TR 83 BÖLGESİ
LOJİSTİK
MASTER PLANI

SAMSUN, ARALIK 2010

"TR83 Lojistik Master Planı Projesi", T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'nın genel koordinasyonunda Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından finanse edilen TR83/2010/DFD/001 referans numaralı Doğrudan Faaliyet Desteği Programı kapsamında Samsun Ticaret ve Sanayi Odası tarafından gerçekleştirilmiştir.

Tüm hakları saklıdır. İlgili yasa hükümlerine göre izin alınmadan çoğaltılamaz.

FİNANSAL DESTEK VEREREK PROJEYE KATKI SAĞLAYANLAR

Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı

GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİYLE PROJEYE KATKI SAĞLAYANLAR

TR 83 Bölgesi Lojistik Platformu Üyeleri

Sayın Hüseyin AKSOY	Samsun Valisi
Sayın Yusuf Ziya Yılmaz	Samsun Büyükşehir Belediye Bşk.
Sayın Prof. Dr. Hüseyin Akan	Ondokuz Mayıs Üniversitesi Rektörü
Sayın Salih Zeki Murzioğlu	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Bşk.
Sayın Muammer Gedik	Amasya Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Bşk.
Sayın Çetin Başaranhıncal	Çorum Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Bşk.
Sayın Ahmet Arslan	Tokat Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Bşk.
Sayın Arslan Karanfil	Samsun il Özel İdaresi Genel Sekreteri
Sayın Sinan Çakır	Samsun Ticaret Borsası Yönetim Kurulu Bşk.
Sayın Davut Aslanpay	Ulaştırma Bakanlığı Samsun Bölge Müdürü
Sayın Ahmet Arat	Samsun Sanayi ve Ticaret İl Müdürü
Sayın Ali İhsan Merdanoğlu	Gümrük Muhafaza Baş Müdürü V.
Sayın Kemalettin Yücedal	Dış Ticaret Müsteşarlığı Samsun Serbest Bölge Müdürü
Sayın Temel Demir	T.C. D.D. Liman İşletmesi Müdürü
Sayın Abdurrahman Hacıkerimoğlu	Karadeniz Sanayici ve İş Adamları Derneği Bşk.
Sayın A.İhsan Kalkavan	Deniz Ticaret Odası Samsun Temsilcisi
Sayın Süleyman Uzunçakmak	Denizcilik Müsteşarlığı Samsun Bölge Müdürü
Sayın Bedir Yıldırım	Samsunport A.Ş. Liman İşletmeleri Müdürü
Sayın Murat Yeşilyurt	Yeşilyurt Demirçelik End. Liman İşlet. Ltd. Şti Müdürü
Sayın Fuat Köktaş	Köktaşlar Lojistik Demiryolu Taş. Dis Tic. A.Ş.
Sayın Mevlüt Özen	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri

Proje Takımı

Sayın Okan Gümüş	Samsun Ticaret ve SanayiOdası Genel Sekreter Yardımcısı
Sayın Müberra Genç	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Dş İlşkiler Müdür Yardımcısı
Sayın Fatih Saraç	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Dş İlşkiler Uzmanı
Sayın Gökhan Yalçın	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Uzmanı
Sayın Akın Uğurlu	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Uzmanı
Sayın Dr. Sema Arman	Samsun İl Özel İdaresi, İnovasyon ve Küm. Mrk. Koordinatörü
Sayın Aslı Moral	Samsun İl Özel İdaresi, İnovasyon ve Küm. Mrk. Koordinatörü
Sayın Elif Karaibrahimoğlu	Samsun İl Özel İdaresi
Sayın Ayşe Tan	Samsun İl Özel İdaresi
Sayın Elif Kurt	Samsun İl Özel İdaresi
Sayın Ramazan Aydın	Samsun Büyük Şehir Belediyesi Satın Alma Şube Müd.
Sayın Nevriye Çakır ÖZER	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü

Bilgilerinden Yararlandıklarımız

Sayın Servet Keskinsoy	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Yön. Kurulu Başkan Y.
Sayın Süleyman Karabük	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Eyüp Elmas	Samsun il Özel İdaresi ARGE Daire Başkanı
Sayın Zekai Özkan	Samsun PTT Başmüdürü
Sayın Adil Tekin	TCDD Gelemen Lojistik Müdürü
Sayın Abdullah Taşdelen	PTT Samsun Baş Müdür Yardımcısı
Sayın Yrd. Doç Dr. Yetkin Bulut	Ondokuzmayıs Üniversitesi İİBF Dekan Yardımcısı
Sayın Aydın Ünal	Denizcilik Müsteşarlığı Samsun Bölge Müdür Yardımcısı
Sayın Ercan Kahraman	Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Şube Müdürü
Sayın Soner Çevik	Denizcilik Müsteşarlığı Samsun Bölge Müd. Uzmanı
Sayın Berna Ünal	Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Baş Mühendisi
Sayın Hasan Cinbaz	Amasya Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Murat Zeybel	Çorum Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Ahmet Ali Yazıcı	Samsun Ticaret Borsası Genel Sekreteri
Sayın Gültekin Sürül	Çarşamba Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Halit Çelik	Merzifon Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Halil Karahan	Bafra Ticaret ve Sanayi Odası
Sayın Edip Şükrü Koç	Vezirköprü Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Atilla Demirhan	Samsun Ticaret ve Sanayi İl Müdürlüğü Mühendisi
Sayın Harun Cabı	Samsun Ticaret ve Sanayi İl Müdürlüğü Memuru
Sayın Hüseyin Kahraman	Belde Planlama Şehir Plancısı
Sayın Zennube Albayrak	Samsun Büyüşehir Belediyesi İmar Planlama Daire Başkanı
Sayın Alp Aslan	Kosgeb Kobi Uzmanı
Sayın Murat Koç	Samsun Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü Şube Müdürü
Sayın Hakan Tütüncüoğlu	Samsun Merkez OSB Müdürü
Sayın Ali İhsan Uzun	Kavak OSB Bölge Müdür
Sayın Mustafa Reis	Bafra OSB Bölge Müdürü
Sayın Muhterem Küstül	Çarşamba Ticaret Borsası Genel Sekreteri
Sayın Dr. Ahmet Mutlu	Ondokuzmayıs Üniversitesi İİBF Öğretim Üyesi
Sayın Arzu Özcan	Samsun Liman Başkanlığı Denetim Memuru
Sayın Sümer Çakır	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansi Uzmanı
Sayın Dursun Demir	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansi Uzmanı
Sayın Ali Arif Aytaç	Yeşilyurt Demir Çelik End. Liman İşl. Müdürü
Sayın Bircan Dizman	Metro hava Kargo Genel Müdürü
Sayın Kadir Gürkan	Makine Mühendisleri Odası Samsun Şubesi
Sayın Ersan Yakıcı	TOSYÖV
Sayın Ali Avcı	Samsunport Limanı Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın Mevlüt Köktaş	Köktaş Lojistik A.Ş.
Sayın İsa Köktaş	Köktaş Lojistik A.Ş.
Sayın İskender Yağız	Deniz Ticaret Odası Samsun Temsilciliği
Sayın Tuncer Üçüncüoğlu	Ulusoy Denizcilik- Karadeniz Roro
Sayın Temel Uzlu	Ulusoy Global Yatırımlar Holding
Sayın İsmail Turan	Toros Gübre Limanı İskele Şefi

KISALTMALAR

3PL	Üçüncü Parti (Taraf) Lojistik - Üretici/Satıcı ya da Tüketici/Alıcı olmayan bir lojistik şirketinin üretici ile tüketici arasındaki lojistik hizmeti sağlaması (3rd (Third) Party Logistics)
4PL	Dördüncü Parti (Taraf) Lojistik - Üretici/Satıcı ya da Tüketici/Alıcı olmayan bir şirketin, lojistik hizmetini de dışarıdan alarak, üretici ile tüketici arasındaki lojistiğin yönetimini sağlaması (4th (Fourth) Party Logistics)
A.İ.İ.T.	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
A.Ş.	Anonim Şirket
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AC	Alternatif Akım (Alternative Current)
ACI	Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International)
ACTE	İspanya Lojistik Merkezleri Birliği (Asociación de Centros de Transporte de España)
ADR	Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımasına İlişkin Avrupa Anlaşması
AEK	Avrupa Ekonomik Komisyonu
AETR Konvansiyonu	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması
AGC	Avrupa Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Anlaşması (European Agreement on Main International Railway Lines)
AGN	Avrupa Uluslararası Önemde Ana İç Suyolları Anlaşması (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance)
AGR	Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşması (European Agreement on Main International Traffic Arteries)
AGTC	Avrupa Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantılı Tesisler Anlaşması (European Agreement on Important International Combine Transport Lines and Related Installations)
AIS	Otomatik Tespit Sistemi (Automatic Identification System)
ALES	Akademik Personel ve Lisansüstü Giriş Sınavı
ALTID	Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirilmesi İnisiyatifi (Asian Land Transport Infrastructure Development)
AMSL	Denizden Yükseklik (Above Mean Sea Level)
AOSB	Adana Organize Sanayi Bölgesi
APEC	Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Forumu (Asia-Pacific Economic Cooperation)
AR-GE	Araştırma-Geliştirme
ARLOD	Araç Lojistikçileri Derneği
ASEAN	Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (Association of Southeast Asian Nations)
ASOR	Otokar ve Otobüslerle Yapılan Karayoluyla Uluslararası Arızi Yolcu Taşımalarına İlişkin Anlaşma
ATS	Akıllı Taşıma Sistemleri
B2B	Alıcı Firma ile Satıcı Firma arasında aracısız direkt iletişim sistemi (Business to Business)
B2C	Satıcı/Üretici Firma ile Tüketici arasında aracısız direkt iletişim sistemi (Business to Consumer)
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BİLGE	Bilgisayar Gümrük Entegrasyonu Sistemi
BKİ	Bölge Kurucu-İşletici (Şirket)
BM	Birleşmiş Milletler
BOTAŞ	Boru Hatları ve Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BSEC	Kara Deniz Ekonomik İşbirliği Organizasyonu (Black Sea Economic Cooperation)
BSEC-URTA	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ülkeleri Kara Taşımacılığı Dernekleri Birliği (Union of Road Transport Associations in the BSEC Region)
BSK	Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı (Karayolları için asfalt standardı)

CANAMEX	Kanada-Meksika Ticaret ve Taşıma Koridoru (Canada-Mexico Trade Corridor)
CCC	Birleşik Taşıma Sözleşmesi (Combined Contract of Carriage)
CDC	Ticari Dağıtım Merkezi (Commercial Distribution Center)
CIF	Navlun ve sigorta satıcının sorumluluğunda olmak üzere, varış limanında gemi üzerinde teslim (Cost, Insurance and Freight)
CIS	Bağımsız Devletler Topluluğu (Commonwealth of Independent States)
CIVITAS	Şehirlerde Daha Temiz ve Daha İyi Ulaşım Girişimi
CLECAT	Avrupa Freight Forwarder, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Acenteleri Birliği
CLM	Lojistik Yönetimi Konseyi (Council of Logistics Management)
CMO	Orta Doğu Demiryolları Konferansı (Middle East Rail Conference)
CMR Belgesi	CMR uyarınca düzenlenen Karayolu Taşıma Belgesi
CMR	Karayolu Mal Dolaşımı Konvansiyonu (Convention Merchandise Routier)
CPFR	Ortak (Birlikte) Planlama, Tahmin ve İkmal (Güncelleme) (Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment)
CRM	(Customer Relations Management) Müşteri İlişkileri Yönetimi
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals)
CSI	Konteyner Güvenliği İnisiyatifi (Container Security Initiative)
C-TPAT	Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇKA	Çukurova Kalkınma Ajansı
ÇYS	Çevre Yönetim Sistemi
D. Gaz	Doğal Gaz
DC	Doğru Akım (Direct Current)
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DLH	Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DRP	Dağıtım İhtiyaç Planlaması (Distribution Requirements Planning)
DSİ	Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
DTLM	Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Detveyt Ton- Bir geminin boş hali ile dolu hali arasındaki ağırlık farkı (Dead Weight Ton)
E	Doğu (East)
ECAA	Avrupa Ortak Havacılık Alanı (European Common Aviation Area)
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
ECOSOC	Ekonomik ve Sosyal Konsey (Economic and Social Council)
ECT	Avrupa Kombine Terminali - Rotterdam (Europe Combined Terminal)
EDC	Avrupa Dağıtım Merkezi (Europe Distribution Center)
EDI	Elektronik Veri Değişimi (Alış-Verişi) (Electronic Data Interchange)
EDÖ	Endüstriye Dayalı Öğretim
EEC	Avrupa Ekonomik Topluluğu (European Economic Community)
EFQM	Avrupa Kalite Yönetimi Vakfı (European Foundation for Quality Management)
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European Free Trade Association)
EHQ	Avrupa Ana Merkezi (European HeadQuarters)
EİT	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
ELA	Avrupa Lojistik Kurumu (European Logistics Association)
ELC	Avrupa Lojistik Merkezi (European Logistics Center)

EPA	İhracat İşleme Bölgesi (Export Process Area)
ERP	Kurumsal Kaynak Planlama (Enterprise Resource Planning)
ERTMS	Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetim Sistemi (European Rail Traffic Management System)
EUR,	Avro
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyir Güvenliği Örgütü
EUROMED	Avrupa Birliği ve Avro-Akdeniz Ortaklığı
EUROPLATFORMS	Avrupa Lojistik Köyleri Birliği
EUROSTAT	Avrupa Birliği İstatistik Ofisi
EXIMBANK	Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş.
FAZ	Yabancı Erişim Bölgesi (Free Access Zone)
FDT	Danimarka Lojistik Merkezler Birliği (Foreningen af Danske Transportcentre)
FEPORT	Avrupa Liman İşletmeleri Federasyonu
FIATA	Uluslararası Nakliye Acenteleri Birliği Federasyonu (International Federation of Freight Forwarders Associations)
FOB	Yükleme limanında gemi üzerinde teslim (Free On Board)
FTZ	Serbest Ticaret Bölgesi (Free Trade Zone)
GAP	Güneydoğu Anadolu Projesi
GATT	Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade)
GİSBİR	Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
GİŞKAD	Girişimci İş Kadınları Derneği
GMDSS	Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (Global Maritime Distress and Safety Systems)
GMK Bulvarı	Gazi Mustafa Kemal Bulvarı
GMYO	Gayrı Menkul Yatırım Ortaklığı
GPRS	Genel Paket Radyo Veri İletimi Sistemi (General Packet Radio Service)
GPS	Küresel Konumlandırma Sistemi (Global Positioning System)
GSİS	Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı
GSMH	Gayrı Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayrı Safi Yurt içi Hasıla
GT	Gross Ton
GVZ	Almanya'da Lojistik Köylere Verilen İsim (Güter Verkehrs Zentrum)
Ha, ha	Hektar (10.000 m2)
HES	Hidro-Elektrik Santrali
HRS	Hafif Raylı Sistem
IAPH	Uluslararası Limanlar Birliği (International Association of Ports and Harbors)
IATA	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization)
ICC	Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce)
ICT	Bilişim ve İletişim Teknolojileri(Information and Communication Technologies)
IMDG Code	Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu (International Maritime Dangerous Goods Code)
IMF	Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
INCOTERMS	Uluslararası Teslim Şekilleri
INSTC	Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (International North-South Transport Corridor)
INTERBUS	Otokar ve Otobüslerle Uluslararası Arızi Yolcu Taşımacılığı Anlaşması
IRU	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği(International Road Transport Union)
ISO	Uluslararası Standartlar Örgütü (International Organization for Standardization)
IT	Bilişim Teknoloji(şi/leri) (Information Technology/ies)
ITBS	İtme-Çekme Römork-Mavna Sistemi (Integrated Tug Barge System)
ITS	Akıllı Taşıma Sistemleri (Intelligent Transport Systems)

ITSAM	Arap-Maşrik Entegre Ulaştırma Sistemi (Integrated Transport System in the Arab Mashreq)
İ.Ö.	İsa'dan Önce
İKO	İç Karlılık Oranı
İLOSB	İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
İSG	İş Sağlığı ve Güvenliği
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
JAA	Birleşik Havacılık Otoriteleri (Joint Aviation Authorities)
JAFZA	Jebel Ali Serbest Bölgesi, BAE (Jebel Ali Free Zone)
JDB	Japon Kalkınma Bankası (Japan Development Bank)
JEGA	Jeolojik/Jeo-teknik Etüt Gerektiren Alanlar
JICA	Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (Japan International Cooperation Agency)
JIT	Tam Zamanında Teslim (Just In Time)
K.K.T.C.	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KARİD	Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği
KDH	Katma Değerli Hizmet
KDV	Katma Değer Vergisi
KEİ	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KEK	Karma Ekonomik Komisyon
KGK	Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KİAD	Kargo İşletmecileri ve İşadamları Derneği
KİT	Kamu İktisadi Teşekkül(üleri)
KKR	Kohlberg Kravis Roberts & Co.
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükte İşletme
KOSGEB	Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
KSS	Küçük Sanayi Sitesi
KUKK	Kara Ulaştırması Karma Komisyonu
KYS	Kalite Yönetim Sistemi
LIBOR	Londra bankalararası para piyasasında bankaların birbirlerine ABD Doları cinsinden borç verme işlemlerinde uyguladıkları faiz oranı) (London Interbank Offered Rate)
LRIT	Uzun Menzilli Tespit ve Takip (Long Range Identification and Tracking)
LİS	Lojistik Bilgi Sistemleri (Logistics Information Systems)
LK	Lojistik Köy
LNG	Likit Doğal Gaz (Liquid Natural Gas)
LOB	Lojistik Organize Bölgesi
LODER	Lojistik Derneği
LPE	Lojistik Performans Endeksi
LPG	Likit Petrol Gazı
MARLİM	Liman İşletmecileri Derneği (Adı TÜRKLİM olarak değişti)
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme
MDTO	Mersin Deniz Ticaret Odası
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
MEDA TEN-T	Akdeniz ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (Mediterranean and Trans-European Networks for Transport)
MEDA	Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı Projesi (Mediterranean Economic Development Area)
MEGEP	Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi
MEGİAD	Mersin Genç İşadamları Derneği
MEKİK	Mersin Kalkınma ve İşbirliği Konseyi
MERCOSUR	Güney Amerika Ortak Pazarı (Mercado Comun del Sur)
MERSAR	Ticari Gemi Arama ve Kurtarma El Kitabı (Merchant Ship Search And Rescue Manual)

MESBAŞ	Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş.
MESİAD	Mersin Sanayici ve İşadamları Derneği
MEÜ	Mersin Üniversitesi
MIP	Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (Mersin International Port)
MIS	Yönetim Bilgi Sistemleri (Management Information Systems)
MİA	Merkezi İş Alanı
MİLOSB	Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
MLDM	Mersin Lojistik Danışma Merkezi
MLK	Mersin Lojistik Konseyi
MNC	Çok Uluslu Şirket (Multi-National Company)
MÖ	Milattan Önce
MRP	Malzeme İhtiyaç Planlamasım (Material Requirements Planning)
MSB	Mersin Serbest Bölgesi
MTOSB	Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi
MTSO	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
MULF	Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı
MÜSİAD	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
N	Kuzey (North)
NAFTA	Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması (North American Free Trade Agreement)
NATO	Kuzey Atlantik İttifakı Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
NEAC	Orta ve Batı Avrupa için oluşturulmuş bir yük taşıma modeli
O/D	Başlangıç/Son (Origin/Destination)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organization for Economic Co-operation and Development)
OHSAS	ş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi (Occupational Health and Safety Management System)
OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (Organization of Petroleum Exporting Countries)
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
ÖA	Önemli Alanlar
ÖSS	Öğrenci Seçme Sınavı
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
PC	Kişisel Bilgisayar (Personal Computer)
PCN	(Pavement Classification Number) Havaalanı Pist Kaplama Sınıfı ve Mukavemet Ölçümü Değeri
PEN	(Pan-European Network) Avrupa Ulaştırma Ağı
PERT	(Program Evaluation and Review Technique) Program Değerlendirme ve İnceleme Tekniği
PETrAs	(Pan-European Transport Areas) Avrupa Ulaştırma Alanları
PFSC	(Port Facility Security Codes) Liman Güvenlik Kodları
PPP	(Public Private Partnership) Kamu - Özel Sektör Ortaklığı
PR	(Public Relations) Halkla İlişkiler
PSA	(Port Singapore Authority) Singapur Liman Otoritesi
PTT	Türkiye Posta Telgraf Teşkilatı
RF	Rusya Federasyonu
RF	(Radio Frequency) Radyo Frekansı
RFID	(Radio Frequency Identification) Radyo Frekanslı Tanımlama/Tespit Sistemi
RIS	(Regional Innovation Strategies) Bölgesel Gelişim Stratejileri
RIS	(River Information System) Nehir Bilgi Sistemi
RMPM	(Rotterdam Municipal Port Management) Rotterdam Belediye Liman Yönetimi
RMS İstasyonu	Doğal Gaz basıncının düzenlendiği ve miktar ölçümünün yapıldığı istasyon
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
Ro-Ro	(Roll On - Roll Off) Tekerlekli araçların gemi ile taşındığı taşıma şekli
RTG	(Rubber Tyre Gantry) Lastik tekerlekli konteyner indiren/kaldıran vinç

RTT	(Rubber Tyred Transtrainer Crane) Lastik tekerlekli konteyner indiren/kaldıran vinç, Transteyner
SAD	(Single Administrative Document) Tek İdari Evrak
SBBUP	Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı
SBFC	(Small Business Finance Corporation) Küçük İşletme Finansmanı Şirketi
SCM	(Supply Chain Management) Tedarik Zinciri Yönetimi
SCOR	(Supply Chain Operations Reference) Tedarik Zinciri Operasyon Referans Modeli
SECI	(Southeast Europe Cooperative Initiative) Güneydoğu Avrupa İşbirliği Platformu
SHGM	(Ulaştırma Bakanlığı) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SIA	(Science Industrial Area) Bilim Endüstriyel Bölge
SILOSB	Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
SOLAS	(Safety of Life At Sea Convention) Denizde Can Güvenliği Konvansiyonu
SOLE	Lojistik Mühendisleri Birliği - Uluslararası Lojistik Birliği (Society of Logistics Engineers-The International Society of Logistics)
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STK	Sivil Toplum Kuruluşu
STSO	Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
SWOT	Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler (Strengths, Weaknesses, Opportunities an Threats)
T.C., TC	Türkiye Cumhuriyeti
TAF	Demiryolu Yükleri için Telematik Uygulamalar (Telematic Applications for Rail Freight)
TAGAŞ	Türk-Arap Gübre A.Ş.
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	Türkiye Cumhuriyeti Karayolları
TCKY	Türkiye Cumhuriyeti Kara Yolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
TDY	Türk Demir Yolları
TEA	Demiryolu ile Avrupa-Asya Eşya Taşımaları Tarifesi (Tariff Europe-Asia)
TECOM	Teknoloji ve Medya Serbest Bölgesi, Dubai, BAE (Technology and Media Free Zone)
TEM	Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (Trans-European North-South Motorway)
TEN	Avrupa Taşıma Ağı (Trans-European Network)
TEN-T	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (Trans-European Network for Transport)
TER	Trans-Avrupa Demiryolu Projesi (Trans-European Railway Project)
TEU	20 ft Konteyner (Twenty-foot Equivalent Unit)
THY	Türk Hava Yolları
TIC Turkey	Ticaret Yatırım Merkezi Türkiye (Hollanda) (Trade Investment Center Turkey)
TINA	Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi Girişimi (Transport Infrastructure Needs Assesment)
TINA-T	Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi Girişimi-Türkiye (Transport Infrastructure Needs Assesment-Turkey)
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TMO	Toprak Mahsulleri Ofisi
TND	Türkiye Nakliyeciler Derneği
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOFED	Türkiye Otobüsçüler Federasyonu
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TQM	Toplam Kalite Yönetimi (Total Quality Management)
TR KARİD	Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği
TR	Türkiye Cumhuriyeti (Turkish Republic)
TRACECA	Avrupa-Kafkaslar-Asya Taşıma Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)
TRIMS	Ticaretle İlgili Yatırım Önlemleri (Düzenlemeleri) Anlaşması (Agreement on Trade Related Investment Measures)

TRIPS	Ticaretle İlgili Konularda Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması (Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights)
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
TURAB	Türk Arap İşadamları Derneği
TÜDEMSAŞ	Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketi
TÜGSAŞ	Türkiye Gübre Sanayi A.Ş.
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜLOMSAŞ	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi
TÜPRAŞ	Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
TÜRKLİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
TÜSİAD	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
TÜVASAŞ	Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi
TYUAP	Tanımsal Yayım ve Uygulamalı Araştırma Projesi
UA	Uygun Alanlar
UBAK	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
UCP	Akreditifler için Tek Tip Gümrük ve Uygulamalar (Uniform Customs and Practices for Documentary Credits)
UIR	İtalya İnterportlar (Lojistik Merkezler) Birliği (Unione Interporti Riuniti)
UKAD	Uluslararası Hava Kargo Acenteleri Derneği
ULİMAP	Ulusal Limanlar Master Planı
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNDP	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (United Nations Development Program)
UNECA	Birleşmiş Milletler Afrika Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Africa)
UN-ECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe)
UNEP	Brileşmiş Milletler Çevre Programı United Nations Environment Programme)
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations Economic and Social Commission for Asia-Pacific)
UN-ESCWA	Birleşmiş Milletler Batı Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United-Nations Economic and Social Commission for Western Asia)
UNMAD	Uluslararası Nakliye Müteahhit ve Acenteleri Derneği
UOA	Uygun Olmayan Alanlar
USD, ABD $, $	Amerikan Doları
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
ÜRİY	Üretim/İşlemler Yönetimi
VAL	Katma Değerli Lojistik (Value Added Logistics)
VTMİS	Deniz Taşıtı Trafiği Yönetim ve Bilgi Sistemi (Vessel Traffic Management and Information System)
WB	Dünya Bankası (World Bank)
WCO	Dünya Gümrük Örgütü (World Customs Organization)
WTO	Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)
YİD	Yap, İşlet, Devret sistemi
YK	Yönetim Kurulu
YOGT	Yıllık Ortalama Günlük Trafik
yy	yüzyıl

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ **1**
1.1. AMAÇ VE KAPSAM 1
1.1.1. Amaç 1
1.1.2. Kapsam 2
2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ **3**
2.1. LOJİSTİK 3
2.1.1. Lojistiğin Tanımı 3
2.1.2. Lojistiğin Tarihçesi 4
2.1.3. Lojistiğin Önemi 7
2.1.4. Outsourcing 7
2.1.5. Lojisitiğin Unsurları 8
2.1.6. Lojistiğin Prensipleri 10
2.1.7. Geri Dönüş Lojistiği 11
2.2. DÜNYA'DA LOJİSTİK 12
2.2.1. Küreselleşme ve Lojistik 12
2.2.1.1.Küresel Lojistik Çalışmaları 13
2.2.2. Küresel Lojistikte Ulaşım Türleri 14
2.2.3. Ana Bölgeler İtibariyle Dünya Ticareti 15
2.2.4. Dünya Taşıma Koridorları ve Taşınan Yük Miktarları 19
2.2.4.1. Karayolu Taşıma Koridorları 19
2.2.4.2. Demiryolu Taşıma Koridorları 25
2.2.4.3. Denizyolu Taşıma Koridorları 28
2.2.4.4. Önemli Dünya Limanları ve Taşıma Miktarları 31
2.2.4.5. Havayolu Taşıma Koridorları 36
2.3. AVRUPA BİRLİĞİNDE LOJİSTİK 38
2.3.1. Avrupa Birliği Taşıma Koridorları 47
2.3.1.1. Karayolu Taşıma Koridorları 51
2.3.1.2. Demiryolu Taşıma Koridorları 54
2.3.1.3 Denizyolu Taşıma Koridorları 58
2.3.1.4. Havayolu Taşıma Koridorları 59
2.4. KARADENİZ HAVZASINDA LOJİSTİK SEKTÖRÜ 60
2.4.1.Karadeniz Taşıma Koridorları 61
2.4.1.1 Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru 61
2.4.1.2 Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) 61
2.4.1.3 Karayolu Koridorları 62
2.4.1.4 Demiryolu Koridorları 64
2.4.2.Karadeniz Limanları 68
2.4.2.1. Karadeniz Limanlarındaki Konteyner Ticareti 69
2.5. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK 72
2.5.1 Potansiyel ve Pazar 72
2.5.2 Sektörel Lojistik Harcamaları 74
2.5.3. Lojistik Maliyetler 75
2.5.4.Lojistik Performans Endeksi 76
2.5.5. Outsourcing – Dış Kaynak Kullanımı 78
2.5.6. Ülkemizdeki lojistik Şirketler 79
2.5.7 Türkiye'deki Lojistik Fırsatlar Nelerdir? 80
2.6. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ 83
2.7. TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI VE YURTİÇİ TAŞIMACILIK 85

2.7.1. Uluslararası ve Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı 85
2.7.1.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı 85
2.7.1.2 Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı 92
2.7.2. Uluslararası ve Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı 96
2.7.2.1 Demiryolu Taşımacılığının Gelişim Süreci 96
2.7.2.2 Demiryolu Yasa ve Düzenlemeler 99
2.7.3. Uluslararası ve Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı 100
2.7.3.1. Uluslararası Denizyolu Taşımaları 101
2.7.3.2 Yurt içi Deniz Taşımacılığımız 103
2.7.3.3 Konteyner Taşımacılığı 103
2.7.4 Ro-Ro Taşımaları 105
2.7.5.Uluslararası ve Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı 106
2.7.6.Ulusal Depolama 107
2.8. KARADENİZ BÖLGESİNDE LOJİSTİK 108
2.8.1. Samsun Limanı 111
2.8.2 Karadeniz Bölgesindeki Karayolu Yük Taşımacığı 112
2.9. TR 83. BÖLGEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ 115
2.9.1 Uluslararası Taşımacılık 115
2.9.1.1 Samsun ilinde Uluslararası Taşımacılık 115
2.9.1.2.Uluslararası Karayolu Taşımacılığı 115
2.9.1.3. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı 122
2.9.1.4 Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı 124
2.9.1.5 Uluslararası Havayolu Taşımacılığı 125
2.9.2. TR 83 Bölgesinde Yurtiçi Taşımacılık 126
2.9.2.1. Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı 126
2.9.2.2 Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı 128
2.9.2.3. Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı 128
2.9.2.4. Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı 129
2.9.2.5. Boru Hatları 129
2.10. DÜNYA'DA LOJİSTİK KÖY / MERKEZ UYGULAMALARI 130
2.10.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları 131
2.10.1.1 Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları 132
2.10.1.2 Lojistik Köy/Merkezlerin Fonksiyonlar 135
2.10.1.3 Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler 136
2.10.2. Lojistik Köy/Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri 138
2.10.2.1 Lojistik Köy/Merkezlerin Yönetimi 139
2.10.3. Lojistik Köy/ Merkezlerde Organizasyon Yapısı 140
2.10.4. Bazı Lojistik Köy/Merkez Uygulamaları ve Samsun 142
2.10.4.1. Avrupa'daki Lojistik Köyler/ Merkezler 142
2.10.4.2 Asya'daki Lojistik Köyler/ Merkezler 154
2.10.4.3 Bazı Lojistik Köy/ Merkezler ve Samsun Karşılaştırması 158
3. MEVCUT DURUM ÇALIŞMASI 160
3.1 TR 83 İLLERİNDE EKONOMİK VE SOSYAL YAPI 160
3.1.1. Ekonomik Yapı 160
3.1.1.1 Genel Değerlendirme 160
3.1.1.2 Tarım 161
3.1.1.2.1 Sonuç 163
3.1.1.3. Sanayi 163
3.1.1.3.1 TR83 Bölgesi Sanayi Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri 163
3.1.1.3.2 Sanayi Sektörünün Bölge Ekonomisindeki Yeri 164
3.1.1.4. Hizmetler 165
3.1.1.4.1. Genel Değerlendirme 165

3.1.1.5. Dış Ticaret İhracat ve İthalat 166
3.1.1.5.1. Genel Değerlendirme 166
3.1.1.5.2. İhracat 169
3.1.1.5.3. İthalat 169
3.1.1.5.4. Sonuç 170
3.2. TR83 BÖLGESİ VE SAMSUN'UN FİZİKSEL YAPISI 171
3.2.1. Samsun'un Doğal ve Topografik Yapısı 174
3.2.2. Kentin Mekânsal Gelişimi ve Mevcut Arazi Kullanımı 177
3.2.3. Mevcut Nazım İmar Planı 179
3.3 TR 83 BÖLGEDE VE SAMSUN'DA HİZMET ALAN SANAYİ VE LOJİSTİK FİRMALAR 180
3.3.1 TR 83 Bölgede Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar 180
3.3.1.1 Samsun 'da Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar 181
3.3.1.2 Çorum'da Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar 187
3.3.1.3 Tokat'ta Hizmet alan Sanayici Kuruluşlar 189
3.3.1.4 Amasya'da Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar 191
3.3.2 TR 83 ve Samsun ili Lojistik Firmaları 195
3.3.2.1 Samsun'da Bulunan Lojistik Firmalar 195
3.3.2.2 Çorum'da Bulunan Lojistik Firmalar 200
3.3.2.3 Tokat'ta Bulunan Lojistik Firmalar 201
3.3.2.4 Amasya'da Bulunan Lojistik Şirketler 201
3.4 TR 83 BÖLGE VE SAMSUN'DA LOJİSTİK ODAKLAR 202
3.4.1 Çorum ili Lojistik Odakları 202
3.4.2 Tokat İli Lojistik Odakları 203
3.4.3 Amasya İli Lojistik Odakları 203
3.4 4 Samsun ili Lojistik Odakları 204
3.4.4.1 Samsun Limanları 204
3.4.4.1.1 Samsunport 205
3.4.4.1.2 Yeşilyurt Limanı 211
3.4.4.1.3 Toros Tarım Samsun Limanı 215
3.4.4.2 Samsun ili Organize Sanayi Bölgeleri 217
3.4.4.2.1 Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi 217
3.4.4.2.2 Samsun Kavak Organize Sanayi Bölgesi 218
3.4.4.2.3 Samsun Bafra Organize Sanayi Sitesi 222
3.4.4.2.4. Gıda Organize sanayi Bölgesi 224
3.4.4.3 Samsun Serbest Bölgesi 226
3.4.4.4 Küçük Sanayi Siteleri 230
3.4.4.5 Samsun Gümrükleri 231
3.4.4.6 Antrepolar ve depolar 234
3.4.4.6.1 Metro Hava Kargo Merkezi 234
3.4.4.7 Tır ve Kamyon Garajları 235
3.4.4.8 Samsun Sebze Meyve Hali 236
3.4.4.9 Samsun Gıda Borsası 236
3.4.4.10 Gelemen Demiryolu Aktarma Merkezi 237
3.5.TR 83 BÖLGE VE SAMSUN ULAŞTIRMA ALT YAPISI 238
3.5.1TR 83 Bölge Ulaştırma Alt yapısı 238
3.5.2. Samsun Ulaştırma Alt Yapısı 241
3.5.2.1. Samsun Karayolu Alt Yapısı 241
3.5.2.2. Samsun Demiryolu Alt Yapısı 242
3.5.2.3 Samsun Denizyolu Alt Yapısı 243
3.5.2.4. Samsun Havayolu Alt Yapısı 244
3.5.3. Samsun Ulaşım Ana Planı 245

