı kent parkı
Mülkiyeti	Özel mülkiyet	Özel mülkiyet	OSB sınırları içerisinde yaklaşık 9000 m2 si özel mülkiyet	OSB sınırları içerisinde yaklaşık 6000 m2 si özel mülkiyet	TOKİ ne tahsisli hazine arazisi

Bu çalışmada kullanılan çok ölçütlü değerlendirmelere göre alanların uygunluğu aşağıda sıralanmıştır.

En uygun bölge : 3 nolu bölge
İkinci sıradaki en uygun bölge : 4 nolu bölge
Üçüncü sıradaki en uygun bölge : 1 nolu bölge
Dördüncü sıradaki en uygun bölge : 2 nolu bölge
Beşinci sıradaki en uygun bölge : 5 nolu bölge

7.2. Tespit Edilen Lojistik Merkezin Yeri ve Tanımı

Tespit edilen alanların büyüklüğü, konumu, karayoluna yakınlığı, otoyola yakınlığı, otoyol bağlantı kavşağına mesafesi, plan durumu ve mülkiyeti temelinde yapılan değerlendirmeler sonucuna göre 2.OSB içerisinde ağaçlandırma alanı olarak öngörülen 3 nolu bölge lojistik merkez/karalimanı kurulması için en uygun alan olarak belirlenmiştir. Alan (3 nolu bölge) özellikleri yukarıda açıklanmıştır.

7.3. Lojistik Merkezin Hizmet Sağlayacağı Alanlar

Dördüncü bölümde belirlenen vizyon, senaryo ve stratejiler çerçevesinde Şanlıurfa Lojistik Merkezinde bulunması gereken tesis ve alanlar aşağıda belirtilmiştir:

- a. Yönetim Binası:** Lojistik merkezin yönetimi ile ilgili hizmetlerin verildiği bina.
- b. Hizmet Binası:** Gümrük, Sertifikasyon, Kalite Kontrol, Laboratuvar, TIR Karnesi, Yetki Belgesi, Sivil Toplum Kuruluşları vd. hizmetlerin verildiği bina
- c. Aracı ve Komisyoncular Binası:** Kendisine ait depo, taşıma aracı olmayan lojistik şirket, taşıma işleri organizatörleri, gümrük müşavirliği, acente, nakliye komisyoncularının bulunduğu bina
- d. Ürün ve Hizmet Tedarikçisi Firmalar Binası:** (Banka, Sigorta, Dış Ticaret, Danışmanlık, İnsan Kaynakları, Bilgi Teknolojileri, Posta, Lastik, Akü, Yedek Parça, vd.)
- e. Demiryolu Bağlantısı ve Aktarım İstasyonu:** Merkezin çok modlu olarak çalıştırılması, tek merkezden çok hizmetin verilmesi ve uzun mesafeli yüklerin taşınmasında maliyet avantajı sağlanabilmesi için lojistik merkezde demiryolu bağlantısı ve konteyner aktarma terminalinin bulunması gerekmektedir.

Mersin-Adana'dan Türkiye-Suriye sınırını takip ederek Nusaybin'e giden demiryolu hattı ise şehrin 60 km uzağından geçmekte ve il sınırları içinde 220 km kat etmektedir. Bu hat üzerindeki Mürşitpınar tren istasyonundan ayrılarak lojistik merkezden geçecek bir 40 km'lik ana demiryolu hattı ile park, tren teşkil, kabul, sevk ve elleçleme işlemleri için 3 peron alanının bırakılması gerekmektedir.

Bu hattın önce I.OSB ve sonra Diyarbakır ile bağlantısının da yapılması Lojistik Merkezi güçlendirecektir. Merkezdeki lojistik hizmet sağlayıcılarının ortak olarak kullanılacağı bir demiryolu elleçleme platformu oluşturulmalıdır. Bu tesisin merkezin batı kenarında olması ve yıllık elleçleme kapasitesinin 150.000 ton olması öngörülmüştür. Aktarma terminali ve yükleme alanları için ayrılan alan 56.000 m²'dir.

- f. Karayolu Bağlantısı:** Merkezin Adana-Şanlıurfa otoyolu ile karayolu bağlantısı mevcut olup sadece lojistik merkez içindeki yollar için alan ayrılması öngörülmektedir.
- g. Depolama Alanları:** Depolama tesisleri aşağıdaki şekilde farklı özelliklerde öngörülmektedir:

- Depolama ve Paketleme Tesisleri
- Silolar
- Tanklar(Sıvı ve gaz ürünler için)
- Lisanslı Depolar
- Antrepolar (Gümrük vergisine konu olup da henüz vergi ve resimleri ödenmemiş malların korunduğu, gerekiyorsa küçük tamamlayıcı işlemlerin yapıldığı, eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması halinde süresiz kalabildiği yerlerdir)
- Geçici Depolama Yerleri (Eşyanın gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar gümrük idaresince geçici olarak depolanmasına izin verilen yerler)
- Isı ve Nem Kontrollü Depolar (Soğuk veya Donuk korunması gereken ürünler, kesme çiçek, vd. ürünler)
- Dağıtım Merkezleri (Bölge ve kentteki perakendecilerin gereksinimlerini karşılamak üzere ürünlerin konulduğu distribütör/toptancı depolarıdır)
- Kargo Transfer Merkezleri

h. Açık Depolama Alanları:

- Konteyner Depolama, Yükleme-Boşaltma, Yıkama Alanları
- Açık Saha Depoları (Mermer, Otomobil, vb. ürünler için)
- Açık Gümrüklü Sahalar

i. Haller (meyve-sebze, kuru gıda, su ürünleri, et ve süt ürünleri)

j. Giriş-Çıkış kapıları, Kantar

k. Bakım-Onarım Atölyeleri

l. Akaryakıt İstasyonu

m. TIR ve Kamyon Park Sahaları

n. Binek Araç Park Sahaları, Toplu Taşıma Sistemleri Durakları

o. Enerji Merkezi (Elektrik, Su, Gaz, Haberleşme, vd.)

p. Atık Merkezi (atık ayrıştırma ve değerlendirme)

q. Yağmur Suyu Toplama Depoları

r. Lojistik Öğrenim ve Eğitim Kurumları

s. Sosyal Tesisler (İbadethane, Konaklama, Yiyecek-İçecek Tesisleri, Dinleme-Eğlence Tesisleri, Market, Alış-Veriş, Sağlık, Konferans Salonu, vd)

t. Güvenlik Birimi Binası

u. İtfaiye Binası

v. Yeşil Alan

7.4. Lojistik Merkez Kullanıcılarının Beklentileri

Lojistik merkezde yer alacak kullanıcıların, lojistik merkezden beklentileri aşağıdaki şekilde maddeleştirilebilir:

- Şanlıurfa'da zaman içinde oluşacak, uluslararası çok modlu taşıma, depolama, paketleme, katma değerli hizmetler, gümrükleme, sigorta, gibi lojistik hizmetleri talebini lojistik merkez avantajı ile karşılamak
- Daha etkin ve verimli lojistik sistemlerin kullanılması yoluyla firmalarının rekabet edebilirlik düzeyini artırmak ve lojistik maliyetlerini azaltmak

- Gıda tedarik zincirine yönelik bir merkez oluşturarak ilin rekabetçilik düzeyini artırmak
- Kent içi karmaşıklığından ve trafiğinden kurtularak faaliyet alanlarına uygun bir ortamda çalışmak, süre ve maliyet avantajı elde etmek, kentin daha yaşanabilir hale getirilmesine katkıda bulunmak
- Kümelenmenin getirdiği ortak gider paylaşımı ve merkez olanaklarından yararlanarak uzmanlık oluşturmak ve lojistik maliyetleri düşürmek
- Gümrük, TSE, Ulaştırma Bakanlığı, Sivil Toplum Kuruluşları vd. resmi evrak işlemi gerektiren kuruluşlarla yakın çalışarak lojistik hizmet süresini düşürmek
- Tedarikçilere (bakım-onarım, akaryakıt, vd.) yakın olarak tedarik işlemlerini hızlandırmak ve maliyetleri düşürmek
- Merkezdeki diğer kuruluşlarla yakın olmanın getirdiği sinerjiden yararlanmak (yük, ekipman, bilgi vd kaynak paylaşımı, Ar-Ge/inovasyon, yurtdışı tanıtım, kapasite esnekliği, vd)
- Çevreye duyarlılık konularında oluşabilecek maliyet artışlarını merkezde yer alarak en aza indirmek
- Birden fazla taşımacılık modunu etkin ve verimli kullanabilmek, hizmetlerini çeşitlendirebilmek
- Ana uluslararası ve ulusal ulaşırma koridorlarına hızlı ulaşabilmek
- Ülkenin lojistik projeksiyonları ve ana master planlarına uygun bir konumda bulunmak

Kamu açısından lojistik merkezden beklentiler ise aşağıdaki şekilde ifade edilebilir:

- Sektöre yönelik kamu hizmetini tek elden ve etkin bir biçimde vermek
- Taşımacılık modları arası altyapıyı kurmak, yük taşımacılığını karayolundan deniz ve demiryoluna kaydırmak
- Şehrin çevresel ve görsel gelişimini sağlamak, çevreye olumsuz etkileri ve karbon salınımını azaltmak, trafik kazalarını ve yoğunluğunu azaltmak, şehir içi ve şehir dışı yollardaki trafik yükünü daha iyi düzenlemek ve yoğun noktaları rahatlatmak
- Şehirdeki verimsiz ve yetersiz depo tesislerinin sayısının artmasının önlenmesi
- Ülkenin, bölgenin ve ilin rekabetçilik düzeyini artırmak, kent ekonomisini iyileştirmek

7.5. Lojistik Merkeze İlişkin Rekabet Analizi

Özelikle Gaziantep ve Diyarbakır muhtemel lojistik merkezleri ile rekabet söz konusu olacaktır. Adıyaman ve Mardin rakip olabilecek konumda değildir. Diyarbakır, Lojistik Merkez konusunda çok aktif gözükmemektedir. Gaziantep'in ise Başpınar Lojistik Köyü Düzenlemesi Projesi ile bir Kara Konteyner Limanı oluşturma girişimi olup bu çerçevede bir lojistik merkezi kurmak için AB fonlarına başvurduğu belirtilmektedir.

Gaziantep'in kendi üretim ve dış ticaret yapısına uygun bir merkez oluşturacağı gerçeğinden hareketle, Şanlıurfa lojistik merkezinin başarılı olması için GAP' taki gelişmeler ışığında tarım ve tarım ürünleri temelli bir tedarik zinciri oluşturmaya yönelik bir merkez olarak planlanması öngörülmektedir.

Bu çerçevede depolama ve paketleme tesisleri, silolar ve Ortadoğu pazarına yakınlık rekabet avantajı yaratacaktır. Şanlıurfanın arazi maliyetleri açısından daha avantajlı olduğu açıktır. Şanlıurfa lojistik merkezine demiryolu hattı çekilmesi, Nusaybin hattının iyileştirilmesi ve Habur'a kadar uzatılması önemlidir. Ayrıca kentin paydaşlarının birlikteliği ve işbirliği,

devlet düzeyinde destek sağlanması, yerli ve yabancı yatırımcıların/fonların ilgisini çekmek gerekmektedir.

7.6. Gelişme Planı

Yerel gereksinmelerle başlayarak bölgesel hizmetler başta olmak üzere ulusal ve uluslararası gereksinmelere yönelecek bir lojistik merkez öngörülmektedir. Bu çerçevede demiryolu yapımı öncesi ve sonrası olmak üzere iki aşamalı bir gelişme planlanmıştır.

Yatırım aşamaları

1. Aşama (2012-2014): Bu aşamada 286 dönüm üzerinde merkez işleticisi kurum ve merkezde yer alacak firmalar tarafından yapılacak yatırımlar öngörülmüştür.
2. Aşama (2015-2017): 170 dönüm üzerinde merkez işleticisi kurum ve merkezde yer alacak firmalar tarafından yapılacak yatırımların yanı sıra TCDD tarafından yapılacak demiryolu hat, elleçleme ve depolama alanları yatırımları öngörülmüştür.

Tüm aşamalar tamamlandığında 456 dönümlük bir alan kullanılmış olacaktır.

7.7. Gelişmeyi Gerektiren Nedenler

Şanlıurfa lojistik merkezinin gelişmesini etkileyecek başlıca nedenler aşağıda belirtilmiştir:

1. GAP Projesi
2. Gümrükleme işlemlerinin yapılabilir olması
3. Demiryolu hattının gelmesi
4. Limanlara hızlı ve ekonomik bir şekilde ulaşılabilmesi
5. Komşu illere göre daha önce ve daha verimli bir merkez kurulması ve işletilmesi
6. Kentin lojistik merkezi benimsemesi
7. Lojistik hizmet verecek girişimcilerin artması
8. Kent içindeki yük trafiğinin kent dışına çıkarılması
9. Ortadoğu'daki karışıklıkların azalması ve tarıma dayalı ürünlerin ihracatının artması
10. Demiryolu hattının Diyarbakır ve Habur' a uzatılması
11. Havaalanı kargo bölümünü açılması
12. Merkezi ulusal ve uluslararası bazda tanıtılması, fuar vb. etkinlikler düzenlenmesi

7.8. Genel Vaziyet Planı (Avan/Taslak Proje)

Şanlıurfa'da kurulması planlanan Lojistik/Karalimanına ilişkin genel vaziyet planı Şekil - 7.3.'deki gibidir. Ayrıca merkeze ilişkin öngörülen fonksiyonlar ve nitelikler hakkında detaylı bilgiler rapor kapsamında bölüm 7.7 'de açıklanmaktadır.