3.6 İŞ POTANSİYELİ 250
3.6.1 Giriş 250
3.6.2 Lojistik Köy Kapasite Çalışması 250
3.6.3 Nüfus Oranına Göre Lojistik Köy Potansiyeli 252
3.6.4 TR 83 Bölgede Sanayici Ve Lojistik Şirketler Araştırması 253
3.7 ALTYAPI, OPERASYON, YÖNETİM, DONANIM, HİZMET, İNSAN KAYNAKLARI İHTİYAÇLARININ SAPTANMASI VE İMKANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ 255
3.7.1 Giriş 255
3.7.2 Bölgede lojistik sektörü için insan gücü yetiştirilmesi 256
3.7.3 Ulaşım altyapısının hızlı taşıma yapacak biçimde geliştirilmesi 256
3.7.4 Lojistik Hizmetlerin En Önemli Unsuru Olan Depolama Tesislerinin İnşa Edilmesi. 257
3.7.5 Lojistik Hizmetlerde Yazılım Kullanılmasının Teşviki Hatta Zorunlu Hale Gelmes 257
3.7.6 Verilecek Olan Hizmetlere Uygun Taşıma, Depolama, Elleçleme Ekipmanlarının Kullanılması 258
3.7.7 Sektörde Haksız Rekabetin Önlenmesi Amacıyla İş Sahiplerinin Bir Örgüt Altına Toplanması. 258
3.7.8 İş Süreçlerinin İyileştirilmesi, Şirketlerin Hizmet Yelpazesinin Genişletilmesi İçin Danışmanlık Hizmeti Alınması. 259
3.7.9. Lojistik Sektörünün Bilgi Ve Beceri İhtiyacı İçin Destekleyici Birimlerin Oluşturulması 259
3.7.10 Bölgenin Lojistik Potansiyelinin Tanıtımı 259
3.7.11 Bölge Lojistiğine Destek Veren Lojistik Odakların Geliştirilmesi 260
3.8 LOJİSTİK MASTER PLANI SWOT ANALİZİ. 260
3.8.1 Güçlü Yönler 262
3.8.2 Zayıf Yönler 262
3.8.3 Fırsatlar 263
3.8.4 Tehditler 263
4. LOJİSTİK STRATEJİLER 265
4.1. AMAÇ 265
4.2. VİZYON VE TANIMI 266
4.3. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK UZUN DÖNEM STRATEJİLERİ. 266
4.3.1. Uluslararası Kuruluşlarca Tavsiye Edilen Stratejiler 266
4.3.1.1. Birleşmiş Milletler, OECD, UNCTAD, Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 266
4.3.1.2. Avrupa Birliği Tarafından Önerilen ve Uygulanan Stratejiler 274
4.3.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Stratejileri 279
4.3.3 Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulusal Stratejiler 280
4.3.3.1. Dokuzuncu Yedi Yıllık Kalkınma Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 280
4.3.3.2. Türkiye Ulaştırma Ana Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 283
4.3.3.3. Türkiye Limanlar Master Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 293
4.3.3.4. TINA-T Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 299
4.3.3.5. Ulaştırma Bakanlığı Tarafından Uygulanan Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 314
4.4. SAMSUN ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YÖNELİK YEREL STRATEJİLER 317
4.5. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK YEREL STRATEJİLER 319
4.6. SONUÇ 334
5. MASTER PLAN 335
5.1. GİRİŞ 335
5.2 SAMSUN İHTİSAS LOJİSTİK OSB STRATEJİLERİ 336
5.3. SAMSUN LOJİSTİK KÖYÜ ALTERNATİF YERLEŞİM ALANLARI 338
5.3.1. Bir Numaralı Alternatif Alan 339
5.3.2. İki Numaralı Alternatif Alan. 342
5.3.3. Üç Numaralı Alternatif Alan. 345

5.3 4. Dört Numaralı Alternatif Alan 347
5.3.5. Beş Numaralı Alternatif Alan 348
5.4. EKONOMİK DEĞERLENDİRME VE ÖN FİZİBİLİTE RAPORU 353
5.4.1. İnşaat Alan Büyüklükleri, Alan Gelişimi ve Maliyetleri 353
5.4.2. Kamulaştırma ve Ek demiryolu Maliyetleri 355
5.5. LOJİSTİK KÖY İŞLETME MODELLERİ 356
5.5.1. Lojistik Köylerde İşletme 356
5.6. LOJİSTİK ODAKLARIN ORTA VE KISA VADEDE GELİŞİM STRATEJİLERİ 364
5.6.1. Samsun Limanları 364
5.6.1.1. Samsunport Limanı 364
5.6.1.2 Yeşilyurt Limanı 370
5.6.1.3 Toros Gübre Limanı 372
5.6.2 Organize Sanayi Bölgeleri 373
5.6.2.1Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi 373
5.6.2.2 Diğer organize Sanayi Bölgeleri 374
5.6.3. Samsun Serbest Bölgesi 375
5.6.4. Samsun Gıda Toptancıları Borsası Ve Meyve Sebze Hali Kompleksi, TIR Parkı-Kamyon Garajı 376
5.6.5 Kömür Lojistiği 380
5.7. PİLOT İŞ GELİŞTİRME PROJESİ 382
5.8. SAMSUN'DA LOJİSTİK EĞİTİMİ 393
5.8.1. Giriş 393
5.8.2 Lojistik Sektörü İçin İş/Görev Tanımları 393
5.8.3. Samsun'da Lojistik Eğitiminin Mevcut durumu veÖneriler 399
5.9 LOJİSTİK DANIŞMA MERKEZİ 403
5.9.1 Amaç 403
5.9.2 SLDM'nin Hizmetleri 404
5.9.3 SLDM'nin Yapılanması 408
5.10 SAMSUN LOJİSTİK KONSEYİ VE ELEKTRONİK LOJİSTİK DERGİSİ 410
5.10.1 Amaç 410
5.10.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Ulusal ve Yerel Dernekler 411
5.10.2.1 UTİKAD. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği 411
5.10.2.2 UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği 412
5.10.2.3 RODER Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği 413
5.10.2.4 LODER Lojistik Derneği 414
5.10.2.5. TURKLIM Türkiye Liman İşletmecileri Derneği 415
5.10.2.6 DTD Demiryolu Taşımacılığı Derneği 417
5.10.2.7 TND Türkiye Nakliyeciler Derneği 418
5.10.2.8. TR KARID: Türkiye Kargo, Kurye, Lojistik İşletmecileri Derneği 418
5.10.2. 9 ARLOD Araç Lojistikçileri Derneği 419
5.10.3 Lojistik Dergisi 420
5.10.4 Samsun Lojistik Konseyinin Yapısı 420
5.11 LOJİSTİK FUARI VE LOJİSTİK KONGRESİ 422
5.11.1 Amaç 422
5.11.2. Lojistik Fuarı 422
5.11.3. Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2011 423
5.12. EYLEM PLANI 426
5.12.1. Gelecek 1 Yıl içinde kısa dönem iş planı 426
5.12.2 Gelecek 2-5 yıl içinde Orta Vadede 429
5.12.3. 5-20 Yıllık Uzun Dönem 429
6. SONUÇLAR 430

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: Bazı Ülke ve Bölgelere Göre GSMH ve Mal Ticareti % değişimi (2006-2008) 18
Tablo 2.2: Alt Bölgelere Göre Trans-Asya Demiryolu Ağı 26
Tablo 2.3: 2007 Yılında Dünyanın En İşlek Limanları (yanaşma sayısına göre) 32
Tablo 2.4: Dünya'nın En Büyük Konteyner Limanları (1000 TEU) 32
Tablo 2.5: Akdeniz'deki En Önemli Konteyner Limanları (TEU) 35
Tablo 2.6: Akdeniz'in En Büyük Beş Limanı (Gros Ton) 35
Tablo 2.7: 2009 Yılında İlk 20 Kargo Havalimanı 37
Tablo 2.8. Avrupa Birliği Ülkelerinin 2007-2008 Yıllar Arası İhracat ve İthalatı (Milyon $) 39
Tablo 2.9. Avrupa Birliği Birlik Dışı Ticaret Değerleri (ithalat CIF, ihracat FOB değerleriyle) 40
Tablo 2.10. 2005 Yılı İtibariyle Avrupa Birliği Üyelerinin Demiryolu Uzunluğu (km.) 41
Tablo 2.11. AB Ülkelerinde Demiryolu ile Taşınan Mal Miktarları 42
Tablo 2.12. AB'de Otoyolların Uzunluğu (km) 43
Tablo 2.13. AB Ülkelerinde Karayolu İle Taşınan Yük Miktarı 44
Tablo 2.14. AB Ülkelerinde İç Su Taşımacılığı İle Taşınan Yük Miktarı 45
Tablo 2.15. AB Ülkelerinde Denizyolu İle Taşınan Yük Miktarı (1.000 gros ton) 46
Tablo 2.16. AB Ülkelerinde Havayolu ile Taşınan Mal Miktarı (1.000 ton) 47
Tablo 2.16.1 Türkiye'deki TER Hatları 48
Tablo 2.17. Türkiye'nin Asya Otoyolu Ağı Bağlantıları 63
Tablo 2.18. TEM'e üye olan ve gözlemci ülkeler 63
Tablo 2.19. AGR'ye üye ülkeler 64
Tablo 2.20. TER'e üye ve gözlemci ülkeler 65
Tablo 2.21. Türkiye'deki TER hatları E 070 66
Tablo 2.22. Türkiye'deki Trans Asya Demiryolu Bağlantıları 66
Tablo 2.23. E-Demiryolu Ağına (AGC) üye ülkeler 67
Tablo 2.24. Karadeniz Limanlarına İlişkin Yük Bilgileri 69
Tablo 2.25. Karadeniz Ülkeleri Konteyner Taşımacılığı (teu) 69
Tablo 2.26. Karadeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı (teu) 70
Tablo 2.27. Karadeniz ülkeleri konteyner tahminleri 71
Tablo 2.28. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye 2007 (World Bank Web sitesi) 76
Tablo 2.29. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye (2010 World bank Web sitesi) 77
Tablo 2.30. Ulaştırma Türlerine Göre Dış Ticaretimiz 85
Tablo 2.31. Taşıma Türlerine Göre Türkiye'nin İhracatı (%) 85
Tablo 2.32. Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C2 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri 86
Tablo 2.33. Ro-Ro İle Gidilebilen Avrupa Ülkelerine İhraç Taşımalarımız (Ton) 87
Tablo 2.34. Yıllara Göre Ökombi Tren Hatları Kullanımımız 87
Tablo 2.35. Avrupa Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer) 88
Tablo 2.36: Ortadoğu Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer) 89
Tablo 2.37. Rusya, BDT ve Asya Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer) 90
Tablo 2.38. İhracatımız ve Türk Nakliyecilerine Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotaları 92
Tablo 2.39. Taşıma Yapmak Üzere Belge Almış İşletmelerin Türlerine Göre Dağılımı (2010) 93
Tablo 2.40. Türkiye Karayolları Ağı Uzunlukları (km) 95
Tablo 2.41. Karayollarımızda Yapılan Taşıma Miktarı (milyon ton-km) 95
Tablo 2.42. Madde Cinslerine Göre TCDD Taşımaları (1.000.000 Ton-Km) 98
Tablo 2.43. TCDD Uluslararası Yük Taşıması (1000 Net Ton-Km) 98
Tablo 2.44. Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%) 100
Tablo 2.45. Türk Bayraklı Gemiler ile Türk Karasularında, Türkiye Limanları Arasında Yapılan Taşıma (Ton) 101
Tablo 2.46. Denizyolu İle Yapılan Uluslararası Taşıma Miktarları (Ton) 101
Tablo 2.47. Yük Cinslerine Göre 2009 Yılı Türkiye Dış Ticaret Denizyolu Taşımaları 101
Tablo 2.48. 2008 Yılı Türkiye -OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Hacmi 102

Tablo 2.49. Limanlarımız Arasındaki kabotaj Taşıması (2004-2008) 103
Tablo 2.50. Kabotajla Taşınana Ürünlerin Cinsleri ve Miktarları (2008) 103
Tablo 2.51. Türkiye Limanları 2005 - 2009 Konteyner Elleçleme Miktarları (TEU) 104
Tablo 2.52. Türk Limanlarından Konteynır 1000 TEU Olarak Elleçleme Kapasitesi (2008) 104
Tablo 2.53. İç sularda konteynır taşımacılığı kapasitesi (TEU- 2008)) 104
Tablo 2.54. 2005 - 2007 Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet) 105
Tablo 2.55. Yıllara Göre Türkiye'de Uçuş ve Kargo Taşması Rakamları 106
Tablo 2.56. Havalimanları Bazında 2006-2007 Yük Trafiği 107
Tablo 2.57. Doğu Karadeniz Ana Limanları Fiziki Özellikleri 108
Tablo 2.58. Karadeniz Bölgesi Deniz Ticareti (Ton) 110
Tablo 2.59. Karadeniz Bölgesi Konteyner Ticareti (Teu) 110
Tablo 2.60. Samsun Limanına İlişkin Yük Bilgileri 111
Tablo 2.61. İl Merkezlerindeki 2009 yılı Günlük Kamyon Trafiği 113
Tablo 2.62. TR 83 Bölgesi İthalat ve İhracat Miktarları 115
Tablo 2.63. Samsun'da Yerleşik Firmaların 2009 Yılında Yapmış Oldukları İhracatın, Tutar Bazında,Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (ABD $) 116
Tablo 2.64. Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C2 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri (15 09 2010) 117
Tablo 2.65. Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C1 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri (15 09 2010) 117
Tablo 2.66. Samsun Trafiğine Kayıtlı Araçların Tiplerine Göre Dağılımı (TÜİK 2010) 119
Tablo 2.67. Samsun Trafiğine Kayıtlı Araçların Tiplerine Göre Dağılımı (TÜİK 2010) 119
Tablo 2.68. Samsun Ticaret ve Sanay İOdası İktisadi raporu 2010 120
Tablo 2.69. Samsun'dan Karayolu ile İhracatta (ton) İlk 10 Ülke 120
Tablo 2.70. Samsun'dan Karayolu ile İhracatta (milyon $) İlk 10 Ülke 121
Tablo 2.71. Samsun'a Karayolu ile İthalatta İlk 10 Ülke için Miktarlar (Ton) 121
Tablo 2.72. Samsun'a Karayolu ile İthalatta İlk 10 Ülke için Miktarlar (Milyon Dolar) 122
Tablo 2.73. Samsun Limanlarından İhracat Rakamlarına Göre Yapılan Uluslar Arası Taşımalar 123
Tablo 2.74. Samsun limanlarından yük modlarına göre yapılan İthalat yüklemeleri 123
Tablo 2.75. Samsun Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İhracatta, Miktar ve dolar Olarak İlk 10 Ülke 123
Tablo 2.76. Samsun Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İthalat Miktar 124
Tablo 2.77. Samsun Bölgesinde demir yolu ile yapılan ihracat rakamları 125
Tablo 2.77.1. Samsun Bölgesinde demir yolu ile yapılan ithalat rakamları 125
Tablo 2.78. Samsun'dan Havayolu ile İhracat Miktarları 126
Tablo 2.79. Samsun'dan Havayolu ile İthalat Miktarları 126
Tablo 2.80. TR 83 bölgedeki lojistik sektörünü ilgilendiren kamyon, TIR adetleri 127
Tablo 2.81. Samsun limanlarının Yıllara Göre Elleçleme Kapasiteleri 128
Tablo 2.82. Samsun Demiryolu İle Taşınan Yüklerin Dağılımı 129
Tablo 2.83. Lojistik Merkezlerin Gelişimi 135
Tablo 2.84. Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler 137
Tablo 2.85. Lojistik Merkezlerde Yönetimin Görevleri 139
Tablo 2.86. Baltık Denizi Bölgesideki Lojistik Merkezlerin Organizasyonu 140
Tablo 2.87. Roterdam Limanı Distriparkları 144
Tablo 2.88. Bologna Lojistik Merkezi Teknik Verileri 151
Tablo 2.89. Bologna Lojistik Merkezinde Yük Trafiği 151
Tablo 2.90. Vitoria Lojistik Merkezi Teknik Veriler 154
Tablo 2.91. Lojistik Merkezlerin Karşılaştırmalı Analizi 159
Tablo 3.1. TR83 Bölgesi GSYİH ve Nüfus Payları 160
Tablo 3.2. Bölge İllerinde Kişi Başına Düşen GSYİH (Dolar) 161
Tablo 3.3. Ekonomik Faaliyet Kollarına Göre Gayrisafi Katma Değer (1000 TL) 163

Tablo 3.4. Ekonomik Faaliyet Kollarına Göre Bölgesel Gayrisafi Katma Değer Türkiye Payları.....163
Tablo 3.5. Sektörlerin Türkiye GSYİH 'si İçindeki Payları, TR83 Bölgesi, 1987-2001.....164
Tablo 3.6. Sanayi Sektörünün Bölge İleri, Bölge ve Türkiye GSYİH'si Payları, 1987-2001.....165
Tablo 3.7. Cari Fiyatlar ile Bölgesel Gayri Safi Katma Değer (%).....165
Tablo 3.8. Bölgesel Sanayi Katma Değerinin Toplam Sanayi Katma Değeri İçindeki Payı.....165
Tablo 3.9. İktisadi faaliyet kollarına göre bölgesel gayrisafi katma değer Türkiye payları, 2004-2006.....166
Tablo 3.10. Sektörlerin gayrisafi katma değer içindeki payları, 2004-2006166.....167
Tablo 3.11. TR83 ve Türkiye; İhracat – İthalat Rakamları, 2009.....168
Tablo 3.12. TR83 ve Türkiye; İhracatçı Firma Sayısı ve Firma Başına İhracat Değeri, 2006-2009.....168
Tablo 3.13. TR83 ve Türkiye; İthalatçı Firma Sayısı ve Firma Başına İthalat Değeri, 2006-2009.....168
Tablo 3.14. TR83 Bölgesinde En Çok İhracat Yapılan 5 Fasıl, 2009.....169
Tablo 3.15. TR83 Bölgesinde En Çok İhracat Yapılan 5 Ülke, 2009.....169
Tablo 3.16. TR83 Bölgesinde En Çok İthalat Yapılan 5 Fasıl, 2009.....170
Tablo 3.17. TR83 Bölgesi'nde En Çok İthalat Yapılan 5 Ülke, 2009.....170
Tablo 3.18. Bölgedeki Yerleşmelerin Nüfus Gruplarına Göre Dağılımı.....173
Tablo 3.19. Bölge Kentleri Nüfus Yoğunlu ve Temel Arazi Kullanım Değerleri.....174
Tablo 3.20. Samsun İli Arazi Varlığı.....174
Tablo 3.21. Sulama Alanları.....175
Tablo 3.22. Samsun Büyükşehir ve İlçe Belediyeleri Alan Kullanımları.....177
Tablo 3.23. Samsun Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı İhracatlarına ve istihdamlarına göre
öne çıkan 100 firma firmalar.....181
Tablo 3.24. Çorum Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı ihracat ve istihdamına göre büyük kuruşları.....188
Tablo 3.25. Tokat Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı ihracat ve istihdamına göre büyük kuruşları.....189
Tablo 3.26. Amasya Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı ihracat ve istihdam olarak öne çıkan firmalar.....191
Tablo 3.27. Samsun Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları.....196
Tablo 3.28. Çorum Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları.....200
Tablo 3.29. Tokat Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları.....201
Tablo 3.30. Amasya Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları.....201
Tablo 3.31. Çorum ili OSB'leri.....202
Tablo 3.32. Tokat İli OSB'leri.....203
Tablo 3.33. Amasya İli OSB'leri.....203
Tablo 3.34. Rıhtım Teknik Bilgileri.....205
Tablo 3.35. Samsunport Limanın Yıllık Elleçleme Kapasitesi.....205
Tablo 3.36. Samsunport Liman ekipmanları.....207
Tablo 3.37. Samsun Limanına gelen gemi sayısı ve elleçlenen yük miktarları.....208
Tablo 3.38. Yıllar İtibarı İle Samsun Limanına Gelen Ro-Ro Gemi Adedi-Tır Ve Tonaj.....208
Tablo 3.39. Samsun Limanı toplam kargo hacminin dağılımı (2002-2020).....209
Tablo 3.40. Yeşilyurt limanı kapasiteleri.....212
Tablo 3.41. Yeşilyurt Limanı Deniz Araçları.....213
Tablo 3.42. Yeşilyurt Limanı Kapalı Ambarları.....213
Tablo 3.43. Ekipmanlar ve kapasiteleri.....213
Tablo 3.44. Yeşilyurt Limanı 2006-2009 Yılları Arası Gemi Ve Yük Miktarları.....213
Tablo 3.45. Samsun-Merkez Organize Sanayi Bölgesinde Yer Alan Firmaların Sektörel Dağılım.....218
Tablo 3.46. Kavak OSB Arazi Kullanım Oranları.....220
Tablo 3.47. Sanayi Parsellerinin Dağılımı.....220
Tablo 3.48. Kavak OSB Bulunan ve Projesi Devam Eden Firmalar.....221
Tablo 3.49. KOSB'de Yer Alan Firmaların Statülerine Göre Sektörel Dağılımı.....221
Tablo 3.50. KOSB'de Faaliyetteki Firmalar.....222
Tablo 3.51. KOSB'de İnşaat Aşamasındaki Firmalar.....222
Tablo 3.52. Arsa tahsislerinin sektörel dağılımı.....225
Tablo 3.53. Ticaret Hacminin Mal Hareketlerine Dağılımı ($).....228

Tablo 3.54. Bölgedeki Arazi Durumu: (2009 Sonu İtibariyle) 228
Tablo 3.55. Serbest Bölgede Yapılan Çalışmaların Faaliyet Konularına Göre Dağılımı 229
Tablo 3.56. Serbest Bölgede Faaliyette Olan Firmalar 229
Tablo 3.57. Küçük Sanayi Siteleri İstatistiki Bilgileri (Aralık 2009) 230
Tablo 3.58.Gümrük Başmüdürlükleri Bazında 2010 Yılı Ocak-Ağustos Dönemine Ait İhr. ve İth. Rakamları 232
Tablo 3.59. Samsun Güm. Ve Muh. Başmüdürlüğü'ne Bağlı Gümrük Müdürlükleri Dış Ticaret Rakamları ($) 232
Tablo 3.60. Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü ithalat-ihracat bilgileri 233
Tablo 3.61. Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne ait 2010 yılının ilk 9 ayının istatistiki bilgileri 234
Tablo 3.62. TR83 bölgesindeki Karayolu Uzunlukları – 2010 238
Tablo 3.63. TR83 Bölgesindeki Motorlu Taşıtların Dağılımı – 2010 239
Tablo 3.64. TR83 Bölgesindeki Havayolu Trafiği – 2008 240
Tablo 3.65. TR83 Bölgesindeki Demiryolu Altyapısı – 2009 240
Tablo 3.66. Samsun havaalanına iniş ve kalkış yapan uçak sayısındaki değişiklikler 245
Tablo 3.67. Lojistik Organize sanayi Bölgesinde Yapılan Anket Sonuçları 254
Tablo 3.68. Lojistik Master Planı SWOT Analizine Katılan Kuruluşlar ve Temsilcileri 261
Tablo 4.1. Yurt İçi Yolcu Taşımacılığı Performansı 300
Tablo 4.2. Uluslararası Havayolu Yolcu Taşımacılığı Performansı 301
Tablo 4.3. Yurt İçi Yük Taşımacılığı Performansı 301
Tablo 4.4. Ulaşım Türüne Göre Toplam İthalatın Dağılımı 301
Tablo 4.5. Ulaşım Türüne Göre Toplam İhracatın Dağılımı 302
Tablo 4.6.Mevcut Demiryolu Sistemi Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri 306
Tablo 4.7. Yeni Yapılması Planlanan Demiryolu Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri 307
Tablo 4.8. Çekirdek Ağ İçinde Yer Alan Karayolu Güzergâhları 309
Tablo 4.9. Çalıştay'a katılan kişiler ve kuruluşları 320
Tablo 4.10. Strateji Sıralaması Sonuçları 330
Tablo.5.1. Samsun Bölgesi için Strateji Önerileri Sıralaması 336
Tablo 5.1.1. Lojistik Köy İnşaat Maliyetleri 354
Tablo 5.2. Lojistik Alanlar Toplam Maliyet Tablosu 355
Tablo 5.3. Samsun Port Limanın Kapasitesi 366
Tablo 5.4. Liman Ekipmanları 366
Tablo 5.5. Yeşilyurt Limanı Iskelesinin Kapasitesi 370
Tablo 5.6. Yeşilyurt Limanı Ekipmanları ve Kapasiteleri 371
Tablo 5.7. Ali Samsunluoğlu'nun Kurduğu Şirketlerin Son 5 Yıllık Finansal Figürleri 384
Tablo 5.8. Şubeler ve Zaman Planlaması 388
Tablo 5.9.Optimist Hedef Planı 388
Tablo 5.10. Pesimist Hedef Planı 389
Tablo 5.11. Fonksiyon 1. Lojistik Pazar Yaratma Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 396
Tablo 5.12. Fonksiyon 2. Lojistik Proje Hazırlama Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 396
Tablo 5.13. Fonksiyon 3.Müşteri Temsilcisi Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 396
Tablo 5.14. Fonksiyon 4.Operasyon Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 397
Tablo 5.15. Fonksiyon 5. Proje Bütçe ve Mali İşler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 397
Tablo 5.16. Fonksiyon 6 Bilgi İşlem Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 398
Tablo 5.17. Fonksiyon 7 Kalite İnsan Kaynakları ve İdari İşler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 398
Tablo 5.18. Fonksiyon 8 Halkla İlişkiler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler 398
Tablo 5.19. Samsun'da Lojistik eğitimi Veren Eğitim Kurumları 399
Tablo 5.20. Lojistik Önlisans Eğitiminde Müfredat Modeli (Örnek) 400
Tablo 5.21 Lojistik Lisans Eğitiminde Müfredat Modeli (Örnek) 401
Tablo 5.22. Lojistikte Gelecek 1 Yıl İçerisinde Kısa Dönem İş Planı 427

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Lojistik Yönetimi İş Şeması 9
Şekil 2.2. GATT/WTO'nun Tarife Oranlarına Etkisi 15
Şekil 2.3: 1996 ve 2006 Yıllarında Dünya Mal İhracatında Bölgesel Paylar (%) 17
Şekil .2.4: Dünyadaki ihracatın ana bölgeler bazında değişimi (%) 2008'in son çeyreği- 2009'un ilk çeyreği 19
Şekil 2.5. Asya Otoyol Haritası 20
Şekil 2.6. Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC) 21
Şekil 2.7. Pan-Amerikan Otoyolu 22
Şekil 2.8. CANAMEX Ticaret ve Taşıma Koridoru 23
Şekil 2.9. A.B.D. – Meksika Arası Taşıma Koridorları 23
Şekil 2.10. Kuzey Amerika Taşıma Koridorları 24
Şekil 2.11. Trans-Afrika Otoyolu 24
Şekil 2.12. Dünya Demiryolu Ağı Ana Hatları 25
Şekil 2.13. Trans-Asya Demiryolu Ağı 25
Şekil 2.14. Trans-Sibirya Demiryolu Koridoru 26
Şekil 2.15: Avustralya Demir ve Karayolları Haritası 27
Şekil 2.16: Afrika Kıtası Demiryolu Ağı 27
Şekil 2.17: Dünya Denizyolu Ana Rotaları 28
Şekil 2.18. MEDA TEN-T Akdeniz Taşıma Koridoru 30
Şekil 2.19: Akdeniz Ro-Ro Koridorları 30
Şekil 2.20: Dünya'nın Önemli Limanları Haritası 31
Şekil 2.21: Avrupa'nın Önemli Limanları 33
Şekil 2.22: Singapur Limanı'nın Taşıma Kanalları 33
Şekil 2.23: Akdeniz Limanları 34
Şekil 2.24: Dünya'da Taşımacılık Yapılan Önemli Havalimanları 36
Şekil 2.25. TEN-T Kapsamında Belirlenen 30 Öncelikli Proje 49
Şekil 2.26. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları 50
Şekil 2.27. Karadeniz Ulaşım Alanı 51
Şekil 2.28. Trans-Avrupa Kuzey Güney Otoyolu Projesi 52
Şekil 2.29. E-Karayolu Projesi 53
Şekil 2.30. Türkiye'deki E-Yolları 53
Şekil 2.31. Pan Avrupa Karayolu Koridoru 4 54
Şekil 2.32. Trans Avrupa Demiryolu Projesi Türkiye Ağı 54
Şekil 2.33. TER Üyesi Ülkeler 55
Şekil 2.34. Pan-Avrupa Demiryolu Koridoru 4 56
Şekil 2.35. TEN-T Demiryolu Ağı 57
Şekil 2.36. Avrupa DenizOtoyolları 58
Şekil 2.37. Avrupa İç Suyolları Ağı 59
Şekil 2.38. Avrupa'daki Önemli Hava Ulaşım Noktaları 60
Şekil 2.39. Türkiye'deki Uluslar arası Karayolu Güzergahları 62
Şekil 2.40. Türkiye'den geçen Uluslar arası Demiryolu Hatları 65
Şekil 2.41. Viking Treni 67
Şekil 2.42. Karadeniz Bölgesindeki Limanlar 68
Şekil 2.43. Karadeniz Ülkeleri Konteyner Taşımacılığı (%) 69
Şekil 2.44. Karadeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı (%) 70
Şekil 2.45. Karadeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı (teu) 70
Şekil 2.46. Karadeniz Bölgesi Konteyner Pazarı Tahminleri 71
Şekil 2.47. Ülkelerin Lojistik Giderleri dünya bankası çalışması 72
Şekil 2.48. Lojistik Harcamalar: Satış Fiyatı% Değeri (Avrupa Cat firması sunumu) 75
Şekil 2.49. Lojistik Maliyetler (NorthWestern University) 75

Şekil 2.50. Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması 78
Şekil 2.51. Bazı Akdeniz Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksi (ölçek: 1-5) 83
Şekil 2.52. Lojistik Performans Endeksine Göre Bazı Ülkelerin Sıralaması 83
Şekil 2.53. Türkiye, İspanya ve İtalya İçin Lojistik Performans Endeksinin Alt-Bileşenleri 84
Şekil 2.54. Türkiye'de Lojistik Sektörüne İlişkin Temel Göstergeler 84
Şekil 2.55. TCDD Demiryolu Hatları 97
Şekil 2.56. Türkiye Ro-Ro Hatları 105
Şekil 2.57. Karadeniz Etrafındaki Mevcut ve Planlanan Boru Hatları 112
Şekil 2.58. Karayolları 7. Bölge 2009 yılı Trafik Sayımları 113
Şekil 2.59. Karayolları 10. Bölge 2009 yılı Trafik Sayımları 114
Şekil 2.60. Samsun TC Karayolları Genel Müdürlüğü TR 83 Bölgesi Yol Güzergahları 127
Şekil 2.61. Lojistik Merkez Planlamasının Ana Safhaları 132
Şekil 2.62. Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri 133
Şekil 2.63. Lojistik Merkez Modeli Yapısı 134
Şekil 2.64. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı 141
Şekil 2.65.GVZE Bremen Organizasyon Yapısı 142
Şekil 2.66. Roterdam Limanı Distripartkları 145
Şekil 2.67. Hollanda Avrupa Lojistik Merkez'inde Uluslararası Faaliyetlerin Gelişimi 146
Şekil 2.68. Almanya'daki Lojistik Merkezler 147
Şekil 2.69. Finlandiya'daki Lojistik Merkezler 149
Şekil 2.70. İtalya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları 150
Şekil 2.71. İspanya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları 152
Şekil 2.72. Vitoria Lojistik Merkezi Konumu 153
Şekil 3.1. Düzey 2 Bölgeleri Gayri Safi Katma Değerleri, 2006 161
Şekil 3.2. Tarım Sektörünün GSYİH İçindeki Payları, 1987-2001 161
Şekil 3.3. TR83 Bölgesi İhracat Rakamları, 2002-2009 167
Şekil 3.4. TR83 Bölgesi İthalat Rakamları, 2002-2009 167
Şekil 3.5. TR83 Bölgesi Arazi Kullanımı 171
Şekil 3.6. TR83 Bölgesi Coğrafik Yapısı 172
Şekil 3.7. TR83 Bölgesi Deprem Kuşakları 172
Şekil 3.8. TR83 Bölgesi Türkiye Su Havzaları İçindeki Konumu 173
Şekil 3.9. Samsun İli Topografik Yapısı 175
Şekil 3.10. Samsun İli Arazi Kullanım Haritası 176
Şekil 3.11. Samsun İli Deprem Haritası 176
Şekil 3.12. Samsun Büyükşehir Belediyesi İdari ve Hizmet Sınırları 177
Şekil 3.13. Samsun Uydu Görüntüsü 178
Şekil 3.14. 1/50.000 Çevre Düzeni Nazım İmar 179
Şekil 3.15. 1/5000 Plan Mozaiği ve Ulaşım Şeması 180
Şekil 3.16. Samsun Liman Genel Görünümü 204
Şekil 3.17. Samsun Limanı 2002- 2010Gemi Trafiği (adet) 207
Şekil 3.18. Samsun Limanı 2002 - 2010 yıllık toplam kargo hacimleri (Milyon Ton) 208
Şekil 3.19. Yeşilyurt Limanı 209
Şekil 3.20. Toros Tarım Samsun Limanı 211
Şekil 3.21. Samsun-Merkez Organize Sanayi Bölgesi Genel Görünümü 215
Şekil 3.22 KOSB Mevcut Alan Krokisi 217
Şekil 3.23. Bafra OSB Sektörel Dağılımı 218
Şekil 3.24. Samsun-Gıda OSB Parselasyon planı 224
Şekil 3.25. Samsun Gıda OSB Tevsi Planı 225
Şekil 3.26. Samsun Serbest Bölgesi 226
Şekil 3.27.Metro Hava Kargo Şirketi 235
Şekil 3.29. Samsun Sebze ve Meyve Hali 236

Şekil 3.30. Samsun Gıda OSB 236
Şekil 3.31. Gelemen Demiryolu Aktarma Merkezi 237
Şekil 3.32. Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü Sınırları 238
Şekil 3.32.1. Karayolları Genel Müdürlüğü 7. Bölge Sınırları İçindeki Trafik Hacimleri 239
Şekil 3.34. Samsun İli Karayolu Altyapısı 241
Şekil 3.35. TCDD Tarafından Geliştirilen Lojistik Merkezler 242
Şekil 3.36. Samsun Büyükşehir Belediyesi Hafif Raylı Sistem Projesi 243
Şekil 3.37. Samsun Limanının Diğer Karadeniz Limanları ile Olan Mesafeleri 243
Şekil 3.38. 2010 ve 2025 yılı karayolu şebekesi kapasite kullanım oranı 246
Şekil 3.39. Samsun İli Çevre Yolu Projeleri 247
Şekil 3.40. Büyükşehir Belediyesi Tarafından Önerilen 2. Bulvar Projesi 247
Şekil 3.41. Ulaşım Ana Planında Önerilen Otopark Alanları 248
Şekil 4.1. Türkiye İçin Çekirdek Ağ 303
Şekil 4.2. 2006 Yılı Havayolu Ve Denizyolu Altyapısının TEN-T Yönergesine Göre 305
Şekil 4.3. Çekirdek Ağ İçindeki Havayolu Ve Denizyolu Projelerinin TEN-T Yönergesine Göre Sınıflandırılması 305
Şekil 4.4. 2006 Yılı Demiryolu Altyapısı 308
Şekil 4.5. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demiryolu Projeleri 308
Şekil 4.6. 2006 Yılı Karayolu Altyapısı 310
Şekil 4.7. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri (2020) 311
Şekil 4.8. Demiryolu Öncelikli Projeler 313
Şekil 4.9. Karayolu Öncelikli Projeler 313
Şekil 4.10. 1/100.000 Çevre Düzeni Nazım İmar Planı 318
Şekil 5.1. Lojistik Merkez 1-4 numaralı Alternatif Alanlar 338
Şekil 5.2. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan 340
Şekil 5.3. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan 341
Şekil 5.4. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan Fotoğraf (1) 341
Şekil 5.5. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2) 341
Şekil 5.6. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan Fotoğraf (3) 342
Şekil 5.7. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan 342
Şekil 5.8. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (1) 343
Şekil 5.9. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2) 344
Şekil 5.10. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (3) 344
Şekil 5.11. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan 345
Şekil 5.12. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (1) 346
Şekil 5.13. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2) 346
Şekil 5.14. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (3) 347
Şekil 5.15. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan 347
Şekil 5.16. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (1) 348
Şekil 5.17. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2) 349
Şekil 5.18. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (3) 349
Şekil 5.19. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan 350
Şekil 5.20. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı 351
Şekil 5.21. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı 352
Şekil 5.22. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı 352
Şekil 5.23. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı 362
Şekil 5.24. GVZE Bremen Organizasyon Yapısı 363
Şekil 5.25. Bir Lojistik Şirketinin Fonksiyonları 395

1. GİRİŞ

1.1. AMAÇ VE KAPSAM

1.1.1. Amaç

1995 yılı dünya nüfus istatistiklerine göre 5. 674.000.000 olarak ölçülen rakam 2008 yılında 6.677.000.000'a ulaşmış ve 2020 yılı için 7.540.000.000'e çıkacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'de de1990 yılında yapılan nüfus sayımında Türkiye sınırları içinde 56.473.000 kişinin yaşadığı belirlenmiştir [1]. 2007 yılında yapılan son sayımda ise 70.586.000 kişilik bir nüfusa sahip olduğumuz ortaya çıkmıştır[2] . 2020 yılı için yapılan tahminler, ülkemizde 79.000.000 kişiyle birlikte yaşayacağımızı öngörmektedir[3].

Tarımsal kesimde daha büyük oranda nüfus artışı izlenmektedir. Kentlerin Nüfusları genel nüfus artışından daha yüksek oranda artmaktadır. Tarımın mekanizasyonu, arazilerin parçalanması, toprak veriminin azalması, çölleşme, kısmen terör, eğitim ihtiyacı gibi ekonomik nedenlerden dolayı nüfus köylerden kentlere doğru hızla akmakta ve kent nüfuslarında patlamalara, yerleşim alanlarının yetmemesine neden olmaktadır. Yakın geçmişte kent sınırları dışında kurulmuş bulunan ve kentsel lojistiğin odakları olan fabrikalar, organize sanayi bölgeleri, toptancı halleri, limanlar, serbest bölgeler, depolar, antrepolar, kamyon garajları, küçük sanayi siteleri, süper marketler ve zincir mağazalar, etaflarını saran konutlar içinde kalmışlar; gelişen ekonomi, artan üretim, yükselen dış ticaret, artan nüfus, kişi başı gayri safi milli hasıla ve artan tüketimin ardından, daha büyük oranda malzeme trafiği oluşmuş ve oluşmaktadır. Mevcut lojistik alt yapı, yollar, depolama alanları, park alanları bu trafiği kaldıramadığı için de şehir sıkışmakta, yolcu taşımacılığı etkilenmekte ve düşen trafik hızı nedeniyle oluşan araç bekleme sürelerine bağlı olarak çevre kirliliği artmakta ve dağıtım hızı düşmektedir.

Bu sorunların temelinde planlama eksikliği ve hataları yatmaktadır. Yapılan kısa dönemli şehir planlamaları kısa zaman içinde etkisini yitirmekte ve adlen yeni planlara, pahalı alt yapı yatırımlarına neden olmaktadır. Şehir planlamaları yapılırken belli bölgelerin sanayiye, depolamaya, ticari alanlara, belli bölgelerin de konut alanlarına ve sosyal alanlara tahsis edilmesi sürecinde inşaatlar, mevcut parsel yapısını bozmadan yapılmakta ve tesisler küçük ölçekli, dağınık ve birlikte çalışma olanağı yaratmayacak şekilde bir yapılanma sergilemektedir.

Geçmişte sanayide rastladığımız bu olgu; organize sanayi bölgeleri uygulamaları ve küçük sanayi siteleri çalışmaları ile kısmen çözümlenmek istenmiş, şehirlerin dışına inşa edilen, şehri sarmalayıp geçen çevre yolları uygulaması ile lojistik birimler merkezi iş alanlarının dışına alınmaya çalışılmıştır. Bu uygulamada mevcut tesislere dokunulmamış, şehir içi depolama, üretim, işgücü ile yeni sanayi tesisleri ve yeni kurulan birimler arasındaki malzeme hareketi azaltılamamış, şehir içine giren TIR ve kamyon benzeri araçların hareketi engellenememiştir. Büyük şehirlerimizde gözlemlediğimiz, belirli saatlerde bu tip vasıtalara getirilen trafiğe çıkma yasakları sistemi de zaman içinde etkisini kaybetmiştir.

Dünya üzerinde bundan 30-40 sene önce başlayan lojistik köy, kuru liman, taşıma işleri bölgesi, lojistik merkez adını verdiğimiz yapılanmalar, çözüm olarak görülmüştür. Şehirlerin oldukça dışında kurulan organize sanayi bölgesi mantığıyla inşa edilen ve işletilen "Organize Lojistik Bölgeleri" kavramı uzun süredir başarı ile uygulanmaktadır. Ülkemizde devlet yapımızın böylesi yatırımlara uygun olamaması, sanayicilerin kendi lojistik ihtiyaçlarını kendi bünyelerinde çözümlemesi, lojistik ile ilgili altyapı yatırımlarının geri dönüş sürelerinin uzun vadeli olması ve bu tip yatırımların büyük ölçekli yatırımlar olması, hatta sanayicilerin bir araya gelerek ortak yatırım yapma alışkanlıklarının bulunmaması nedenleriyle "Organize Lojistik Bölgesi" yatırımları yapılamamıştır. Bunlarla beraber; demiryollarının lojistik tesislere bağlantılarının olmaması ve demiryolu ile yapılabilen taşımanın ton-km olarak çok düşük olması da bu gecikmeye neden olmuş, karayolu taşıma ağırlıklı olan taşımacılık sektörümüz, depolama fonksiyonu olan Organize Lojistik Bölgelerini yaratamamıştır.

Bir yandan AB örneklerinin uygulanması, diğer yandan şehir içinde kalmış lojistik tesislerin şehir dışına çıkartılması zorunlulukları nedenleriyle TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) her organize lojistik bölgesinde demiryolu olma zorunluluğunu göz önüne almış, farklı şehirlerde yatırım planları hazırlamış ve çalışmalara başlamıştır. Bunun paralelinde taşımacılık şirketlerinin oluşturduğu UND, RODER gibi dernekler, yabancı yatırımcılar ve gayrimenkul geliştirme şirketleri de bu konuya eğilmiş ve geniş çaplı araştırma çalışmaları başlatmışlardır.

Devlet limanlarının özelleştirmesi de bu yönde bir gelişmeyi tetiklemiş; limanların artan iş yükü, özellikle konteyner taşımacılığındaki patlama, liman içinde yapılan konteyner stoklama, yük aktarma, depolama gibi bazı hizmetlerin liman dışında verilmesinin daha verimli olacağını ortaya çıkartmıştır. Ticari bir görüşle, limanlar, çevrelerinde liman operasyonlarına destek olacak, demiryolu bağlantısı olan lojistik merkezlere ihtiyaç duymuşlardır.

Samsun Kenti ise, Bölgesel yerel yönetimlerin girişimi ile, kentteki "Lojistik Sektörüne" yönelik bir çalışma başlatmıştır. Bu çalışmada Samsun Belediyesinin ve Samsun Ticaret ve Sanayi Odasının liderliğinde çeşitli platformlar oluşturulmuş her yıl

[1] www.belgenet.com
[2] Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, TÜİK, www.tuik.gov.tr
[3] Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Teknoloji Araştırma Merkezi (TEKAM) Müdürü Prof.Dr. Muammer KAYA

yapılan konferanslarla bölgede lojistik bilincinin oluşturulmasına başlanmıştır. Bu çalışmaların belirlenen bir strateji altında yapılması esastır. Birbiriyle bağlantılı olarak düzenlenmesi gereken çalışmaların amorf bir büyümeye yol açmaması için, lojistiğin unsurlarının birbirleri ile olan ilişkileri; günümüzün gelişen konusu olan kombine taşımacılığın da çerçevesi altında incelenmesi ve buna sınır getirecek, içini dolduracak bir Bölgesel Lojistik Strateji Planı hazırlanması kararı alınmıştır. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası bünyesinde, Samsun Valiliğimizin önderliğinde, Orta Karadeniz Kalkınma Ajansının desteği ile, Samsun Ana Kent Belediyesinin birlikteliğiyle hazırlanmasına karar verilen bu rapor bu amaca hizmet etmek için Samsun bölgesinde ve hinterlandında uzun dönem lojistik stratejilerinin, kısa dönem eylem planının ve buna baz teşkil edecek mevcut durumun belirlenmesi amacı ile hazırlanmıştır.

1.1.2. Kapsam

Bölgesel Lojistik Strateji planının içeriği, lojistik sektörünün Dünya'da ve ülkemizde hızla gelişen bir sektör olması, lojistiğin bölge ekonomisine yapacağı katkı ve kentin bu sektör konusunda sahip olduğu coğrafi ve rekabet edebilir üstünlüğünün arttırılmasıdır. Gelişmenin sağlanması için bu sektör tarafından yaşanılan sorunların tanımlanması, çözümlenmesi ve inovatif lojistik uygulamaların öğrenilmesi ve eylem planlarının hazırlanması gerekmektedir. Bu çalışma yalnızca sektörün gelişmesinin yolunu açmakla kalmayacak aynı zamanda yaratacağı dökülme etkisiyle (spill-over effects) diğer sektörlerdeki gelişmeleri de tetikleyecektir. O nedenle, hazırlanacak 83. Bölge Lojistik Strateji Planı'nda, Samsun'da ve Çorum, Amasya, Tokat illerinde tarım üretimi, imalat sanayi ve hizmet sektörlerdeki yerleşik firmaların lojistik altyapısına olan elastikiyetleri de, lojistiğin bir üretim girdisi ve aynı zamanda bir tüketim unsuru olduğu varsayımı ile değerlendirme kapsamı içine alınmıştır..

83. Bölgedeki illerin GSMH rakamlarına bakıldığında şu tablo ortaya çıkmaktadır. En son TUİK tarafından yapılan 2001 yılında yapılan illere göre Gayri Safi Yurt içi Hasıla çalışmasında Samsun'un Gayri Safi Yurt içi hasılasının 83. Bölgenin diğer illerinin toplamına yakın olduğu görülmektedir. Limanı gelişmiş bir sanayisi, Bölgenin Karadeniz'e açılan kapısı olması nedeniyle bu çalışmada diğer iller içinde Samsun iline ağırlık verilmiştir. Diğer iller ithalat ve ihracat değerleri ile Samsun Lojistik potansiyeli etkilemekte ancak yurt içi taşımacılıkta herhangi bir etki yapmamaktadır.

"TR 83. Bölgesinin Lojistik Master Planı", hızlı ve maliyet düşürücü, hizmet kalitesini arttırıcı, küresel rekabet avantajı yaratıcı, ölçülebilirliği sağlayıcı bir sektör yapısı ile Karadeniz havzasında Türkiye'nin Kuzey'e açılan liman kapısında demiryolu ve kara yolu bağlantılı bir lojistik üs konumundadır. Ayrıca, özelleşen Samsun Limanı'nın da bu kapasiteye olumlu etkisini katabileceği bir lojistik üs olma hedefini gerçekleştirecek yönlendirmeleri kapsamaktadır.

Bu çalışma sonucunda;

- Samsun merkezli olmak üzere 83. Bölgede ve hinterlandının lojistik talebinin, orta-uzun vadede Samsun ilinde ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması,
- Artan lojistik faaliyetlerin şehrin istihdamına, yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi,
- Lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üst yapı ihtiyacının belirlenmesi,
- Samsun ile hinterlandındaki üretim merkezi haline gelmiş olan diğer şehirler arasındaki lojistik bağlantısının en rasyonel altyapı ve yöntemlerle işlenecek şekilde Samsun'un geliştirilmesini.
- Samsun Limanı'na Karadeniz'in en önemli uluslararası aktarma limanı özelliği kazandırılması,
- Samsun'un, Orta Asya hatta Uzakdoğu ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Karadeniz çevresindeki taşımalarındaki rolünün artırılması,
- Mevcut ve planlanan lojistik altyapının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesi
- Orta Anadolu bölgesinde oluşacak tarımsal amaçlı endüstriyel ürünlerin hammadde, yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş ve çıkış kapısı olması
- Kuzeyde demiryolu bağlantısı olan tek liman olarak Avrupa ve Karadeniz bölgesinden Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi hedeflenmektedir.
- Akaryakıt ve tehlikeli madde lojistiği Samsun'da yapılması planlanan Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi bölgesinin kapsamı dışındadır. Bu nedenle çalışma dışında bırakılmıştır. Bölge lojistiğine transit taşıma olarak katkısı olmayacaktır.

Söz konusu TR 83.Bölgesi Lojistik Master Planı tarafından oluşturulacak veritabanı, yukarıda belirtilen amaçların tamamının, sonraki aşamalarda gerçekleştirilmesi için yapılacak detaylı çalışmalara bir temel oluşturacaktır.

2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.1. LOJİSTİK

2.1.1. Lojistiğin Tanımı

20. yüzyılın son çeyreğinde duymaya başladığımız "Lojistik", günümüze kadar askeri alanda kullanılan bir terim olarak değerlendirilmiştir. Bu çerçevede lojistiğin askeri alanlar dışında endüstride kullanılması ile birlikte çok farklı tanımları yapılmış, sonunda tüm dünyada kabul edilen CSCMP (Council of Supply Chain Management Professionals) tarafından yapılan tanımı kullanımaktadır. CSCMP lojistiği Eylül 1988 tarihinde **"Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının, ham maddesinin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir"** şeklinde tanımlanmaktadır[4]. 15 yıl boyunca bu tanım, üzerinde mutabık kalınarak kullanılmıştır. Bu süre boyunca Konsey her yıl yaptığı konferanslarda lojistiğin zaman içindeki gelişmesine göre tanımda iyileştirmeler yapılmış ve son olarak 2002 yılında;

"Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir" tanımının kullanılması kabul görmektedir.

Tanıma gelen en önemli değişiklik daha önce hammaddeden tüketime doğru olan hareketin yanına Geri Dönüş Lojistiği dediğimiz (Return Logistics) kısmının ilave edilmiş olmasıdır. Kısa ömürlü ürünlerin kullanım sürelerinin sonunda geri toplanması, hatalı, bozuk, hasarlı ürünlerin iadeleri, depozitolu olsun veya olmasın şişe, paket, kutu gibi ambalaj malzemelerinin geri getirilmesi, atık lojistiğin konusu içine girmektedir.

CSCMP'nin tanımı genişletmekteki amacı, farklı kesimlerde lojistiğin farklı tanımlarının kullanılmı olmuştur. Farklılıklar, sektörde çalışan kişi ve kurumların bir araya gelmelerine, aynı amaca dönük çalışma yapmalarına, hatta birbirlerini anlamalarına bile engel olmaktadır. Amacı, lojistik sektöründe standartların belirlenmesi olan bu kuruluş tarafından yukarıdaki tanım yapılmadan önce piyasada kullanılan ve işin garibi her biri de kendince doğru olan tanımlar kullanılmıştır.

Bu gün bile Türk Dil Kurumu sözlüğünde lojistik **"Savaşta veya barışta askerlik mesleğinin çok yönlü ihtiyaçlarını yerine getirme"** [5] olarak son derece eksik tanımlanmaktadır. Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statistics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki, sözlük anlamı **"mantıklı istatistik (hesap)"** tir. 1905'de, ABD'li Binbaşı Chauney B. Baker bir yazısında lojistiği, **"Savaş sanatının, orduların hareketi ve ihtiyaçlarının tedariki ile ilgili dalına lojistik denir"** şeklinde ifade etmiştir.

Basılı çoğu ansiklopedide "Lojistik" askeri bir terim olarak tanımlanmıştır. **"Lojistik, personel ve malzemelerin temini, dağıtımı, bakımı ve yenilenmesi ile ilgili askeri operasyonların bütünüdür"** tanımı[6] söz konusudur. Çok az ansiklopedi lojistiği bizim kullandığımız anlamda tanımlamıştır; **"Malzeme ve personelin satın alma, bakım, dağıtım ve yerine koyma işlemi"** olarak yapılan tanım Webster Dictionary'nindir.

Askeri anlamda lojistik; **"Askeri güçlerin hareketinin ve bakımının planlanması ve yapılması bilimidir. Bunun için gereken malzemelerin dizaynı, geliştirilmesi, satın alımı, depolanması, dağıtımı, bakımı, kurtarılması ve yer değiştirilmesi, askeri güçlerin hareketi, kurtarılması, tedavileri, askeri tesislerin inşaatı, bakımı ve işletilmesi, bu işler için gereken hizmetlerin sağlanması"** olarak tanımlanmaktadır[7].

Sektör dergileri de tanımlama konusunda dışarıda kalmamışlardır;

MDC, Loglink/Logistic World, 1977'de lojistiği **"malzeme ve hizmetlerin planlama, organizasyon ve yönetim bilimi"** olarak ve Government Computer Magazine, 1993'te, lojistiği, farklı bir yaklaşımla; **"Lojistik bir sistemin çalışmasın sürdürmek amacıyla kaynakların temininin ve kullanımının planlanması ve uygulanması bilimidir"** şeklinde tanımlamışlardır.

Üniversitelerde ise daha komprime, her yöne çekilebilen geniş amaçlı bir tanım yapılmış; **"Lojistik doğru şeyi, doğru zamanda, doğru yerde temin etmektir"** JIT in temeli olarak kullanılmıştır.

[4] www.cscmp.org
[5] www.tdk.gov.tr
[6] American Heritage Dictionary, 2006
[7] JCS Publications, 2003, Vol:1-02

İş adamları lojistiği kendi anlayışlarına göre yorumlamışlardır; "Lojistik, malzeme, hizmet, bilgi ve sermaye akışının planlanması için bir alt yapı yaratılmasıdır. Günümüzün iş ortamında gittikçe artan oranda kompleks bilgi, iletişim ve kontrol sistemlerini kapsar"[8]

CLM tanımını yapmadan önce diğer ülkelerdeki lojistik konseyleri de kendi çaplarında bir çalışma yaparak CLM'e temel olacak kavramları geliştirmişlerdir. Kanada CLM Şubat 1998 de **"Lojistik, müşteri beklentilerini karşılamak için başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar hammaddelerin, üretimdeki stokların, ürünlerin ve ilgili bilginin verimli ve ucuz bir şekilde hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrolü işlemidir"** diyerek günümüzün kabul edilen "Lojistik" tanımının temelini oluşturmuştur.

Yine günümüzde kabul edilen tanımlardan biri SOLE (Lojistik Mühendisleri Birliği) tarafından yapılmıştır. SOLE'e göre lojistik; **"mamullerin (veya sistemin) ömrü boyunca, verimli kaynak kullanımı sağlamak amacıyla, lojistik elemanlara gerekli ilginin sürekli gösterilmesi sonucu, herhangi bir anda gerekli müdahaleleri yaparak daha etkin kaynak harcaması yapılması"**dır.

Şüphesiz, CSCMP tarafından yapılan tanım son tanım değildir. Teknolojinin gelişmesi, iş olanaklarının artması, globalleşme ve gelişim her şeyi değiştirdiği gibi tanımlamaları da değiştirmektedir. İleride yeni tanımlar gelişecek, mevcut tanımlara bilgi iletişiminin web tabanlı olması da (internet üzerinden haberleşme) eklenecektir. Bizi e-lojistiğe götürecek olan bu eklenti ilk CLM tanımında yerini alacak, "CPFR; Birlikte Planlama, Tahmin ve Güncelleme" de tüm lojistik kuruluşların en gözde konusu olacak ve lojistik tanımının içinde yer alacaktır. İleride tanımın içine girecek iki yeni konu daha bulunmaktadır. Bunlar; simülasyon ve süreçlerin uygulama başlamadan önceki matematiksel dizaynı (proaktif tasarım) olacaktır.

2.1.2. Lojistiğin Tarihçesi

Gerçekte lojistik son 30 yılın sektörü olmasına karşın, lojistiğin temeli olan taşımacılık, tekerleğin icadından ve depolama hizmetleri de insanlığın yerleşik yaşama geçişinden itibaren insanlık tarihinde yer almış operasyonlardır.

Lojistik yönetiminin uygulandığı tedarik zinciri içindeki hizmetler, dünya üzerinde tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır. Henüz yerleşik düzene geçilmeden önce, avlanan hayvanların, toplanan meyvelerin ve diğer gıdaların taşınması, ileride tüketilmek üzere kurutulması, saklanması ve yeniden taşınması işlemleri yapılmaktaydı. Yerleşik düzene geçtikten sonra ise gıda ve ihtiyaç malzemelerinin taşınması, çeşitli şekillerde korunması, depolanması söz konusu olmuştur. İhtisaslaşmanın başlaması ile de iş bölümü ve coğrafi avantajın getirdiği farklı üretim teknikleri geliştirilmiş, kişisel tüketimin hatta yerel tüketimin ötesinde takas ve ticaret için üretim, taşıma ve depolama çalışmaları başlatılmıştır. Tekerleğin keşfi ile başlayan ulaştırma eylemi üretimin farklılaşması ile artmış ve beraberinde depolama ve envanter kontrolü hareketini başlatmıştır. Ortaçağda gemiler ve kervanlarla ülkeler, hatta kıtalar arası ticaret başlamış, sömürgecilik ile de hammadde üretimi ve ucuz bir şekilde dağıtımı söz konusu olmuştur. Tüccar ülkeler zenginleşmiş, yeni kıtaların bulunması ile denizyolları önem kazanmış, karayolları iyileştirilmiş, büyük limanlar, geniş depolar inşa edilmiştir.

İlk olarak askeri alanda karşımıza çıkan lojistik; II. Dünya Savaşı ile birlikte önem kazanmış olsa da, bu konu insanlık tarihi ile birlikte ele alındığında, yüzyıllar öncesinde dahi, teknolojinin sağladığı imkânlardan yoksun olunmasına rağmen, bugün bile gerçekleştirilmesi çok güç görünen, başarılı lojistik uygulamalarına rastlamak mümkündür. Tarihteki bu başarılı uygulamalardan biri; MÖ 247 yılında, Roma İmparatorluğu ile yaptığı önemli savaşlarla adını duyuran, Hannibal komutasındaki Kartaca Ordusu tarafından gerçekleştirilmiştir. Hannibal ve ordusunun bu alandaki başarısı, yapmış oldukları savaşlardan ziyade, MÖ 247'de Alp'leri aşmış olmalarıdır. Kartaca'dan başlayan ve 5 ay süren bu uzun seferin, 20 bin piyade, 6 bin süvarinin 38 fil ile birlikte, Alp'lerin üzerinden aşarak İtalya'nın kuzeyine inmeyi başarması ile tamamlandığı kaydedilmiştir. Sefer boyunca verilen kayıplar tamamlanarak, eksilen ordu mevcudu sürekli bütünlenmiştir.

Tarihteki lojistik uygulamalar ile ilgili olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndan da örnekler göstermek mümkündür. Anadolu'dan başlayarak, Avrupa'ya, Asya'ya Afrika'ya uzanan dev bir coğrafyaya hükmeden ve ait olduğu dönemin en önemli küresel aktörlerinden biri olan Osmanlı İmparatorluğu'nun 600 yıl hüküm süren bu yapısının oluşmasında en büyük etkenlerden biri, ordusunun binlerce kilometrelik mesafeler kat edip, zaferler kazanmasıdır. Şüphesiz ki bu zaferlerin kazanılmasında, mükemmele yakın bir biçimde organize edilen lojistik desteğin planlanması ve gerçekleştirilmesi en önemli unsurlardandır.

[8] lojistik Partners, 1996

Osmanlıların, düşman birliklerinden sayıca üstün olma prensibi gereği, seferlerde kalabalık tutulan ordunun en önemli dezavantajı, ordunun ağırlıklarının taşınması ve yeme-içme-barınma sorunu olarak görülmekteydi. Bugünkü yöntemlerle, 100 bin asker ve 10 bin binek veya taşıma maksatlı hayvandan oluşan bir ordu için (su hariç) yiyecek maddesi ağırlığı, günlük 137 ton olarak hesaplanmaktadır. Seferlerin aylarca, hatta yıllarca sürdüğü ve ordu mevcudunun yüz binleri aştığı göz önüne alındığında, sefer boyunca bu sayıdaki bir ordu için yeterli olacak yiyeceğin yanlarında taşınmasının, o dönemin teknolojik koşulları ile mümkün olmadığı tespit edilmektedir. Bu sorun Osmanlılar tarafından, ihtiyaçların sefer güzergâhlarında önceden alınacak tedbirler kapsamında yapılan bölgesel stoklama sistemi ile çözümlenmiştir.

İmparatorluk ilk kurulduğu yıllarda düzenli askeri güç bulunduracak potansiyele sahip olmadığı için, sefere çıkılacağı zaman, toprak vaadi ile küçük yerleşim birimlerindeki köylülerden asker toplanmıştır. Toprak doğrudan köylülere değil, onların her türlü lojistik ihtiyaçlarını sağlayan timarlı sipahi olarak adlandırılan toprak sahiplerine verilmiş, bu sayede imparatorluk hazinesinden sürekli asker beslemek için ödeme yapmaya gerek kalmamıştır. Bir başka deyişle, bu sistemde taşeron olarak seçilen ve kendisine toprak verilen belli kişiler, köylüler arasından sefer için ihtiyaç duyulan askerleri topluyor, topladığı askerlerin her türlü ihtiyacını ise kendisine verilen bu topraktan karşılıyordu. Ancak bu noktada, sistemin doğru işlemesi, lojistik desteğin etkin olabilmesi için zamanlama çok büyük önem taşımaktaydı. Bunun için seferin hedefine ve yönüne göre, başlama ve bitiş zamanları yaklaşık olarak belirleniyordu. Ürünlerin hasat zamanı ile ordunun o noktadan geçiş zamanı birbirine denk gelmeliydi ki, uygulama başarı ile gerçekleşsin. Örneğin Macaristan yönüne yapılacak seferler için Belgrat lojistik destek açısından son derece stratejik bir öneme sahipti. İmparatorluğun belirli bölgelere bu tarz stoklar yapması, aynı zamanda kritik dönemlerinde ihtiyaçlarını giderebilmesi gibi faydalar da sağlıyordu. Ayrıca, sınır bölgelerinde taktik amaçlı inşa edilen kaleler sınır ötesi harekâtlarda lojistik destek üsleri olarak kullanılıyordu.

Lojistik teriminin yazılı metinlerde ilk kullanımı 1670 yılında Fransız Ordusunda "Lojistik komutanı" anlamına gelen "Marechal General Des Logis" komutanlığının kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Bu komutanlık tedarik, ulaşım, kamp yeri seçimi ve asker sevkiyatını yapmaktan sorumlu olarak kurulmuştur. Böylece ilk defa lojistik ayrı bir uzmanlık olarak ortaya çıkmıştır.

Buhar gücünün, motor gücünün deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında kullanılması ile ticareti yapılan ürünlerde çeşitlenmeler başlamış, daha fazla ham madde ve ürün taşınmış ve depolanmıştır. 2. Dünya Savaşı sırasında cephelerin hareketli olması nedeniyle askeri anlamda bu gün uyguladığımız sistemlere benzer şekilde lojistik kavramı oluşmaya başlamış, taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ve kontrolünün önem kazandığı görünür hale gelmiş, daha hızlı taşıma, gerektiği kadar depolama, ihtiyaç anında hazır bulundurma, raf ömrünü muhafaza etme, geri dönüşlerin sağlanması gibi lojistik yönetiminin temel esasları ortaya çıkmıştır.

2. Dünya Savaşı'nda bu kavramları kullananlar, savaş sonrası dönemde yaptıkları işlerde lojistik yönetiminin esaslarını sorgulamaya başlamışlardır. Çeşitli formlarla; kartlarla, yazılı sistemlerle, lojistik hizmetler özellikle savaşın galibi olan ülkede, Amerika Birleşik Devletleri'nde kontrol edilmeye başlanmıştır. Diyebiliriz ki lojistik yönetiminin endüstride uygulanması ABD'de başlamıştır; 2. Dünya Savaşı sonrasında tüm dünyayı pazarı haline getirmesinden dolayı üretim artmış ancak malın üreticiden tüketiciye ulaştırılması güçlüğü, üretim hattı sonunda bir darboğaz oluşturmuştur. Bunun için ise çözüm, lojistik ve dağıtım olarak gündeme gelmiştir. Denizaşırı bir pazara hizmet götürüldüğü için taşıma önem kazanmış ve hammadde girişi artmıştır. Böylece daha büyük gemiler, daha büyük uçaklar, daha uzun trenler ve daha güçlü motorlar yapılmış, taşıma maliyetleri ucuzlatılmış, üretim maliyetleri düşürülmüş, global rekabette maliyet avantajı sağlanmıştır.

Artan üretimin gerektirdiği kaynak yatırımının finans kuruluşlarından sağlanması ile de stoklama maliyetleri hatta tüm tedarik zinciri içindeki stok ve finans yükleri görülür hale gelmiş, savaşı kazanan ülkelerin dünya ticaretini serbestleştirme kararlarının uygulamaya konulması ile, GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) ve WTO (Dünya Ticaret Örgütü) çalışmalarıyla küresel ticaret başlamıştır. 2. Dünya Savaşı'nda ortaya konulan lojistik kavramları savaş sonrası endüstrilerde uygulanmaya başlanmış ve günümüze kadar hızla gelişerek gelmiştir. Bu da 20. yüzyılın son yılının son çeyreğinde geçtiğimiz 20-25 yıl içinde lojistik hizmet veren ve kontrolünü yapan kuruluşların öncelikle ABD'de ortaya çıkmasına yol açmıştır.

1970'li yıllara gelindiğinde ise, günümüz modern lojistik anlayışının temellerinin oluştuğu görülmektedir. Bu yıllarda şirketler lojistik yöntemini ele almış ve lojistik faaliyetlerinin daha az maliyet ile daha iyi gerçekleştirilmesi için çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalara göre, daha önce tedarik ve dağıtım olarak ele alınan işletme faaliyetlerinin aslında ortak faaliyetlerden oluştuğu ve bir arada düşünülmesi gerektiği fark edilmiştir. Aynı zamanda 'Tedarik Zinciri' olarak da ifade edebileceğimiz bu faaliyetler; taşıma, stok takibi, siparişin ele alınması, temin, paketleme, depolama, malzeme taşıma ve bilgi teminidir. Görüldüğü gibi bu faaliyetler hem işletme içine (tedarik), hem de işletme dışına olan hareketler için geçerlidir.

1970'lerin ortalarına kadar olan bu dönemde, lojistiğin işletme için önemi doğru olarak tanımlanmış ve üzerinde çalışmalar yapılmış olmasına rağmen, müşteriye yönelik organizasyon yapısı oluşturulamamış ve fonksiyonlar arası koordinasyon da yeterli düzeyde gerçekleşmemiştir.

1970 ve 1980 döneminde dünya çapında ekonominin büyümesi, firmaların artık maliyetleri özellikle dağıtım ya da ulaşım alanlarında ve envanter anlamında düşürme çabalarına girmeleri her geçen gün lojistik alanında dikkatleri yoğunlaştırmıştır. Bu tarihten itibaren iş dünyasında lojistiğin giderek artan bir öneme sahip olduğu görülmektedir.

1980'lerden itibaren ise, akademisyenlerin bu alana olan ilgilerinin, şirketlerin ilgisine paralel olarak artmasıyla lojistik alanında yaşanan gelişmeler hız kazanmıştır. Bu dönemde teoride ortaya atılan çözümler, uygulamada da etkili olmaya başlamış, dolayısıyla daha etkin yöntemler ortaya çıkmıştır. 1980–2000 arası dönem birleşme dönemi olarak tanımlanmakta ve bu süreçteki lojistik faaliyetler iki kavram altında ele alınmaktadır:

- Madde ve Malzeme Yönetimi
- Fiziksel Dağıtım

1980 sonları ve 1990'larda oluşumu başlayan, giderek yükselen bir değerle artan firmaların tam zamanında üretim (JIT) anlayışla üretimlerini yapmaları, dış kaynak kullanımının giderek yaygınlaşması ve buna bağlı olarak tedarik yönetimi, ulaşım, elektronik veri değişim (EDI) sisteminin sıklıkla kullanılmaya başlanması -ki bu sistem genellikle lojistikte depo yönetiminde, nakliyede, stokların takibi ve böylece ürünlerin hızlı hareket etmelerinde yardımcı olan bir sistemdir- toplam kalite yönetimlerinin firmalarda ön plana çıkmasıyla beraber özellikle entegre lojistik faaliyetlerinin önemi giderek artmıştır.

1990'lı yıllarda küreselleşmenin artmasıyla birlikte, işletmeler daha fazla ithalat ve ihracat yapmaya başlamışlardır. Böylelikle ulaştırma, işletmeler için hem maliyet açısından hem de zamanında pazarda yer alma isteğinden dolayı önemli bir faktör haline gelmiştir. Bu sebeplerden dolayı, işletmeler rekabet ortamında varlıklarını sürdürebilmek için ulaştırmaya önem vermişlerdir. Fakat mesafelerin uzunluğu ve zamanın önemli bir rekabet unsuru olması, çeşitli ulaşım sistemlerini entegre ederek hareket etmelerini gerektirmiştir. Yani 1960'a kadar kullanılan 'tekli sistem'den (tek seçenekli taşıma sistemi), 'çoklu sistem'e (en az iki seçenekli taşıma sistemi) geçilmiştir. Bu durumda işletmelerin ulaşım sistemlerinin kontrolü giderek zorlaşmaya başlamıştır. Bununla birlikte ulaşım sistemlerinin birleştirilmesi işletmenin faaliyetlerine hız katmasına rağmen, maliyetlerinin artışına sebep olmuştur. İşletmeler hem faaliyetlerindeki hızlarını korumak hem de bunun sayesinde içinde bulundukları pazarı kaybetmemek adına ulaştırmacılığı stratejik olarak daha önemli görmüşler ve böylece maliyetlerini düşürmeyi hedeflemişlerdir. Bunun sonucunda ulaştırma operasyonlarının yerine getirilmesini sağlayacak bütün kademeleri içinde barındıran 'Lojistik Yönetimi' ortaya çıkmıştır.

2000'den günümüze kadar olan dönem, toplam bütünleşme süreci olarak adlandırılmakta ve bu döneme kadar ayrı departmanlar altında gerçekleştirilmekte olan lojistik faaliyetlerin birleştirilmesi, tek bir çatı altında toplanması fikrini gündeme getirmektedir. Dünya ekonomisindeki küreselleşme ve liberalleşme eğilimi, firmaları değişen ortam koşullarına uyum sağlamaya zorlamakta ve bu durum lojistik faaliyetlerin önemini arttırmaktadır. Yaşanan tüm bu gelişmelerin sonucunda bütün lojistik faaliyetleri tek bir hizmet olarak verilmesi anlamını taşıyan ve Entegre Lojistik olarak tanımlanan yeni bir kavram ortaya çıkmış, dolayısıyla artık bir sektör olarak anılan lojistiğe son şeklini vermiştir.