2. OSB SINIRI

137

7.9. Önerilen Tesise İlişkin İnsan Kaynakları Gereksinimi

Merkezde yaklaşık 500-600 kişi çalışacak olup, bunlar ağırlıklı olarak taşıt sürücüler, depo elemanları, vinç ve diğer makine operatörleridir. Bu çerçevede söz konusu personelin temini ve eğitimi önem arz etmekte olup aşağıdaki öneriler yapılmıştır:

- Üniversitede 2 ve 4 yıllık lojistik bölümler açılmalıdır
- Lojistik alanında eğitimler düzenlenmelidir
- Nitelikli eleman yetiştirilmelidir
- E-ticaret konularında eğitim düzenlenmelidir.
- Teknik geziler ve yerinde ziyaretler gerçekleştirilmelidir.
- Sertifika ve mesleki eğitim programlarına katılmış 50 dış ticaret elemanı, lojistik köyde çalışmak üzere hazırlanmalıdır.

Lojistik merkez yönetiminde görev yapacak personelin sayı ve görev tanımları aşağıda verilmiştir:

a. Merkez Müdürü

- Merkezi kamu ve özel sektöre karşı temsil etmek
- Lojistik Merkezine ilişkin yönetim planının öngörülen vizyon ve stratejiler doğrultusunda uygulanmasını sağlamak
- Merkez bütçesini hazırlamak ve faaliyetlerin bütçe dengesi içinde yürütülmesini sağlamak
- Yatırımları takip etmek, zamanında sonuçlandırılmasını sağlamak
- Meydana gelebilecek sorunları çözmek
- Merkezin güvenli, bakımlı ve düzenli bir şekilde işlemlerini sağlamak
- Merkezin kapasite kullanım oranını artırmak için müşteri ziyaretleri yapmak ve/veya müşteri ziyaretlerini yönlendirmek/takip etmek
- Fiyat tekliflerini hazırlamak ve hazırlana fiyat tekliflerini kontrol etmek
- İnsan kaynakları yönetim faaliyetlerinin gerçekleştirmek
- Sisteme ilişkin uygunsuzlukları belirlemek ve ilgili düzeltici faaliyetleri gerçekleştirmek
- Merkez faaliyet raporunu hazırlamak ve sunmak

b. Müdür Yardımcısı (Tanıtım Pazarlama Sorumlusu)

- Hedef yatırımcı kitlesini belirlemek için pazar araştırmaları yapmak
- Merkezin tanıtımı, merkezdeki firmaların sağladığı hizmetlerin tanıtımı
- Müşteri ziyaretleri yapmak
- Fiyat teklifi hazırlamak
- Hâlihazırdaki müşterilerin takibini yapmak
- Faaliyetleri ile ilgili rapor hazırlamak

c. İdari İşler Elemanı (1 Kişi muhasebe-mali işler ile uğraşacaktır)

- Şirketin Muhtasar Vergisi, Kurumlar Vergisi, Geçici Vergisini hesaplamak ve takip etmek.
- Şirketin resmi yevmiye, kebir ve envanter defterlerini tutmak.
- Dört aylık sigorta prim bildirimlerini kontrol etmek.

- Cari hesap hareketlerini bilgisayar ortamında takibini kontrol etmek.
- Banka'lardan hesap bakiyelerinin temin edilmesi ve takibini yapmak.
- Merkez Bankası ve serbest piyasa döviz kur takibini yapmak.
- Satış faturalarını takip etmek, muhasebe entegrasyonunu yapmak.
- Gider ve Alış faturalarının takibini yapmak ve muhasebe entegrasyonunu yapmak.
- Cari hesap hareketlerini bilgisayar ortamında takip etmek ve oluşan aksaklıkları yöneticisine bildirmek.
- Gelir faturası, gider faturası ve diğer resmi evrakları dosyalamak ve muhafaza etmek
- Kesilen faturaları tarihler bazında tahsilat listesine dökmek ve tahsilatı takip etmek.
- Yaptırılan hizmetler ve alımlar karşılığında tedarikçilerden gelen maliyet faturalarını ödeme listelerine geçip, ödeme tarihlerine göre takip etmek.
- Cari hesap hareketlerini bilgisayar ortamından takip etmek.
- Bankalarda Ticari Mevduat ve Döviz Tevdiat hesaplarını kontrol etmek ve günlük olarak ekstreleri temin etmek.
- Günlük avans dökümü formunu işlemek ve kontrol etmek.
- Günlük kasa föyünü tutmak ve takip etmek.
- Şirketin sabit giderlerini takip etmek.
- Şirkete alınacak demirbaşlar ve işletme malzemeleri için fiyat araştırması yapmak, teklif almak, uygun görülenler için sipariş vermek ve takibini yapmak

d. Teknik İşler Elemanları (2 Kişi)

- Bina bakım-onarım işlerini yapmak
- Isıtma, havalandırma tesisatının işletim ve bakım-onarım işlerini yapmak
- Elektrik ve haberleşme tesisatının bakım-onarım işlerini yapmak
- Elektronik aletlerin kurulumunu ve bakımlarını yapmak
- Yedek parça gereksinimlerini belirlemek ve muhafaza etmek
- Kullandığı alet ve cihazları muhafaza etmek

e. Sekreter (1 kişi)

- Yöneticisinin randevularını, rezervasyonlarını düzenlemek
- Ziyaretçiler ile ilgilenmek
- Merkeze ilişkin yazışmaları yapmak, sunum hazırlamak
- Gelen ve giden e-posta ve fakslarla ilgilenmek.
- Santralle ilgilenmek.
- Fotokopi çekmek.
- Gelen ve giden kargo ve kuryelerle ilgilenmek
- Günlük özel telefon görüşme masraflarını takip etmek.
- Müşterilere gönderilecek dosyaları hazırlamak ve göndermek
- Dosyalama ve arşivleme işlerini gerçekleştirmek

f. İşçi (2 kişi)

- Merkezin temizliğini yapmak
- Çay-kahve hizmeti vermek

- Eşya taşımlarını gerçekleştirmek
- Merkez içi kurye hizmeti vermek

g. Güvenlik Görevlisi (4 kişi)

- Merkezin vardiyalı düzen içinde güvenliğini sağlamak

7.10. Önerilen Tesise İlişkin Yatırım Gereksinimleri

7.10.1. Demiryolu İstasyonu

Projenin en temel dayanaklarından ve planlamaya esas yatırımlarından biri TCDD demiryolu istasyonudur. Güzergâh projesi tamamlanmadığından istasyonun muhtemel konumu belirlenmiştir. Farklı bir güzergâhın belirlenmesi durumunda ise ana hattan ek hat ile istasyona ulaşılmasına olanak verebilecek doğrultu ve ölçülerde planlama yapılmış ve istasyon alanı tasarlanmıştır. İstasyon uzunluğu 1.200m, platform uzunluğu 700 metre, platform genişliği 50 metre olarak öngörülmüştür. İstasyon toplam alanı 56.000 m² dir. Demiryolu istasyonu toplam ray uzunluğu 3200 metredir. Buna göre demiryolu istasyonu inşaat ve üstyapı maliyeti 3,6 Milyon Avro olarak hesaplanmıştır.

7.10.2. Gümrük Sahası

Gümrük hizmetleri hizmetlerinden bir olan gümrük lojistik merkezlerin vazgeçilmez hizmetlerinden biridir. Lojistik merkezin en temel fonksiyonlarından biri olan gümrük sahasının kurulmaması durumunda karalimanı özelliği kazanamaz ve beklenen talep gerçekleşemez. Bu hizmet firmaların yatırımları için temel avantajlardan biridir. Gümrük sahasında aynı anda 40 aracın işlem görmesine olanak sağlamak amacıyla 5.000 m² açık saha öngörülmüştür.

Bu alanın trafiğin yoğun olduğu günlerde yeterli olmaması durumunda araçların TIR parkında beklemesi mümkündür. Gümrük sahasının merkez girişinde, ana yol demiryolu istasyonu kenarında olması öngörülmüştür. Firmaların depolarını gümrüklü saha ilan etmeleri mümkündür. Bu durumda firma sahası içerisinde gümrük işlemleri yapılabileceği gibi, merkez içindeki gümrüksüz depoların ve merkez dışında dış ticarete konu olan yüklerin işlemlerinin gümrük sahasında yapılması mümkündür. Özellikle OSB içindeki firmalara yakın olması nedeniyle bu saha bölgenin çıkış kapısı şeklinde faaliyet gösterecektir.

7.10.3. Depolama Tesisleri

Genel kargo, kuru, soğuk ve donuk ürünlerin depolanmasına yönelik toplam 16 adet genel kargo depolama ve paketleme amaçlı tesis yatırımı öngörülmektedir. Depo başına günlük işlem hacmi 300 ton, yıllık 90.000 ton yük öngörülmektedir.

Depo büyüklüğü 5.000 m² kapalı alan, 5.000 m² açık alan olmak üzere 10.000 m² büyüklüğündeki parsellerden oluşmaktadır. Firmalarca yapılacak yatırımların 8 adedi ilk etapta, 8 adedi 2. etapta gerçekleşmesi öngörülmektedir. Bu bağlamda yol ve bazı teknik altyapıların da buna paralel olarak iki etapta inşa edilmesi planlanmıştır. Bölgenin potansiyeli, firma büyüklükleri, işlem gören ürünler esas alındığında optimal depo büyüklüğü 5.000 m² olarak belirlenmiştir. Firmaların talep etmesi, süreç içinde yatırım gerçekleşme oranı dikkate

alınarak yönetimin 20.000 m² parsel üzerinde 10.000 m² kapalı alan oluşacak şekilde iki parseli tek firmaya tahsis etmesi-kiralaması mümkündür.

7.10.4. Silo Tesisleri

Şanlıurfa ve GAP Bölgesinde en çok üretilen, işlem gören ve depolama potansiyeli olan tarım ürünleri tahıl ve bakliyattan oluşmaktadır. Ürünlerin büyük bölümü bölge dışındaki ihracat ve ticaret firmalarınca depolanmakta, paketlenmekte ve pazarlanmaktadır. Bu nedenle bölgedeki silo sayısı potansiyelin çok altındadır.

Lojistik merkezin bu potansiyelin kullanılması için önemli bir fırsat olarak kullanılabilmesi için toplam 7 adet silo tesis öngörülmüştür. Yapılan hesaplamalar 30 metre çapında, 10 metre yüksekliğinde 7.000 m³ hacmindeki birimler esas alınarak yapılmıştır. Silo birimlerinin farklı şekilde imal edilmesi ve farklı büyüklüklerin kullanılması mümkündür. Bu çalışmada gerekli alan büyüklüğü hesaplaması için kullanılan bu değerler toplam işlem hacmi ve depolama kapasitesi hakkında bilgi vermektedir. Yaygın olarak kullanılan silo büyüklükleri belirlenmiş, gerektiğinde kısmen farklı parsel büyüklükleri sağlanmıştır.

7.10.5. Toptan Ticaret Birimleri

Kent içinde lojistik faaliyetleri kapsamında olup değişik konumlarda bulunan ve gelecekte kent dışına taşınmasında yarar bulunan bazı kullanımların lojistik merkezde faaliyet göstermesi öngörülmüştür. Her biri ortalama 2.400 m² parsel üzerinde 1.200 m² kapalı alanı olan küçük ölçekli depolama ve paketleme tesislerinin bu bölgede yer alması bir yandan lojistik merkezin işlevselliğini arttıracak, diğer yandan küçük firmaların yeni yatırımları desteklenmiş olacaktır.

Merkez içinde alan kısıtlılığı nedeniyle toplam 15 adet küçük ölçekli tesis öngörülmüştür. Tesislerin altyapılarının merkez yönetimi tarafından üst yapılarının firmalar tarafından gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.

7.10.6. TIR Parkı

Lojistik merkezlerin en önemli kullanımlarından biri TIR parkı, nakliyeciler sitesi gibi tesislerdir. Taşımacılık firmaları ve kişilerin araçlarını park ettiği, yük beklediği, müşteri beklediği bu alanlarda sadece park, güvenlik hizmetleri değil aynı zamanda dinlenme, duş, kafe gibi olanaklar, bazı örneklerde ise otel, restoran ve ofislerden oluşan kompleksler yapılmaktadır. Bu çalışma kapsamında 120 araçlık park yeri ile birlikte firma ofisleri, lokal ve duş- wc birimleri öngörülmüştür.