Bu asırlar süren gelişmelerin hepsinden daha önemli olan, son 50 yılda yaşadığımız gelişme olmasaydı; lojistik hizmetler yönetimi bu gün hala bir bilim dalı haline gelmemiş, ve 21. yüzyılın mesleği olma unvanını kazanamamış olacaktı. Son yüz yılın ikinci yarısında gelişen bilgi teknolojilerinin kullanılması ile stoklama maliyetlerinin düşürülmesi, nakliye hizmetlerinde optimizasyon sağlanması, tüm lojistik hizmetlerin iletişim teknikleri ile birbirine bağlanması, önceden planlamasının yapılması, model çalışmaları gerçekleşmiştir.

Bugün tüketimin planlanması ile dağıtımın, depolamanın, üretimin, ham madde temininin, hatta ham madde üretiminin bile saniyeler içinde planlaması yapılabilmektedir. Tüm tedarik zincirinin bilgi sitemleri ile birbirine bağlanması sayesinde daha hızlı, daha az masraflı, daha az hatalı, daha az geri dönüşlü tedarik zincirleri planlanmakta, uygulanmakta ve kontrol altında tutulmaktadır. Bugün ülkemizde internet üzerinden toptan ticaretin, B2B'nin (Business to Business) temelleri atılmakta olup; üreticiden son tüketiciye olacak internet ticaretinin, yani B2C nin (Business to Consumer) lojistiği de konuşulmaya başlanmıştır.

Gelecekte dijital yayınlar sayesinde siparişlerin kolaylaşacağı, tüketimin otomatik iletişim sistemleri ile bizlerin haberimiz

olmadan anında sipariş haline geçeceği günler düşünülmektedir. Buzdolaplarının otomatik talep bildireceği, yeni çıkan kitapların, CD'lerin, tüketim malzemelerinin otomatik olarak evimize ulaştırılacağı günler yakındır. Böyle bir dünyada lojistik hizmetlerin hatasız, hızlı, ekonomik, şeffaf ve en az müdahaleyi gerektirir biçimde verilmesi son derece önemli olacaktır. Hizmet vermek üzere bu sektöre yatırım yapanların, yapmayı planlayanların son derece gelişmiş ve esnek bir bilgi teknolojileri alt yapısına sahip olmaları bir zorunluluktur. Bu sektör yüzyıllar boyunca hizmet verdiğimiz, yönettiğimiz diğer sektörlerden bir farklılık göstermektedir. Artık bilginin saklandığı değil paylaştıkça değer kazandığı bir iş kolundan söz ediyoruz. Yeni bir yaşam şekli, yeni bir iş yapma tekniği ve yeni bir bilinç gerektirmektedir.

ABD'de 20. yüzyılın son çeyreğinde yapılan pazar araştırmalarında 21. yüzyılda gelişmesi beklenen 3 sektör belirlenmiştir. Bilgi teknolojisinin altında iletişim teknolojisi, mikrobiyoloji altında gen teknolojisi ve ulaştırma altında lojistik sektörleri. Geçen 5 yıla baktığımızda da ABD ekonomisi her yıl % 16-19 oranında büyürken lojistik sektöründeki büyüme % 21-25 oranında gerçekleşmiş, lojistik, ekonomideki büyümenin % 6-9 oranında üzerinde büyüyen bir sektör olmuştur.

Günümüzde lojistik, küresel üretim ve ticaret yapan şirketler için bir stratejik avantaj olarak kullanılmaktadır. Ürünlerin kalitelerinin, hatta içeriklerinin birbirine eşit olacak şekilde yakınlaştığı bir endüstri ortamında yaşıyoruz. Bu nedenle satın almada karar mekanizması, bulunabilirlik ve fiyat üzerinde yoğunlaşmıştır.

2.1.3. Lojistiğin Önemi

Cranfield Universitesinden Prof. Martin Christopher, "Gelecekte kurumların rekabeti ürettikleri ürünlerde veya tüketilen ülkelerde değil, kullandıkları tedarik zincirleri arasında olacaktır" demiştir. Ürünlerin kalitelerinin birbirine eşit hatta içeriklerinin aynı olduğu küresel bir pazarda stratejik avantaj yaratmak ancak müşteriye doğru ürünlerin, doğru fiyatla, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru kanaldan olabildiğince hızlı ve hasarsız ulaştırılmasıyla mümkün olabilmektedir. Son kullanıcı dilediği zaman, dilediği malı, dilediği yerde, dilediği koşullarda ve kabul ettiği fiyata alma hakkına kavuşmuştur. Bu da ancak ürünlerin kullanıcıya en uygun şartlarla iletilmesine, yani lojistik hizmetlerin verilmesine bağlıdır. Lojistik hizmetler Dünya üzerinde üretici kuruluşlar tarafından değil, bu amaçla kurulmuş ve alt yapılarını tamamlamış lojistik kuruluşları yani 3PL (3. Parti Lojistikçiler) tarafından sağlanmasıyla yani dış kaynak kullanımı (outsourcing) ile gerçekleşebilmektedir. Bölgesel lojistiğin, Organize Lojistik Bölgelerinin, denizyolu taşımacılığının, liman aktivitelerinin ve demiryollarının gelişmesinde ana unsur lojistik hizmetlerin bu işler için kurulmuş bulunan lojistik hizmet veren şirketler (3PL) tarafından verilmesine yani outsource edilmesine bağlıdır.

2.1.4. Outsourcing

Üretici kuruluşların kendi temel iş konularına yoğunlaşması ve lojistik hizmetlerini bu konuda yapılanmış ve uzmanlaşmış kuruluşlara bırakması günümüzde en çok rastlanan uygulamalardan biridir. Basit anlamda outsourcing veya dış kaynak kullanmak "üretici adına tedarikçiden satıcıya olan ürün hareketinin bu iş için uzmanlaşmış kuruluşlarca yerine getirilmesi işlemidir" şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanım günümüzde özellikle lojistik konusunda değişmiş ve "outsourcing, lojistik hizmetlerin müşteri memnuniyeti ve artı değer yaratmak amacıyla, ana iş konusu lojistik olan kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi için, üretici kuruluşlarla yapılan uzun süreli, stratejik iş ortaklığıdır" şeklini almıştır. Outsource edilen lojistik hizmetlerde;

- Ana firma üretim için gerekli olan her türlü kaynağını ana iş konusuna yoğunlaştırılmakta, düşük değerli, kaynak gerektiren, oyalayıcı işlerin mevcut düzen içinde yapılması ve kontrolünü dışarıya vermektedir,
- Outsourcing yapan firma açısından, lojistik hizmetlerin verimli olabilmesi için çok sayıda kuruluşa benzer hizmetlerin verilmesi, ölçekleri büyütülerek avantaj yaratılması, mevcut yatırımların daha uygun koşullarla kullanılması artı değer yaratmaktadır. Lojistiğin daha büyük filolarla, daha büyük depolarla ve dağıtım sistemleri ile gerçekleştirilmesi iş verimini, karlılığı ve hizmet kalitesini arttırmaktadır.
- Bir kar merkezi olan fabrika alanlarından, bir gider merkezi olan depolama fonksiyonunun çıkartılması ile üretimde kullanılacak alan ve kapasite artışı sağlanmaktadır. Bu da yatırım ve üretim maliyetlerini aşağıya çekebilmektedir.
- Lojistik çağımızın hızla gelişen bir sektörü olarak, son teknolojilerin ve uygulamaların güncel biçimde kullanılmasını gerektirmektedir. Böylece daha iyi servis hizmeti alınabilmekte, müşteri memnuniyeti ve bağlılığı arttırılmaktadır. Bu teknoloji-

lerin uygulanması için sürecin takibi, uygun yatırım yapılması ve bilimsel uygulamaların iş yapma şekli içine eklenmesi gerekir. Bu da üretici kuruluşların yapabileceği işlerden biri değildir.

- Günümüzde ekonomik koşullar, hele de ülkemizde, sık ve radikal değişimler göstermektedir. Her değişen koşul, iş yapma şekillerimizde değişikliklere neden olmaktadır. Özellikle haftalık, aylık, yıllık değişimlere, mevsimsel farklılıklara göre lojistik hizmetlerin planlanması, araç depo kapasitelerinin daha verimli kullanılması için esneklik gerekmektedir. Bu esneklik de ancak birden fazla sektöre ve kuruluşlara verilen hizmetlerin birleştirilmesi ile sağlanabilmektedir.

- Depolama alanları, ekipmanlar, dağıtım araçları üreticiler için ciddi bir yatırımdır. Kendi lojistiğini kendisi yapan kuruluşlar bu yatırımlara kaynak ayırmaktadırlar. Bu kaynaklar üretimle doğrudan bağlantılı olmadığı için gelir getirmemektedir. Lojistik hizmetlerin dışarıdan alınması durumunda depo, ekipman ve araç mülkiyetleri lojistik kuruluşuna aktarılacak ve elde edilen kaynak üretimin geliştirilmesinde kullanılabilecek veya bilançolar iyileştirilebilecektir.

- Lojistik hizmetler hem yapılması, hem de günün şartlarına göre geliştirilmesi sırasında büyük bir know-how gerektirmektedir. Bu bilgi birikiminin zaman içinde sağlanması, öğrenilmesi, elemanların eğitimi gibi çalışmalar üretici kuruluşların iş planlarında değildir. Bu nedenle dışarıya aktarılmış olan bu hizmetlerin lojistik kuruluşları tarafından yerine getirilmesiyle, farklı sektörlerde oluşan lojistik bilgisinin üreticinin işi için de kullanılması mümkün olacaktır.

- Üretim sektörleri artık kalifiye olmayan işçi değil, konusunda uzmanlaşmış pahalı işçiler kullanmaktadır. Bu işçilere ödenen ücretler bir depo elemanı veya araç şoförüne ödenen ücretlerden daha yüksek olmaktadır. Bu da iş yerinde işçi ücretleri arasında uçurum yaratmakta ve huzursuzluğa yol açmaktadır İşçilerden bir grubunun farklı bir şirket kadrosunda olması hem sendika sorunlarını çözmekte hem de ücret uçurumunu ortadan kaldırmaktadır.

- Lojistik hizmetlerin kontrolü sırasında bilgi sistemleri ve otomatik ölçüm metotları kullanılmaktadır. Bu sayede düzgün raporlama yapılmakta, riskler ve fırsatlar mümkün olduğu kadar çabuk değerlendirilmeye alınmaktadır. Benzer kuruluşların iş yapma şekilleri de analiz edilebilmekte ve sürecin yeniden yapılanması kolaylaşmaktadır.

Bu nedenlerden dolayı, lojistik hizmetlerin dışarıdan temini hem üreticiye hem de outsourcing hizmeti veren firmalara avantaj sağlamaktadır.

2.1.5. Lojisitiğin Unsurları

Üretici kuruluşlar tarafından hammaddeden tüketime kadar uzanan "Tedarik Zinciri"nin üretim dışında kalan halkaları lojistik kuruluşlar için ana iş konusu (core business) olmaktadır (Şekil 2.1). Bu hizmetler içinde:

- **Taşıma,** lojistiğin en temel fonksiyonudur. Taşımanın olmadığı bir lojistik hizmet düşünülemez.

- Sevkiyat için malın son yükleme yani sevk noktasına gelmesi beklenmemekte **kapıdan hatta tezgâhtan mal alma** hizmeti lojistik firmalarca verilmektedir

- Taşıma ve depolama sırasında yapılacak olan **kalite kontrol** hizmetleri, ürünlerin son kullanıcıya ulaşması sırasında oluşacak memnuniyetsizlikleri önlemektedir.

- Her kuruluşun, her hizmeti vermesi mümkün değildir. Bu nedenle dışarıdan alınan hizmetler için bölge temsilciliği yani **acentelik hizmeti** verilmesi gerekmektedir. Bu hizmetin tek kuruluş için verilmesi gereksiz bir masraf kalemidir.

- Dünya ticaretinin büyük kısmı denizyolları ile yapılmaktadır. Bu nedenle **liman hizmetleri** de bir lojistik hizmet olarak değerlendirilmektedir.

- Konteynerler deniz taşımacılığında her yıl büyük oranda artan bir taşımacılık şekli olup, kombine taşımacılık yapılmasına da olanak sağlamaktadırlar. Bu nedenle **konteynere doldurmak ve boşaltmak** temel lojistik hizmetlerden birini oluşturur.

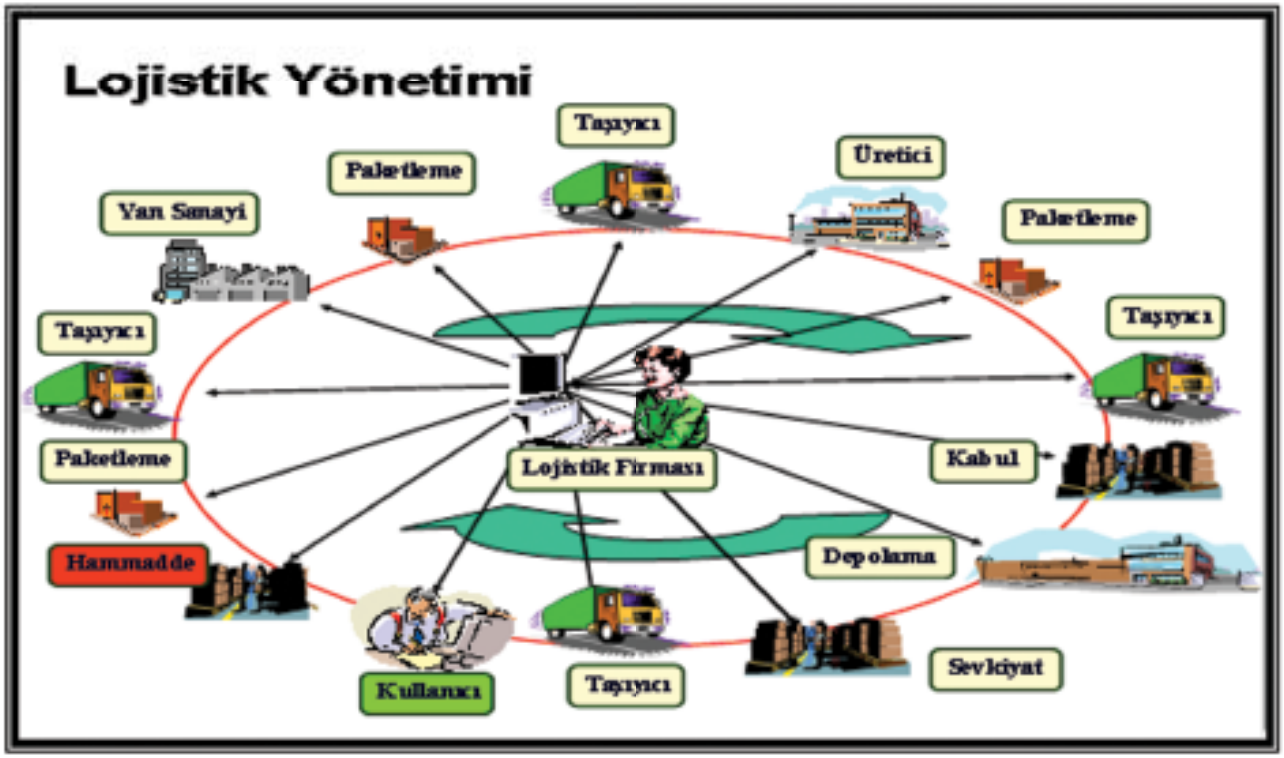
- Depolara ve dağıtım merkezlerine paletle gelen ürünlerin koli olarak **stoklanması** veya dağıtımı için depo içinde verilen **palet açma, koli hazırlama** hizmetleri de yapılmaktadır.

- Stoklanan veya taşınan ürünlerin bekleme sırasında özelliklerini kaybetmemesi için **koruyucu bakımlarının** yapılması de lojistik hizmetlerin içinde gerçekleşmektedir.

- Her ne kadar günümüz **envanter yönetimi** ürünlerin depolarda beklememesini öngörmüş de olsa arz talep den-

gesinin regülasyonu olan depolama işlemleri vazgeçilmez, temel bir lojistik hizmettir.

- Farklı adreslerden gelen ancak tek adrese gidecek olan ürünlerin **konsolidasyonu** ile ölçek büyütmeleri ve birim başına maliyet indirimleri lojistik sayesinde yapılmaktadır.
- Özellikle üretimde, pahalı işçilik gerektiren, küçük ara **montajlar** da lojistik kuruluşlar tarafından ürünlerin kısa bir süre için bile olsa durakladığı dağıtım merkezlerinde zaman kaybetmeden yapılmaktadır.
- İthal ürünlerin, girdiği ülkenin talebine göre yeniden ambalajlanması, adetlerinin değiştirilmesi, kutuların içine kılavuz eklenmesi, bandrolleme ve etiketleme de lojistik hizmetlerin içinde ele alınmaktadır. Yeniden paketleme de diyebileceğimiz **değer yaratıcı** işlemler de lojistik hizmetler içinde öngörülür.
- Toplam tedarik zinciri üzerindeki hammadde, yarı mamul ve mamullerin **stok kontrolleri** ve bu bilgilerin tüm zincir ortaklarına iletilmesi de lojistik kuruluşlar tarafından gerçekleşmektedir.
- Farklı üreticiler için hammadde ve yarı mamul **satın alınmasının birleştirilmesi**, Satın alınan malzemelerin ödemelerinin yapılması da lojistik hizmetler kapsamına girmektedir.
- Teslim edilen ürünler için **teslim bilgilerinin temini** ve **tahsilâtlar** da lojistik hizmetlerin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilebilir.
- Sevk edilen malzemelerden bir kısmının geri dönüşü, hurda olarak belirlenenlerin yerine iadesi, kasa, boş kutu, şişe gibi ürün dışı malzemelerin geriye alınması lojistikte **geri dönüş lojistiği** olarak ele alınmaktadır.
- **Gümrük hizmetlerinin** yerine getirilmesi, gümrüklü depoların yönetilmesi, gümrük işlerinin takibi de lojistiğin ayrılmaz bir parçasıdır.



Şekil 2.1: Lojistik Yönetimi İş Şeması

Lojistik hizmetlerin tamamının bir firma tarafından yerine getirilmesi şart değildir. Önemli olan birbirine değen en az 3 hizmetin bir optimizasyon sağlayabilecek şekilde aynı kuruluş tarafından yerine getirtilmesi veya kontrolüdür. Bu hizmeti yapan veya kontrol eden kuruluşlar 3PL (3. Parti Lojistik) kuruluşu olarak anılmaktadır. 1. parti üretici, 2. parti tüketici ve 3. parti de bu iki nokta arasında hizmeti yöneten kuruluş olarak isim almaktadır 4PL yeni uygulamaya konulan bir lojistik yönetim kavramı

olup, 4PL lojistik firmaları ise lojistik hizmetleri için bir varlığı bulunmayan, tüm hizmetleri dışarıdan alarak üretici kuruluşlara yazılımları, bağlantıları sağlayan veya tedarikçi seçimi ile lojistik hizmetlerinin yönetimini yapan kuruluşlar olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir açılımla lojistik yönetimi yapan kuruluşlardır.

Bir işletmenin müşterisi için doğru ürünü; doğru yer ve zamanda, uygun maliyet ve kalitede bulunduracağını garanti etmesi lojistiğin temel felsefesidir. Bu bağlamda lojistikte "7 doğru prensibi" karşımıza çıkmaktadır. Bu prensipler;

- doğru malzemenin,
- doğru miktarda,
- doğru koşullarda,
- doğru yerde,
- doğru zamanda,
- doğru tüketiciye,
- doğru fiyat ile ulaştırılması anlamına gelmektedir.

Lojistiğin tanımında müşteri ihtiyaçlarının karşılanması vardır. Bu nedenle lojistik, müşteri tarafından arzu edilen miktar ve koşullarda, müşterinin bunları istediği yer ve zamanda ve bunlar için ödemeyi kabul ettiği fiyatla sunan bir süreçtir. Bu kavramlar kar amaçlı organizasyonlara uygun olduğu gibi kâr amacı olmayan organizasyonlar için de geçerlidir (örneğin, askeri organizasyonlar).

2.1.6. Lojistiğin Prensipleri

Lojistik bir süreç yönetimi tekniği olarak da özetlenebilir. Birçok yönetim sisteminde olduğu gibi lojistikte de prensipler şu şekilde belirtilmiştir;

- **Standartlık:** Tedarik zinciri sistemlerinde kullanılan lojistik hizmetlerin belli bir standart içinde sağlanması önemlidir. Malzemede, hizmetlerde, bilgi akışında ve uygulamalarda standart sağlanmalıdır. lojistikle ilgili uygulamalarda uluslararası standartların kullanılması önemlidir. Demiryolları, konteynerler, elleçleme ekipmanı, bilişim teknolojisi gibi temel lojistik unsurların standart olması küreselleşme sürecindeki lojistik hizmetler için önem taşımaktadır. Standartlık konusunda müşterek çalışabilme, kullanılabilme, yönetilebilme asgari hedefler olmalıdır.

- **Ekonomik Olma:** Ekonominin tanımında olduğu gibi kaynaklar kıt, ihtiyaçlar sonsuzdur. Genel prensip en düşük maliyetle maliyet-etkin bir şekilde lojistik desteğin sağlanmasıdır. Kaynaklar ihtiyaçların tamamını karşılamak için yetersiz olduğundan kaynakların planlanması, verimli kullanılması ve önceliklerin belirlenmesinde ekonomi faktörü gerek maliyet gerekse zaman açısından önemlidir. Pazardaki rekabetin bir unsuru olan maliyet, ancak verilen hizmetlerin ekonomik olması ile sağlanabilmektedir

- **Yeterlilik:** İhtiyaç veya kullanım anında yeterli ölçekte ve uygun şekilde desteğin sağlanması, lojistik operasyonlar için hayati öneme sahiptir. lojistik kaynakların fazla olması da, yeterlilik seviyesinin altında olması da verilecek olan hizmetlerde aksamalara yol açmaktadır. Sürecin yürütülmesi için belli oranların, göstergelerin yakalanması gerekmektedir.

- **Esneklik:** Lojistik yapısı itibarıyla tüketici ihtiyaçlarının karşılanmasını hedeflemiştir. İhtiyaçlar mevsimseldir. Yıldan yıla, mevsimden mevsime, aydan aya, haftadan haftaya hatta günden güne değişkenlik gösterebilmektedir. lojistik hizmetler bu değişkenliğe uyum sağlayacak şekilde planlanmalı, kaynaklar belirlenmelidir. Süreç içinde olabilecek ani değişikliklere, kazalara veya fırsatlara göre değişen durumlara, görevlere ve kavramlara uyum sağlayabilecek bir yapılanma içinde olunmalıdır.

- **Basitlik:** Karmaşık sistemler yerine hem planlamada hem de uygulamada lojistiğin tüm safhalarında basitlik esas alınmalıdır. Yapılan planlama ne kadar karmaşık olursa olsun, uygulamaya dönük yüzü basit, anlaşılır hatta otomatik olmak durumundadır. Kullanılan ekipmanların, çalışan personelin basit iş eğrileri ile çalışması verimliliği ve etkinliği arttıracaktır. Basitlik aynı zamanda kaynakların etkin kullanımını da sağlar.

- **Şeffaflık:** Lojistiğin iş şemasında da görüldüğü gibi merkezde bulunan bir yazılım üzerinde tüm sürecin takip edilmesi, elde edilen bilgilerin tüm paydaşlarla paylaşılması esastır. Elektronik iletişim, on-line bilgi işlem teknolojisi, kullanımı, tüm op-

erasyonların miktar, durum, zaman ve yer itibariyle en gerçekçi biçimde gerçek zamanlı izlenebilmesi; sorunların önceden veya mümkün olan en erken süreçte çözülmesi adına gereklidir. Kayıt birlikteliği, ortak veri tabanı kullanımı ve proaktif davranışın sağlanması açısından gereklidir.

- **Koordinasyon:** Lojistik, tedarik zinciri içindeki hizmetlerin planlanması, ölçülmesi, karşılaştırılması yani kontrolüdür. Bu nedenle oyuncular arasında koordinasyonun, görev dağılımının, bilgi akış kanallarının ve birlikte iş yapma etkinliğinin sağlanması önemlidir. lojistik planlamacılar ile operasyonu gerçekleştirenler ve müşteriler arasında mutlaka koordinasyon sağlanmalıdır.

- **Planlama:** Lojistikte amaç, sürecin önceden planlanması ve planlanan ile uygulama arasındaki farkın belirlenerek süreç iyileştirmesi yapılmasıdır. Planlanan ile uygulama birbirine tam olarak uyduğu noktada süreç iyileştirmesi çalışması yapılmalıdır. Planlanandan daha düşük sonuç elde edildiğinde, planlar değişmeli ve farkın nedeni araştırılmalıdır. Sonucun planlanan durumdan daha iyi çıkması durumunda da yeni planlama yapılması gerekir.

2.1.7. Geri Dönüş Lojistiği

CSCMP, lojistiğin son tanımına her iki yöne doğru hareketi de eklemiş ve artık lojistik sadece ham maddeden tüketime değil, tüketimden ham maddeye de giden, yani geri dönüş yolunda olan malzemeleri de kapsamı içine almaktadır. Bunu da "Reverse Logistics" yani "Geri Dönüş Lojistiği" veya "Tersine Lojistik" olarak isimlendirilmektedir. Konsey, Geri Dönüş Lojistiğini şu şekilde tanımlamaktadır; "Yarı mamullerin, üretimdeki stokların, bitmiş ürünlerin ve bunlarla ilgili bilgilerin tüketildiği noktadan ilk yaratıldıkları noktaya kadar olan geri dönüş hareketlerinin değer yaratma veya uygun imhası için planlanması, uygulanması ve hurda olarak yok edilmesine kadar olan süreçtir".

Geri dönüş lojistiği genellikle ihmal edilen bir konudur. Boş şişelerin, kasaların, milkrun sisteminde taşıyıcı ünitelerin, regallerin, kutuların, ambalajların toplanması, ömürlerinin sonuna yaklaşan malzemelerin imha edilmek üzere üreticiye geri yollanması, üretim hataları nedeniyle satıştan geri toplanan ürünlerin ve üretim atıklarının hammaddeciye yeniden değerlendirilmek üzere yollanması, kahverengi ve beyaz eşyalarda "eskisini getir, yenisi al" kampanyaları süresince geri alınan eski ürünlerin ve hurdacıların topladığı malzemelerin değerlendirilmek üzere geri alınması; plastik, kâğıt ve metal atıkların geri getirilmesi geri dönüş lojistiği kapsamına girmektedir.

Ölçeklerin küçük olduğu işlemelerde geri dönen malzeme miktarı az olduğu için bu konu ekonomik değer taşımamakta ve yok sayılmaktadır. Üretim ölçekleri büyüdükçe düşen kar marjları lojistiği öne çıkartmakta ve geri dönüş lojistiği de belli bir değere ulaşmaktadır.

Lojistik ile geri dönüş lojistiği arasında şu farklar gözlenmektedir.

1. Lojistikte tahmin ve planlama yapmak kolay, geri dönüş lojistiğinde zordur,
2. Lojistik, bir noktadan çok noktaya dağıtım yaparken, geri dönüş çok noktadan tek noktaya hareket eder,
3. Standart ve kaliteli ürünler lojistik kapsamı içine girerken, kalitesi değişken ürünler geri dönüş içindedir,
4. Lojistikte paketlemeler düzgünken, geri dönüşte düzensizdir,
5. Ürün başına lojistik maliyetleri baştan belirlyken, geri dönüşte maliyetler belirsizdir,
6. Lojistik için hız başta gelen faktörlerdendir, geri dönüşte hız daha az önem gösterir,
7. Stok yönetimi lojistikte belirgin, ancak geri dönüşte belirsizdir,
8. Lojistik ürün ömrünü yönetirken, geri dönüşte ürün ömrünün önemi kalmamıştır,
9. Lojistikte ürünlerin pazarlaması bilinirken, geri dönüş ürünlerinde belirsizdir,
10. Lojistik süreç şeffaflığını önemser, ancak geri dönüşte önemi azalmıştır.

Geri dönüş lojistiğinin diğer belirgin özellikleri; nakliyesinin daha pahalı olması, stok maliyetlerinin düşüklüğü, hırsızlığın olmaması, malzeme toplanmasının daha maliyetli olması, stoklama, depolama hizmetlerinin zorluğu, elleçlemelerin daha maliyetli olması, kayıt sisteminin düzensizliğidir.

2.2. DÜNYA'DA LOJİSTİK

2.2.1. Küreselleşme ve Lojistik

Küreselleşme dünya üzerindeki insanlar, toplumlar ve ekonomiler arasındaki gelişen bağları güçlendiren bir süreç olarak değerlendirilebilmektedir[9]. Üretimi yüksek olan ülkelerin, üretim kapasitelerini arttırmaları sonucu ortaya çıkan ürün fazlasını az gelişmiş ülkelere ihraç etmeleri ve bu ülkelerdeki ucuz hammaddenin kendi ülkelerine getirilmesi küreselleşmenin başlangıcı olmuştur.

Birinci küreselleşme dalgası, Avrupa'da feodal beyliklerin yerini ulus devletlerin almasıdır. Bu süreç bir bakıma Avrupa'da gelişen ticaretin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Birinci küreselleşme dalgasında dönemin özelliği olarak karşımıza çıkan bir diğer kavram ise sömürgeciliktir. XV. yüzyıl ve XIX yüzyıl arası coğrafi keşiflerle eş zamanlı başlayıp gelişen sömürgecilik, bugünkü küreselleşme dediğimiz sürecin bir bakıma ilk halkasını oluşturmuştur.

İkinci küreselleşme dalgasının itici gücü ise sanayileşme olmuştur. Sanayi üretiminin uluslararası ticaretin genişlemesine ve üretimde yapısal değişikliklere yol açtığı gözlemlenmiştir. Artan sanayi üretimi sonucunda ulusal pazarlar yetersiz kalmış, daha geniş ve yeni pazarlar bulma ihtiyacı doğmuştur. İkinci küreselleşme dalgasında, birinci küreselleşme dalgasında ortaya çıkan sömürgecilik, yerini bu dönemde emperyalizme bırakmıştır[10].

1945-1980 yılları arasında küreselleşme alanında yaşananlar dünyayı birbirinden bağımsız ülkelerin değil birbiri ile birlikte çalışan ülkelerin oluşturduğu bir ticari pazar haline getirmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında ABD'nin öncülüğünde kurulan ve sermayenin kontrolünü sağlayan Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund, IMF), ekonomik gelişmelere fon yaratan Dünya Bankası (World Bank, WB), GATT ve Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Co-Operation and Development, OECD) gibi uluslararası kuruluşların da etkisiyle küreselleşme hızla yayılmaya başlamıştır.

1 Temmuz 1995 tarihinde resmi hüviyeti ile WTO (World Trade Organization-Dünya Ticaret Örgütü) kurulmuştur. WTO'nun kuruşunda 3 amaç öngörülmüştür. İlk hedef; Dünya ticaretinin olabildiğince serbest hale getirilmesidir. Bu amaçla gümrüklerin kaldırılması, gümrük işlemlerinin standart ve basit hale getirilmesi, ürünlerin standardize edilmesi, sermayenin serbest dolaşımının sağlanması gibi çalışmalar yapılmıştır. İkinci hedef; ülkeler arasındaki ticari pazarlıkların basite indirgenmesi ve anlaşmazlık konularının görüşüleceği ortamın sağlanmasıdır. Üçüncü hedef olarak da; ticari ilişkilerde çıkar birliği sağlanması, anlaşmazlıkların oluşmaması için gereken kanuni alt yapının planlanması ve üye ülkelerde uygulanmasının sağlanmasıdır.

İkinci kürselleşme çağının etkisini azaltan faktör; kapitalist ve komünist bloklar arasındaki soğuk savaş olmuştur. Her blok kendi içinde ürün ve hizmet akışını serbest bırakmış ancak bloklar arasındaki engeller ticaretin küreselleşmesini önlemiştir.

Küreselleşme, ticarete paydaş olan ülkelerin kendi aralarındaki uyumunu da bir kurala bağlamıştır. Bu kuralların başında, Turgut Özal döneminde uyguladığımız "dışa açılma" ile ithalatın ve ihracatın teşviki gelmektedir. İkinci uyum ise, ticaret üzerindeki devlet kontrolünün azaltılması, hatta tamamen ortadan kaldırılmasıdır. Bu da Türkiye gibi devlet-özel sektör karma ekonomi ile yönetilmiş ülkelerde, devletin özel sektörle rekabetinin, yani devletin rekabetçi denetiminin ortadan kaldırılmasıdır. Üçüncü uyum adımında ise, devletin tamamen üretimden ve ticaretten çekilmesi, yani özelleştirme süreci ile ekonominin serbest rekabete açılması söz konusudur.

Artan rekabet koşulları üreticileri, sadece kendi ülkelerinde değil, tüm dünya ile rekabet etmeleri gereken bir konuma getirmektedir. Teknolojik gelişme, ürünlerin satılması için gereken "farklı olma" kavramının temel unsurudur. Yeni teknolojiler artık üreticiler tarafından değil, teknoloji geliştiren, Ar-Ge yapan şirketler tarafından yaratılmakta ve tüm dünyaya pazarlanmaktadır. Verimliliği arttıran, maliyetleri düşüren, farklılık yaratan ekonomiler; küreselleşmenin büyümesine, rekabetin hızlanmasına, mal hareketinin artmasına ve lojistiğin daha büyük oranda önem kazanmasına fırsat yaratmaktadır.

İhracatın geliştirilmesi Ar-Ge yatırımların ve dış ticaret için gereken fuar katılımlarının arttırılması için hükümetler de teşvikler uygulamaktadır. Yabancı yatırımların ülkeye girişinin teşviki tüm dünya ülkelerinde uygulanan bir teşvik sistemidir. Bu sistem de, artık bir rekabet unsuru olmakla beraber, yerel yatırımcıların komşu ülkelere yatırım amacı ile kaçmalarına da neden olmaktadır. Dışa yapılan yatırımlar; lojistik hizmetlerin yurt içindeki lojistik firmalar tarafından yerine getirilmesini ve lojistik hizmetlerinde küreselleşme fırsatını yaratmaktadır.

Bölgeselleşmeci gümrük birlikleri ve ekonomik birlikler sonucu ölçekler büyümekte, ülkeler arası şirket birleşmeleri-şirket satın almaları sonucu verimlilik artmaktadır. Artan ölçekler, lojistiğin dış kaynaklara verilmesini (outsource edilmesini) daha

[9] İstanbul Üniversitesi, Ulaştırma ve lojistik Yüksekokulu, 2004-2005 Eğitim Dönemi
[10] SANDER Oral, 1999, "Siyasi Tarih 1", s.201-207, İmge Yayınevi, Ankara

anlamlı ve uygulanabilir hale getirmekte, lojistik şirketlerinde ölçeklerinin büyümesine, yeni hizmetlerin devreye girmesine, hizmetlerin kombine taşımacılık sistemi ile genişlemesine ve artı değer yaratmasına olanak sağlamaktadır.

Son yıllarda, dünya ticaret hacminin küresel ekonomik büyümenin daha ötesinde artmakta olduğu izlenmektedir. 1994 yılında GATT anlaşmaları, Uruguay Roundu görüşmeleri, 1995 yılında WTO'nun kurulması olumlu etkiler yaratmış ve 1980 ile 1990 arasında yıllık ortalama %4,1 oranında büyüyen dünya ticareti, 1990-2000 arasında yıllık ortalama %6,9 oranında büyümüştür. 1980 yılında 2 trilyon dolar olan dünya ticareti, 2000 yılında 6,2 trilyon dolara yükselmiş, 2000 yılından sonra büyüme devam etmiştir. 2004 yılında 8,8 trilyon dolar olan dünya dış ticaret hacmi, 2005 yılında 10,2 trilyon dolara, 2006 yılında da 11,8 trilyon dolara çıkmıştır.

2.2.1.1.Küresel Lojistik Çalışmaları

Üretim, geçmişte küçük ölçekli alanlar için yapılmış, önce üretip, stoklayıp, daha sonra arzın talepten fazla olduğu dönemlerde, stokun hızına bağlı olarak pazarlama faaliyetleri ile stokların eritilmesinden ibaret olmuştur. Talebin arzdan daha fazla olduğu dönemlerde de, satış koşulları cazip hale gelmiş, fiyatlar ve kar marjları yükseltilmiştir. Zamanla pazarların hinterlantları genişlemiş, alan kesişmeleri olmuş ve rekabet yerel bazdan ülke geneline yayılmıştır. Bu dönemde, uzak bölgelere satış yapılması amacıyla distribütörlük sistemleri ortaya çıkmış ve distribütörler ve bölge bayileri, ürünü stoklayan, dağıtan hatta satan noktalar haline gelmiştir. Çekme sistemi dediğimiz bu sistem artık gerileme dönemindedir.

Günümüzde üretim, sipariş üzerine yapılmaktadır (Made as order). Pazar kavramı nitelik değiştirmiş, zincir mağazaların, hiper ve süper marketlerin, yabancı ülkelerdeki distribütörlerin devreye girmesi ile ulusal ve uluslararası pazar kavramları, satış koşulları, fiyatlar, ürün kaliteleri benzer hale gelmiştir. Şirketler küresel pazarda rekabet edebilmek için, dağıtım sisteminin geliştirilmesine ihtiyaç duymaktadırlar. Bilgi ve iletişim sistemlerindeki gelişmeler sonucu artık lojistik süreçler, ilgili her parti için anında izlenebilir ve yönetilebilir hale gelmiştir. Üreticiler, gibi dünya çapında da bir lojistik ağ kurarak, küresel pazarlarda da faaliyetlerini devam ettirme yoluna gitmişlerdir.

Küresel lojistik, dünya çapında eşya ve bilgi akışı organizasyonunun sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasıdır. Küresel lojistik kapsamında, uluslararası kara, hava, deniz ve demiryolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi yer almaktadır [1].

Kısaca uluslararası dağıtım olarak da adlandırabileceğimiz küresel lojistik, ürünlerin ve hammaddelerin, kaynaklarından tüketim merkezlerine doğru ülkeler arasındaki hareketi olarak tanımlanabilir [2]. Küresel pazarda, lojistik operasyonların uygulanmasını farklılaştıran bazı önemli değişkenleri; **pazarlar-rekabet, ekonomik engeller ve dağıtım kanalları** olmak üzere üç başlık altında toplamak mümkündür.

Pazarlar ve rekabet: Pazarların yabancı olmasından doğan engeller olup; bilgi eksikliği, fiyatlandırma, pazara giriş sınırlamaları ve rekabeti kapsamaktadır. Dış ülke pazarına giren firmanın yaşayacağı en büyük engel, bilinmezlik faktörüdür. Bundan dolayı, firma öncelikle malını/hizmetini götüreceği ülkeyi, o ülkenin iş yapış şekillerini, politikalarını tanıyan yeterli bilgi ve deneyime sahip yerel aracılardan yararlanmalıdır [3].

Tarifeler ise geleneksel engelleri temsil eder ve ihracat ile ithalat ekonomik refahı belirlediği, ödemeler dengesinin kurulmasına yardım ettiği için, ithal malların fiyatını yükselterek yerli endüstrinin korunmasını sağlamaktadır. Hükümetler, tarifeler ile birlikte, standart olmayan ve ülke içindeki yerli endüstriyi koruyucu, ihracat hacmini kısıtlayan kurallar koymaktadırlar.

Fiyatlandırma ile ilgili konular, lojistik fonksiyonları küresel lojistik fonksiyonlardan ayıran diğer konulardandır. Uluslararası faaliyette bulunan bir şirket, ortak olmayan para biriminin varlığının ve bunun getireceği risklerin farkında olmalıdır.

Ekonomik engeller: Küresel lojistikte ekonomik engeller, öngörü ve kurumsal altyapı eksikliğinden kaynaklanmaktadır. İşletmeler için kendi ülkelerindeki herhangi bir olayı tahmin etmek kolay değilken, global çevrede bunu yapmak çok daha zordur. İç piyasada müşteri davranışları; rekabetçi stratejiler, mevsimsel satışlara göre şekillenirken; uluslararası ticarette bunlara döviz kuru, hükümet politikaları, kültürel farklılıklar eklenir ve tüm bunlar satışların ne kadar olacağı ve buna bağlı olarak arz seviyesinin tahminini güçleştirmektedir.

Dağıtım kanalları: Alt yapı standardizasyonu, ülkelerdeki taşıma, materyal elleçleme ekipmanları, depolama, liman hizmetleri ve iletişim sistemindeki farklılığa işaret eder. Konteyner taşımacılığında bu farklılıklar giderilmeye çalışılsa da, araçların

[1] MURAT Erdal, 2005, "Küresel lojistik", s.4, UTİKAD Yayınları, İstanbul
[2] DOSTSEVER Bahar, 2007, "Küresel Lojistiği, İçlistikten Ayıran Faktörler", T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Pazarlama Programı Yüksek Lisans Tezi
[3] MAGAAKI Kotabe ve HELSEN Kristian, 1998, "Global Marketing Management", John Wiley&Sons Inc., NY

boyutları, kapasitesi, ağırlığı gibi bazı konularda hala önemli farklılıklar mevcuttur.

Küresel boyutta gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri, lojistik faaliyetten ayıran bir diğer konu da mesafe faktörüdür. Ürünlerin bozulma ve zarar görme riskinden dolayı doğrudan maliyetler olan sigorta ve ulaşım maliyetleri, lojistik maliyetlere eklenirken, envanter ve depolama maliyetleri de doğrudan olmayan maliyetler olarak lojistik maliyetlerin üzerine binmektedir. Yeni teknoloji, küresel iletişim imkânları ve bilgisayarlar, daha verimli lojistik operasyonlarını mümkün kılmaktadır.

2.2.2. Küresel Lojistikte Ulaşım Türleri

Küresel lojistikte, taşıma mesafesi uzundur. Deniz taşımasının mevcudiyeti, hava taşımasının ekonomik olmaması, özellikle uzak mesafeler arasında mal taşınması, ulaşım türleri seçimini hatta bunların bir kombine taşımacılık sistemi altında kullanımını önemli kılmaktadır. Firmanın hangi ulaşım türünü seçeceği kararını verirken dikkat etmesi gereken nokta, taşıma maliyetini azaltırken; paketleme, depolama, envanter maliyetini, dolayısıyla tüm lojistik operasyonun maliyetini, arttırmamaktır.

Ulaşım türlerinin seçiminde ürünün değeri, bozulma riski ve taşıma maliyeti, göz önünde bulundurulması gereken üç anahtar faktördür. Ürünün değeri, üründe kullanılan materyale ne kadar değer eklendiğine göre belirlenir; ürünün bozulma riski, ürünün yaşam zinciri boyunca dayanıklılık gücü anlamında kullanılmaktadır; ulaşım maliyeti ise, ürünün bozulma riski ve değerine göre ne kadar maliyete katlanılabileceği kararıdır. Ürünlerin taşınmasında aşağıdaki taşıma şekilleri (taşıma türleri) kullanılmaktadır.

Su üzerinde taşıma: Günümüzde uluslararası taşımacılıkta, ton-km cinsinden, en çok kullanılan taşıma şeklidir. Deniz taşıması, göl ve nehirler üzerinde yapılan taşıma bu gruba girmektedir. Deniz taşıması daha çok ham petrol, maden, çimento, demir-çelik, hububat, sıvı ürünler, kimyasal malzemeler, otomobil gibi büyük hacimli, bozulma tehlikesi olmayan ürünlerin taşınmasında kullanılırken, yüzyılımızın en hızlı artan yeni taşıma metodu olan denizyolu ile konteyner taşıması da bu gruba girmektedir. Su üzerinde yapılan taşımanın sadece limanlar arasındaki taşımalarda kullanılması bu taşımaların ardına karayolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı gibi diğer taşıma türlerin eklenmesi zorunluluğunu getirmektedir.

Karayolu taşıması: Dünya üzerinde ton-km olarak ikinci sırada yer almaktadır ve en yaygın kullanılan taşıma şeklidir. Deniz veya suyolu bağlantısı olmayan kara ülkelerinde daha fazla kullanılmaktadır. Bu tür ile yapılan taşımalar, kamyon ve yaklaşık iki kamyon yük alabilen TIR ile yapılmaktadır. Taşımanın başlangıç ve bitiş noktalarında kara nakil aracı kullanılması zorunluluğu, bu taşıma yöntemini vazgeçilmez hale getirmiştir. Demiryolu veya denizyolu maliyetlerine göre değişmek üzere, 300-400 kilometre altında yapılan taşımalar için ekonomik, hızlı ve kullanışlı bir taşıma metodudur. Yatırımının küçük olması, yaygınlığını arttırmaktadır. Hava ve gürültü kirliliği yaratması, yollarda trafik sıkışıklığı yaratması, taşıma maliyetlerinin demir veya suyolu taşımalarına göre yüksek olması dezavantajları arasında sayılabilir.

Demiryolu ile yapılan taşıma: Ülke sınırları büyük olan veya ticari birlikler içinde yer alan ülkeler için en uygun taşıma şeklidir. 300-400 kilometreden uzak noktalar arasında, hızın önemli olmadığı, düşük değerli, büyük ölçekli ürün grupları için ekonomik bir taşıma şeklidir. Taşıma maliyetinin düşük olması, trafik sıkıntısı ve hava kirliliği yaratmaması gibi olumlu faktörlere karşılık; altyapı yatırım maliyetinin yüksek olması, belli ölçeklerde mal birikimi ile hareket etmesi, istasyonlara bağlı elleçleme alanlarına ihtiyaç olması, farklı ülkelerde farklı tonajlar, farklı hatta farklı ray genişlikleri kullanılması, bu taşıma şeklinin kısıtlarıdır.

Havayolu taşıması: Uluslararası ticaret hacmi içinde, ton-km olarak, diğer taşıma türlerine göre daha büyük bir pay almaktadır. Geçtiğimiz 30 yıl içinde hava kargo taşımacılığının, yolcu uçaklarından alınıp, özel amaçlı inşa edilen veya yük ve kargo taşımacılığı için modifiye edilen uçaklarla yapılması, özellikle değerli ya da raf ömrü kısa olan ürünlerin taşınmasında bu taşıma türünü öne çıkartmıştır.

Boru hatları: Sıvı veya gaz ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Başlangıç ve bitiş noktalarının sabit olması yaygın olarak kullanılmasını kısıtlamakta, ilk yatırım maliyetinin yüksek olmasına karşılık işletme maliyetlerinin düşük olması ise tercih edilmesine olanak sağlamaktadır. Genel olarak lojistik uygulamalar, ürünlerin boru hattından çıkışından sonra deniz, demiryolu veya karayolu ile başlar. Günümüzde yaygın olarak kullanılmaya başlayan bir diğer taşıma şekli de farklı taşıma türlerinin birlikte kullanımıdır. **İntermodal taşıma, multimodal taşıma** veya **kombine taşıma** adını verdiğimiz bu taşıma şekli, zaman zaman karmaşa yaratmakta, birbiri yerine de kullanılmaktadır.

İntermodal taşıma: Tek yüklemeyle ve aynı taşıma birimi içinde, ürünlerin ellenmeden, birden çok taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Burada; konteyner taşımacılığı veya treylerin hiç açılmadan karayolu, demiryolu veya denizy-

olu ile taşınması kastedilmektedir. Hedef, yüklemede ağzı kapatılan ünitenin teslim yerinde açılmasıdır.

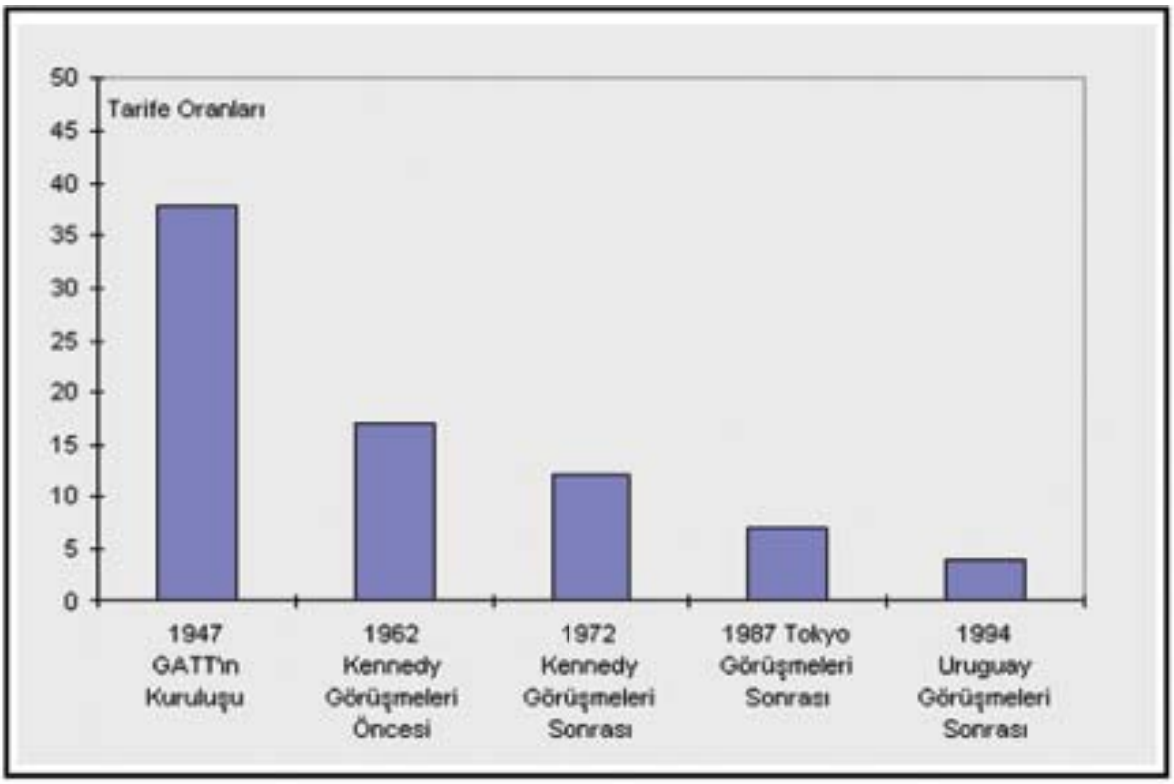
Multimodal taşıma ise, ürünlerin en az iki farklı taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda intermodal taşımacılık, multimodal taşımacılığın özel bir uygulaması haline gelmiştir.

Kombine taşımacılık, önce intermodal taşımacılık şeklinde anlaşılmış, daha sonra UNECE (United Nations Economic Comission for Europe) tarafından 19 numaralı tavsiye kararı ile tanımı yapılmış ve; enerji harcayan bir taşımacılık yöntemi ile enerji harcamayan diğer yöntemin birlikte kullanımı şeklinde açıklanmıştır. Ro-Ro gemilerine veya trenlere yüklenen kamyonların durumu bu açıklamaya girmektedir. Avrupa Birliği nakliye politikası olarak kombine taşımacılığı, "başlangıç noktası ve bitiş noktası mümkün olabildiğince az miktarda karayolu ile yapılmak üzere, ürünlerin tren veya su üzerinden taşıması şeklinde yapılan intermodal taşımacılık" şeklinde tanımlamaktadır.

2.2.3. Ana Bölgeler İtibariyle Dünya Ticareti

Ekonomik küreselleşme sonucunda gümrük duvarları ortadan kalkmakta, üretim faktörleri ve özellikle sermaye serbestçe hareket etme imkanı bulmakta, rekabet artışı ile fiyatların rasyonelleşmesi sağlanmakta, sürekli artan biçimde ülkeler arası ticaret anlaşmaları yapılmakta, ülkeler hızla karşılıklı bağımlılığa (interdependence) doğru gitmektedir.

Dünya ticaretini düzenleme ve ticaret hacmini artırma amacıyla kurulan WTO'nun üç temel amacı; ticaret akışının olabildiğince serbest olmasına yardım etmek, ticaret müzakereleri için bir forum görevi görmek ve anlaşmazlıkların halli için bir mekanizma olmak biçiminde özetlenebilir[1]. WTO, bu üç amaçtan ilkine ulaşmak için hem kota, teknik engeller gibi tarife dışı engelleri önlemek hem de gümrük tarifelerini düşürmeyi hedeflemektedir. GATT'ın imzalandığı 1947 yılından bu yana, bu konuda oldukça önemli adımlar atılmıştır. Özellikle Kennedy, Tokyo ve son olarak da Uruguay Müzakereleri'nde önemli aşamalar kaydedilerek, tarifeler ortalama olarak %5'in altına indirilmiştir (Şekil 2.2). Bu oran, gelişme yolundaki ülkelere sağlanan ayrıcalıklar nedeniyle gelişmiş ülkeler için daha düşük, gelişmekte olan ülkeler için daha yüksektir.



Şekil 2.2. GATT/WTO'nun Tarife Oranlarına Etkisi
Kaynak *ŞENİĞNE Billur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 49, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul*

[1] BERROD Frederique ve ERIC Gippini Fournier, 1995, "The Common Institutional Framework of The New World Trade System", s. 28, European Lawyers' Perspective, European Interuniversity Press, Brüksel

2006 yılında Dünya mal ticaret hacmi reel olarak %8,5, aynı dönemde gayri safi hâsıla ise %3,5 artmıştır ki bu durum 2000 yılından beri devam eden dünya ticaret hacmindeki artış hızı, toplam çıktıdaki artış hızının 2 katı ve daha fazlası olma eğiliminin devam ettiğini göstermektedir. Görülen bu durumun ardındaki temel neden, Avrupa ihracatındaki önemli artış olurken, A.B.D. ihracatı da %11 ile Dünya ortalamasının üzerinde büyümüş, son yılların ihracat devi Çin'in ihracatı ise %22 oranında artış sergilemiştir. Ortalamayı düşüren bölgeler ise Orta ve Güney Amerika, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Afrika olmuştur.

Asya'da ihracat artışı %13 ithalat artışı %9 olarak gerçekleşmiş, Avrupa'daki artış ise hem ithalat hem ihracatta %7 olmuştur. Latin Amerika, BDT, Ortadoğu Devletleri ve Afrika'da ithalat büyüme oranı ihracat büyüme oranını önemli oranda aşmıştır[1]. Gelişmiş ülkelerdeki talep daralması sonucunda, 2007 yılında, küresel ekonomik büyüme oranında 2006 yılına göre az da olsa bir düşüş yaşanmıştır.

İç talebin düşüşüyle beraber, 2002 yılından beri en düşük GSYİH büyüme hızını (%2,2) yaşayan A.B.D., %2,1'lik bir büyüme görülen Japonya ve %2,8 büyüme oranıyla Avrupa, 2007 yılında ekonomik büyüme oranında belirleyici olan başlıca bölgelerdir. Rusya ekonomisi, 2000 yılından bu yana yakaladığı en büyük oran olan %8 ile büyürken, Dünya ekonomisinin yeni yıldızları Çin ve Hindistan, dünya ortalamasının çok üzerinde büyüme oranlarına erişmişlerdir. 2007 yılının diğer önemli ekonomik olayları arasında, Amerikan Doları'nın, başta Avro olmak üzere diğer para birimleri karşısında değer kaybetmesi ve petrol fiyatlarındaki artışın enflasyonu artırması sayılabilir. Gelişmiş ekonomilerde görülen zayıf talep, 2007 yılındaki ihracat artışının 2006 yılına kıyasla 3 puan düşük olmasına neden olmuştur. %8,5'ten %5,5'e düşen talep artış hızı, yine de son 10 yıl ortalamasının çok az üzerinde ve ekonomik büyümenin yaklaşık 2 puan üzerinde gerçekleşmiştir.

Bazı önemli ihracat pazarlarındaki daralma ve Yuan'ın değer kazanmasına rağmen, Çin'in ihracat artışı ithalat artışından fazla olmuştur. Ticaretten en fazla fayda sağlayan ülkeler petrol, maden ve gıda ihracatçısı ülkeler olmuş, artan gelirlerinin etkisiyle bu ülkelerin ithalatında çift haneli büyüme rakamları görülmüştür. Latin Amerika ve BDT, ithalatlarını %20 oranında artırmıştır. Asya'nın ihracat büyüme oranı, %8,5 olan ithalat artış oranını %11,5 ile aşmıştır. Çin ve Hindistan'ın ithalat artışı iki haneli rakamlara ulaşmış, Japonya'nınki ise %1'lik artışla hemen hemen sabit kalmıştır. Kuzey Amerika'nın ihracatı dünya ortalamasının altında kalmasına rağmen ithalatın 2 katı olacak şekilde artmıştır.

Avrupa'nın %3,5'luk reel mal ihracat ve ithalatındaki artışı, 2002 yılından beri olduğu gibi, dünya ortalamasının altında kalmıştır. Avrupa artış oranları açısından 3 kısma ayrılabilir. Bunlar; %10'un üzerinde artış oranı yakalayan yeni AB üyeleri ve Türkiye; %5'lik ticaret artışı yaşayan Almanya, Hollanda, Avusturya, Belçika ve İsviçre ve daha düşük seviyelerde kalan diğer ülkeler olarak sayılabilir. Dünya ticaretinin %34'lük bölümü gelişmekte olan bölgelerce gerçekleşmiştir. Gelişmekte olan ülkelerin toplam mal ticaretleri %16 artarak 5 trilyon Amerikan Doları'na ulaşmıştır.

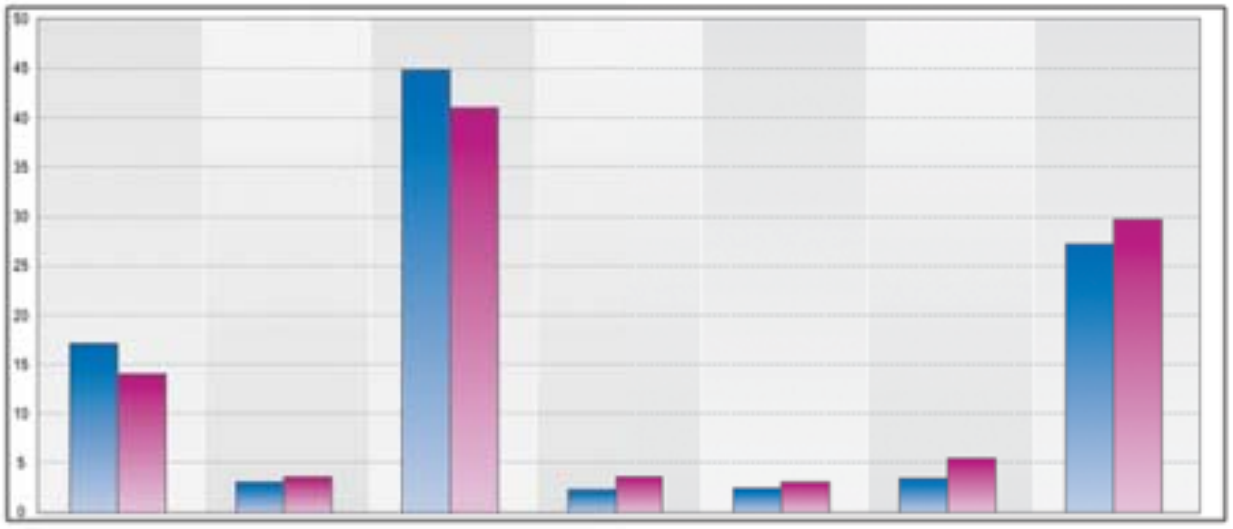
2007 yılında ithalat ve ihracatı en çok artan bölge BDT olmuştur. Bu artışın ardında iç talepte görülen yüksek artış, fiyatların lehte gelişmesi ve bölgeye gelen doğrudan yabancı sermaye akışları vardır. Bölge ihracatı %20, ithalatı ise %34 artmıştır. Rusya bölge ticaretinin %70'ini gerçekleştirmektedir. Avrupa 2006'ya nazaran 2007'de dolar bazında ihracat artışını artıran tek bölge olurken bu durum Avro'nun dolara karşısında değer kazanmasına bağlanmıştır. Birleşik Krallık gibi bazı Avrupa ülkelerinin ticaretinde durgunluk görülürken yeni AB üyeleri %20'lere ulaşan ihracat artışları yaşamıştır. Çin ilk defa Kanada'yı geçerek A.B.D.'nin bir numaralı ithalat partneri olmuştur. İhracat artışı ithalat artışından daha az olan Afrika'daki en önemli ticaret ülkesi Güney Afrika söz konusu durumun tam tersi bir profil çizerek ihracatını artırmıştır. Orta doğu bölgesinde petrol fiyat artışıyla paralel olarak %10'luk bir ihracat artışı görülmüştür.

İmalat ürünleri ihracatında ilk sırayı Avrupa Birliği alırken, üçte biri bölge dışına olmak üzere 3,6 trilyon Amerikan Doları tutarında ihracat yapmış ve dünya imalat ihracatının %43'ünü gerçekleştirmiştir. Çin 895 milyar Amerikan Doları ihracatla dünya ihracatının %10'unu gerçekleştirerek ikinci, A.B.D. 828 milyar Amerikan Doları ile üçüncü, Japonya 586 milyar Amerikan Doları ile dördüncü olmuştur. Bu ülkeleri, reeksport ağırlıklı Hong Kong, Kore Cumhuriyeti, Kore ve Singapur izlemiştir. İthalatta ise Avrupa Birliği, 3,4 trilyon Amerikan Doları hacim ve %40'lık payla yine ilk sırayı almıştır. A.B.D. 1,3 trilyon Dolar ve %16'lık payla ikinci, Çin 579 milyar Dolarla üçüncü sırayı almıştır. Yeniden işleme amaçlı ithalatın etkisiyle, Hong Kong dördüncü, Japonya beşinci, Kanada altıncı sırada yer almıştır.

1996 ve 2006 yıllarında dünya mal ihracatındaki bölgesel paylar Şekil 2.3.'de görülmektedir. Avrupa'nın eskiden beri süregelen üstünlüğü devam etmekte, Asya Çin'in etkisiyle payını artırmakta, Kuzey Amerika ise üçüncü sırayı korumaktadır. Diğer bölgelerin payı ise görece olarak düşük ve genellikle petrol ve maden ihracatına dayanmaktadır.

[1] WTO International Trade Statistics, 2007

Asya bölgesinin ihracatı, hem dünya ortalamasının hem de bölge ithalat büyümesinin üzerinde seyretmiştir. Çin, Hindistan ve Vietnam %20'li rakamlarda ihracat ve ithalat büyüme hızına ulaşırken Japonya, Kore Cumhuriyeti, Tayvan, Singapur ve Hong Kong ticaretlerini %10 civarında artırmışlardır. Çin Asya'daki ticari üstünlüğünü sürdürmüş ve ilk kez toplam ticareti (ithalat ve ihracatın toplamı) Asya'da iki ve üçüncü sırada olan Japonya ve Kore'nin toplam ticaretini geçmiştir



Şekil 2.3: 1996 ve 2006 Yıllarında Dünya Mal İhracatında Bölgesel Paylar (%)
Kaynak WTO International Statisic Report, 2007

Hizmetler ticaretine bakıldığı zaman ise, 2007 yılında %18'lik bir artışla 3,3 trilyon Amerikan Dolarlık bir hacme ulaşıldığı görülmektedir. Bu artışın bir kısmı döviz kuru hareketleri ve ulaştırmada kullanılan yakıttaki fiyat artışından kaynaklanmıştır. Avrupa'nın hizmet ticaretindeki lider rolü %19'luk ihracat ve %17'lik ithalat artışları ile devam etmiştir. Avrupa kıtasında en önemli hizmet ticareti yapan ülkeler Birleşik Krallık ve Almanya'dır. Asya'nın hizmetler ticareti, dünya ortalamasının biraz üzerinde artarken, Hindistan en önemli artışı gösteren ülkelerden birisi olmuştur. Kuzey Amerika, bütün bölgeler içerisinde en düşük hizmetler ticaretini gerçekleştirirken Güney Amerika'da Brezilya hizmet ticaretinde en önemli rolü oynamıştır.

Kendi içerisindeki ticaret de dikkate alındığı zaman, AB, dünya mal ve hizmet ticaretinin üçte birinden daha fazla bir paya sahiptir. Dünya'nın en büyük pazarı durumunda olan AB, dünya mal ticareti içerisinde en yüksek ticaret akışına sahiptir. 2006 yılında AB içi ihracatın toplam dünya ihracatına oranı %73'tür. 1990 yılında Dünya ihracatının hemen hemen yarısına sahip olan Avrupa'nın payı, 2000 yılında %42'ye gerilemiş ve günümüzde de %40 civarında seyretmektedir. İthalata bakıldığında da hemen hemen aynı rakamlarla karşılaşılmaktadır. AB'nin en önemli ticari partnerlerinin A.B.D., İsviçre, Rusya, Çin, Japonya, Norveç olduğu görülmektedir [1].

A.B.D., Kanada ve Meksika'dan oluşan NAFTA da önemli bir ticari merkez konumunda olup, toplam ihracatı 2006 yılında dünya ihracatının yaklaşık %15'ini, ithalatı ise dünya ithalatının %21'ini teşkil etmiştir. A.B.D.'nin ticaret rakamlarını baskın biçimde belirlediği NAFTA'nın en önemli ticari partnerleri AB, Çin ve Japonya'dır[2].

Dünya'da geleneksel olarak en fazla ihracat gerçekleştiren ülke olan Almanya, 2007 itibariyle 1,3 trilyon Amerikan Doları ihracatı ve toplam dünya ithalatı içerisinde %10'a yaklaşan payıyla konumunu korumuştur. En büyük ikinci ihracat ülkesi Çin, ithalatta 3 sırada yer almakta ve Almanya gibi net ihracatçı bir ülke konumunda bulunmaktadır. Dünya'nın en büyük ithalatçısı A.B.D. ihracatta üçüncü sıradadır ve önemli bir net ithalatçı devlet durumundadır. Japonya ise her iki listede dördüncü sırada ve net ihracatçıdır

AB'nin ticaretinin çok önemli bir kısmını oluşturan birlik içi ticaret hariç tutulduğunda, AB bütün halinde en büyük ihracatçı ve ikinci büyük ithalatçı, Çin en büyük ikinci ihracatçı ve üçüncü ithalatçı, A.B.D. ise en büyük ithalatçı ve üçüncü ihra-

[1] ŞENİĞNE Bilur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 68-73, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
[2] ŞENİĞNE Bilur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 74-77, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

çatçı konumundadır.Tablo 2.1.'de görüldüğü gibi dünyada 2006-2008 yılları arasında GSMH, ihracat ve ithalat rakamlarındaki değişim gösterilmektedir. Yaşanan ekonomik krizin de etkileri ile 2008 yılında mal hareketlerinde ve GSMH değerlerinde önceki yıllara göre düşüşler yaşandığı görülmektedir. Özellikle Kuzey Amerika ve Avrupa'da yaşanan krizin de etkisi ile ihracat rakamlarının oldukça düştüğü görülmektedir.

Tablo 2.1: Bazı Ülke ve Bölgelere Göre GSMH ve Mal Ticareti % değişimi (2006-2008)

	GSYİH			İhracat			İthalat		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Dünya	3.7	3.5	1.7	8.5	6	2	8	6	2
Kuzey Amerika	2.9	2.1	1.1	8.5	5	1.5	6	2	-2.5
ABD	2.8	2	1.1	10.5	7	5.5	5.5	1	-4
Güney ve Orta Amerika	6.1	6.6	5.3	4	3	1.5	15.5	17.5	15.5
Avrupa	3.1	2.8	1	7.5	4	0.5	7.5	4	-1
Avrupa Birliği (27)	3	2.8	1	7.5	3.5	0	7	3.5	-1
Bağımsız Devletler Topluluğu	7.5	8.4	5.5	6	7.5	6	20.5	20	15
Afrika	5.7	5.8	5	1.5	4.5	3	10	14	13
Orta Doğu	5.2	5.5	5.7	3	4	3	5.5	14	10
Asya	4.6	4.9	2	13.5	11.5	4.5	8.5	8	4
Çin	11.6	11.9	9	22	19.5	8.5	16.5	13.5	4
Japonya	2	2.4	-0.7	10	9.5	2.5	2	1.5	-1
Hindistan	9.8	9.3	7.9	11	13	7	8	16	12.5
Yeni sanayileşmiş ekonomiler (Hong Kong, Çin, Kore Cumhuriyeti, Singapur, Çin Taipei)	5.6	5.6	1.7	13	9	3.5	8	6	3.5

Kaynak: UND Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu- 2009

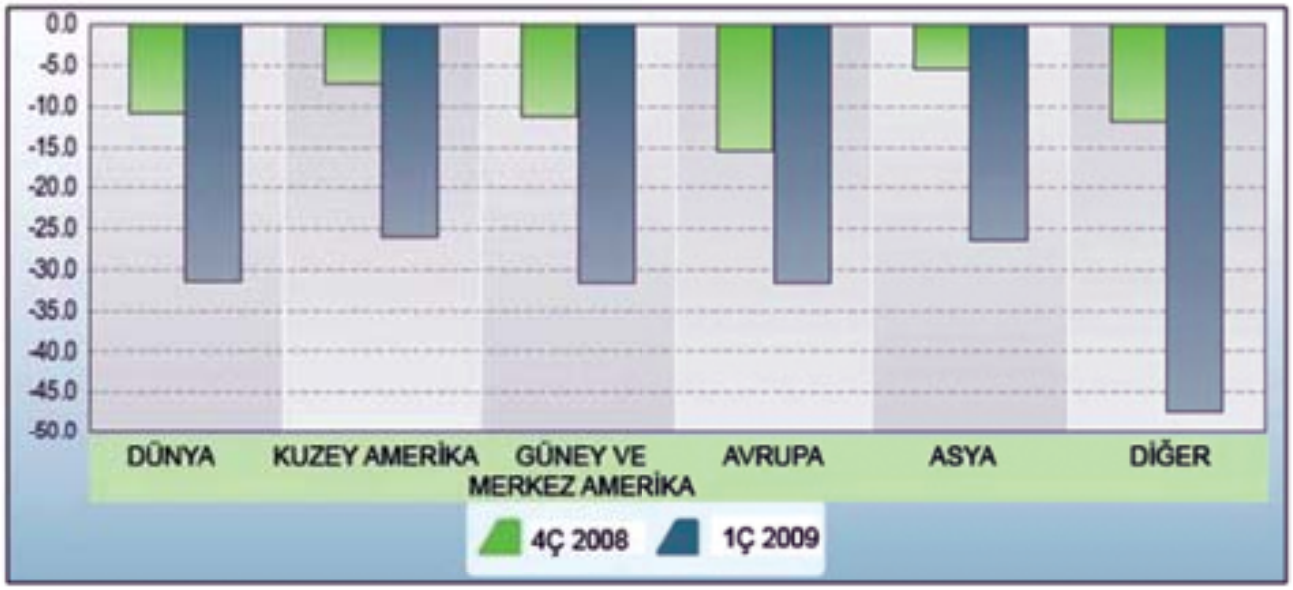
WTO tarafından hazırlanan "İnternational Trade Statistics 2009" raporunda dünya üzerinde 2008 ve 2009 yıllarında yaşanan gelişmeler özetlenmiştir. Rapora göre 2008'in Eylül ayında yaşanan ekonomik krize kadar uluslar arası ticarette görülen hızlı artış devam etmiştir. Bunun bir sonucu olarak da 2008 yılında eşya ticareti %15 oranında artmıştır. Bu oranın 2007 yılında gözlenen %16 değerinin altında olmasına rağmen 2000 yılında görülen %12'nin üzerindedir.