7.10.7. Akaryakıt İstasyonu

Tır parkı başta olmak üzere lojistik merkeze giriş yapacak araçların en önemli ihtiyaçlarından biri olan akaryakıtın bölge içi bir tesiste sağlanması öngörülmüştür. Böylece taşıtların bölge dışına gidiş ve gelişlerine gerek kalmayacak ek maliyet oluşmayacaktır. Sezonlara göre günlük 240-480 arasında kamyon ve TIR girişi tahmin edilmektedir. Bu taşıtların park etme oranı %25-50 arasında değişebilmektedir.

Bu hesaplama göre 120 araçlık park yeri ve ek tesisler için toplam 23.200 m² alan ayrılmıştır. Firmaların kendi taşıtlarını tesis içlerinde park etmesi mümkündür. Nakliyat

firmalarının ise TIR parkını kullanması daha uygundur. Bu tesis aynı zamanda nakliyeciler sitesi, kooperatifi veya borsası şeklinde işlev görecektir. Bu kurumsal yapı ise nakliyat firmalarının talebine bağlı olacaktır.

7.10.8. İdari Tesisler

İdari tesisler kapsamında yönetici-işletici şirketin ofislerinin yer alması, talep olması durumunda, gümrük müşavirleri, ilgili kurum şube ve irtibat ofislerinin yer alması planlanmaktadır.

Bu birim içinde ayrıca Ticaret Odası, Borsa ve Birlikler için birer ofis ayrılması, gümrük müşavirleri için bir ofis, ortak kullanıma açık toplantı salonu ve diğer servis birimleri öngörülmüştür. Bu tesis için toplam 1.000 m² kapalı alan planlanmıştır. Uzun vadede ihtiyaç olması durumunda ek bina yapılabilmesine olanak sağlamak amacıyla yeterli parsel alanı ayrılmıştır. Sosyal tesislerle birlikte bu tesisler için toplam 5.000 m² parsel alanı öngörülmüştür.

7.10.9. Sosyal Tesisler

Firmaların, merkez yönetiminin ve kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla içerisinde konferans salonu, sağlık merkezi, banka, market, restoran, kafe, içeren sosyal tesis öngörülmüştür. İhtiyaç programı ve kaynak olanaklarına göre tesis kaplı alanı 2.000 m² olarak planlanmıştır. Gerekğinde ve bütçe olanaklarına bağlı olarak tesis içinde düşük kapasiteli misafirhane kullanımı eklenebilir. Bu tür tesisler özel girişimcilerce gerçekleştirilmesi mümkündür.

7.10.10. Spor ve Rekreasyon Alanı

Tesis içinde çalışacak personelin dinlenmesi ve spor yapabilmesi için biri büyük alanlı diğer küçük alanlı iki adet spor rekreasyon tesisi öngörülmüştür. Bu alanlar içinde kapalı alan öngörülmemekte, sadece açık alan ve saha çalışmaları öngörülmektedir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

ŞANLIURFA LOJİSTİK MERKEZİ/KARALIMANI: ÖN FİZİBİLİTE ETÜDÜ

8.1. Yatırım Maliyeti

Bu bölümde Şanlıurfa ilinde kurulması öngörülen lojistik merkez/karaliman projesine ilişkin yatırım maliyeti detaylı olarak hesaplanmaktadır.

8.2. Gerçekleştirilecek Yatırımlar

Toplam 456 dönüm büyüklüğündeki alanda kurulacak Lojistik Merkez (Karalimanı) kapsamında talep analizi ve kaynak olanaklarına göre aşağıdaki altyapı ve tesis yatırımları öngörülmüştür;

Tablo-8.1. Şanlıurfa Lojistik Merkezi (Karalimanı) Alan Kullanımı

Öngörülen Tesisler ve Altyapı	1. ETAP (2012-2014)	2. ETAP (2015-2017)	Toplam
1. Merkez Yönetimi –İşletici Kurum Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
Gümrük Sahası	5.000 m ²	-	5.000 m ²
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	23.000 m ²	-	23.200 m ²
Yönetim Binası	1.000 m ² (kapalı alan)	-	1.000 m ²
Sosyal Tesisler-	2.000 m ² (kapalı alan)	-	2.000 m ²
Yönetim ve Sosyal Tesisler Alanı	4.000 m ²	-	4.100 m ²
Kantar, Teknik Binalar	2.000 m ²	-	2.000 m ²
Akaryakıt İstasyonu	3.000 m ²	-	3.000 m ²
Yol ve otopark	60.000 m ²	-	60.000 m ²
Teknik Altyapı (Elektrik, Kanalizasyon, Su, Drenaj) Alanı	5.000 m ²		
Yeşil alan, spor alanı ve diğer açık alanlar	15.000 m ²	-	15.000 m ²
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)	8.000 m ²	-	7.700 m ²
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı	-	56.000 m ²	56.000 m ²
3. Firmalar Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
Depolama ve Paketleme	40.000 m ²	40.000 m ²	80.000 m ²

Tesisleri (kapalı alan)	(5000*8 adet)	(5000*8 adet)	(5000*16 adet)
Depolama Parsel Alanı	80.000 m ²	80.000 m ²	160.000 m ²
Silo (depolama hacmi)	168.000 m ³ (3 tesis 24 silo)	124.000 m ³ (2 tesis 18 silo)	292.000 m ³ (5 tesis 42 silo)
Silo parsel alanı	45.000 m ²	34.000 m ²	79.000 m ²
Toptan Ticaret Tesisleri	36.000 m ² (2400*15adet)	-	36.000 m ² (2400*15adet)
TOPLAM BRÜT ALAN	286 dönüm	170 dönüm	456 dönüm

*Silo hacmi 30 metre çapında, 10 metre yüksekliğindedir.

**Tabloda kapalı alan, parsel alanı ayrı ayrı verildiğinden toplam alan hesabında Lojistik Merkez brüt yerleşim alanı hesaplanmıştır. Kapalı alan, açık alan yol alanı maliyet hesabı için verilmiştir. Bu nedenle sütunlardaki rakamlar toplanamaz, alan büyüklüğü esas alınarak hesaplanır. Brüt alan ise kuruluş için gerekli parsel alanını ifade etmektedir.

8.3. Altyapı Tesisleri

8.3.1. Yol Altyapısı

Merkezin karayolu bağlantısı mevcut olup, sadece tesis içi yollara gereksinim olacaktır. Lojistik merkez içinde ulaşımı sağlamak için 25 metre 2*2 şeritli ana yol ve 15 metre genişliğinde dağıtıcı yolları öngörülmüştür. 25 metre genişliğindeki yolun uzunluğu 1.400 metre, 15 metre genişliğindeki yolların toplam uzunluğu 1.400 metredir. Tesis içlerindeki otoparklar dışında genel kullanım amaçlı 100 araçlık otopark önerilmiştir.

8.3.2. İçme suyu Altyapısı

Merkezin içme suyu kaynağı OSB ile aynı ana şebekeden karşılanacaktır. Su tüketimi sezonluk ve günlük düzeyde çok değişmektedir. Bu nedenle tüketim tahmini oldukça zordur. Merkezdeki tesislerin ortalama tüketim tahminleri ve benzer örneklerden yararlanılarak su deposu hacmi belirlenmiştir. Su deposu ve ana şebekenin OSB ile entegre olarak inşa edilmesi ve kullanılması her iki bölge için verimlilik ve maliyet avantajı sağlayacaktır.

Tüketimdeki dalgalanmalar entegre sistemlerde daha iyi yönetilebilmektedir. Lojistik merkezi için arazinin en yüksek noktalarından birinde 50.000 m³ hacminde su deposu öngörülmüştür. Toplam şebeke uzunluğu 2.700m dir. Hazırlanan plan taslağı ve işletme sayısı dikkate alınarak bu metrajlar verilmiştir. Bu değerler detaylı uygulama projeleri aşamasında kesinleşecektir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.3.3. Yağmur Suyu Altyapısı

Merkezin yağmursuyu şebeke uzunluğu mevcut taslak plana göre 2.700m dir. Projedeki yol sisteminin aynı şekilde uygulanması durumunda bu değer esas alınacaktır. Tesislerin inşası sonrasında yüzey sularının toprağa nüfuzu söz konusu olmayacaktır. Merkez sınırları içinde yılda yaklaşık 150.000 m³ yağmur suyunun biriktirilme potansiyeli bulunmaktadır. Temizlik ve çevre sulamasında kullanılabilecek bu suyun değerlendirilmesi gerekir. Uzun vadede yağmur suyunu toplamak ve geri kullanılmasını sağlamak amacıyla arazinin en alt kotunda toplama suyu deposu (modern sarnıç) ve pompa sistemi kurulması önerilmektedir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.3.4. Atık Su Altyapısı

Merkezi atık sularının OSB ana şebekesine bağlanması ve arıtma işlemlerinin OSB tesislerinde gerçekleştirilmesi önerilmektedir. Lojistik merkezde arıtma tesisi gerektirecek atık suyu oluşması beklenmemektedir. Bütün tesislere hizmet verecek ortak kullanım kanalizasyon şebeke uzunluğu 2.700 metre olarak hesaplanmıştır. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.3.5. Katı Atık Toplama ve Ara Depolama

Lojistik faaliyetlerinde ortaya çıkan atık türü çoğunlukla ambalaj atıklarıdır. Palet ve ambalaj atıkları geri dönüşüme uygun olmaktadır. Merkezde geri dönüşüm tesisi gerektirecek ölçekte atık oluşması beklenmemektedir. Atıkların değerlendirilmek üzere uygun şekilde toplanması için her tesise özel konteynerler yerleştirilmesi, merkez içinde genel bir atık depolama alanı oluşturulması öngörülmektedir. Katı atıkların türlere göre ayrıştırılması, toplanması ve ayrı ayrı depolanması için gerekli teçhizat ve araçların sağlanması öngörülmektedir.

8.3.6. Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı

Merkezin toplam enerji ihtiyacı her bir tesisin özellikleri, kullanım miktarlarına göre belirlenmektedir. Depoların soğuk, donuk veya kuru yük depolama amaçlı kullanımlarına, paketleme yapılıp yapılmamasına ve işlem haczime göre elektrik tüketimi sezon bazında önemli farklılıklar göstermektedir. Merkezin toplam ihtiyacının yüksek olması durumunda yeterli olabilecek ve OSB elektrik ana şebekesiyle entegre çalışabilecek bir sistem önerilmektedir.

Depolama, idari ve sosyal tesisler, yol aydınlatması, teknik birimler ve ortak kullanımlar için 10MW kapasitede trafo öngörülmüştür. Böylece enerji dağıtımında verimlilik ve risk paylaşımı yapılmış olacaktır. İndirici merkez olarak 1. OSB için kullanılan tesisten yararlanılması planlanmaktadır. Bölge içinde orta gerilim hattı gerekmektedir. Trafo ile OSB yüksek gerilim hattı arasında 500 metre ek hat gerekmektedir. Bunun dışında orta gerilim vb. diğer hatların OSB yönetimince yapılacağı kabul edilmiştir. Merkez içinde bütün tesislere bağlantı sağlayabilmek, aydınlatma vb. ortak ihtiyacı karşılamak için gerekli elektrik hattı 32.000 metredir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.4. Yatırım Planı ve İş Takvimi

Yatırım uygulama projelerinin (mühendislik, müşavirlik ve uygulama) 2012 yılı içinde tamamlanması ve fiziki yatırıma 2013 yılı içinde başlanması, ilk etap yatırımlarının 2014' te tamamlanması öngörülmektedir. İkinci etap yatırımları için projelerin 2015 yılında tamamlanması, 2016 yılında yatırıma başlanması ve 2017 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Demiryolu istasyonu ve tesislerinin 2016 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Detaylı yatırım planı mali değerlendirme tablolarında sunulmuştur.

8.5. Yatırım Giderleri

Lojistik merkezde Merkez Yönetiminin altyapı ve sosyal tesisleri inşa etmesi ve arazileri tesviye ederek firmaların yatırımlarına hazır hale getirmesi gerekmektedir. Firmalar ise kendi

ihtiyaçlarına göre st yapı (depo, antrepo, silo vb.) yatırımları yapmsaı öngörülmektedir. Lojistik merkez kapsamında alan olanakları ve talep dikkate alınarak her biri 10.000 m² parsel üzerinde 5.000 m² kapalı alanı olan 16 adet depo-antrepo öngörülmüştür. Bunun yanında farklı büyüklüklerde olup ortalama 15.000 m² parsel üzerinde 56.000 m³ depolama hacminde 5 adet silo planlanmıştır.

Bunun yanı sıra merkezin işletme sayısını arttırmak, küçük ölçekli fırmaları desteklemek ve canlılığını yüksek tutmak için her biri 2.500 m² büyüklüğünde 16 adet küçük depo (toptan ticaret ve küçük ölçekli lojistik işletmeleri için) ngrlmştr.

Merkez kapsamında ngrlen TIR parkı, akaryakıt tesisi, sosyal tesis, kantar tesislerinin merkez yönetimince inşa edilmesi, özel sektöre kira verilerek özel sektör tarafından işletilmesi öngörülmüştür. Mülkiyet hakkı lojistik merkezde olmak koşuluyla bunun dışındaki işletme modelleri de mümkündür.