ABD'de gözlenen Mortgage krizi ile başlayan süreç hızla dünya piyasasına yayılmıştır. 2008'in dördüncü çeyreğine gelindiğinde krizin etkileri tüm dünyaya yayılmıştır. Aşağıdaki haritada 2008'in son çeyreği ve 2009'un ilk çeyreği arasında ticaret hacmindeki değişimler ana bölgeler bazında verilmiştir. Y ekseninde veriler bir önceki döneme göre yaşanan değişimleri % bazında vermektedir. 2008'in son çeyreğinde özellikle Avrupa'da ticaret hacmi oldukça düşmüştür (2007 yılının aynı dönemine göre %16). Bu düşüş Asya'da %5, Kuzey Amerika'da %7 civarındadır. Bölgelerin içinde yaşanan gerileme ise bölgeler arası gerilemeye oranla daha güçlü olmuştur. En kapalı ilişkilerin gözlendiği ekonomik bölge olan Avrupa'da bölge içi ticarette yaşanan gerileme ise %18 olmuştur (Şekil 2.4.).

2009'un ilk çeyreğinde ise ihracat oranlarında yaşanan düşüş 2008'e göre çok daha keskin olmuştur. En keskin düşüş ise Birleşmiş Devletler Topluluğu, Afrika ve Orta Doğu'nun içinde yer aldığı Diğer grubunda gözlenmiştir. 2008'in son çeyreğinde Asya içindeki ticaret %9 küçülmüştür. Bu oran 2009'un ilk çeyreğinde ise %29'a ulaşmıştır. Krizden en çok etkilenen sektör-

lerden biri olan otomotiv sektörü bu kriz boyunca %48 küçülmüştür. Bunu %37 ile demir çelik, %29 ile ofis ve telekom ekipmanları ve %31 ile mikroçip sektörü izlemiştir (Şekil 2.4.).

Son elde edilen aylık veriler bu düşüş eğiliminin sona erdiğini göstermektedir. 2009'un ilk çeyreği ve ikinci çeyreği arasında dünya mal ticareti %8 oranında büyümüştür. Ancak 2009'un ikinci çeyreğindeki veriler bir önceki yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında hala %33'lük bir düşüş olduğu gözlenmektedir. Krize karşı Asya'nın yeni endüstrileşmiş ülkelerinde diğer gelişmiş ülkelere göre daha kuvvetli bir direnç gözlendiği görülmüştür. Çin'de de 2009'un Temmuz ayı içinde ithalat ihracatın iki katı hızlı büyümüştür (%16 ve %8). Çin'in mal ticaret, Temmuz ayında 13milyar dolardan 8 milyar dolara hızla daralmıştır.



Şekil .2.4: Dünyadaki ihracatın ana bölgeler bazında değişimi (%) 2008'in son çeyreği- 2009'un ilk çeyreği

Kaynak: ***WTO International Statistics Report, 2009***

2.2.4. Dünya Taşıma Koridorları ve Taşınan Yük Miktarları

Pazar ekonomisi ve serbest ticaretin yaygınlık kazanması ve uzak ülkelerle işbirliği sonucunda hızla büyüyen lojistik sektörü ortaya yeni taşıma koridorları çıkarmış, uzayan mesafeler hızlı sistemleri önemli hale getirmiştir.

Koridorlar, iki veya daha fazla şehri birbirine bağlayan altyapı demetleri olarak düşünülebilir. Bunlar değişik hatların kullanıldığı otobanlar, tren hatları, kanallar, yakın deniz bağlantıları veya hava bağlantıları olabilir. Uluslararası taşıma koridoru ise, tarafları birbirine bağlayan, kural olarak mal ve yolcuların özellikle en yoğun olduğu yönlerde uluslararası anlamda taşınmasını sağlayan çeşitli taşıma şekillerinin gerçekleştirilmesi için yeterli donanıma sahip bir ana ulaştırma sistemleri ağıdır 1.

Bu bölümde Avrupa ve Karadeniz bölgesi dışında kalan taşıma koridorlarına değinilecek, söz konusu bölgelerdeki taşıma koridorları ileriki bölümlerde ele alınacaktır.

2.2.4.1. Karayolu Taşıma Koridorları

Karayolu taşımacılığı denizyoluyla ulaştırmaya kıyasla mesafeleri kısaltılabilen ama maliyetlerin denizyolu ve demiryoluna göre daha yüksek olduğu ve coğrafi engellerden daha kolay etkilenebilen bir taşıma türüdür. Bununla beraber kapıdan kapıya taşımanın kaçınılmaz gereği sonucu, olumsuz yanlarına karşın karayolu taşımacılığına gereksinim bulunmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, Asya, Avrasya ve Amerika kıtalarındaki belli başlı karayolu taşıma koridorlarına değinilmiştir.

Asya içi en önemli taşıma koridoru olan Asya Otoyol Şebekesi (Asian Highway Network), 32 Asya ülkesini kapsayan ve bunları Avrupa kıtasına bağlayan, 141.000 kilometre standardize yoldan oluşan bir ağıdır (Şekil 2.5.). 1959 yılında bölgenin uluslararası taşımacılığını geliştirmek amacıyla hayata geçirilmiştir. Projenin tam olarak hayata geçirilmesi için 2010 yılı hedeflenmiştir.

Türkiye'nin de üye olduğu BM Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) tarafından idare edilen proje kapsamında 62 ülke vardır ve Dünya nüfusunun %60'ı bu bölgede yaşamaktadır. Rotalar saptanırken; başkentleri bağlaması, sınaî ve tarım alanlarına ulaşım sağlaması, deniz, nehir ve havalimanlarına yakın olması, konteyner depolarına sahip olması ve turistik merkezlere yakınlık gibi kıstaslar göz önüne alınmıştır.

Şebekede 3 ana arter vardır.

- Çin, Kazakistan, Moğolistan, Rusya ve Kore Yarımadası'nı bağlayan Kuzey Koridoru
- Orta Asya'yı Hazar Denizi, Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan Merkez Koridoru
- Asya'yı İran ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan Güney Koridoru



Şekil 2.5. Asya Otoyol Haritası

Kaynak: http://www.unescap.org/TTDW/common/TIS/AH/maps/ah_map_2007.jpg, erişim: 22.08.2008

Avrasya kıtası için oldukça önem taşıyan ve Avrupa Birliği'nin desteklediği bir proje olan Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA); Avrupa'dan doğu-batı ekseninde, Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir taşımacılık koridorunun geliştirilmesine yöneliktir. TRACECA koridoruna detaylı olarak Karadeniz koridorları başlığı altında incelenecektir.

Asya'daki bir diğer taşıma koridoru olan Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC) 2000 yılında St.Petersburg'da İran, Rusya ve Hindistan tarafından üye ülkeler arası ulaştırma sistemlerinin iyileştirilmesi amacıyla kurulmuştur (Şekil 2.6.) Toplam uzunluğu 6.245 kilometredir. Bu koridor Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'ni İran üzerinden Hazar Denizi'ne oradan da Rusya üzerinden St.Petersburg ve Kuzey Avrupa'ya bağlamaktadır. Böylece Asya'dan Avrupa'ya gidecek mallar için Süveyş Kanalı'na bir alternatif olacaktır.

Anlaşmanın amaçları; Ulaştırma ağlarının etkinliğinin arttırılması, uluslararası pazarlara erişimin desteklenmesi, yolcu ve mal taşıma hacminin artırılması, seyahat güvenliğinin, malların emniyetinin yanı sıra çevrenin korunmasının sağlanması, ulaştırma politikalarının ve taşımacılık alanındaki yasa ve idari temellerin uyumlulaştırılması ve taşımacılık alanındaki tüm taraflara yönelik eşit ve ayrımcı olmayan koşulların ortaya konmasıdır.



Şekil 2.6. Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC)

Kaynak: http://www.instc.org/Map/Map4.asp, erişim: 13.09.2008

Arap – Maşrık Entegre Ulaştırma Sistemi (ITSAM), 1999 yılında Beyrut'ta BM Batı Asya Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (ESCWA) tarafından hayata geçirilen bir projedir. Maşrık olarak nitelenen bölge, Arabistan Yarımadası ülkeleri, Irak, Kuveyt, Mısır, Sudan, Lübnan, Ürdün ve Suriye'yi kapsamaktadır. ITSAM ile 23 ana güzergâh üzerinde bulunan 31.400 kilometre karayolunun geliştirilmesi, ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi, üye ülkelerin ilişkilerinin geliştirilmesi öngörülmektedir. ITSAM Şebekesi, Türkiye'nin güneydoğusunda Trans-Avrupa Ağı ile buluşmaktadır [1].

Pan-Amerikan Otoyolu, Amerika Kıtasına kuzey-güney doğrultusunda baştanbaşa kat eden 48.000 kilometrelik bir taşıma koridorudur. Alaska'dan başlayan karayolu, Güney Amerika'nın Arjantin ve Şili'deki en uç noktalarına kadar ulaşmaktadır (Şekil 2.7.)

[1] http://www.escwa.un.org/divisions/ppt/cdadvisors.asp?id=3



Şekil 2.7. Pan-Amerikan Otoyolu

Kaynak: http://en.wikipedia.org/wiki/Image:PanAmericanHwy.png, erişim: 10.09.2008

Kuzey Amerika kıtası, NAFTA Anlaşması ve özellikle A.B.D.'nin önemli dış ticaret hacmi nedeniyle lojistik açısından önem kazanmaktadır. CANAMEX; 1995 yılında hayata geçirilmiş, mal, hizmet, yolcu ve bilginin serbest ve hızlı akışını sağlamak amacıyla Kanada,

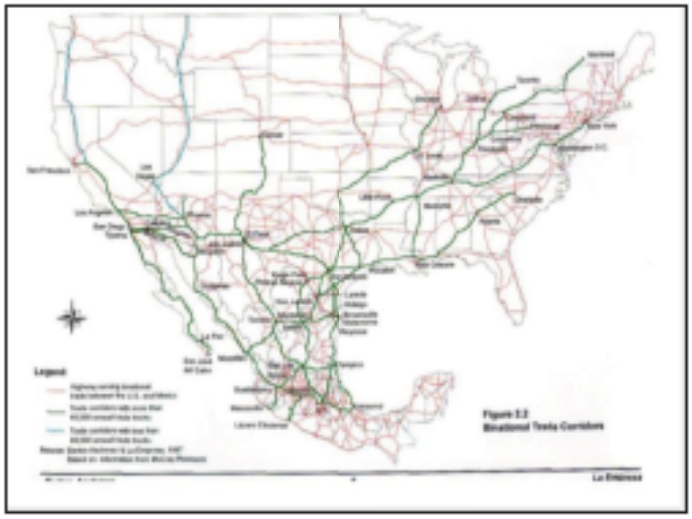
A.B.D. ve Meksika tarafından kurulmuş bir taşıma koridorudur (Şekil 2.8.). NAFTA'nın amaçlarına hizmet etmesi açısından önemlidir. Koridor Meksika, A.B.D. ve Kanada'nın batısını birleştirerek A.B.D.'nin Alaska eyaletinde sona ermektedir. 2 NAFTA üyesi ülke A.B.D. ve Meksika arasındaki karayolu taşıma koridorları Şekil 2.9'da görülmektedir.

NAFTA anlaşmasıyla beraber Kanada, ABD ve Meksika ticaretin geliştirilmesi, sınır geçiş işlemlerinin kolaylaştırılması ve altyapının geliştirilmesi için çok modlu ulaştırma koridorlarının oluşturulmasına karar verilmiştir. Bu koridorlardaki altyapı; karayolu, demiryolu, otoyollar, havaalanları, demiryolu istasyonları, boru hatları, nehirleri, iletişim altyapısını ve limanları içermektedir. Kuzey Amerika kıtasında dört ana koridor oluşturulmuştur. Bu koridorlar; Pasifik, Orta Batı, Orta Doğu ve Atlantik koridorlarıdır (Şekil 2.10).



Şekil 2.8. CANAMEX Ticaret ve Taşıma Koridoru

Kaynak: http://img393.imageshack.us/img393/6315/canamexmi1.jpg , erişim: 22.09.2008



Şekil 2.9. A.B.D. – Meksika Arası Taşıma Koridorları

Kaynak: http://images.nationmaster.com/images/motw/americas/mexico_usa_trade_corridors.jpg, erişim: 3.9.2008

Trans-Afrika Otoyolu; Afrika kıtasındaki önemli merkezleri birleştiren, Birleşmiş Milletler Afrika Ekonomik Komisyonu (UNECA), Afrika Birliği ve Afrika Kalkınma Bankası tarafından finanse edilmiş bir taşıma koridorudur (Şekil 2.11). Toplam uzunluğu 56.683 kilometre olan koridorun amacı, ticaretin gelişmesine katkıda bulunmak suretiyle Afrika'daki yoksulluğu azaltmaktır.



Şekil 2.10. Kuzey Amerika Taşıma Koridorları

Kaynak: http://www.theallianceformdemocracy.org/images/spp/SPPSuperCorridors.png; erişim: 16.09.2008

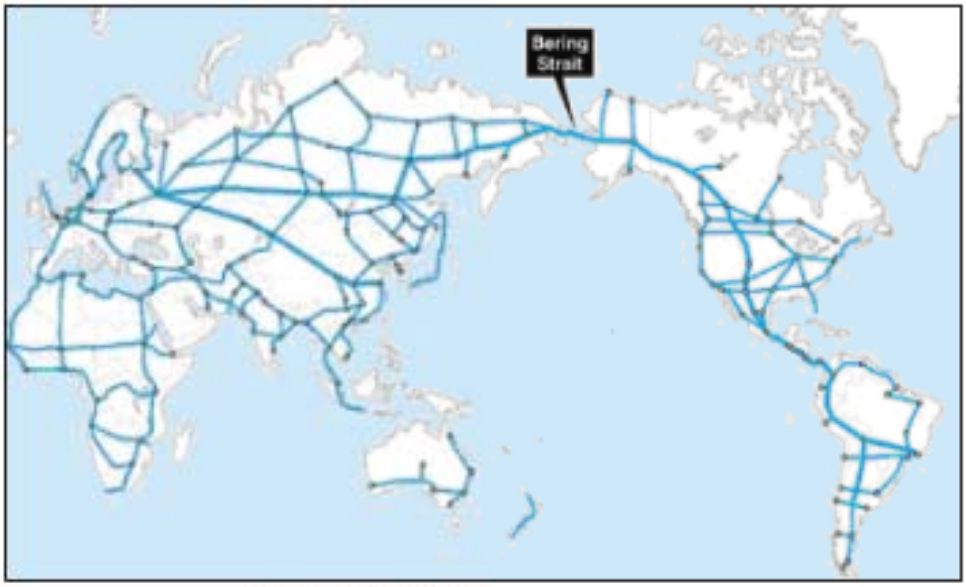


Şekil 2.11. Trans-Afrika Otoyolu

Kaynak: http://en.wikipedia.org/wiki/Image:Map_of_Trans-African_Highways.PNG , erişim: 18.09.2008

2.2.4.2. Demiryolu Taşıma Koridorları

Demiryolu koridorlarının geleneksel denizyolu taşımacılığı ile karşılaştırılması yapıldığında, denizyoluna göre daha kısa bir mesafeye sahip oldukları görülse de, denizyolu demiryolu taşımacılığına karşı da maliyet avantajı bulunmaktadır. Şekil 2.12.'de Dünya Demiryolu Ağı Ana Hatları görülmektedir. Bununla birlikte 2006 yılında Avrupa demiryolu yük taşımacılığı %4,9, Rusya %5, Çin %11, A.B.D. %3 oranlarında artmıştır.



Şekil 2.12. Dünya Demiryolu Ağı Ana Hatları

Kaynak: http://www.schillerinstitute.org/economy/maps/map-s2.html#interamer_rail , erişim: 18.9.2008

UNESCAP Komisyonu'nun Asya için taşıma altyapısı oluşturulması konusunda aldığı karar sonucu ortaya çıkan Trans-Asya demiryolu ağı (Şekil 2.13.), Singapur'u İstanbul'a kesintisiz 14.000 kilometrelik bir yol ile bağlamak ve bunu Avrupa ve Afrika'ya kadar ilerletmek amacıyla 1960'lı yıllarda ortaya konmuştur. Ağın oluşturulması ile bölgenin uluslararası ticaretinin artırılması ve kapalı ekonomilerin Dünya ekonomisine entegre olmasını sağlamak hedeflenmiştir.



Şekil 2.13. Trans-Asya Demiryolu Ağı

Kaynak: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg , erişim: 20.08.2008

UNESCAP 4 koridor üzerinde durmaktadır. Bu koridorlar Tablo 2.2.'de verilmektedir.

Tablo 2.2: Alt Bölgelere Göre Trans-Asya Demiryolu Ağı

Güneydoğu Asya	**Kamboçya, Endonezya, Laos, Myanmar, Malezya, Singapur, Tayland, Vietnam**	**12600 km.**
Kuzey ve Kuzeydoğu Asya	Çin, Kuzey Kore, Güney Kore, Moğolistan, Rusya	32500 km.
Orta Asya ve Kafkaslar	Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan	13200 km.
Güney Asya, İran ve Türkiye	Bangladeş, Hindistan, İran, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Türkiye	22600 km.
Toplam		**80900 km.**

Kaynak: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/fact.asp#

Asya kıtasının bir diğer önemli demiryolu koridoru olan Trans-Sibirya Demiryolu Koridoru, Moskova ve Rusya'nın Avrupa tarafını Rusya'nın Uzakdoğu tarafına, Çin'e, Moğolistan'a ve Japon Denizi'ne bağlamaktadır. Toplam mesafenin % 19,1'i Avrupa ve %80,9'u Asya üzerinde bulunmakta olup dünyadaki en uzun kesintisiz demiryolu hattıdır (Şekil 2.1.4). Asya-Avrupa arası ticaretin %95'e yakını denizyoluyla yapılırken, Trans Sibirya bu ticaretin %3-4'ünü gerçekleştirmektedir.

Avustralya ulaştırma ağları, AusLink adı altında bir ağ yapısıyla birleştirilmiştir. Sistem Federal, eyalet ve yerel yönetimlerce fonlanmaktadır. AusLink ağı, ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorları üzerinde oluşturulmuş olup, şehirleri limanları ve havalimanlarını, demiryolları, karayolları ve intermodal bağlantılarla birbirlerine bağlamaktadır (Şekil 2.15.)

Afrika'da hem demiryolları hem de otoyolların kıyı bölgelerde geliştiği görülmektedir (Şekil 2.16.) Yine demiryollarının sahip olduğu doğal kaynaklar sayesinde en zengin Afrika ülkesi olan Güney Afrika Cumhuriyeti'nde diğer bölgelere göre daha yaygın olduğu görülmektedir. İhraç ürünlerinin limanlara ulaştırılması ve denize kıyısı olmayan ülkeler için bir çıkış yolu aranması, bu bölgede demiryollarının gelişmesini sağlamıştır.



Şekil 2.14. Trans-Sibirya Demiryolu Koridoru

Kaynak: http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Map.html 1



Şekil 2.15: Avustralya Demir ve Karayolları Haritası

Kaynak: http://www.auslink.gov.au/whatis/network/index.aspx ,erişim: 08.09.2008



Şekil 2.16: Afrika Kıtası Demiryolu Ağı

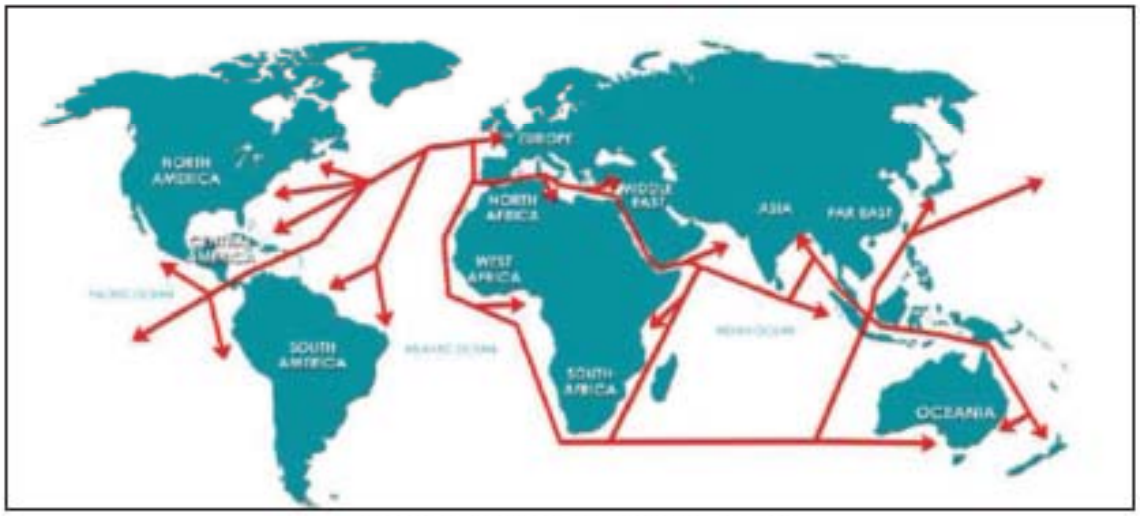
Kaynak: www.exploring.africa.matrix.msu.edu\students\curriculum\m20\activity4.php , erişim: 10.09.2008

2.2.4.3. Denizyolu Taşıma Koridorları

Denizyolu taşımacılığı taşıma maliyetleri açısından ulaştırma yolları arasında en verimli olanıdır. Taşıma maliyetlerinde demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Bir seferde büyük miktarlarda yük taşıma özelliği, yük taşımacılığının hızlı, güvenli ve ekonomik olmasının yanında, çevreyi en az kirleten taşımacılık türü olması, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım-onarım kolaylığı ve yatırım maliyetinin düşüklüğü diğer ulaşım türlerine göre denizyolu ulaştırmasını avantajlı kılmaktadır. Bu nedenle Uluslararası taşımalarda yoğunluk, denizyolu taşımalarındadır. Şekil 2.17'de Dünya Deniz yolu ana rotaları görülmektedir.

Dünya üzerinde kombine taşımacılığa verilen önemle birlikte gemi tipleri de değişmektedir. Kombine taşımacılığa uygun, güvenli ve ekonomik yapılarıyla Ro-Ro, iç sularda ITBS denen itmeli ve çekmeli römorkör-mavna sistemleri de hızla yaygınlaşmaya başlamıştır. Dünyada yüklerin birimleşerek konteynerlerle taşınması, liman yatırımlarının da konteyner terminallerine yönelik olmasına sebep olmaktadır. 1994-2004 yılları arasında dünya konteyner trafiği ortalama yıllık %10,6'lık ortalama artışla 2004 yılı sonu itibariyle 359,7 milyon TEU değerine ulaşmıştır [1]. 2005 yılı itibariyle ise 383,7 milyon TEU'ya çıkmıştır.

Doğu ile Batı arasında taşımacılıktaki en büyük pazar Pasifik ötesi (Asya-Amerika arası) taşımacılıktır. 2007 yılında bu rotadaki taşımacılığın yaklaşık 22 milyon TEU'luk bir hacme ulaştığı hesaplanmıştır. 2006 yılında ise bu rakam 20 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 15,3 milyonu Asya'dan Amerika kıtasına, 4,7 milyonu ise Amerika'dan Asya'ya doğru gerçekleşmiştir. İkinci büyük konteyner taşımacılık hattı ise Doğu Asya–Avrupa hattıdır. Asya–Avrupa arası konteyner hareketinin hacmi 17,9 milyon TEU olurken bunun 12,2 milyonu Asya'dan Avrupa'ya, 5,7 milyonu ise Avrupa'dan Asya'ya gerçekleşmiştir. Amerika ile Avrupa kıtaları arası konteyner taşıma hacmi ise 6,9 milyon TEU olurken bunun 4,2 milyonu Amerika'dan Avrupa'ya, 2,6 milyonu ise Avrupa'dan Amerika kıtasına doğru gerçekleşmiştir[2].



Şekil 2.17: Dünya Denizyolu Ana Rotaları

Kaynak: www.havre-port.fr, erişim: 22.08.2008

Tonaj ve değer açısından okyanus taşımacılığı uluslararası ticaret üzerinde hâkimiyet sahibidir. A.B.D.'nin uluslararası ticaretinin çoğunluğu okyanus gemilerince taşınmakta olup, ağırlık bakımından %95, bedel olarak %75 oranlarına ulaşılmaktadır[3]. İç su taşımacılığı da, diğer taşıma türleri yetersiz kaldığında önemli bir ulaştırma alternatifidir. Kombine taşımacılık maliyetleri düşürmenin önemli bir yoludur. 2005 yılında Rusya kara içi deniz taşımacılığı ile 170 milyon ton, Avrupa 465 milyon ton, Asya'daki Yangtze nehri ise 795 milyon ton yük taşımıştır[4].

1869 yılında Süveyş kanalı'nın ve 1914 yılında Panama kanalının açılmasıyla, mevcut deniz koridorlarında kısalma gerçekleşmiş ve bu durum yeni deniz koridorlarının doğuşunu sağlamıştır. Konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla birlikte, dünya üzerinde üç ana koridor ortaya çıkmıştır; Trans-Pasifik hattı (Asya-ABD), Trans-Atlantik hattı (Avrupa-ABD), Asya-Avrupa hattı. Dünya'daki belli başlı deniz hatları ise şöyle sıralanabilir[5];

[1] TORUN Murat, 2005, "Türkiye ve Dünya'da Lojistik", s. 12, Çukurova Kalkınma Ajansı Yayınları
[2] Marinus, Lieselot, 2008, The Mediterranean Transport Reality: The EU Ports Perspective.
[3] UND Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler Raporu, 2002
[4] Review of Maritime Transport, 2007
[5] Review of Maritime Transport, 2007

Avrupa - Kuzey Amerika hattı

Avrupa - Karayipler hattı

Avrupa - Güney Amerika-Batı Sahili hattı

Avrupa - Güney Amerika Doğu Sahili hattı

ABD Doğu Sahili - Güney Amerika Doğu Sahili hattı

ABD Batı Sahili - Güney Amerika Batı Sahili Hattı

Trans - Pasifik hattı

Avrupa - Orta Doğu-Hint Okyanusu hattı

Avrupa - Uzakdoğu hattı

Avrupa - Avustralya hattı

Kuzey Amerika - Avustralya /Yeni Zelanda hattı

Batı Afrika hattı

Güney Afrika hattı

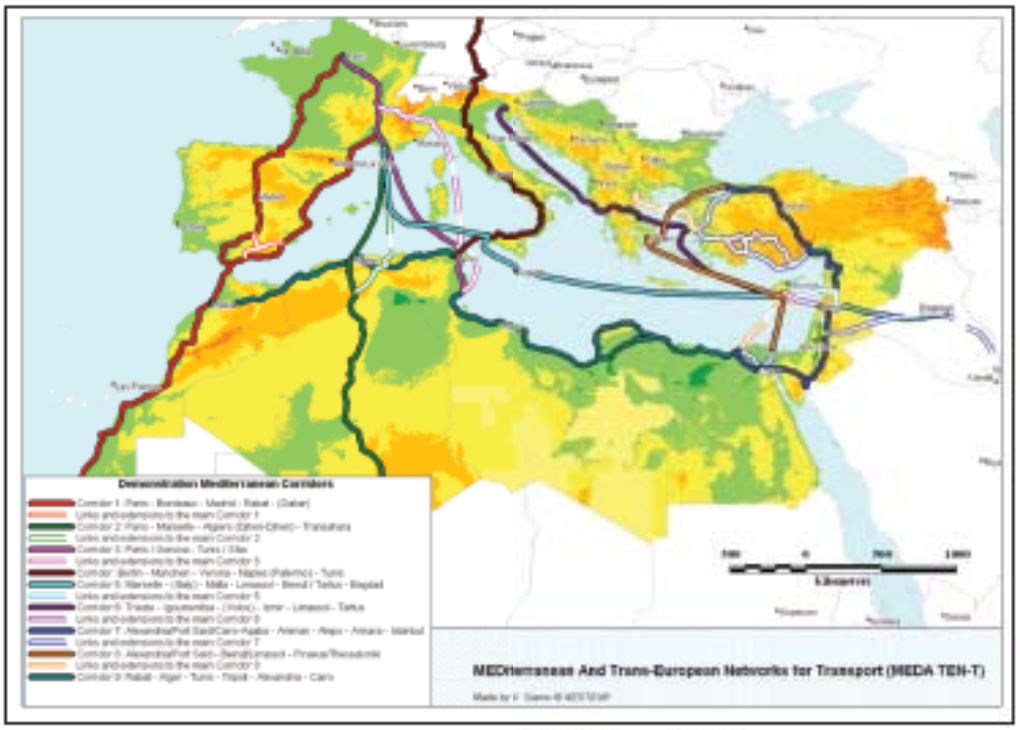
Hint Okyanusu - Doğu Afrika hattı

Akdeniz hattı

Akdeniz Havzasında ticaretin en önemli ayağını ticaret hacmiyle paralel olarak Avrupa ülkelerinin yaptığı yakın deniz taşımacılığı ve Asya – Avrupa taşımacılığı oluşturmaktadır. Avrupa Birliği Akdeniz Bölgesi ile olan ilişkilerini geliştirmek amacıyla MEDA projesini ortaya koymuştur. MEDA düzenlemesi Avrupa-Akdeniz Ortaklık Projesinin temel ekonomik ve finansal aracıdır. 1996 yılında MEDA I olarak başlamış, 2000 yılında MEDA II olarak gözden geçirilmiştir. Söz konusu ülkeler Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas Filistin, Suriye, Tunus ve Türkiye'dir (Kıbrıs ve Malta, AB üyelikleri nedeniyle artık MEDA ülkesi sayılmamakta, fakat proje dâhilinde kalmaya devam etmektedir. Libya ise gözlemci ülke statüsündedir).

Akdeniz'de birçok ulaştırma rotası olmakla beraber bunların en temel olanları; Cebelitarık – Süveyş, Cebelitarık – Karadeniz, Karadeniz – Süveyş ve Adriyatik – Süveyş hatlarıdır Şekil 2.18'de görülmekte olan MEDA TEN-T Akdeniz koridorlarının güzergâhları ise şu şeklidedir: Koridor 1: Paris – Bordo – Madrid – Rabat – Dakar (5030 km.), Koridor 2: Paris – Marsilya – Cezayir – Sahara (3600 km.), Koridor 3: Paris/Cenova – Tunus/Sfax (1700 km.), Koridor 4: Berlin – Münih – Verona – Napoli – Tunus (2750 km.), Koridor 5: Marsilya – Malta – Limasol – Beyrut – Bağdat (4300 km.), Koridor 6: Trieste – Igoumenitsa – İzmir – Limasol – Tartus (2765 km.), Koridor 7: İskenderiye/Port Said/Kahire – Akaba – Amman – Alepo – Ankara – İstanbul (2900 km.), Koridor 8: İskenderiye/Port Said – Beyrut/Limasol – Pire/Selanik – İstanbul (2060 km.), Koridor 9: Rabat – Cezayir – Tunus – Tripoli – İskenderiye – Kahire (5215 km.)[1].

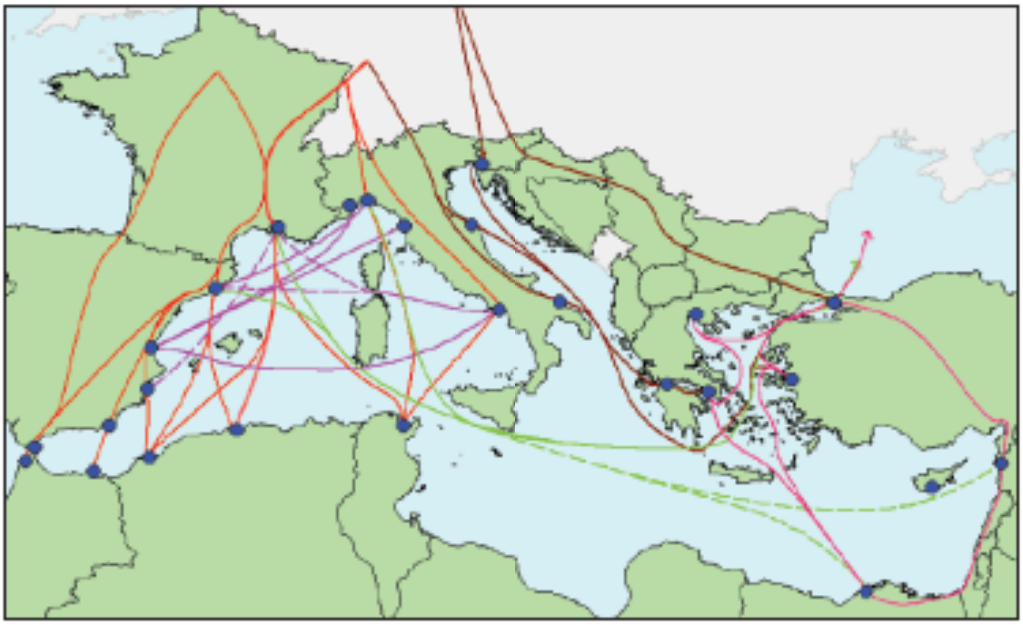
[1] http://medatent.nestear.net/english/mediterranean_gis.html



Şekil 2.18. MEDA TEN-T Akdeniz Taşıma Koridoru

Kaynak: http://medatent.nestear.net/francais/images/NewMEDCorridors.png

Yakın denizyolu taşımacılığı yapan RO-RO gemileri Batı Akdeniz'de oldukça önemliyken, Doğu Akdeniz'deki komşu ülkeler arasındaki akışlar için karayolu taşımacılığı daha çok kullanılan bir yöntemdir. Şekil 2.19'da Akdeniz Ro-Ro Koridorları görülmektedir.



Şekil 2.19: Akdeniz Ro-Ro Koridorları

Kaynak: medatent.nestear.net

2.2.4.4. Önemli Dünya Limanları ve Taşıma Miktarları

Dünyadaki üretim ve tüketim merkezlerinde bulunan limanların özellikleri itibariyle öne çıktıkları ve birer lojistik merkez konumuna geldikleri görülmektedir (Şekil 2.20). Dünya'nın önemli limanları arasında; Avrupa'da Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Marsilya, Barselona, Valencia; Asya'da Dubai, Hong Kong, Şangay, Singapur, Pusan; Amerika kıtasında Los Angeles sayılabilir. Bunların yanı sıra Çin, Kore ve Japonya'nın etkileriyle birçok Uzakdoğu limanı gittikçe önem kazanmaktadır.



Şekil 2.20: Dünya'nın Önemli Limanları Haritası
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

Uluslararası Limanlar Birliği (IAPH) verilerine göre 2007 yılında Dünya'nın en işlek 20 limanı gemi yanaşma (port call) sayısına göre Tablo 2.3.'de verilmektedir. Tablo 2.4.'de ise dünya'nın en büyük konteyner limanları belirtilmektedir. Avrupa kıtasında limanlar açısından en önemli ülkenin Rotterdam Limanı'nın da etkisiyle Hollanda olduğu söylenebilir. Hollanda coğrafi avantajları nedeniyle çok önemli limanlara sahiptir ve limanlar ülkesi olarak adlandırılmaktadır (Şekil 2.21.). Avrupa'da bir dağıtım merkezi kurmuş olan tüm Amerikan şirketlerinin %54'ü ile Japon şirketlerinin %56'sı Hollanda'da faaliyete geçmiştir. En önemli limanı Rotterdam Limanı olmakla beraber, Amsterdam, Groningen, Harlingen, Den Helder gibi diğerleriyle birlikte Hollanda'da toplam 12 liman bulunmaktadır.

Tablo 2.3: 2007 Yılında Dünyanın En İşlek Limanları (yanaşma sayısına göre)

Sıralama	Liman	Yanaşma Sayısı	Sıralama	Liman	Yanaşma Sayısı
1	Singapur	64,375	11	Qingdao	10,768
2	Hong Kong	31,196	12	Fujairah Anch.	10,358
3	Rotterdam	30,964	13	Incheon	9,667
4	Pusan	24,049	14	Nagoya	9,462
5	Şangay	19,684	15	Barselona	9,321
6	Antwerp	16,445	16	Zeebrugge	8,794
7	Hamburg	14,599	17	Jebel Ali	8,614
8	Koahsiung	14,537	18	Kobe	8,448
9	Yokohama	12,799	19	St.Petersburg	7,892
10	Port Klang	12,437	20	Keelung	7,731

Kaynak: http://www.lloydsmiu.com/lmiu/lmiustats.htm?action=graph16, erişim: 22.9.2008

Tablo 2.4: Dünya'nın En Büyük Konteyner Limanları (1000 TEU)

Liman	Ülke	2009	2008	2007	2006
Singapore	Singapur	25.870	29.918	27.932	24.792
Shangai	Çin	25.002	27.980	26.150	21.719
Hong Kong	Çin	20.900	24.494	23.998	23.539
Shenzen	Çin	18.250	21.400	21.099	18.469
Busan	Güney Kore	11.980	13.453	13.261	12.039
Guangzhou	Çin	11.190	11.001	9.200	6.600
Dubai Ports	B. Arap Emirlikleri	11.124	11.827	10.653	8.923
Ningbo&Zhoushan	Çin	10.502	11.226	9.360	7.068
Qingdao	Çin	10.260	10.320	9.462	7.702
Rotterdam	Hollanda	9.743	10.784	10.791	9.654
Tianjin	Çin	8.700	8.500	7.103	5.950
Kaohsiung	Taiwan	8.581	9.677	10.257	9.775
Antwerp	Belçika	7.310	8.663	8.176	7.018

Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2009



Şekil 2.21: Avrupa'nın Önemli Limanları
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

Geleneksel olarak en önemli limanlardan birisi de Batı Avrupa'nın en önemli limanlarından olan Belçika'daki Antwerp limanıdır. Hollanda'nın sahip olduğu coğrafi avantajların benzerine sahip olan Belçika, Antwerp limanı ile taşımacılık sektöründe önemli bir yere sahiptir. Antwerp limanı yüksek işçi verimliliği ile Avrupa'daki limanlar arasında konteyner başına en düşük elleçleme ücretlerini sunmaktadır.

Güney Avrupa taşımacılığında önemli yere sahip İspanya'nın en önemli 2 limanı Barselona ve Valencia limanlarıdır. Barselona limanı Akdeniz'deki en büyük konteyner elleçleme limanlarından birisidir. Valencia limanı İspanya'nın ihracatlarının %20'sini elleçlemekte, konteyner trafiğinde ülkenin en işlek limanı olma konumundadır.

Asya'daki limanlara bakıldığında ise Singapur, Hong Kong, Şangay, Pusan, Dubai gibi limanlar öne çıkmaktadır. Singapur Limanı en işlek limanlar sıralamasında ilk sıradadır. Şekil 2.22.'de Singapur limanın taşıma kanalları görülmektedir. Singapur'da elleçlenmekte olan konteynerlerin yaklaşık %80'i transittir. Singapur limanının en güçlü özelliği verimlilik, bunu sağlayan ise bilişim teknolojisidir; Bilgisayarlı terminal operasyonları ile diğer güçlü limanlara karşı rekabet avantajına sahiptir. Singapur'dan sonra geleneksel olarak en önemli Asya limanı Hong Kong'dur. Hong Kong Liman ve Denizcilik Kurulunun yaptığı çalışmalara göre Hong Kong konteyner limanının kargo talebinin gelecek 15 yıl içinde yılda %5 oranında artacağı öngörülmektedir.

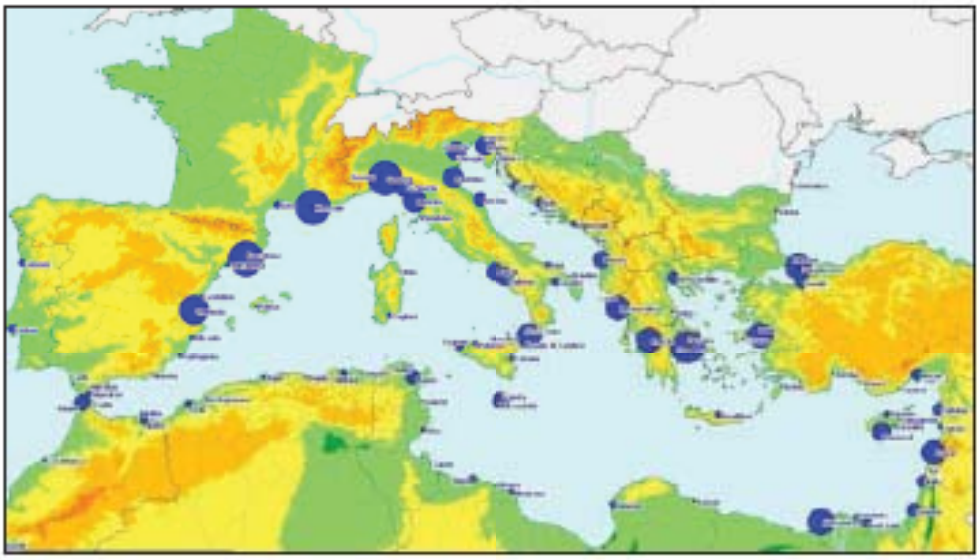


Şekil 2.22: Singapur Limanı'nın Taşıma Kanalları
Kaynak: UND Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler Raporu

Dünya çapındaki altyapısı ve başlıca ticaret güzergahlarına uygun mevkii ile Dubai, global bir kargo merkezi olmak için ideal konumda bulunmaktadır. Birleşik Arap Emirlikleri'nde bulunan ve Orta Doğu'nun Hong Kong'u olarak bilinen Dubai, Uzak Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan başlıca doğu-batı ticaret güzergâhlarının yanı sıra artmakta olan kuzey-güney ticareti için de uygun konuma sahiptir.

Dünyanın en büyük liman şehirlerinden olan Pusan, Kuzeydoğu Asya'nın merkezinde, Avrasya kıtasına açılan bir kapı olarak konuşlanmıştır. Japonya ve Çin'in doğu kısmına 400 km uzaklıkta ve Japonya, Çin, Rusya ve Kore arasındaki ekonomik dengeyi destekleyen merkezi bir konumdadır.

Akdeniz Bölgesi doğu-batı yönünde bir geçiş bölgesi olarak bulunduğundan dolayı transit ticaret için önemli bir kavşak durumundadır (Şekil 2.23.). Akdeniz Bölgesi'ndeki en önemli limanlar arasında Fransa'da Marsilya-Fos, İspanya'da Algericas, Barselona, Valencia, İtalya'da Cenova, Trieste, Gioia Tauro, Yunanistan'da Pire ve Selanik, Malta'da Marsaxlokk sayılabilir. Bunların yanı sıra İtalya'da La Spezia, Taranto, Cagliari, Livorno ve Ancona; Mısır'da Port Said, Dimyat, ve İskenderiye; İsrail'de Hafya, Kıbrıs'da Limasol ve Larnaka, Türkiye'de Ambarlı, Mersin ve İzmir limanları da Akdeniz Havzası'ndaki önemli limanlardandır.



Şekil 2.23: Akdeniz Limanları
Kaynak: Medatent.nestear.net

Akdeniz konteyner taşımacılığında, İtalya'nın Gioia Tauro Limanı 2007 yılında ilk sırayı alırken ikinci sırada İspanya'nın Algericas Limanı, üçüncü sırayı yine İspanya'dan Valencia almıştır. Dördüncü sıradaki Barselona Limanı'nını, son yılda artırdığı hacimle İstanbul Ambarlı Limanı izlemiştir (Tablo 2.5.). Ambarlı'yı Malta'nın Marsaxlokk, İtalya'nın Cenova ve Mısır'ın Port Said limanları takip etmiştir. Bir sonraki sırada yer alan Yunanistan limanlarından Pire, Selanik Limanı'na göre daha çok transit taşımacılık amaçlı kullanılmaktadır. Selanik limanı ise ağırlıklı olarak ithalat/ihracat yükleri için kullanılmakta, Balkan ülkelerine yapılan ticarette bir geçiş kapısı özelliği göstermektedir. Gros ton olarak bakıldığında ise 2007 yılında ilk sırayı Fransa'nın Marsilya Limanı'nın aldığı, bunu Algericas, Cenova, Valencia ve Barselona'nın takip ettiği görülmektedir (Tablo 2.6.). Hem konteyner trafiği hem de ton bazında İtalya ve İspanya limanları Akdeniz'de hakim konumdadır.

Tablo 2.5: Akdeniz'deki En Önemli Konteyner Limanları (TEU)

Liman Adı	Ülkesi	2005	2006	2007
Gioia Tauro	İtalya	3.161.000	2.939.000	3.445.000
Algericas	İspanya	3.180.000	3.255.000	3.414.000
Valencia	İspanya	2.410.000	2.612.000	3.043.000
Barcelona	İspanya	2.071.000	2.318.000	2.610.000
Ambarlı	Türkiye	1.186.000	1.446.000	1.940.000
Marsaxlokk	Malta	1.321.000	1.485.000	1.900.000
Cenova	İtalya	1.625.000	1.657.000	1.855.000
Port Said	Mısır	-	1.600.000	1.780.000
Pire	Yunanistan	1.395.000	1.386.000	1.369.000
La Spezia	İtalya	1.024.455	1.137.000	1.190.000
Marsilya	Fransa	908.000	941.000	-
Toronto	İtalya	716.856	892.203	-
İzmir	Türkiye	784.377	847.926	-
Cagliari	İtalya	631.435	690.392	-
Livorno	İtalya	658.506	658.400	-
Mersin	Türkiye	588.704	640.711	792.270
Selanik	Yunanistan	-	343.727	447.211
Haydarpaşa	Türkiye	-	400.000	395.000
Venezia	İtalya	289.960	316.641	-
Trieste	İtalya	198.318	220.661	-
Koper	Slovenya	179.745	218.970	-

Kaynak: Marinus 2008, Analysis Of The Role Of The Adriatic Sea In The Global Maritime Market 2007 ve İstelenen limanların İnternet Sitelerinden derlenmiştir.

Tablo 2.6: Akdeniz'in En Büyük Beş Limanı (Gros Ton)

Liman	2005	2006	2007
Marsilya	96.600.000	100.000.000	96.300.000
Algericas	63.500.000	71.800.000	74.500.000
Cenova	56.500.000	55.000.000	57.200.000
Valencia	40.900.000	47.500.000	53.600.000
Barselona	43.800.000	46.400.000	50.000.000

Kaynak: Port of Rotterdam Statistics 2007

2.2.4.5. Havayolu Taşıma Koridorları

Özellikle yüksek değerli malların ve hız gerektiren malların kıtalararası taşınmasında kullanılan hava taşımacılığının önümüzdeki yıllarda büyüme göstereceği ve Dünya havayolu taşımacılarının sayısının 20 yıl içinde ikiye katlaması beklenmektedir. Rüzgâr ve hava boşlukları gibi bazı dezavantajlarının yanında maliyeti en yüksek olan taşımacılık türü hava taşımacılığıdır.

Hava taşımacılığında, yük taşımacılığının yoğunlaştığı bölgeler, Amerika, Avrupa ve Asya kıtaları olarak görülmektedir (Şekil 2.24.). Kıtalar arası trafik de oldukça büyük bir hacme ulaşmıştır.

Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI) sıralamasına göre Dünyanın ilk 20 kargo havaalanı Tablo 2.7'de verilmektedir. Burada, toplam kargo yüklenen ve boşaltılan yük ve postanın ton olarak miktarıdır. Anchorage Havalimanı'na ait miktara, transit ticaret hacmi de dâhildir.

Dünya'daki önemli hava koridorları yine dünya ticaretini şekillendiren Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika tarafından şekillendirilmektedir. Bunların yanısıra Avustralya da çeşitli koridorlarla bu kıtalara bağlanmaktadır. Doğu Asya'da Tokyo, A.B.D.'ye yapılan uçuşlarda önemliyken, Avrupa tarafına daha çok Dubai ve Singapur hava alanları kullanılmaktadır.



Şekil 2.24: Dünya'da Taşımacılık Yapılan Önemli Havalimanları
Kaynak: www.airports.org

Tablo 2.7: 2009 Yılında İlk 20 Kargo Havalimanı

Sıra	Şehir (Havalimanı)	Toplam Kargo	Yıllık Değişim (%)
1	MEMPHIS TN (MEM)	3 697 054	0,0
2	HONG KONG (HKG)	3 385 313	7,5
3	ŞANGAY (PVG)	2 543 394	2,3
4	INCHEON (ICN)	2 313 001	4,6
5	PARIS (CDG)	2 054 515	9,9
6	ANCHORAGE AK (ANC)	1 994 629	15,0
7	LOUISVILLE KY (SDF)	1 949 528	1,3
8	DUBAI (DXB)	1 927 520	5,6
9	FRANKFURT (FRA)	1 887 686	10,6
10	TOKYO (NRT)	1 851 972	11,8
11	SİNGAPUR (SIN)	1 660 724	11,9
12	MIAMI FL (MIA)	1 557 401	13,8
13	LOS ANGELES CA (LAX)	1 509 236	7,4
14	PEKIN (PEK)	1 475 649	8,1
15	TAIPEI (TPE)	1 358 304	9,0
16	LONDRA (LHR)	1 349 571	9,2
17	AMSTERDAM (AMS)	1 317 120	17,8
18	NEW YORK NY (JFK)	1 144 894	21,2
19	CHICAGO IL (ORD)	1 047 917	17,1
20	BANGKOK (BKK)	1 045 194	10,9

Kaynak: www.airports.org

2.3. AVRUPA BİRLİĞİNDE LOJİSTİK

Dünyadaki en başarılı bölgesel entegrasyon olan Avrupa Birliği 500 milyon nüfuslu dev bir Pazar halindedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra harap durumdaki Avrupa kıtasına refah, barış ve istikrar getirmeyi amaçlayan ve Hollanda, Belçika, Lüksemburg, İtalya, Almanya ile Fransa tarafından kurulan Avrupa Kömür Çelik Topluluğu, 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kuruluşu ile güçlendirilmiştir. Danimarka, Birleşik Krallık ve İrlanda'nın 1973 yılındaki katılımını 1980'li yıllarda Yunanistan, İspanya ve Portekiz, 1995 yılında ise İsveç, Finlandiya ve Avusturya izlemiştir. 1993 yılında topluluk Avrupa Birliği adını almıştır. 2004 yılındaki yeni genişleme dalgasıyla birlikte Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Kıbrıs Rum Kesimi, Malta, Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Macaristan ve Slovenya AB üyesi olurken, 2007 yılında Bulgaristan ve Romanya birliğe katılmışlardır[11].

Bu ülkelerle beraber şu anda 27 üye ülkeye sahip AB'ye aday ülkeler ise Türkiye, Hırvatistan ve Makedonya'dır. AB'ye kendi istekleri ile üye olmayan Norveç, İsviçre, İzlanda, Lihtenştayn gibi ülkelerin dahil olduğu Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) ülkeleri de özellikle ekonomik konularda hemen hemen birlik üyesi ülkeler gibi muamele görmektedir. Her türlü gümrük işleminden arındırılmış serbest bölge içi ticareti, üçüncü ülkelerle ticarette ortak hareket etme politikası ve Dünya'da doların yerini almaya başlayan ortak para birimi Avro ile Avrupa Birliği adeta tek bir ülke halini almıştır ve Dünya'nın en önemli ticari ve ekonomik merkezi konumundadır.

AB'nin birlik içi ticaret de dikkate alındığında dünya ticaretinin üçte birinden fazlasına denk gelen bir paya sahip olduğu görülmektedir. Bunun yanında dünya mal ticareti içerisinde en yüksek ticaret akışı AB içerisinde gerçekleşmektedir. AB hali hazırda nüfusunun sahip olduğu yüksek alım gücü ile dünyanın en büyük pazarıdır. AB ülkelerinin 2007–2008 yılları arasındaki ihracat ve ithalat rakamları Tablo 2.8.'de görülmektedir.

Avrupa Birliği'nin hem ithalatı hem de ihracatı dolar bazında nominal olarak %3-4 oranında artmıştır. Bu oran geçen yıllara kıyasla oldukça düşüktür. Gerek ithalat gerekse ihracatta en büyük artış Litvanya'da görülmüştür. İrlanda, İspanya, Malta ve Birleşik Krallık ise ihracatında düşüş yaşayan ülkelerdir.

[11] http://europa.eu/index_en.htm

Tablo 2.8. Avrupa Birliği Ülkelerinin 2007-2008 Yıllar Arası İhracat ve İthalatı (Milyon $)

	İhracat		İthalat	
Ülke	**2007**	**2008**	**2007**	**2008**
Belçika	315,3	323,3	301,4	319,2
Bulgaristan	13,5	15,3	21,9	25,3
Çek Cumhuriyeti	89,4	99,4	86,2	96,2
Danimarka	74,9	79,5	71,9	75,6
Almanya	964	993,9	769,8	818,5
Estonya	8	8,4	11,4	10,9
İrlanda	88,7	84,5	61,2	56,4
Yunanistan	17,2	17,2	55,6	52,9
İspanya	184,8	182,4	284,1	272,9
Fransa	402,7	411,7	452	479,7
İtalya	358,6	365,8	368,1	377,3
Kuzey Kıbrıs Rum Kesimi	1	1,1	6,3	7,2
Letonya	6,1	6,9	11,2	10,9
Litvanya	12,5	16,1	17,8	21
Lüksemburg	16,4	17,3	20,1	21,5
Macaristan	69,6	73,2	69,7	73,4
Malta	2,3	1,9	3,5	3,1
Hollanda	401,9	430,4	359,4	389,8
Avusturya	119,4	123	119	124,7
Polonya	102,3	114,3	120,9	138,9
Portekiz	37,6	38	57,1	61,2
Romanya	29,5	33,6	51,3	56,2
Slovenya	22	23,2	23	25,1
Slovakya	42,5	48,2	43,9	49,8
Finlandiya	65,7	65,5	59,6	61,7
İsveç	123,2	124,6	111,3	113,5
Birleşik Krallık	320,4	311,7	454,5	429,7

Kaynak: Eurostat Statistical Books –Europe in figures 2010

AB'nin 2007 yılındaki ithalatının yaklaşık %65'lik kısmı ile ihracatının %68'i birlik içi ticaret olarak gerçekleşmiştir. AB'nin birlik içi ve birlik dışı ticaret miktarları Tablo 2.9.'da görülmektedir.

Tablo 2.9. Avrupa Birliği Birlik Dışı Ticaret Değerleri (ithalat CIF, ihracat FOB değerleriyle)

	2005	2006	2007
Birlik Dışı İthalat	1.180 milyar Avro	1.352 milyar Avro	1.426 milyar Avro
Birlik Dışı İthalat Artış Oranı	%19,0	%19,1	%18,8
Birlik Dışı İhracat	1.053 milyar Avro	1.160 milyar Avro	1.240 milyar Avro
Birlik Dışı İhracat Artış Oranı	%18,0	%17,3	%17,5

Kaynak: AVROSTAT

AB, çoğu yıl Dünya'nın geri kalanı ile mal ticaretinde açık, hizmet ticaretinde fazla vermektedir. AB için en büyük pazar hala kendisidir. Yapılan ticaretin 2/3'ünden biraz daha fazlası üye ülkeler arasındadır. Birliği bir ucundan diğerine bağlayan karayolu, demiryolu, havayolu ve su yolu bağlantıları ile dünyanın en gelişmiş ulaşım altyapılarını bünyesinde barındırmaktadır.

Avrupa ülkelerinde lojistiğin GSMH'daki payı %11 civarındadır. Avrupa lojistik pazarının büyüklüğü, 2006 yılında 700 milyar Avro'ya çıkmıştır ve bu büyüklüğün 2010 yılına kadar %38 artacağı öngörülmektedir. Avrupa'da lojistik sektörünün önde gelen ülkeleri arasında Hollanda, Belçika, Almanya, Fransa ve İspanya sayılabilir. Avrupa Komisyonu 2001 yılında ulaştırma alanında rekabet ortamına uyum sağlayabilmek amacıyla "Beyaz Kitap: 2010 Ulaştırma Politikaları" adlı çalışmayı hazırlamıştır. Bu kitap birlik taşımacılık politikalarının temelini oluşturmakta ve ulaştırma sorunlarına yönelik önlemleri içermektedir. Demiryolları, denizyolları ve iç suyollarının canlandırılarak ve aralarında bağlantılar kurularak ulaştırma türleri arası dengenin kurulması hedeflemektedir. Bunun yanı sıra diğer hedefler arasında taşımacılıkta koridor anlayışının benimsenmesi, güvenli ve çevreye duyarlı ulaşım imkânlarının tercih edilmesi, lojistikte teknoloji ve altyapı yatırımlarına ağırlık verilmesi ve taşımacılıkta bürokrasinin azaltılmasıdır[1]. 2006 yılı itibariyle AB kara içi taşımacılığının %73'ü karayolu, %17'si demiryolu, %5'i boru hattı taşımacılığı ve %5'i ise iç su taşımacılığı ile gerçekleşmektedir.

Avrupa Birliği'nde **demiryolu taşımacılığı** artmakla birlikte, karayolu taşımacılığındaki artışın gerisinde kalmıştır. Bunun sebebinin karayolunda ton-km. miktarının daha fazla olması olduğu belirtilmektedir. Tablo 2.10'da, 2005 Yılı İtibariyle Avrupa Birliği Üyelerinin Demiryolu Uzunlukları verilmektedir. Almanya toplam demiryolu trafiği, karayolu taşımacılığının yaklaşık 1/10'unu oluşturmaktadır. Almanya, İspanya, Fransa ve Birleşik Krallık ülkelerinde demiryolları taşıma hacminin %70'ini ulusal taşımacılık oluşturmaktadır. Çek Cumhuriyeti, Estonya, Letonya, Portekiz, Romanya ve Slovenya demiryolu taşımacılığının büyük kısmını uluslararası taşımacılık olarak gerçekleştirirken Almanya, İspanya ve Polonya uluslararası demiryolu taşımacılığında en yüksek hacme sahip AB ülkeleri olarak öne çıkmaktadır.

Avrupa Birliği'nde ulaştırmada her geçen gün önemini artıran yüksek hızlı tren hatlarının uzunluğu 2007 yılı sonunda 5.427 kilometre olurken; Fransa 1.893, İspanya 1.552, Almanya 1.300, İtalya 562, Belçika 120, Birleşik Krallık 113 kilometre ile bu toplama katkıda bulunan ülkeler olmuştur.

[1] TORUN Murat, 2007, "Türkiye ve Dünya'da Lojistik", Çukurova Kalkınma Ajansı Yayınları

Tablo 2.10. 2005 Yılı İtibariyle Avrupa Birliği Üyelerinin Demiryolu Uzunluğu (km.)

Ülke	Demiryolu	Ülke	Demiryolu
Avrupa Birliği	219.550	Hollanda	2.811
Belçika	3.544	Avusturya	5.691
Bulgaristan	4.154	Polonya	19.507
Çek Cumhuriyeti	9.614	Portekiz	2.844
Danimarka	2.644	Romanya	10.948
Almanya	38.206	Slovenya	1.228
Estonya	959	Slovakya	3.658
İrlanda	1.912	Finlandiya	5.732
Yunanistan	2.576	İsveç	11.017
İspanya	14.452	Birleşik Krallık	19.956
Fransa	29.286	Hırvatistan	2.726
İtalya	16.545	Türkiye	8.697
Kıbrıs Rum Kesimi	-	Lihtenştayn	9
Letonya	2.270	Norveç	4.087
Litvanya	1.771	İsviçre	3.399
Lüksemburg	275	ABD	154.223
Macaristan	7.950	Japonya	27.632

Kaynak: AVROSTAT

Tablo 2.11. AB Ülkelerinde Demiryolu ile Taşınan Mal Miktarları

	Bin Ton			Milyon Ton-km		
	2005	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**
AB Toplam	1.466.034	1.487.873	1.816.457	379.827	393.193	450.769
Belçika	60.976	62.188	58.139	8.130	8.572	8.235
Bulgaristan		21.183	21.905		5.225	5.241
Çek Cumhuriyeti	85.613	97.491	99.777	14.866	15.779	16.304
Danimarka	7.300	7.528	6.901	1.967	1.885	1.779
Almanya	317.294	346.118	361.116	95.420	107.007	114.615
Estonya	68.187	61.284	68.538	10.639	10.418	8.430
İrlanda	1.820	1.245	825	303	205	129
Yunanistan	3.058	3.884	4.943	613	662	835
İspanya	25.635	24.935	29.461	11.120	11.105	11.064
Fransa	107.532	108.333	109.222	40.701	40.924	41.190
İtalya	68.676	70.604	105.314	20.130	20.868	25.285
Güney Kıbrıs						
Letonya	54.861	48.731	52.164	19.779	16.831	18.313
Litvanya	49.287	50.225	53.503	12.457	12.896	14.373
Lüksemburg	10.739	12.133	12.146	392	441	427
Macaristan	44.167	46.777	51.523	8.558	9.279	10.048
Hollanda	29.300	30.655	40.700	5.025	5.341	7.216
Avusturya	81.768	86.161	115.526	17.062	17.871	21.371
Polonya	149.924	156.400	245.307	43.831	44.331	54.253
Portekiz	9.587	9.775	10.556	2.422	2.430	2.586
Romanya	63.471	64.218	68.772	15.214	14.431	15.757
Slovenya	16.344	17.052	17.575	3.245	3.373	3.603
Slovakya	49.310	52.449	51.813	9.463	9.988	9.647
Finlandiya	40.722	43.560	40.288	9.706	11.060	10.434
İsveç	63.198	64.944	67.809	21.675	22.271	23.250
Birleşik Krallık	120.510		122.634	22.322		26.384

Kaynak: AVROSTAT

Karayolu taşımacılığı Avrupa Birliği içerisinde en çok kullanılan taşımacılık türüdür. AB'deki asfalt karayollarının toplam uzunluğu 5 milyon kilometre civarındadır. Otoyollar ise toplam karayollarının küçük bir kısmını oluşturmakla beraber son 30 yılda uzunlukları 3 kattan fazla artmıştır. AB içinde Almanya, İspanya ve Fransa en güçlü otoyol ağına sahip ülkeler olarak dikkat çekmektedir. En yoğun otoyol şebekesine sahip ülke ise Hollanda'dır.

Tablo 2.12'de, Avrupa Birliği otoyollarının uzunlukları verilmiştir. Tablo 2.13.'de ise karayolu ile taşınan yük miktarları 2005-2007 yılları arası için bin ton ve milyon ton-km. olarak verilmiştir. Almanya ilk sırayı alırken Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, İspanya gibi ülkeler Almanya'yı takip etmektedir. Tablolarda boş bırakılan yerler AVROSTAT'ta ulaşmayan verilerdir.

Tablo 2.12. AB'de Otoyolların Uzunluğu (km)

Ülke	Otoyol	Ülke	Otoyol
Avrupa Birliği	61.565	Hollanda	2.342
Belçika	1.747	Avusturya	1.677
Bulgaristan	331	Polonya	552
Çek Cumhuriyeti	564	Portekiz	2.341
Danimarka	1.032	Romanya	228
Almanya	12.363	Slovenya	569
Estonya	99	Slovakya	328
İrlanda	247	Finlandiya	693
Yunanistan	880	İsveç	1.684
İspanya	11.432	Birleşik Krallık	3.634
Fransa	10.804	*Hırvatistan*	792
İtalya	6.542	*Türkiye*	1.775
Kıbrıs Rum Kesimi	276	*Lihtenştayn*	-
Letonya	-	*Norveç*	270
Litvanya	417	*İsviçre*	1.361
Lüksemburg	147	*ABD*	92.003
Macaristan	636	*Japonya*	8.800

Kaynak: AVROSTAT

Tablo 2.13. AB Ülkelerinde Karayolu İle Taşınan Yük Miktarı

	Milyon Ton			Milyar Ton-km		
	2005	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**
AB Toplam	15711	15374	17259	1725	1667	1926
Belçika	338	349	352	44	43	42
Bulgaristan	0	151	135	0	14	15
Çek Cumhuriyeti	461	445	454	43	50	48
Danimarka	206	193	198	23	21	21
Almanya	2765	2920	3028	310	330	343
Estonya	30	34	40	6	6	6
İrlanda	297	306	310	18	17	19
Yunanistan	433	511	485	24	34	28
İspanya	2210	2387	2409	233	242	259
Fransa	2060	2182	2258	205	211	219
İtalya	1509	0	1500	212	0	191
Güney Kıbrıs	54	44	40	1	1	1
Letonya	52	55	62	8	11	13
Litvanya	55	56	62	16	18	20
Lüksemburg	50	53	58	9	9	10
Macaristan	229	251	243	25	30	36
Hollanda	613	615	636	64	63	78
Avusturya	288	359	354	37	39	37
Polonya	863	897	984	112	128	151
Portekiz	333	321	324	43	45	46
Romanya	0	336	357	0	57	60
Slovenya	83	87	89	11	12	14
Slovakya	195	182	179	23	22	27
Finlandiya	400	397	421	32	30	30
İsveç	355	342	360	39	40	41
Birleşik Krallık	1830	1904	1919	168	172	172

Kaynak: AVROSTAT

Toplam 41.000 kilometrelik iç suyoluna sahip AB-27 ülkelerinde, Finlandiya 8.000, Hollanda 6.595, Almanya 6.950, Fransa 5.372 kilometrelik paya sahiptir. AB ülkelerinde iç su taşımacılığı son 30 yılda görece düşük bir artış oranı, %17, ile artarken, iç su taşımacılığı, Hollanda gibi bazı ülkelerde karayolundan sonra ikinci taşımacılık türü konumundadır (Toplam taşımacılığın %30'u). Almanya ve Hollanda'nın iç su taşımacılığı Avrupa'nın yaklaşık %77'sini teşkil ederken Belçika, Hollanda, Almanya, Fransa ve Lüksemburg'un taşımacılığında önemli yer tutan Ren Nehri iç su taşımacılığında en önemli suyolu konumundadır (Tablo 2.14). 2006 yılında AB-27 ülkelerinde toplam iç su taşımacılığı miktarı 137.711.168.756 ton-km olmuştur [1]. Tablo 2.15'de limanlarda elleçlenen toplam yük miktarını bin gros ton olarak yansıtmaktadır.

[1] EUROSTAT Pocketbook 2007/2008 Edition

Tablo 2.14. AB Ülkelerinde İç Su Taşımacılığı İle Taşınan Yük Miktarı

	Ton		Ton-km	
	2006	2007	2006	2007
Belçika	165.855.183		8.908.482.812	
Bulgaristan	5.950.297	6.622.307	785.547.405	1.010.837.176
Çek Cumhuriyeti	1.124.200	1.140.950	43.200.000	36.243.175
Almanya	243.495.221	248.636.446	63.975.228.537	64.684.977.257
Fransa	71.447.695	76.004.253	9.004.845.466	9.208.121.210
Lüksemburg	11.394.517	10.051.666	381.109.861	344.712.304
Macaristan	7.326.777	8.410.107	1.912.791.446	2.211.915.235
Hollanda	317.853.239		42.309.788.593	
Avusturya	9.182.854	12.106.530	1.637.233.324	2.596.617.407
Polonya	6.609.000	6.444.450	289.000.000	276.717.027
Romanya	29.274.000	29.425.421	8.157.470.000	8.194.761.480
Slovakya	2.251.745	8.012.645	106.471.312	1.003.967.776

Kaynak: AVROSTAT

2006 yılında yakın **deniz taşımacılığı,** AB'nin toplam deniz taşımacılığının %62'sini teşkil etmiştir. Birleşik Krallık %16'lık pay ve 369 milyon tonla ilk sırayı, İtalya ise %13,3'lük pay ve 308 milyon tonluk yük miktarıyla ikinci sırayı alırken bu ülkeleri Hollanda ve Fransa takip etmiştir. Yakın deniz taşımacılığının en yüksek hacimle gerçekleştiği denizler %28'lik pay ile Kuzey Denizi ve %26 ile Akdeniz olurken yakın deniz taşımacılığının toplam deniz taşımacılığı içerisindeki payı Finlandiya'da %93, Malta'da %92, İsveç'te %91, Danimarka'da %85 ve Yunanistan'da %84 olmuştur. Sıvı yük, yakın deniz taşımacılığının %50'sini oluştururken kuru yük %20, konteyner taşımacılığı ise %10,5 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılında ana AB limanlarından bu yolla taşınan konteyner trafiği hacmi 23,7 milyon TEU olarak gerçekleşirken Almanya 5,4 milyon TEU ile birinci, İtalya 4,1 milyon TEU ile ikinci olmuştur.

En yüksek hacimli yakın deniz taşımacılığı işlemi gerçekleştiren AB limanları sırasıyla Rotterdam (%7,4), Antwerp (%2,7), Marsilya (%2,4), Hamburg (%2,0) ve Le Havre (%1,8) olurken, Roterdam Limanı AB içerisinde, en yakın rakibinin 3 katına yakın bir paya ulaşmıştır. Yakın deniz konteyner taşımacılığında ise Rotterdam, Hamburg, Antwerp, Gioia Tauro ve Bremen limanları AB içerisinde ilk 5'te yer almaktadır.

Diğer taşımacılık alternatifleri ile karşılaştırıldığında, havayolu taşımacılığının birlik içerisindeki payı oldukça düşük kalmaktadır. Bununla beraber her geçen yıl hava taşımacılığının hacmi artmakta ve havayoluyla taşınan malların hemen her birimin değeri, diğer taşımacılık yöntemlerindekilere göre daha fazla olmaktadır. Yüksek değerli ürünler, dayanıksız mallar, ekspres posta ve paketler hava taşımacılığını canlı tutmaktadır. 2006 yılında en çok yük taşınan merkezleri sırasıyla Frankfurt (2,1 milyon ton), Amsterdam (1,6 milyon ton), Paris (1,3 milyon ton), Londra (1,3 milyon ton), Brüksel (713 bin ton), Köln (691 bin ton) ve Lüksemburg (633 bin ton) kentlerindeki havalimanları olmuştur[1] (Tablo 2.16.).