Tablo - 8.2. şanlıurfa Lojistik Merkezi/Karalimanı Yatırım Maliyeti

1.Merkez Yönetimi –İşletici Kurum Tarafından Yapılacak Yatırımlar	Toplam Alan	Birim Maliyet	Yapım Maliyeti
Gümrük Sahası	5.000 m ²	8 €/ m ²	€ 40.000
Gümrük Ofisi	200 m ²	220 €/ m ²	€ 44.000
TIR-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi) tesviye ve asfalt	23.200 m ²	10 €/ m ²	€ 232.000
TIR Parkı Tesisi-Ofisler	480 m ²	200 €/ m ²	€ 96.000
Yönetim Binası	1.000 m ²	360 €/ m ²	€ 360.000
Sosyal Tesisler	2.000 m ²	250 €/ m ²	€ 500.000
Yönetim ve Sosyal Tesisler Arazisi	4.000 m ²	20 €/ m ²	€ 80.000
Kantar ve Teknik Birimler Arazisi	2.000 m ²	12 €/ m ²	€ 24.000
Kantar	1 adet	35.000 €/adet	€ 35.000
Teknik Bina-Bakım Merkezi	200 m ²	220 €/ m ²	€ 44.000
Akaryakıt İstasyonu Tesviye	3.000 m ²	8 €/ m ²	€ 24.000
Tesisler Toplamı			€ 1.479.000
Teknik Altyapı			
Yol ve otopark	60.000 m ²	20 €/ m ²	€ 1.200.000
Elektrik hattı	32.000 m	3 €/m	€ 96.000
Elektrik tesis yapıları, trafo	1	600.000 adet	€ 600.000
Elektrik ana iletim hattı	500 m	1000 €/m	€ 500.000
İçme suyu	2.700 m	50 €/m	€ 135.000
Su Deposu (50.000 ton)	1 adet	120 €/ m ²	€ 12.000
Kanalizasyon	2.700 m	30 €/m	€ 81.000
Yağmursuyu	2.700 m	50 €/m	€ 135.000
Doğalgaz	4100 m	50 €/m	€ 205.000
Doğalgaz iletim hattı	500 m	1000 €/m	€ 500.000

Teknik Altyapı Toplam			€ 3.464.000
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı	56.000 m ²	TCDD	TCDD
Demiryolu ray inşaatı	2700 m	TCDD	TCDD
3.Firma Tesisleri İçin Gerekli Altyapı Yatırımları			
Depolama Parsel Alanı (arazi düzenleme)	160.000 m ²	5 €/ m ²	€ 840.000
Silo parsel alanı (arazi düzenleme)	79.000 m ²	5 €/ m ²	€ 395.000
Toptan ticaret tesisleri alanı arazi düzenleme	36.000 m ²	5 €/ m ²	€ 180.000
Diğer Birimler			
Yeşil alan, spor alanı	15.000 m ²	16 €/ m ²	€ 180.000
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)	7.700 m ²	10 €/ m ²	€ 77.000
Giriş Kapısı	20 m ²	225 €/ m ²	€ 4.500
Atık toplama birimleri	30	300 €/adet	€ 9.000
Çevre Güvenlik Kuşağı	3400	10 €/ m ²	€ 34.000
Diğer Birimler Toplamı			€ 1.719.500
Araç-Ekipman			
Binek Oto	1	13.000 €/adet	€ 13.000
Jeneratör (407 KVA)	4	8.000 €/adet	€ 32.000
Bilişim Sistemi ve Software	1	90.000 €/adet	€ 90.000
Projelendirme, Müşavirlik, Denetim Maliyetleri			€ 430.000
Araç-Ekipman Toplamı			€ 565.000
Toplam Sabit Yatırım			€ 7.227.500

Tablo - 8.3. Tahsis ve Kira Gelirleri

Depolama Parsel Alanı	160.000 m ²	1,5 €/ m ² /yıl	€ 1.831.748
Silo parsel alanı	79.000 m ²	1,5 €/ m ² /yıl	€ 970.668
Toptan ticaret tesisleri alanı	36.000 m ²	1,8 €/ m ² /yıl	€ 614.001
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	23.200 m ²	0,3 €/ m ² /ay	€ 791.380
Sosyal Tesisler (restoran, kafe, konferans, market)	2.000 m ²	5 €/ m ² /ay	€ 682.224
Kantar	1 adet	7.500 €/ay	€ 852.780
Akaryakıt İstasyonu	3.000 m ²	12.000 €/ay	€ 1.364.448
Tahsis ve Kira Gelirleri			€ 7.107.249

8.6. Mali Değerlendirme

8.6.1. Kabuller

Yatırımın amacı özel sektör yatırımlarını teşvik etmek olduğundan ve kar amacı güdülmendiğinden kamu yatırımı olarak öngörülmektedir. Yatırım için gerekli kaynağın öz kaynaklardan ve hibe kaynaklarından sağlanması öngörülmektedir. Kredi kullanımı öngörülmendiğinden faiz ve kredi ödemeleri hesaplama kapsamı dışında bırakılmıştır.

Uygulama projeleri ve ruhsat işlemlerinin 2012 yılında hazırlanması gerekmektedir. Yatırıma 2013 yılı başında başlanması, 1. etap yatırımların 2014 yılında tamamlanması öngörülmüştür. İkinci etap yatırımların 2015 yılında başlaması ve 2017 yılında tamamlanması ile merkezin doluluk oranının %100'e ulaşması beklenmektedir. Öngörülen yatırımların tamamı yatırımcıları teşvik etmek ve ortak ihtiyaçların karşılanmasına yöneliktir. Firmalarca yapılacak yatırımların maliyet ve gelir hesapları ise fizibilite kapsamı dışında bırakılmıştır. Firmalara yönelik talep ve potansiyel araştırması depo büyüklüğü, depo sayısı, destek birimleri ve altyapı tesisi ihtiyacının hesaplanması amacıyla yapılmıştır.

Şanlıurfa'nın kalkınmada öncelikli yöre olması dikkate alınarak firmalara arazi tahsis edilmesi ve kiralanması sürecinde sektör yatırımlarını teşvik etmek amacıyla tahsis-kira bedelleri asgari düzeyde tutulmuş, sadece yatırım maliyetlerinin uzun vadede geri dönüşü amaçlanmıştır. Hedef yılın sonunda birikecek kaynak ise yeni yatırımlarda kullanılacaktır. Fizibilite hesaplamasında temel amaç yatırımın iç verimlilik oranını hesaplamak ve doğrudan faydalarını tespit etmektir. Yatırımın dolaylı faydaları ise istihdam yaratılması, sanayinin ve ticaretin gelişmesi, yan sektörlerin gelişmesi ve bölgenin kalkınmasıdır. Yan faydaların parasal olarak ölçülmesi olanaklı olmadığından doğrudan parasal gelirler hesaplanmıştır.

Amortisman oranı yatırıma konu tesislere göre 0,02-0,05 arasında değişmektedir. Toplamda bu kapsamdaki tesislerde işletme ömrü 25 yıl, amortisman değeri ortalama 0,04 olmaktadır. Amortisman değeri yatırımlara, kira gelirlerine ve diğer gelirlere yansıtılmıştır. Para birimi olarak Avro üzerinden hesaplama yapılmıştır. Paranın değer kaybını ve zamana yayılan yatırımların ve gelirlerin net bugünkü değerini hesaplamak için çeşitli parametreler kullanılmaktadır. Bu çalışmada gelecek yıllarda yapılacak yatırım ve elde edilecek gelirlerin net bugünkü değerini (NBD) hesaplamak için geçmiş trendlere göre 0,04 oranı esas alınmıştır.

Hesaplamalarda KDV dâhil edilmemiştir.

İç Karlılık Oranı (The Internal Rate of Return - IRR); İç Karlılık Oranı (IRR) projeye ilgili tüm nakit çıkışlarının (örn. Yatırım maliyetleri, satılan hizmet maliyeti, faaliyet giderleri, vb.) bugünkü değerleriyle tüm nakit girişlerinin bugünkü değerlerini birbirine eşit kılan iskonto oranıdır.

Bulunan bu oran projenin gerektirdiği giderlere katlanılması durumunda yatırımın getirisini ortaya koymaktadır ve yatırımın karlılığını ifade etmede kullanılabilecek önemli bir göstergedir.

Bu oran sayesinde yatırımcılar, iç karlılık oranlarını karşılaştırarak en iyi alternatif projenin hangisi olduğuna sayısal verilerden yararlanarak kolaylıkla karar verebilmektedirler. Zira, diğer yatırım proje değerlendirme yöntemlerini de dikkate almak kaydıyla, en karlı alternatif iç karlılık oranı en büyük olan alternatiftir. İç karlılık oranının hesaplanmasında kullanılan

iskonto edilmiş nakit akışları projenin hayata geçirilmesi düşünüldüğünde dikkate alınacak temel verilerdir. İç karlılık oranı aynı zamanda yatırım için gerekli olan fonlar için katlanılabilecek maksimum faiz oranı olarak da tanımlanabilir. Diğer bir ifadeyle, yatırımın gerçekleştirilmesi için gerekli olan fonların bulunması sırasında söz konusu fonların ortalama maliyeti iç karlılık oranına eşit olana kadar yatırımcı bu söz konusu yatırım kararından herhangi bir zarara uğramayacaktır. Bu oranın üzerinde bir maliyette fon bulunması yatırımcıyı zarara uğratacaktır.

Net Bugünkü Değer (Net Present Value - NPV); Proje değerlemelerinde iskonto edilmemiş tutarlarla hesaplama yapmanın ortaya çıkaracağı olumsuzlukları gidermektedir. Bu yöntemde projenin ömrü boyunca ortaya çıkaracağı nakit girişleri ve nakit çıkışlarının belirli bir iskonto oranıyla bugüne indirgenmiş değerlerinin toplamı hesaplanmaktadır. Net bugünkü değeri pozitif olan projeler kabul edilebilir negatif olanlar ise kabul edilemez projeler şeklinde tanımlanabilir. Buradan hareketle net bugünkü değeri pozitif olan alternatif yatırım projelerinden en büyük net bugünkü değere sahip olan projenin tercih edilmesi gerekmektedir.

Geri Ödeme Süresi (The Payback Period); Proje için katlanılan yatırım giderlerinin geri döndüğü zamanı ifade etmektedir. Geri ödeme süresinin hesaplanmasında ilk yıldan başlayarak her yıl beklenen nakit akışlarının yıllar itibarıyla kümülatif olarak toplanmakta ve bu toplam değer pozitif değere ulaştığı nokta belirlenmektedir. Geri ödeme süresi yöntemi projenin riski, karlılığı vb. konularda sonuçlar içermediğinden diğer proje değerlendirme yöntemleriyle birlikte dikkate alınmalıdır.

8.6.2. Lojistik Merkezi / Karalimanı İşletme Giderleri

Tablo - 8.4.Yıllık İşletme Giderleri

Personel Giderleri			
Müdür	1	2.500 €/ay	€ 30.000
Müdür Yardımcısı	1	2.000 €/ay	€ 24.000
İdari Personel	2	1.500 €/ay	€ 36.000
teknik personel	2	1.500 €/ay	€ 36.000
İşçi	2	800 €/ay	€ 19.200
Güvenlik Görevlisi	4	800 €/ay	€ 38.400
Personel Toplam	12		€ 183.600
Yönetim İdari Giderleri			
Yakıt ve Akaryakıt G.			€ 47.000
Enerji Giderleri			€ 35.000
Su Gideri			€ 3.000
Haberleşme			€ 24.500
Genel Giderler			€ 12.000
Bakım Onarım			€ 30.000
Beklenmeyen Giderler			€ 24.000
Yönetim İdari Giderleri Toplam			€ 175.500
Yıllık İşletme Giderleri			€ 359.100

Yıllık işletme giderlerinin aidat, katkı payı ve harçlardan karşılanması gerekmektedir.

8.6.3. Lojistik Merkezi / Karalimanı İşletme Gelirleri

Yıllık işletme gelirleri. İşletme gider ve gelirleri hesaplaması. Bu kapsamdaki merkezler kar amacı olmayan kurum veya şirketler tarafından yönetildiğinden yıllık işletme gelir ve giderlerinin eşit olması esastır. Sadece belirli bir kısım gelir sonraki yıllarda yapılacak yatırımlar için ayrılabilir.

Merkez içindeki ortak kullanıma ve hizmetlere yönelik maliyetler yatırımcı ve kiracılardan aidat, katkı payı olarak alınır. Aidat ve katkı payları tesis büyüklüğüne ve altyapı kullanım düzeylerine göre hesaplanır.

Tablo – 8.5. Lojistik Merkez/Karalimanı İşletme Geliri

İşletme Gelirleri	
Aidat ve Katılım payı	€ 359.100
Proje ve Danışmanlık Gelirleri	20.000
Faaliyet Gelirleri (Eğitim vb)	20.000
Diğer Gelirler-Harçlar	20.000
Yıllık İşletme Gelirleri	419.100

8.6.4. Lojistik Merkez/Karalimanı Finansal Analiz

Finansal analizde 2012 yılına proje hazırlık çalışmalarının yapılması, yatırıma 2013 yılında başlanması planına göre hesaplama yapılmıştır. Yatırımın 2016 yılında tamamlanması, işletmeye 2013 yılı sonunda ilk yatırımları takiben başlanması, 2013-2016 döneminin yatırım ve işletmeye başlama dönemi olması planlanmıştır.

Yük hesabı, talep analizi ve diğer projeksiyonlar 2023 yılı hesaplamasına dayandığından finansal analizde de aynı hedef yıl kabul edilmiştir. Net bugünkü değer hesabı 2012 yılı başlangıcı esas alınarak yapılmıştır. Yukarıdaki bölümlerde öngörülen arazi büyüklüğü, toplam parsel sayısı, tesis sayısı ve büyüklükleri ile altyapı planlamasına göre toplam sabit yatırım tutarı net bugünkü değer üzerinden 7.084.167 Avro olarak hesaplanmıştır.

Arsa ve kapalı alan (sosyal tesisler vb.) tahsis gelirleri 7.161.716 Avro olarak öngörülmüştür. Tahsis gelirinin yıllara bölünmüş taksitler halinde ödenmesi kabul edilmiştir. Bunun yerine yıllık kira geliri ödemesi de aynı hesaplama sonuçlarını verir. Parsel başına tahsis bedeli 10 yıllık taksit şeklinde olursa yıllık m² tahsis (veya kira bedeli) 1,6 Avro, 10 Yıllık toplam bedel ise 16 Avro olacaktır. Parsellerin peşinatla tahsis edilmesi durumunda tahsis bedeli uzlaşılacak değer üzerinden tekrar hesaplanabilir.

Bu hesaplama göre 2012 başından itibaren 12. yıl sonunda (2023 yılında) başa baş noktasına gelinmektedir. Diğer bir deyişle yatırım maliyeti 2023 yılı sonunda karşılanmaktadır. Yatırım başlangıcı olan 2013 yılına göre 11. yılsonunda, yatırımın tamamlanmasından sonra ise 7. yılın sonunda proje kendini amorti etmektedir. Yatırımın 2016 yılından önce tamamlanması durumunda geri dönüş süresi de daha erken olacaktır.

Tablo - 8.6. Lojistik Merkez/Karalimanı Finansal Analiz

YATIRIM MALİYETİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
1.Merkez Yönetimi –İşletici Kurum Tarafından Yapılacak Yatırımlar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOPLAM	NBD (NPV)
Gümrük Sahası		€ 43.264											€ 43.264	€ 40.000
Gümrük Ofisi		€ 47.590											€ 47.590	€ 44.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi) tesfiye ve asfalt		€ 250.931											€ 250.931	€ 232.000
Tır Parkı Tesisi-Ofisler		€ 103.834											€ 103.834	€ 96.000
Yönetim Binası		€ 389.376											€ 389.376	€ 360.000
Sosyal Tesisler			€ 562.432										€ 562.432	€ 500.000
Yönetim ve Sosyal Tesisler Arazisi		€ 86.528											€ 86.528	€ 80.000
Kantar ve Teknik Birimler Arazisi		€ 25.958											€ 25.958	€ 24.000
Kantar		€ 37.856											€ 37.856	€ 35.000
Teknik Bina-Bakım Merkezi		€ 47.590											€ 47.590	€ 44.000
Akaryakıt İstasyonu Tesfiye		€ 25.958											€ 25.958	€ 24.000
Tesisler Toplamı	€ 0	€ 1.058.886	€ 562.432										€ 1.621.318	€ 1.479.000
Teknik Altyapı														
Yol ve otopark		€ 648.960			€ 729.992								€ 1.378.952	€ 1.200.000
Elektrik hattı		€ 103.834											€ 103.834	€ 96.000
Elektrik tesis yapıları, trafo		€ 648.960											€ 648.960	€ 600.000
Elektrik ana iletim hattı		€ 540.800											€ 540.800	€ 500.000
İçme suyu		€ 146.016											€ 146.016	€ 135.000
Su Deposu (50000 ton)		€ 12.979											€ 12.979	€ 12.000
Kanalizasyon		€ 87.610											€ 87.610	€ 81.000
Yağmursuyu		€ 146.016											€ 146.016	€ 135.000
Doğalgaz				€ 239.821									€ 239.821	€ 205.000
Doğalgaz iletim hattı				€ 584.929									€ 584.929	€ 500.000
Teknik Altyapı Toplam		€ 2.335.174	€ 0	€ 824.750	€ 729.992								€ 3.889.916	€ 3.464.000
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar														
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı														
Demiryolu ray inşaatı														
3.Firma Tesisleri İçin Gerekli Altyapı Yatırımları														
Depolama Parsel Alanı (arazi düzenleme)			€ 472.443		€ 510.994								€ 983.437	€ 840.000
Silo parsel alanı (arazi düzenleme)			€ 253.094		€ 206.831								€ 459.925	€ 395.000
Toptan ticaret tesisleri alanı arazi düzenleme			€ 202.476										€ 202.476	€ 180.000
Diğer Birimler														
Yeşil alan, spor alanı			€ 202.476										€ 202.476	€ 180.000
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)			€ 86.615										€ 86.615	€ 77.000
Giriş Kapısı		€ 4.867											€ 4.867	€ 4.500
Atık toplama birimleri		€ 9.734											€ 9.734	€ 9.000
Çevre Güvenlik Kuşağı		€ 36.774											€ 36.774	€ 34.000
Diğer Birimler Toplamı		€ 51.376	€ 1.217.103		€ 717.825								€ 1.986.304	€ 1.719.500
Araç-Ekipman														
Binek Oto		€ 14.061											€ 14.061	€ 13.000
Jeneratör (407 KVA)		€ 34.611											€ 34.611	€ 32.000
Bilişim Sistemi ve Software		€ 97.344											€ 97.344	€ 90.000
Projelendirme, Müşavirlik, Denetim Maliyetle	€ 298.133			€ 167.680									€ 465.813	€ 286.667
Araç-Ekipman Toplamı	€ 298.133	€ 146.016											€ 611.829	€ 421.667
TOPLAM SABİT YATIRIM	€ 298.133	€ 3.591.453	€ 1.779.535	€ 824.750	€ 1.447.817								€ 8.109.368	€ 7.084.167

Tablo - 8.7. Tahsis ve Kira Gelirleri (Nakit Akışı)

TAHSİS VE KİRA GELİRLERİ										
Depolama Parsel Alanı	€ 0	€ 0	€ 134.984	€ 140.383	€ 145.998	€ 303.677	€ 315.824	€ 328.457	€ 341.595	€ 355.259
Silo parsel alanı	€ 0	€ 0	€ 75.928	€ 78.965	€ 82.124	€ 149.940	€ 155.938	€ 162.175	€ 168.662	€ 175.409
Toptan ticaret tesisleri alanı	€ 0	€ 0	€ 72.891	€ 75.807	€ 78.839	€ 81.993	€ 85.272	€ 88.683	€ 92.231	€ 95.920
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	€ 0	€ 0	€ 93.949	€ 97.707	€ 101.615	€ 105.679	€ 109.907	€ 114.303	€ 118.875	€ 123.630
Sosyal Tesisler (restoran, kafe, konferans,market)	€ 0	€ 0	€ 134.984	€ 140.383	€ 145.998	€ 151.838	€ 157.912	€ 164.228	€ 170.797	€ 177.629
Kantar	€ 0	€ 0	€ 101.238	€ 105.287	€ 109.499	€ 113.879	€ 118.434	€ 123.171	€ 128.098	€ 133.222
Akaryakıt İstasyonu	€ 0	€ 0	€ 161.980	€ 168.460	€ 175.198	€ 182.206	€ 189.494	€ 197.074	€ 204.957	€ 213.155
TAHSİS VE KİRA GELİRLERİ	€ 0	€ 0	€ 775.954	€ 806.992	€ 839.272	€ 1.089.212	€ 1.132.780	€ 1.178.092	€ 1.225.215	€ 1.274.224
gelir vergisi	€ 0	€ 0	€ 106.718	€ 110.987	€ 115.426	€ 126.967	€ 132.046	€ 137.328	€ 142.821	€ 148.534
vergi sonrası net kar	€ 0	€ 0	€ 669.236	€ 696.005	€ 723.845	€ 962.245	€ 1.000.735	€ 1.040.764	€ 1.082.394	€ 1.125.690
İŞLETME GİDERLERİ										
Personel										
Müdür	€ 0	€ 19.469	€ 20.248	€ 21.057	€ 21.900	€ 37.960	€ 39.478	€ 41.057	€ 42.699	€ 44.407
Müdür Yardımcısı	€ 0	€ 15.575	€ 16.198	€ 16.846	€ 17.520	€ 30.368	€ 31.582	€ 32.846	€ 34.159	€ 35.526
İdari Personel	€ 0	€ 23.363	€ 24.297	€ 25.269	€ 26.280	€ 45.551	€ 47.374	€ 49.268	€ 51.239	€ 53.289
teknik personel	€ 0	€ 23.363	€ 24.297	€ 25.269	€ 26.280	€ 45.551	€ 47.374	€ 49.268	€ 51.239	€ 53.289
İşçi	€ 0	€ 12.460	€ 12.958	€ 13.477	€ 14.016	€ 24.294	€ 25.266	€ 26.277	€ 27.328	€ 28.421
Güvenlik Görevlisi	€ 0	€ 24.920	€ 25.917	€ 26.954	€ 28.032	€ 48.588	€ 50.532	€ 52.553	€ 54.655	€ 56.841
Personel Toplam	€ 0	€ 119.149	€ 123.915	€ 128.872	€ 134.026	€ 232.313	€ 241.605	€ 251.269	€ 261.320	€ 271.773
Yönetim İdari Giderleri										
Yakıt ve Akaryakıt G.	€ 0	€ 30.501	€ 31.721	€ 32.990	€ 34.310	€ 59.470	€ 61.849	€ 64.323	€ 66.896	€ 69.571
Enerji Giderleri	€ 0	€ 22.714	€ 23.622	€ 24.567	€ 25.550	€ 44.286	€ 46.058	€ 47.900	€ 49.816	€ 51.809
Su Gideri	€ 0	€ 1.947	€ 2.025	€ 2.106	€ 2.190	€ 3.796	€ 3.948	€ 4.106	€ 4.270	€ 4.441
Haberleşme	€ 0	€ 15.900	€ 16.536	€ 17.197	€ 17.885	€ 31.000	€ 32.240	€ 33.530	€ 34.871	€ 36.266
Genel Giderler	€ 0	€ 7.788	€ 8.099	€ 8.423	€ 8.760	€ 15.184	€ 15.791	€ 16.423	€ 17.080	€ 17.763
Bakım Onarım	€ 0	€ 19.469	€ 20.248	€ 21.057	€ 21.900	€ 37.960	€ 39.478	€ 41.057	€ 42.699	€ 44.407
Beklenmeyen Giderler	€ 0	€ 15.575	€ 16.198	€ 16.846	€ 17.520	€ 30.368	€ 31.582	€ 32.846	€ 34.159	€ 35.526
Yönetim İdari Giderleri Toplam	€ 0	€ 113.892	€ 118.448	€ 123.186	€ 128.114	€ 222.063	€ 230.946	€ 240.184	€ 249.791	€ 259.783
YILLIK İŞLETME GİDERLERİ	€ 0	€ 233.042	€ 242.363	€ 252.058	€ 262.140	€ 454.376	€ 472.551	€ 491.453	€ 511.111	€ 531.556
İŞLETME GELİRLERİ										
Aidat ve Katılım payı	€ 0	€ 0	€ 242.363	€ 252.058	€ 262.140	€ 454.376	€ 472.551	€ 491.453	€ 511.111	€ 531.556
Proje ve Danışmanlık Gelirleri	€ 0	€ 12.979	€ 13.498	€ 14.038	€ 14.600	€ 25.306	€ 26.319	€ 27.371	€ 28.466	€ 29.605
Faaliyet Gelirleri (eğitim vb)	€ 0	€ 12.979	€ 13.498	€ 14.038	€ 14.600	€ 25.306	€ 26.319	€ 27.371	€ 28.466	€ 29.605
Diğer Gelirler-Harçlar	€ 0	€ 12.979	€ 13.498	€ 14.038	€ 14.600	€ 25.306	€ 26.319	€ 27.371	€ 28.466	€ 29.605
YILLIK İŞLETME GELİRLERİ	€ 0	€ 38.938	€ 282.858	€ 294.173	€ 305.940	€ 530.295	€ 551.507	€ 573.567	€ 596.510	€ 620.370
	-€ 298.133	-€ 3.785.557	-€ 1.069.804	-€ 86.630	-€ 680.172	€ 1.038.164	€ 1.079.690	€ 1.122.878	€ 1.167.793	€ 1.214.505
	-€ 286.667	-€ 3.499.960	-€ 951.052	-€ 74.052	-€ 559.052	€ 820.476	€ 820.476	€ 820.476	€ 820.476	€ 820.476
	-€ 286.667	-€ 3.786.627	-€ 4.737.679	-€ 4.811.731	-€ 5.370.783	-€ 4.550.307	-€ 3.729.831	-€ 2.909.355	-€ 2.088.879	-€ 1.268.403
	9,52%									

8.7. Senaryo 2: Arazinin OSB Kapsamında Tahsisi

Birinci senaryoda öngörülen yatırım modeli ayrı bir tüzel kişilik olarak lojistik merkez yönetiminin oluşturulması ve alanın OSB dışına çıkarılarak yatırımın bu tüzel kişilik tarafından gerçekleştirilmesidir. Bu senaryoda, alanın OSB kapsamında kalması ve lojistik yatırımı yapacak firmaların OSB'den arazi tahsisi yapması öngörülmüştür. Bu durumda bazı altyapıların OSB'de mevcut olması nedeniyle ayrıca yatırıma gerek kalmayacaktır. Lojistik merkez yönetim binası, sosyal tesisler, trafo merkezi OSB bünyesinde kurulacağından bu yatırımlar için ayrıca kaynak ayrılması gerekmeyecektir. Bunun yanı sıra işletme yönetimi de OSB bünyesinde yürütüleceğinden işletme gider ve gelirleri de maliyet analizi dışında bırakılmıştır.

Bu senaryoya göre, toplam 456 dönüm ($456.000m^2$) arazinin 160 dönümlük kısmı firmalara depolama alanı olarak, 79 dönümü silo alanı olarak, 36 dönümü toptan ticaret alanı olarak, 23 dönümü ise tır parkı alanı olarak tahsis edilecektir. Tahsis edilecek alan toplamı 298 dönümdür ($298.000m^2$). Bunun yanı sıra 56 dönümlük alan TCDD istasyon alanı amacıyla, 5 dönümlük alan gümrük sahası olarak ayrılmıştır. Geriye kalan 94 dönümlük alan ise sosyal tesis, spor tesisi, yeşil alan, teknik altyapı alanı, yol ve otopark alanı olarak ayrılacaktır. OSB alanında mevcut tahsis bedeli $15TL./m^2$ dir. Lojistik amaçlı kullanılacak bölgede demiryolu istasyonunun olması nedeniyle birim tahsis bedeli $8€/m^2$ ($20TL./m^2$) olarak öngörülmüştür.

Buna göre, altyapı, yol ve arazi düzenleme ve ortak kullanım tesisleri toplam yatırım maliyeti, net bugünkü değeri 2.421.167 Avro'dur. Tahsislerin ilk yılın sonunda yapılması öngörülmüştür. Depolama, silo, toptan ticaret ve tır parkı toplam tahsis bedeli net bugünkü değeri 2.304.179 Avro'dur. Bu senaryoya göre kantar, sosyal tesisler ve akaryakıt istasyonunun yapılmaması, uzun vadede firmaların depo yatırımlarından sonra değerlendirilmesi planlanmıştır. Bu nedenle bu senaryonun finansal analizlerinde bu kullanımlar hesaplama katılmamıştır.

8.8. Senaryo 3: Lojistik Merkezin Özel Sektör Tarafından Kurulması ve Yatırımın Özel Sektör Tarafından Gerçekleştirilmesi

Bu senaryoya göre 456 dönüm arazinin tamamının özel sektöre tahsis edilmesi, lojistik merkez altyapısının ve üst yapısının, yönetiminin özel sektör tarafından kurulması ve işletilmesi öngörülmektedir. Bunun için alanın OSB dışına çıkarılması ve özel sektöre satışı, veya OSB sınırları içinde özel sektöre tahsisi yöntemleri mümkündür. Her iki yönetime göre tahsis-satış bedeli aynı kabul edilerek maliyet analizleri yapılmıştır. Analizde sadece özel sektör tarafından yapılacak yatırımlar ve gelirler hesaba katılmıştır. OSB tarafından yapılması gereken kamu yatırımları hesaplama dışında bırakılmıştır.

Bu senaryoya göre her bir firmanın depo alanında ayrı idari biriminin olacağı, sosyal tesislerin OSB içinden karşılanacağı kabul edilmiştir. Bütün yatırımı tek bir firma gerçekleştirerek depolama alanlarını ve diğer ticari alanları işletebileceği gibi birden fazla firma da bu yatırımı ortak olarak gerçekleştirebilir. Firmaların altyapı, yol, saha tefsiye işleri sonrasında depoların üst yapılarını da inşa etmeleri ve işletmeleri öngörülmüştür. Buna göre planlanan yatırım listesi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo - 8.8. Özel Sektör Yatırımı -Şanlıurfa Lojistik Merkezi Alan Kullanımı

Öngörülen Tesisler ve Altyapı	1. ETAP (2012-2014)	2. ETAP (2015-2017)	TOPLAM
1.OSB tarafından yapılacak tesisler			
Gümrük Sahası	5.000 m ²	-	5.000 m ²
Sosyal Tesisler	2.000 m ² (kapalı alan)	-	2.000 m ²
Yeşil alan, spor alanı ve diğer açık alanlar	15.000 m ²	-	15.000 m ²
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)	8.000 m ²	-	7.700 m ²
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı	-	56.000 m ²	56.000 m ²
3.Firmalar Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
Depolama ve Paketleme Tesisleri (kapalı alan)	40.000 m ² (5000*8 adet)	40.000 m ² (5000*8 adet)	80.000 m ² (5000*16 adet)
Depolama Parsel Alanı	80.000 m ²	80.000 m ²	160.000 m ²
Silo (depolama hacmi)	168.000 m ³ (3 tesis 24 silo)	124.000 m ³ (2 tesis 18 silo)	292.000 m ³ (5 tesis 42 silo)
Akaryakıt İstasyonu	3.000 m ²	-	3.000 m ²
Silo parsel alanı	45.000 m ²	34.000 m ²	79.000 m ²
Yol ve otopark	60.000 m ²	-	60.000 m ²
Teknik Altyapı (Elektrik, Kanalizasyon, Su, Drenaj) Alanı	5.000 m ²		
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	23.000 m ²	-	23.200 m ²
Yol ve otopark	60.000 m ²	-	60.000 m ²
Teknik Altyapı (Elektrik, Kanalizasyon, Su, Drenaj) Alanı	5.000 m ²		
Toptan Ticaret Tesisleri	36.000 m ² (2400*15adet)	-	36.000 m ² (2400*15adet)
TOPLAM BRÜT ALAN	286 dönüm	170 dönüm	456 dönüm

Özel sektör tarafından yapılacak yatırımın toplam maliyeti net bugünkü değeri 12.244.109 Avrodur. Yatırım gelirleri net bugünkü değeri ise 13.977.190 Avro'dur. Buna göre yatırım 8. yılda başa baş noktasına gelmektedir. Yatırım planlaması, projelendirme 2012 yılında tamamlanır ve 2013 yılında inşaatlara başlanırsa ve 2014 yılı içerisinde inşaatların 1. etabı, 2016 yılında 2. etabı tamamlanırsa 2019 yılında yatırım gelirleri giderleri karşılamaktadır. Firma yatırımlarından elde edilecek gelir depo ve silo kiralari, tır parkı gelirlerinden oluşmaktadır.

Tablo - 8.9. Özel Sektör Yatırımı -Şanlıurfa Lojistik Merkezi Yatırım Maliyetleri

YATIRIM MALİYETİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1. Merkez Yönetimi –İşletici Kurum Tarafından Yapılacak Yatırımlar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Gümrük Sahası		€ 0								
Gümrük Ofisi		€ 0								
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi) tesfiye ve asfalt		€ 250.931								
Tır Parkı Tesisi-Ofisler		€ 103.834								
Yönetim Binası										
Sosyal Tesisler										
Yönetim ve Sosyal Tesisler Arazisi		€ 86.528								
Kantar ve Teknik Birimler Arazisi		€ 25.958								
Kantar		€ 37.856								
Teknik Bina-Bakım Merkezi		€ 47.590								
Akaryakıt İstasyonu Tesfiye		€ 25.958								
Depo Tesisleri Kapalı Alan		€ 1.920.000	€ 1.920.000	€ 1.920.000	€ 1.920.000	€ 1.920.000				
Tesisler Toplamı	€ 0	€ 2.498.656	€ 0							
Teknik Altyapı										
Yol ve otopark		€ 648.960			€ 729.992					
Elektrik hattı		€ 103.834								
Elektrik tesis yapıları, trafo		€ 324.480			€ 324.480					
Elektrik ana iletim hattı (OSB)		€ 0								
İçme suyu		€ 146.016								
Su Deposu (50000 ton)		€ 12.979								
Kanalizasyon		€ 87.610								
Yağmursuyu		€ 146.016								
Doğalgaz					€ 239.821					
Doğalgaz iletim hattı (OSB)										
Teknik Altyapı Toplamı		€ 1.469.894	€ 0	€ 0	€ 1.294.293					
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar										
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı										
Demiryolu ray inşaatı										
3. Firma Tesisleri İçin Gerekli Altyapı Yatırımları										
Depolama Parsel Alanı (arazi düzenleme)			€ 472.443		€ 510.994					
Silo parsel alanı (arazi düzenleme)			€ 253.094		€ 206.831					
Toptan ticaret tesisleri alanı arazi düzenleme			€ 202.476							
Diğer Birimler										
Yeşil alan, spor alanı (OSB)										
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)			€ 86.615							
Giriş Kapısı		€ 4.867								
Atık toplama birimleri		€ 9.734								
Çevre Güvenlik Kuşağı		€ 36.774								
Diğer Birimler Toplamı		€ 51.376	€ 1.014.627		€ 717.825					
Araç-Ekipman										
Binek Oto		€ 14.061								
Jeneratör (407 KVA)		€ 34.611								
Bilişim Sistemi ve Software		€ 97.344								
Projelendirme, Müşavirlik, Denetim Maliyetleri	€ 298.133			€ 167.680						
Araç-Ekipman Toplamı	€ 298.133	€ 146.016								
TOPLAM SABİT YATIRIM	€ 298.133	€ 4.165.942	€ 1.014.627	€ 0	€ 2.012.118					
Amortisman										

Tablo - 8.10. Özel Sektör Yatırımı -Şanlıurfa Lojistik Merkezi Yatırım Gelirleri

YATIRIM GELİRLERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Depo İşletme	€ 0	€ 0	€ 332.800	€ 665.600	€ 998.400	€ 1.331.200	€ 1.664.000	€ 1.664.000	€ 1.664.000	€ 1.664.000
Silo parsel alanı	€ 0	€ 0	€ 75.928	€ 78.965	€ 82.124	€ 149.940	€ 155.938	€ 162.175	€ 168.662	€ 175.409
Toptan ticaret tesisleri alanı	€ 0	€ 0	€ 72.891	€ 75.807	€ 78.839	€ 81.993	€ 85.272	€ 88.683	€ 92.231	€ 95.920
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	€ 0	€ 0	€ 93.949	€ 97.707	€ 101.615	€ 105.679	€ 109.907	€ 114.303	€ 118.875	€ 123.630
Sosyal Tesisler (restoran, kafe, konferans,market)	€ 0	€ 0	€ 134.984	€ 140.383	€ 145.998	€ 151.838	€ 157.912	€ 164.228	€ 170.797	€ 177.629
Kantar	€ 0	€ 0	€ 101.238	€ 105.287	€ 109.499	€ 113.879	€ 118.434	€ 123.171	€ 128.098	€ 133.222
Akaryakıt İstasyonu	€ 0	€ 0	€ 161.980	€ 168.460	€ 175.198	€ 182.206	€ 189.494	€ 197.074	€ 204.957	€ 213.155
YATIRIM GELİRLERİ	€ 0	€ 0	€ 973.770	€ 1.332.209	€ 1.691.673	€ 2.116.735	€ 2.480.957	€ 2.513.635	€ 2.547.620	€ 2.582.965

Özel sektör yatırımları için önemli fırsatlar bulunmaktadır. Bunların başında bölgesel teşvikler gelmektedir. Yatırımcı firmaların teşviklerden yararlanması durumunda maliyetlerin önemli bir kısmı azalacaktır. Böylece yatırım geri dönüş süresi 5 yıla kadar azalabilecektir. Bu yönüyle değerlendirildiğinde özel sektör için karlı bir yatırım olacağı görülmektedir.

DOKUZUNCU BÖLÜM

ŞANLIURFA LOJİSTİK MERKEZİNİN/KARALİMANININ YÖNETİMİ

9.1. Şanhurfa Lojistik Merkezinin Yönetim Modelinin Belirlenmesi

Bölüm beşte anlatıldığı üzere küresel alanda lojistik merkezlerin yönetimine ilişkin olarak bir çok model bulunmaktadır. Özel sektöre ait lojistik merkezler incelendiğinde yönetim modeli olarak merkezde yer alan firma sahiplerinin oluşturduğu anonim şirket merkezin üst yönetim modelini oluşturmaktadır. Bu modelde tüm işleticiler merkeze eşit oranda veya belirlenen oranda ortağıdır. Anonim şirketin yönetim kurulu ise merkezin yönetilmesinden sorumludur yani karar alıcı merci yönetimdir.

Diğer bir model ise kamu sahipliğindeki lojistik merkezler olarak karşımıza çıkmaktadır buradaki yönetim modeli ise tamamen kamu tarafından (ilgili bakanlıkça) yürütülmekte olup merkezi yönetim tarafından yönetim ve uygulama kararları alınır. Bu tür modellerde özel sektör genellikle kullanıcı olarak yer almaktadır. Bu modele ülkemizde planlanan TCDD Lojistik Köy uygulaması örnek olarak verilebilir.

Bunların dışında kamu özel sektör ortaklığı (PPP: Public Private Partnership) yapısındaki lojistik merkezlerin yönetim modeline bakıldığında kamu, lojistik merkezlerin oluşmasında çoğunlukla alt yapıyı yapan (geri ödeme koşulu ile) veya yapılması için kredi sağlayan, süreci hızlandıran yani katalizör görevi yapan organ olarak gözlemlenmektedir. Kamunun (yerel yönetimler veya STK'lar da olabilir) temel mantığı bu tür yatırımlar da özel sektörün oluşumunu desteklemek ve süreci hızlandırmak olarak adlandırılabilir. Yönetim modelinde kamu özel sektör kadar aktif olmamakla birlikte özel sektörün aldığı kararlarda sürecin hızlandırılmasında etkin rol almaktadır. Bu modeli açacak olursak karşımıza iki farklı model çıkmaktadır.

Bunlardan bir tanesi Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na bağlı olan ve OSB'ler yönetmeliği kapsamında kurulan Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesidir. Buradaki yönetim şekli incelendiğinde; merkezin kurulum sürecini başlatmak amacı ile kurucu müteşebbis heyeti olan taraf kamu (İl özel idaresi, belediye, Odalar vd) kurum ve kuruluşlarıdır. Daha sonra merkezin kurulum sürecinin bitmesi (alt yapı – üst yapı dahil) ve ilgili bölgede işletici şirketlerin yer alması ile birlikte merkezde yer alan işleticiler arasında yapılacak olan genel seçim ile özel sektörden merkezin yönetimine ilişkin yönetim kurulu oluşturulur. Bu bağlamda müteşebbis heyet ve işletici şirketler arasından seçilen yönetim kurulu üyeleri merkezin yönetiminden sorumlu olurlar.

Diğer bir uygulama ise kamu niteliğine sahip şirket(Ltd. veya A.Ş.) modelidir. Bu model kamu özel sektörün bir araya geldiği etkin ve verimli bir uygulamadır. İncelendiğinde yerel yönetimlerin, odaların, OSB'lerin ortak olarak kurduğu ve gerek gördüğü takdirde özel sektörü de içine alan bir oluşumdur. Bu tür şirket oluşumları kurumların ortak sinerjiyi yakalayabildiği planlanan yatırımların etkin ve verimli bir şekilde uygulayabildiği modeldir. Yönetim modeli ise şirket ortağı olan kurum ve kuruluşların yetkilendirdiği ve imza yetkisi olan kişilerce oluşturulan yönetim kurulu tarafından yönetilir.

Yukarda anlatılan modellere ilişkin olarak Şanhurfa'da kurulacak olan lojistik merkez/kara limanının yönetim modelinin kamu yatırımı olmayacağı göz önünde bulundurulursa geriye üç alternatif kalmaktadır. Bunlardan bir tanesi özel sektör tarafından kurulan ve yönetilen

modelidir. Özel sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde, anketler ve odak toplantılarında bu tür yatırımı yapacak bir oluşumun zorluğu konusunda ortak görüşün olduğu gözlemlenmiştir. Bunun yanı sıra genel anlamda özel sektörün maddi boyutlu büyük yatırımların devlet desteği ile olmaması durumunda gerçekleşemeyeceği düşüncesi de yapılan çalışmaların diğer bir göstergesidir. Ayrıca bölgede lojistik potansiyelinin henüz istenilen seviyede olmaması da bu tür yatırımın özel sektör tarafından yapılması cazip olmamaktadır.

Diğer bir yönetim modeli ise lojistik ihtisas organize sanayi bölgesidir. Bu model de ise yönetmeliğe göre bazı kısıtlamalar yer almaktadır. Bunlardan bir tanesi kurulacak olan OSB alanının asgari 50 hektar olması gerekliliğidir. Fakat sahada yapılan talep analizi çalışmalarında Şanlıurfa'da kurulması planlanan merkez/kara limanı alanının ilk etapta bu 35-40 hektar civarında olması gerektiği gözlemlenmiştir. Yatırım maliyeti ve merkez etkinliğinin istenilen düzeyde kullanılması için talep analizinin göz ardı edilmemesi düşüncesi ile ihtisas OSB uygulamasının asgari 50 hektar olma zorunluluğu nedeni ile yatırımın LİOSB olmayacağı gözlemlenmiştir.

Son ve genel olarak bakıldığında en etkin modelin kamu kurum ve kuruluşları ile ortak kurulacak bir şirket yapısının Şanlıurfa lojistik merkez/kara limanı için en uygun model olarak gözlemlenmiştir. Yapılan görüşmelerde ve saha çalışmalarında özel sektörün de desteği ile bu model ortaya çıkmıştır. Bu modelde ortak olarak kurulacak olan bir “Anonim Şirketi” kurulmasının gerektiği gözlemlenmektedir. Bu şirkette yer alması önerilen kurumlar aşağıda açıklanmaktadır.

- Şanlıurfa İl Özel İdaresi,
- Şanlıurfa Büyük Şehir Belediyesi,
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği,
- Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası,
- Şanlıurfa Ticaret Borsası,
- Şanlıurfa Organize Sanayi Bölge Müdürlüğü,

ve özel sektör yatırımlarına ortak olabilmesi için yönetmeliğinin değiştirilmesi planlanan TCDD'nin de böyle bir yapıya ortak olması önem teşkil etmektedir. Ayrıca bahse konu şirkete özel sektöründe talepleri doğrultusunda katılım oranı ile doğru orantıda hisse verilerek ortak edilebilir.

9.2. Şanlıurfa Lojistik Merkezi Mülkiyet Modelinin Belirlenmesi

Şanlıurfa lojistik merkezi/kara limanın yönetim modelinin belirlenmesi başlığı altında anlatıldığı üzere kurulacak olan merkezin/kara limanının mülkiyetinin ilin ekonomik aktörleri olan Şanlıurfa İl Özel İdaresi, Şanlıurfa Büyük Şehir Belediyesi, Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, Şanlıurfa Ticaret Borsası, Şanlıurfa Organize Sanayi Bölge Müdürlüğünde ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile yönetmeliğindeki değişimin yapılması durumunda TCDD ortaklığında kurulacak olan anonim şirketinde olması planlanmaktadır.

Mülkiyet sahibi olan anonim şirketi istediği takdirde aşağıda açıklanan üç farklı yer tahsisi modeli ile merkezin mülkiyet modeline yönelik çalışma yapılabilir. Bu bağlamda lojistik merkez/kara limanında faaliyet gösteren işletmelere üç farklı şekilde yer tahsisi yapılabileceği söylenebilir.

- Birincisi, işletici olarak merkezde yer almayı planlayan işletmeye istediğine uygun ve belirli standartlara sahip yerin merkez sahibi tarafından inşa edilerek m² hesabıyla belli bir süre (5 - 10 yıllık süre) için kiralama sözleşmesiyle kiralınması.
- İkinci yöntem, arazinin aynı organize serbest bölgelerdeki gibi satılması, bu arazi üzerine yine merkez yönetimi tarafından uygun görülen standartta depolama tesislerinin işletici şirket tarafından inşa edilmesi.
- Üçüncüsü de hali hazırda ülkemizde serbest bölgelerde uygulanmakta olan model gibi, parselizasyonu bitmiş alan üzerine yap-işlet ama daha sonra serbest bölgeye devret dediğimiz gibi lojistik merkez sahibi olan işletmeye (şirkete) devredilmesidir.

9.3. Şanlıurfa Lojistik Merkezinin Pazarlama ve Satış Süreçlerinin Belirlenmesi

Lojistik sektörüne bakıldığında genel olarak işletmeler gerek fiziksel (sahip oldukları alt yapı, araç, ekipman vb) gerekse nitelikleri (insan kaynakları, yönetim becerileri, müşteri hizmet düzeyi vb) bakımından ağırlıklı olarak maliyetlerinin en azlanmasına ya da hizmet yöntemlerinin iyileştirilmesi ve etkinliğinin artmasına yönelik içe dönük çalışmaların üzerinde durmaktadır.

Buna bağlı olarak, işletmeler rekabetçi üstünlük için aşırı riskten kaçınmak ve daha istikrarlı çevrede yaşamak ve bulunmaya yönelik ilgi ve çaba göstermektedir. Yani işletmeler değişimleri yaratmaktan çok izlemeyi ve inandığında dâhil olmayı yeğlemektedir. Dolayısıyla işletmeler rakiplerine göre daha düşük fiyatlarda hizmet üreterek, pazar/pazarlardaki pozisyonu oluşturma ve koruma şeklinde ortak bir stratejiyi benimsemekte ve uygulamaktadır.

Bunun yanı sıra işletmeler teknolojik gelişmeleri yakından izlemek, yeniliklerden uzak kalmamak, böylece pazar olanaklarından ve fırsatlarından yararlanmayı da isterler. Yani büyümeden pazarlarda etkinlik ve karlılık amaçlarlar. İşte bu bağlamda lojistik sektöründeki işletmelerin bu istek ve taleplerine fiziksel, niteliksel ve teknoloji odaklı yenilikleri suna bilecek veya katkı sağlayabilecek olan lojistik merkez/kara limanı yatırımları ortaya çıkmaktadır.

Bu bakış açısı ile sektör için gerek ortak gider masrafların azalacağı, hızlı ve yüksek kaliteli lojistik hizmetin sağlanacağı, sahip olacağı modlar ile intermodal taşımacılık hizmet verilecek olan merkezin bir cazibe merkezi olacağı konusunda özel sektör genelinde proje sahiplerince farkındalığının sağlanması pazarlamadaki birinci adım olarak gözlemlenmektedir.

Ayrıca merkezde banka kredisi ile yer almayı veya işletmeyi planlayacak olan işletmeler için kredi oranlarının ve kullanma maliyetinin yüksekliği veya yokluğu merkezin pazarlanması için merkez kurucuları tarafından başlangıçta ön görülmesi gereken bir strateji yaklaşımı olmalıdır. Bu bağlamda merkez kurucu şirketi lojistik merkez/kara limanında yer almayı ve hizmetlerini buradan vermeyi hedefleyen firmalara yönelik olarak özel bankalar ile özel koşullarda inşaat ve işletme kredi vermeleri konusunda pazarlık yapmalı ve anlaşmalıdır. Eğer kurucu şirketin uygun mali yapısı var ise merkezde yer almayı ve işletmeyi planlayan işletmelere kendi öz kaynağını banka üzerinden kredilendirme yapması da diğer bir alternatif olarak değerlendirilebilir.

Öte yandan lojistik merkez/kara limanında yer almayı hedefleyen işletmelerin finansal olarak teşvik edilmesinin diğer bir yolu ise taksitlendirme yöntemidir. Burada kritik olan ilk yatırımı (tüm alt yapı) finanse edecek yatırım planını aksatmayacak ödeme planının hazırlanmasıdır.

Şanlıurfa lojistik merkezi karayolu taşımacılığı bazlı lojistik sektörüne yönelik hizmet vermek vizyonu ile kurulacak ve bu kapsamda GAP Bölgesinin ilk lojistik merkezi olacaktır. Yaratacağı, depolama, paketleme v.b. katma değerli hizmetler ile tarıma ve hayvancılığa dayalı sanayi ve ticari işletmelerinin rekabet gücünü arttıracak ve bu çerçevede transit ticareti önemli derecede tetikleyecektir. Lojistik Merkezin senaryosu, “GAP projesi ile birlikte Orta Doğunun bir tarım, hayvancılık ve gıda ürünleri toplama ve dağıtım merkezi olmak” şeklinde belirlenmiştir.

Pazarlama ve satış planlaması sürecinde, Şanlıurfa Lojistik Platformuna önemli derecede bir rol düşmektedir. Yukarıda belirtilen vizyon ve senaryo kapsamında ise aşağıda ana aşamaları belirtilen pazarlama ve satış planlama süreci ortaya konulmuştur;

1.Hedef Pazar ve Konumlandırma Stratejisinin Tanımlanması: Lojistik merkezin hedef pazarında öncelikle lojistik işletmeleri bulunmaktadır. Paketleme tesisleri, toptancılık yapan ticari işletmeler ve sanayi işletmeleri de (özellikle depo/antrepo işletmeciliği konularında) hedef pazar içerisinde değerlendirilmelidir.

Lojistik Merkez, öncelikle şehrin ve Bölgenin işletmelerine yönelmelidir. Ancak, tamamıyla bu tür işletmelere yönelik bir satış ve pazarlama çalışmasının yapılması çeşitliliği azaltabilir. Bu kapsamda, Türkiye çapında faaliyet gösteren büyük işletmelere yönelik çabaların da gösterilmesi faydalı olacaktır. Uluslar arası işletmeler de özellikle Ortadoğu ticareti bağlamında hedef pazarlar içine dahil edilebilir.

Şanlıurfa Lojistik Merkezi’nin konumlandırma stratejisinin ise; ” **GAP Bölgesinin Orta Doğu’ya Açılan Kapısı**” şeklinde belirlenmesinde fayda olacaktır.

2.Lojistik Merkezi Yatırımı Öncesi Farkındalığın Arttırılmasına Yönelik Tutundurma Faaliyetleri: Şanlıurfa ili, Lojistik Merkez yatırımı gerçekleşmeden önce tutundurma faaliyetlerine başlamalıdır. Bu faaliyetlerin amacı, Şanlıurfa ilinin bir lojistik merkez olma anlamında önemli bir potansiyele sahip olduğu üzerine kurgulanmalı ve daha önce belirlenen ” GAP Bölgesinin Orta Doğu’ya Açılan Kapısı” konumlandırma stratejisi üzerine vurgulama yapılmalıdır. Bu aşamada, Şanlıurfa Lojistik Platformunun kurulmuş olması tutundurma faaliyetlerinin etkinliğinin arttırılmasında önemli bir rol oynayacaktır.

Bu süreçte, kullanılacak olan araçlar olarak aşağıda belirtilen faaliyetler tanımlanmıştır;

- Tanıtım broşürünün hazırlanması: Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanacak olan bu broşürün Şanlıurfa ilinin gelecek potansiyeli üzerine vurgu yapması faydalı olacaktır.
- Şanlıurfa İlinde Uluslararası Bir Konferansın Düzenlenmesi: Bu çerçevede, Türkiye’de her yıl farklı illerde düzenlenen Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Konferansı Harran Üniversitesi desteği ile Şanlıurfa’da düzenlenebilir. Bu organizasyon, Türkiye’deki akademisyen ve uygulamacılar dışında yurt dışındaki bir çok ilgili tarafında katılımını sağlayacak ve Şanlıurfa İlinin lojistik yönlü farkındalığının artmasına neden olacaktır.
- Hinterlanda Bulunan İllerin (Gaziantep, Diyarbakır, Adana, Mersin vd) OSB ve STK’larına Ziyaret: Şanlıurfa Lojistik Platformunun oluşturacağı ekiplerin bu illeri ziyaret etmesi lojistik olgusuna vurgu yapması açısından önemli olacaktır.
- Yılda En Az İki Adet Ulusal Alanda Düzenlenen Lojistik Temalı Fuarı, Platform ve Şanlıurfa Lojistik Sektörü Firmaları ile Katılım
- Dış ticaret ve Lojistik Fuarının Düzenlenmesi ve Buna İlişkin Etkinliğinin ve Duyulurluğunun Arttırılması İçin Lobi Çalışmaları.

3. Lojistik Merkez Satış ve Pazarlama Ekibinin Oluşturulması: Bu aşama, yatırım süreci ile başlayacaktır. Bu kapsamda, lojistik merkez için işe alınacak olan Müdür ve Müdür Yardımcısının önemli bir işlevi olacaktır. Lojistik merkezde çalışması düşünülen müdür yardımcısının “tanıtım ve pazarlama sorumlusu” olarak faaliyetlerini gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. Müdür yardımcısı iş tanımı aşağıda yer aldığı gibidir;

- Hedef yatırımcı kitlesini belirlemek için pazar araştırmaları yapmak
- Merkezin tanıtımı, merkezdeki firmaların sağladığı hizmetlerin tanıtımı
- Müşteri ziyaretleri yapmak
- Fiyat teklifi hazırlamak
- Hâlihazırdaki müşterilerin takibini yapmak
- Faaliyetleri ile ilgili rapor hazırlamak

Bu aşamada, ayrıca, ikinci aşamada belirtilen faaliyetlerin gerçekleştirilmesi de öngörülmektedir.

ONUNCU BÖLÜM

SONUÇ ve ÖNERİLER

TRC2 Bölgesi'nin (Diyarbakır-Şanlıurfa) ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişmesi için desteklenecek sektörler içinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Lojistiğin, bölge kalkınmasında stratejik bir kaldıraç etkisi yaratması ancak bölgenin bölgesel ve yerel bir lojistik toplama ve dağıtım üssü olmasına bağlıdır.

Bu rapor, Şanlıurfa illinde lojistik sektörünün gelişerek bölgenin ve komşu illerin ekonomik gelişmesine destek olması, bölgeden geçecek yerel ve bölgesel yüklerin intermodal taşıma fırsatına kavuşması amacıyla yapılacak çalışmaları kapsayan **“Şanlıurfa Lojistik Merkezi/Kara-Limanı Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi Planı”** dir.

Hazırlanan bu rapor, mevcut durumu ortaya koyan, stratejiler çerçevesinde gelecekte ulaşılması istenen hedefleri belirleyen ve bu hedeflere ulaşılması için izlenecek olan yolu belirten bir çalışmadır.

Raporda, Şanlıurfa'da inşa edilmesi önerilen “Şanlıurfa Lojistik Merkez/Kara-Limanı”nın alternatifleri incelenerek, projeye üs olabilecek alternatif lokasyonların belirlenmesi ve daha ötesinde bu lokasyonların fayda-maliyet analizleri gerçekleştirilmiştir.

Bu kapsamda yapılan saha çalışması ve etütlerde, 2.OSB sınırları içinde, Şanlıurfa-Gaziantep karayolunun güneyinde ve bölge sanayi parselleri için ayrılmış alanların batısında kalmakta olan toplam arazi büyüklüğü 456 dönüm olan 3 nolu alternatif alan “Şanlıurfa Lojistik Merkez/Kara-limanı” için kısa ve uzun vadeli yatırım taleplerinin karşılanması için uygun ve yeterli büyüklükte bulunmuştur.

Önerilen arazi, otoyol bağlantı kavşağına 3,5 km mesafede ve demiryolu muhtemel güzergâhı kenarında yer almaktadır. Ayrıca önerilen arazinin uzun dönemde meydana gelecek olan taleplere cevap verebilecek genişleme olanağı bulunmaktadır.

Kurulması öngörülen Şanlıurfa Lojistik Merkezi/Kara-limanı, bölgesel-yerel bir merkez olarak işlev görecektir. Bunun yanı sıra mevcut durumda olduğu gibi kurulması planlanan Şanlıurfa lojistik merkezden/kara-limanından uluslararası ve ulusal dağıtım yapılması sahip olacağı taşıma modları (karayolu - demiryolu) ve gümrük hizmet alt yapısı ile söz konusu olacaktır.

İlin mevcut dış ticaret verileri ve geleceğe yönelik projeksiyonlar (GAP Projesi) hesaba katıldığında, ilerleyen dönemde artan talebe paralel olarak İlde Lojistik İhtisas Bölgesi kurulması da hedeflenebilir. İlin mevcut demiryolu yük kullanım durumu ve potansiyeli değerlendirildiğinde, TCDD Lojistik Köyü kurulması için yeterli talep (yük miktarı) bulunmaktadır.

Projesi hazırlanan Mürşitpınar-Şanlıurfa demiryolu güzergâhının 1. ve 2. OSB ye erişim sağlaması gerektiğinden lojistik merkez/kara-limanı da bu altyapıdan yararlanabilecektir. Böylece lojistik merkezin/kara-limanının en önemli kullanıcıları OSB’lerde faaliyet gösteren sanayi kuruluşları ve bu firmalara hizmet vermekte olan lojistik firmaları olacaktır. Bu neden ile 1. ve 2. OSB’lerde yeni yatırım yapacak firmalar için de önemli bir avantaj sağlanmış olacaktır.

Özetle, İldeki karayolu taşıma verileri ve projeksiyonlara göre karayolu yük taşıma potansiyelinin ve talebinin yüksek olduğu, bu nedenle “kara-limanı” özelliği gösteren ve benzerleri İtalya ve İspanya’da bulunan karayolu öncelikli lojistik merkez kurulması en uygun yatırım olarak ön görülmektedir.

Yatırım için ulusal ekonomik ve kamu sektörü strateji ve eylem planları temel referans alındığından yatırım hedef yılı olarak 2023 yılı olarak belirlenmiştir. Önerilen lojistik merkezde yatırımların 2 etaptan oluşması öngörülmüştür.

Demiryolu projesinin hayata geçmesi, yatırım maliyetini karşılayacak kaynak olanakları ve yatırım potansiyeli dikkate alınarak birinci etap yatırımların 2012-2014 döneminde, ikinci etap yatırımlarının ise demiryolu inşaatı sonrası 2015-2017 döneminde yapılması öngörülmüştür.

KAYNAKÇA

- GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, Güneydoğu Anadolu Projesinde Son Durum, 2010
- GAP Master Planı Verileri (www.gap.gov.tr)
- Gelir İdaresi Başkanlığı Verileri (www.gib.gov.tr)
- Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birlikleri (GAİB) Verileri
- Hazine Müsteşarlığı Verileri, www.treasury.gov.tr
- Karacadağ Kalkınma Ajansı, TRC2 (Diyarbakır-Şanlıurfa) Bölgesi 2010 Yılı Ön Bölgesel Gelişme Planı, 2010.
- Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası, Rakamlarla Şanlıurfa, 2008
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Verileri (www.tuik.gov.tr)
- European Union Road Federation (ERF), European Road Statistics, 2010
<http://www.traceca-programme.eu/en/home/>
- Lojistik Sektör Analiz Raporu, Şanlıurfa Sanayisinin YenidenYapılandırılması için Teknik Destek Projesi, TR 06 02.08-02/001, 2011.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2009, 2010.
- TCDD Veri Tabanları, www.tcdd.gov.tr
- TÜİK Veri Tabanları, www.tuik.gov.tr.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi, Türkiye Lojistik Master Planı için Strateji Belgesi,2011
- TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, 2007.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Veri Tabanları, www.und.org.tr
- European Commission, White Paper, March 2011
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2009”, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Şubat 2010
- ERF: European Road Statistics”, European Union Road Federation, Belgium, April 2010
- TRECACE-AB internet sitesi”, <http://www.traceca-programme.eu/en/home/>
- Türkiye Lojistik Master Planı için Strateji Belgesi”, Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2011.
- Dünya Bankası, 2011, Lojistik Performans Endeksi, [http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/ modelb.asp](http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/modelb.asp), Erişim tarihi: 27.10.2011
- Tanyaş, M., İris, Ç., Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2010, Mavi Yayıncılık, İstanbul, Kasım 2010.
- Laitio K. ve Perala H., 2004, NeLoc, Summary of Activities and Results of The Neloc Project, *Center For Maritime Studies*, University of Turku.
- Kondratowicz L., 2003b, *Work Package 1, Planning Of Logistics Centers*, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdarisk, Poland
- Cardebring P. W. ve Crğstgane Warnecke, 1995, Combi- Terminal and Intermodal Freight Centre Development: An Assessment
- Gilberto G., 2005, “Freight village – Directions for use”, Europlatforms: The European Association of Freight Villages
- Andrejev S., Volkov V., Paatela A., Fehlhaber B., 1997, Logistics Centre Project in TEDIM, Working Paper Ministry of Transport and Communications, Finland, s.6-7
- Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001, Logistics Centers In The Baltic Sea Region, *TEDIM*

- Europlatforms EEIG, 2004, Logistics Centers Direction for Use, A report by *EUROPLATFORMS EEIG*
- Andrejev S., Volkov V., Paatela A., Fehlhaber B., 1997, Logistics Centre Project in TEDIM, Working Paper Ministry of Transport and Communications, Finland, s.22.
- Venäläinen, P. Karvonen T., Kondratowicz L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.39.
- Kondratowicz L., 2003b, *Work Package 1, Planning Of Logistics Centers*, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdarisk, Poland, s.14.
- Bentzen, K., Hoffmann T., Bentzen L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centers in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s.179.
- Kondratowicz L., 2003b, *Work Package 1, Planning Of Logistics Centers*, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdarisk, Poland, s.26-27.
- Kondratowicz L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centers, Networking Logistics Centers in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland.
- UNESCAP ,2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 65.
- UNESCAP ,2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 25.
- Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001, Logistics Centers In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.32.
- Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001, Logistics Centers In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.36.
- Nestler, S., Nobel T. ve Bentzen L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.24.
- Nestler, S., Nobel T. ve Bentzen L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.29.
- Bentzen, K., Hoffmann T., Bentzen L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region ,NeLoC, Lithuania, s.29.
- www.medigate-project.eu, 2011
- www.freight-village.com/profile.php?country=it, 2011
- www.freight-village.com/aboutus.php, 2011
- Stephen Hays Russell, Growing World of Logistics, Air Force Journal of Logistics, Winter, 2000, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0IBO/is_4_74582445/pg_1