[1] European Union Energy and Transport Figures 2007

Tablo 2.15. AB Ülkelerinde Denizyolu İle Taşınan Yük Miktarı (1.000 gros ton)

	2005	2006	2007
Almanya	284.865	302.789	315.051
Belçika	206.539	218.941	
Birleşik Krallık	584.919	583.739	
Bulgaristan	24.841	27.513	
Danimarka	99.688	107.674	
Estonya	46.546	49.998	
Fransa	341.470	350.334	
Güney Kıbrıs	7.290	7.924	
Hollanda	460.940	477.238	
İrlanda	52.146	53.326	
İspanya	400.019	414.376	
İsveç	178.122	180.487	185.039
İtalya	508.946	520.183	
Letonya	59.698	56.861	61.083
Litvanya	26.146	27.235	29.253
Malta	3.503	3.578	3.228
Polonya	54.769	53.131	
Portekiz	65.301	66.861	68.229
Romanya	47.864	46.700	
Slovenya	12.625	15.483	
Yunanistan	151.250	159.425	
Toplam AB	**3.717.866**	**3.834.334**	

Kaynak: AVROSTAT

Tablo 2.16. AB Ülkelerinde Havayolu ile Taşınan Mal Miktarı (1.000 ton)

	2006	2007		2006	2007
Almanya	3.269.210	3.418.376	İsveç	-	-
Avusturya	202.685	206.643	İtalya	810.446	
Belçika	1.037.357	1.203.245	Letonya	11.715	7.197
Birleşik Krallık	2.390.438	2.443.379	Litvanya	12.675	12.804
Bulgaristan		18.726	Lüksemburg	633.747	702.760
Çek Cumhuriyeti	59.523	59.911	Macaristan	64.882	67.591
Danimarka	7.363	7.431	Malta	18.061	17.990
Estonya	10.053	22.634	Polonya	39.610	44.730
Finlandiya	128.838	146.134	Portekiz	136.328	130.827
Fransa	1.591.982	1.706.769	Romanya	20.738	19.229
Güney Kıbrıs	44.848	42.024	Slovakya	5.376	2.282
Hollanda	1.621.469	1.709.271	Slovenya	6.593	12.515
İrlanda	132.062	132.754	Yunanistan	107.085	102.982
İspanya	504.763	510.579	**AB Toplam**	**11.751.607**	**11.720.083**

Kaynak: AVROSTAT

2.3.1. Avrupa Birliği Taşıma Koridorları

Avrupa birliğinde sınırların kaldırılması ile ortak bir ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacı kaçınılmaz olmuştur. Avrupa Birliği içerisinde önemli bir konuma sahip olan ulaşım sektörü, birlik GSMH' sinin %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır.

"Avrupa'nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı son Beyaz Kitabı ulaştırma çalışmalarının detaylandırıldığı ve Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemini anlatan bir rehber niteliğindedir. Bu kitapta bazı öncelikler ve koridorlar belirlenmiştir. 2001 yılı Beyaz Kitap'ta belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri şöyle sıralanabilir:

- Demiryollarının güçlendirilmesi ve yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin ve güvenliğin artırılması
- Denizyolu ve iç suyollarıyla ulaşımı teşvik etmek
- Havayolu taşımacılığındaki büyüme ile çevre sağlığı arasındaki dengeye dikkat çekmek
- Çok modlu/kombine taşımacılığı gerçekleştirmek
- Trans Avrupa ulaştırma ağını kurmak ve geliştirmek
- Ulaşım için etkin fiyatlandırma ile ilgili bir politika benimsemek
- Kullanıcıların hak ve yükümlülüklerini tanımak
- Yüksek kalitede şehir içi ulaşımı geliştirmek
- Araştırma ve teknolojiyi, temiz ve etkili ulaşımın hizmetine sokmak
- Küreselleşmenin etkilerini yönetmek
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için orta ve uzun vadeli çevresel hedefler geliştirmektir.

Trans Avrupa Ağları (Trans European Netwroks, TEN) 1980'lerde Avrupa'da tek bir pazar oluşturma fikrinden doğmuştur. Kuruluş amacı sosyal ve ekonomik bütünlüğü sağlamaktır.

Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) hukuki temeli Avrupa Birliği Sözleşmesi maddelerine dayanmaktadır. 1994 yılında gerçekleşen Avrupa Topluluğu zirvesinde kararlaştırılan 14 adet ulaştırma koridorunun 2010 yılına kadar tamamlanması öngörülmüştür. Kararda üye ülkeler, ulaşım ağının kendi sınırları içerisinde kalan kısımlarının finansmanından sorumlu tutulmakta ve belirli fonlardan destek alabilmektedirler. 2004 yılına gelindiğinde TEN-T yenilenmiş, taşıma koridorlarının sayısı daha önceki 14 koridoru da içerecek biçimde 30'a çıkartılmış ve projelerin tamamlanma tarihi için 2020 senesi öngörülmüştür. 2020 yılında TEN-T projesinin tamamlanmasıyla 89.500 kilometre yol, 20.000 kilometresi hızlı tren olmak üzere 94.000 kilometre demiryoluna ulaşılması hedeflenmektedir. Ayrıca 210 iç limanı kapsayan 11.250 kilometrelik iç suyolu sistemi, 294 liman ve 366 havaalanı olacağı öngörülmektedir. 30 hattın tamamlanmasıyla trafik sıkışıklığının % 14 azalacağı düşünülmektedir[1]. AB Ulaştırma Bakanları'nın 2004 yılında İspanya'da toplanmalarının ardından AB Komisyonu TEN-T ulaştırma koridorlarının AB'ye komşu ülkelerin ulaşım ağlarıyla bütünleştirilmesi konusunda çalışmalar yapmak üzere "High Level Group" adı ile bir çalışma grubu oluşturulmuştur ve öncelikli beş ulaştırma koridoru saptamıştır. Bu koridorlar şöyle sıralanmaktadır [2]:

1. Deniz Otoyolu: Baltık Denizi, Barents, Avrupa'nın Atlantik sahilleri, Akdeniz, Karadeniz, Azak Denizi ve Süveyş kanalı yoluyla Kızıldeniz'e ulaşan koridor.

2. Kuzey Koridoru: AB'nin kuzey bölgesini Norveç, İsveç, Finlandiya, Belarus ve Rusya yoluyla Orta Asya ve Uzak Doğu'ya birleştiren koridordur.

3. Merkez Koridoru: Orta Avrupa'yı Ukrayna ve iç suyolları ile Karadeniz'e ulaştıran koridor olarak düşünülmüştür. Bu koridorun Orta Asya ve Kafkasya bölgesi ile birleştirilmesi, Trans-Sibirya demiryolu hattı ile doğrudan bağlantı sağlanması, Don ve Volga nehirlerinden iç suyolları kullanılarak Baltık Denizi ile bağlanması da bu koridorun kapsamı içerisinde planlanmıştır.

4. Güneydoğu Koridoru: Bu koridor AB ülkelerini Balkanlar ve Türkiye üzerinden Azak Denizi, Mısır ve Kızıldeniz'e bağlamak üzere düşünülmüştür. Ayrıca Balkan ülkelerinin Rusya, Irak, İran ve İran Körfezi ile birleştirilmesi de bu koridor kapsamındadır.

5. Güneybatı Koridoru: Bu koridor AB'yi Fas ve diğer Afrika ülkeleri ile bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Koridorun; Fas, Cezayir, Tunus, Mısır üzerinden Güney Afrika'ya uzatılması düşünülmektedir.

AB Komisyonun'un TEN-T kapsamında belirlediği 5 önemli koridor içinde Türkiye Deniz Otoyolları projesinde ve Güneydoğu Koridorunda önemli bir yere sahiptir (Şekil 2.25.) Deniz otoyollarında Karadeniz ve Boğazlar denizyolu taşımacılığı açısından önemli bir rota teşkil etmektedir. Güneydoğu Koridoru ise AB ülkelerini Balkanlar ve Türkiye üzerinden, Azak Denizi, Mısır ve Kızıldeniz'e birleştirmek üzere düşünülmüştür.

[1] TEN-T Priority Axes and Projects, 2005
[2] ÖZER Didem, 2008, AB Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, Avrupa Yapı Performansı Direktifi Ortak Eylem Platformu Yayınları



Şekil 2.25. TEN-T Kapsamında Belirlenen 30 Öncelikli Proje

Kaynak: Luyckx, Olav, Trans-Avropean Networks Major Transnational Axes, 2007

Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA) girişimi, AB'ye üyelik sürecindeki aday ülkeler için ortaya konmuş bir programdır.

Avrupa Topluluğu, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği amacıyla Pan-Avrupa kavramını yaratmıştır. Pan-Avrupa ulaştırma ağı üç Pan-Avrupa ulaştırma konferansı sonucunda geliştirilmiştir. PEN Koridorları, AB içindeki 14 öncelikli TEN-T tamamlamaktadır. Pan-Avrupa ulaştırma ağı aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır[1]:

- Avrupa Birliği bölgesindeki Trans-Avrupa Ulaştırma ağı (TEN)
- Üye ülkeler içindeki ek ağ bileşenleri ve 10 koridordan oluşan TINA ağı
- Üye ülkelerde bulunan 10 Pan-Avrupa ulaştırma koridoru
- Denizcilik bölgelerini kapsayan 4 Pan-Avrupa Ulaşım Alanı
- Avrupa-Asya hatları (özellikle de TRACECA)

Pan-Avrupa Taşıma Koridorları fikri de 1990'lı yıllara dayanmaktadır. Pan- Avrupa Ulaştırma Ağı 10 ulaştırma koridorunu ve 4 ulaştırma alanını (PETrAs) kapsamaktadır. Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında belirlenmiş koridorlara uygun altyapı planları geliştirilmiştir. Bu koridorlar Şekil 2.26'da gösterilmektedir.

[1] KARATAŞ Çimen, 2008, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 11-13, YÖK Yüksek Lisans Tezi

Pan-Avrupa Taşıma Koridorları fikri de 1990'lı yıllara dayanmaktadır. Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı 10 ulaştırma koridorunu ve 4 ulaştırma alanını (PETrAs) kapsamaktadır. Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında belirlenmiş koridorlara uygun altyapı planları geliştirilmiştir. Bu koridorlar Şekil 2.26'da gösterilmektedir.



Şekil 2.26. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları

Kaynak: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/archive/c/c7/20071018080535!Pan_Avropetransport.png

Pan-Avrupa taşıma koridorları politikalarının özünde ticaret hacminin arttırılması, enerji ihtiyacının karşılanması, ve siyasi nüfuz alanının genişletilmesi vardır. Bu yüzden doğu ve güneyle entegrasyon önem kazanmaktadır. Taşıma koridorları Doğu Avrupa ekonomisine canlılık getirmektedir ve altyapıya yapılan yatırımlar sonucu doğrudan yabancı sermaye bu bölgeye doğru kanalize olmaktadır.

Pan Avrupa Ulaştırma Alanlarının gelişimi ise 1997 yılındaki Pan-Avrupa Konferansı'nda koridorlara ek olarak işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla ortaya çıkmıştır. İlgili ülkeler tamamlayıcı kavram olan Pan-Avrupa Ulaşım Alanları'nı (PETrA) onaylamışlardır. PETRA bölgeleri şunlardır:

- Barent Avro-Arktik Ulaşım Alanı
- Karadeniz Ulaşım Alanı
- Akdeniz Havzası Ulaşım Alanı
- Adriyatik / İyon Denizleri Ulaşım Alanı

Türkiye, bu ulaşım alanlarından, Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanı (BS-PETrA) içerisinde değerlendirilmektedir (Şekil 2.27.). Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanı, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri birbirleriyle, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini Pan-Avrupa ulaştırma koridorları aracılığıyla, Kafkas Kanalını Merkez Asya'ya TRACECA aracılığıyla ve Akdeniz Pan-Avrupa ulaşım alanını bölgeyle bağlayan bir hattır.



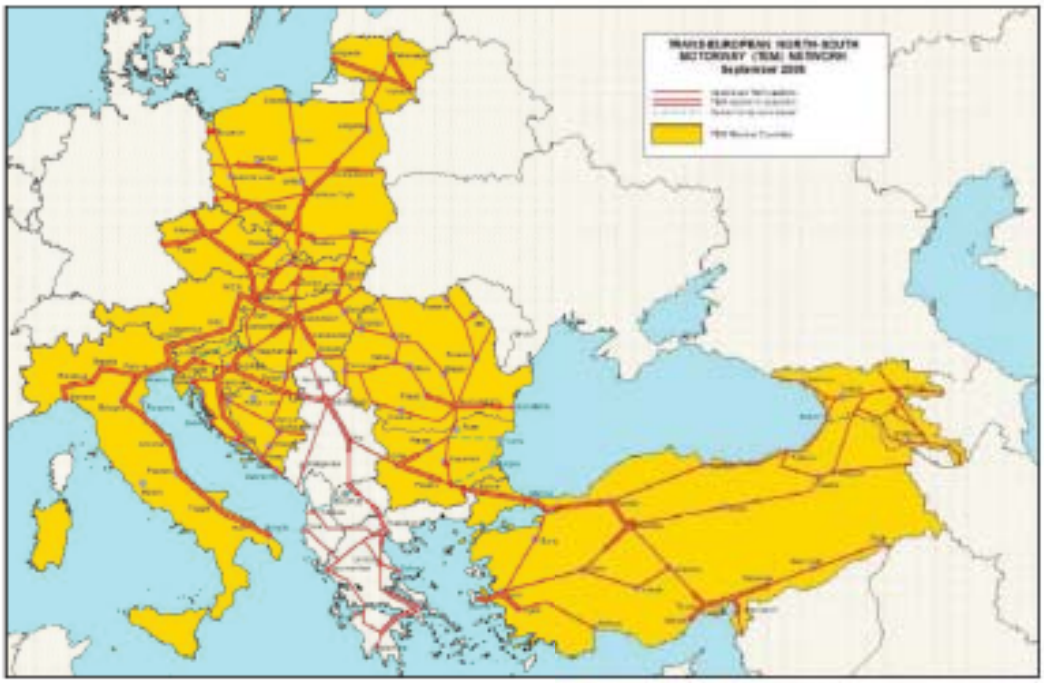
Şekil 2.27. Karadeniz Ulaşım Alanı

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.317, Doktora Tezi

Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanının temel amacı; bölgedeki insan ve malların değişkenliğinin devamlılığını sağlamak, kullanıcılarına yüksek kaliteli altyapıyı kabul edilebilir ekonomik şartlarda sunmak, karşılaştırmalı avantajlarını hesaba katarak tüm ulaştırma şekillerini içermek, mevcut kapasitelerin optimal kullanılmasını sağlamak, ekonomik ve çevresel olarak uygulanabilir olmak ve TEN ağına, Merkez, Doğu ve Batı Avrupa ve Akdeniz ülkelerine bağlanabilir olmaktır.

2.3.1.1. Karayolu Taşıma Koridorları

UNECE Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (TEM'); 1977 yılında 10 Avrupa Ülkesinin katılımı ile Avrupa Ekonomik Komisyonu (ECE) ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) desteğinde başlatılmış ve halen devam etmekte olan Avrupa ulaştırma sisteminin bölgesel bir alt projesidir (Şekil 2.28.). Projenin ana amaçları; Avrupa'da projeye katılan ülkeler içindeki ve arasındaki yol trafiğini kolaylaştırmak, taşımacılık operasyonlarının kalite ve etkinliğini artırmak, Batı, Doğu, Orta ve Güneydoğu Avrupa arasındaki otoyol şebekesinde mevcut eksik ve dengesizlikleri ortadan kaldırmak ve Avrupa ulaştırma altyapı sisteminin bütünleşme sürecine yardımcı olarak bölgenin toplam gelişimini artırmaktır. TEM Projesi, bölünmüş ve her biri en az iki şeritli, yüksek kapasiteli, standartlara uygun, güvenli, hızlı ve konforlu bir yol ağıyla bölgede modern trafik hizmetinde bir kalite sağlamayı ve bu yolla tüm Avrupa kıtasının sosyal ve ekonomik gelişmesine katkıda bulunmayı hedeflemiştir. Üye ülkeler; Romanya, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Macaristan, İtalya, Litvanya, Polonya, Slovakya, Türkiye ve Avusturya iken gözlemci ülkeler İsveç, Ukrayna ve Sırbistan'dır.



Şekil 2.28. Trans-Avrupa Kuzey Güney Otoyolu Projesi

Kaynak: http://www.unece.org/trans/main/tem/images/temmap.pdf

TEM Projesine doğu-batı istikametinde yeni hatlar ilave edilerek TEM ağı yaklaşık 23.853 kilometreye çıkartılmıştır. Avrupa Otoyolu Projesi yol ağının Türkiye sınırları içinde kalan bölümü yaklaşık 6.921 kilometre olup, bu uzunluk tüm ağın yaklaşık %29'unu oluşturmaktadır. Türkiye'den sonra en uzun TEM otoyolu ağına sahip ülkeler Polonya (%14,1) ve Romanya (%12,3)'dır. Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp doğuda Sarp ve Gürbulak Sınır Kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur Sınır Kapılarına ulaşmaktadır.

Avrupa'da karayolu taşımacılığını geliştirmek için E-Karayolu Projesi (UNEC E-AGR) hayata geçirilmiştir (Şekil 2.29.). Anlaşmayı imzalayan ülkeler önerilen karayollarından oluşan bir şebeke kurmuştur. Yollar kuzey-güney ve doğu-batı doğrultulu şeklildedir. Bir yolun "E" yolu olarak nitelendirilmesi, güvenlik, donanım gibi belli standartları haiz olmasını ve o standartların korunmasını gerektirmektedir. Avrupa'dan Türkiye'ye iki ana arter girmektedir (Şekil 2.30.)Bunlar Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80 ile Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90'dır. Bu iki ana güzergâh, Anadolu üzerinden geçerek İran ve Irak sınırlarında Asya ve Ortadoğu Uluslararası Yol Ağlarına bağlantı sağlayacak şekilde düzenlenmiş olup, Türkiye'deki E-yolların uzunluğu 7.022 kilometredir[1].

Pan-Avrupa Koridorları içerisinde Türkiye'yi en yakından ilgilendiren dördüncü koridordur. Bu koridora ait karayolları Şekil 2.31.'de görülmektedir.

[1] ÇETİN İsmail Bilge, 2007, s.310, ve KARATAŞ Çimen, 2003, s. 67



Şekil 2.29. E-Karayolu Projesi

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s. 142, Doktora Tezi



Şekil 2.30. Türkiye'deki E-Yolları

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s. 142, Doktora Tezi

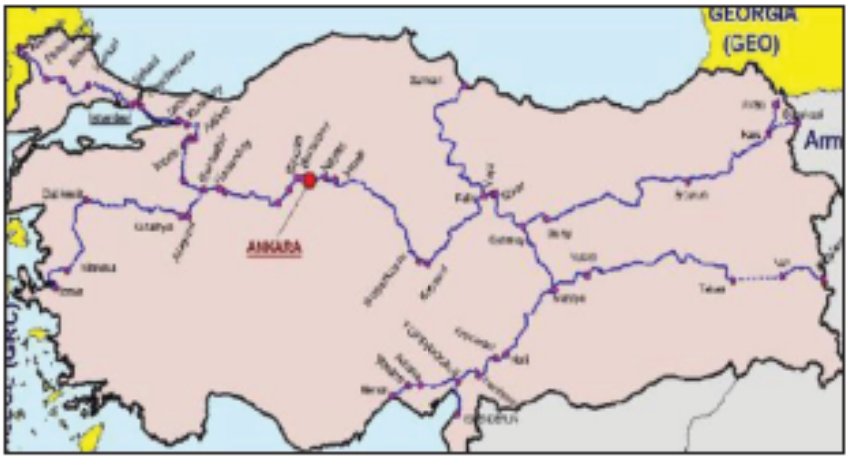


Şekil 2.31. Pan Avrupa Karayolu Koridoru 4

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.142, Doktora Tezi

2.3.1.2. Demiryolu Taşıma Koridorları

Trans - Avrupa Demiryolu Projesi (Trans European Railway, TER), Orta ve Doğu Avrupa ülke hükümetleri tarafından, bu ülkelerde etkin bir uluslararası demiryolu ve birleşik ulaştırma sistemi geliştirmek amacıyla; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun himayesi altında Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması (AGC) ve Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması'na (AGTC) uygun olarak tesis edilmiş bölgesel bir işbirliği oluşumudur. Şekil 2.32.'de Trans - Avrupa Demiryolu Projesi Türkiye Ağı gösterilmektedir. Projenin amacı; Kuzey, Batı ve Orta Avrupa'dan Ortadoğu ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir alan içerisinde uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında önemli bağlantılar sağlamak ve etkin bir kombine taşımacılık sistemine işlerlik kazandırmaktır. Trans-Avrupa Demiryolu Projesi kapsamında üye ülke sayısı 16'dır (Şekil 2.33.). Türkiye'nin TER kapsamındaki hatlarının uzunluğu yaklaşık 4800 kilometredir. TER koridorları ve hatları Tablo 2.16.1'de belirtilmiştir.



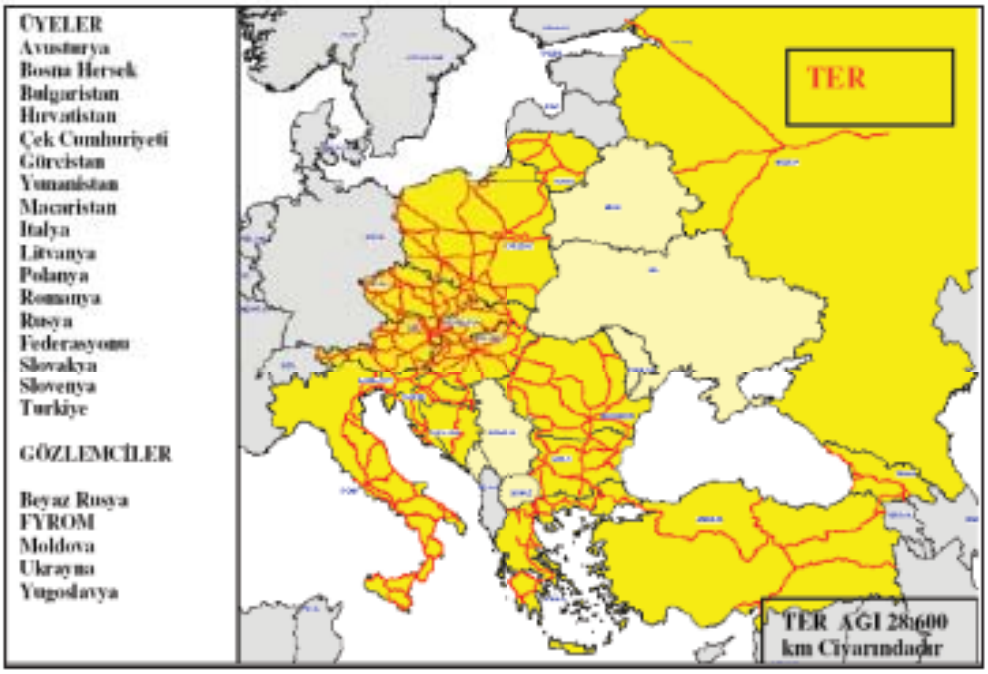
Şekil 2.32. Trans Avrupa Demiryolu Projesi Türkiye Ağı

Kaynak: http://www.unece.org/trans/main/ter/terpro/rmg/turkey_ter.pdf

Tablo 2.16.1 Türkiye'deki TER Hatları

E 070	KAPIKULE (BULGARISTAN SINIRI)-SIRKECI-ISTANBUL-HAYDARPAŞA-ANKARA-KALIN-ÇETİNKAYA-MALATYA-KAPIKÖY (İRAN SINIRI)	TN 109
	Çetinkaya-Divriği-Erzurum-Kars-Doğukapı (Ermenistan sınırı)	
	Kars-Çıldır-Aktaş (Gürcistan sınırı)	
E 074	Eskişehir-Alayunt-Balıkesir-Manisa-İzmir	TN 118
E 097	Samsun-Kalın-Çetinkaya-Malatya-Narlı-Toprakkale-İskenderun/Mersin	TN 133

Kaynak: KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 74, Yüksek Lisans Tezi



Şekil 2.33. TER Üyesi Ülkeler

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s. 148, Doktora Tezi

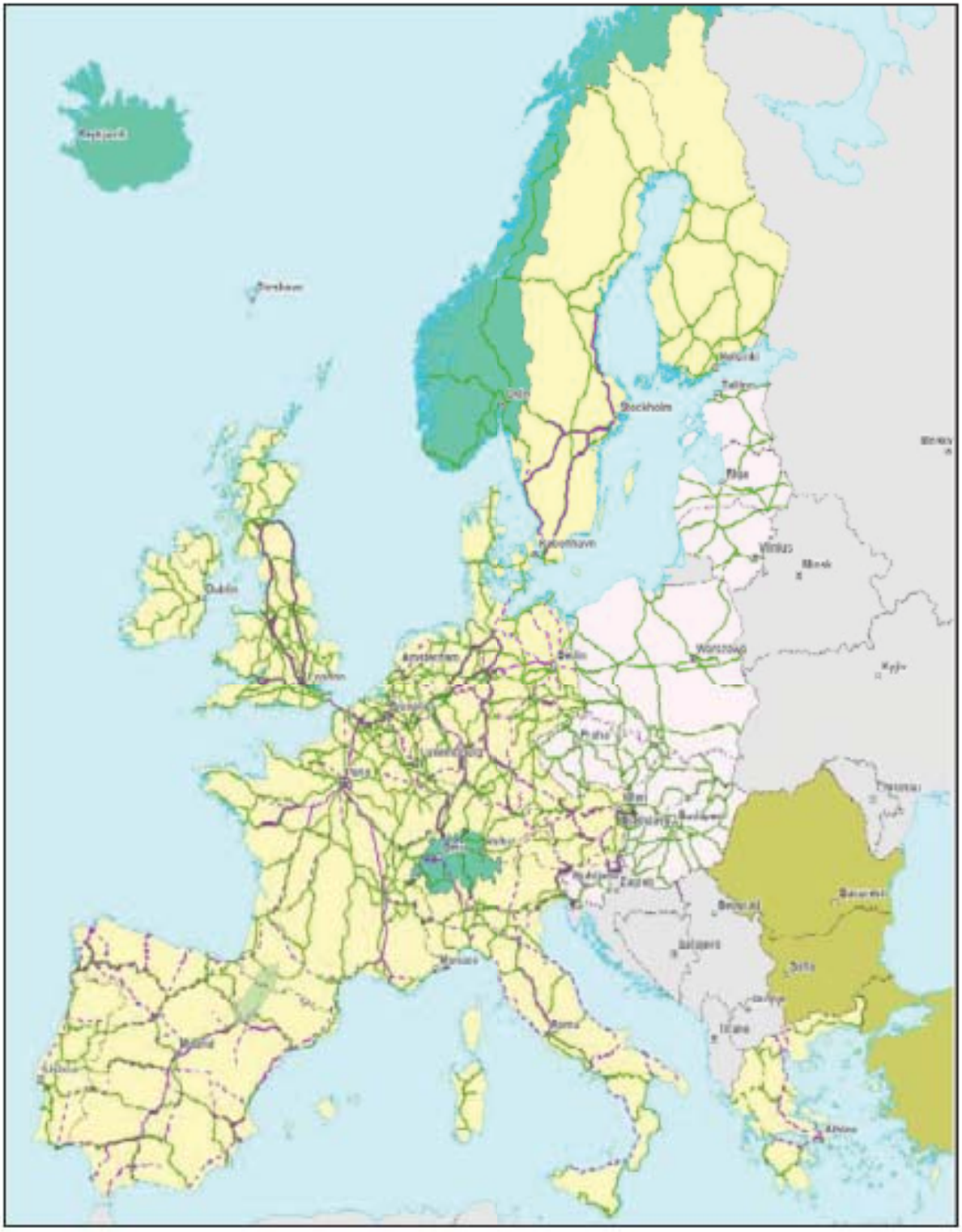
E-Demiryolu projesi (UNECE AGC) yeni demiryollarının inşası ile sürdürülebilir ve çevreye saygılı demiryolu ağlarının oluşturulması amacıyla oluşturulmuştur. E-Demiryolu Ağı (AGC) Anlaşma tarafları Uluslararası E-demiryolu ağını kendi kanunlarıyla uyum içinde, ulusal programları çatısı dâhilinde üstlenmeyi düşündükleri, uluslararası öneme sahip ana demiryolu hatlarının inşası ve geliştirilmesi için birişbirliği planı olarak kabul etmişlerdir. Kafkaslar ve Orta Asya'daki ana uluslararası demiryolu hatlarının "E" demiryolu ağına katılması ile ağ genişlemiştir. Türkiye'den geçen E-Demiryolu hatları ise Trans - Avrupa Demiryolu hatları ile önemli ölçüde çakışmaktadır. Türkiye ile Avrupa arasında demiryolu ulaşımı; Türkiye ile Bulgaristan arasında Kapıkule sınır garı ve Türkiye ile Yunanistan arasındaki Uzunköprü sınır garı üzerinden yapılmaktadır. Bu bölgede yapılan uluslararası demiryolu taşımacılığı Pan-Avrupa 4 ulaşım koridoru kapsamında bulunmaktadır (Şekil 2.34).



Şekil 2.34. Pan-Avrupa Demiryolu Koridoru 4

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.314, Doktora Tezi

TEN-T kapsamında yer alan Avrupa kıtası demiryolu bağlantıları Şekil 2.35.'de görülmektedir.



Şekil 2.35.TEN-T Demiryolu Ağı

Kaynak: http://ec.Avropa.eu/ten/transport/maps/doc/schemarails/2004_guidelines_rails

2.3.1.3 Denizyolu Taşıma Koridorları

TEN-T kapsamında öncelik deniz otoyolları ve demiryoluna verilmektedir. Uzun kara koridorlarının, uzun deniz bağlantı yollarıyla dengelenmesi öngörülmekte, deniz otoyollarının kara tıkanıklıklarına alternatif oluşturması ve AB'nin ana ulaşım ağlarına destek sağlaması hedeflenmektedir. AB 1992 yılından bu yana, yakın deniz taşımacılığını Avrupa taşımacılığının önceliklerinden birisi olarak belirlemiştir. Yakın Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan taşımacılıktır. Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve EFTA üyesi olan Norveç ile İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığı yakın denizyolu taşımacılığıdır.

AB "Deniz Otoyolları" konseptine büyük önem vermektedir. Bu kavram TEN-T altında bir ülkenin kara sınırına gelindiğinde bitmeyen koridorlar oluşturulması yolunda bir açıklamadır. Yakın deniz taşımasının, yeni hizmetler yaratmanın ve ulaşım hatlarını iyileştirmenin entegrasyonunu ve altyapı oluşturulmasını içerir[1]. Bu yolla Doğu ve Batı Akdeniz bölgeleri birleşecek ve ticaret artacaktır. Konsept Avrupa'da yeni deniz merkezli kombine lojistik zincirleri yaratmayı hedeflemektedir.

Deniz taşımasının merkezinde yer aldığı kapıdan kapıya tedarik zincirlerinin yüksek kaliteli entegrasyonunu hedefleyen deniz otoyolları Türkiye için yeni bir lojistik kavramıdır. Bu sayede etkin bir altyapı temelli kombine taşımacılık ile mallar sorunsuz, güvenli ve hızlı biçimde kapıdan kapıya ulaştırılabilir. Temel altyapı olanakları demiryolları, karayolları, havaalanları, limanlar, kara konteyner depoları ve konteyner yük tesislerini içerir.

Deniz otoyolları projesinde 4 otoyol belirlenmiştir (Şekil 2.36). Bunlar; Baltık Denizi Otoyolu (Baltık ülkelerini Orta ve Batı Avrupa ülkeleriyle birleştirir), Batı Avrupa Otoyolu (İber Yarımadası'ndan İrlanda ve Kuzey Denizine doğru yönelir), Güneybatı Avrupa Otoyolu (İber Yarımadası'nı İtalya, Fransa ve Malta ile bağlar), Güneydoğu Avrupa Otoyoludur[12] (Adriyatik ve İyon Denizlerini Doğu Akdeniz ve Kıbrıs'a bağlar).



Şekil 2.36. Avrupa Deniz Otoyolları

Kaynak: http://www.trail.liguria.it/SSI/motorways_of_the_sea.jpg

[1] KOKKINOS Yiannakis, 2005, Motorways of The Sea in Practice – Partnership Between Ports and Shipping
[12] http://ec.europa.eu /transport/intermodality /motorways_sea/index_en.htm

Türkiye; Mersin, Samsun, İstanbul ve İzmir limanlarını "Deniz Otoyolları Limanları" olarak deklare etmiş, Mersin ve Samsun limanları Deniz Otoyolları Haritasında yer almıştır. Uluslararası ulaşım koridorlarına dahil edilen bu iki limanın demiryolu bağlantıları da bulunmaktadır.

Avrupa İç Suyolları Ağı (UNECE AGN) Avrupa kıtasında uluslararası kombine taşımacılığını iç suyolu kullanıcılar için daha çekici ve etkin hale getirmeyi hedeflemektedir (Şekil 2.37.). Bu amaçla iç sularda gerekli altyapı çalışmalarının ve planların koordine edilmesi öngörülmüştür. Bu sözleşmeyi imzalayan taraflar aynı zamanda E-Kombine Taşımacılık Ağı'na da dahildir.



Şekil 2.37. Avrupa İç Suyolları Ağı

Kaynak: FERRER Jose Capel, 2008, UNECE Transport Infrastructure Agreements, s.39

2.3.1.4. Havayolu Taşıma Koridorları

1987 yılından önce katı bir yapıya sahip olan Avrupa havacılık sektöründe bu tarihten itibaren tek bir pazar yaratma amacıyla liberalleşme çalışmaları başlatılmıştır. Hükûmet müdahalelerinin kısıtlanması, havayollarının birlik içi ticaret amacıyla taşıyabilecekleri kargo üzerinde bulunan kotaların kaldırılması, istenilen her rotaya ulaşım imkânı sağlanması ve karşılıklı kabotaj haklarının tanınması pazarı olabildiğince özgür kılmıştır. 2004 yılında AB'nin havacılık politikası gereği olarak "Tek Avrupa Gökyüzü (Single Avropean Sky)" projesi hayata geçmiştir. Projenin amaçları arasında; Avrupa havacılığının hava trafik kural ve şekillerine uygunluğunu sağlamak, ortak teknik kural ve prosedürler oluşturmak ve uyumlu bir Avrupa havacılık sisteminin geliştirilmesi sayılabilir. Proje ile Avrupa havayolunun sınırlara bakılmaksızın fonksiyonel havacılık blokları şeklinde görülmesi ve bunun sonucunda rötarların, maliyetlerin, çevre kirliliğinin önlenmesi hedeflenmektedir[1].

Havacılık için tek pazarın oluşturulmasının faydaları Avrupa'daki uçuş rotalarının 1993'ten bu yana %170 artması ve yeni uçuş noktalarının oluşması ile görülmüştür.

2007 yılında Avrupa'da kargo taşımacılığında en önemli havalimanları arasında Paris (2,3 milyon ton), Frankfurt (2,1 milyon ton), Amsterdam (1,6 milyon ton), Londra (1,4 milyon ton), Lüksemburg (850 bin ton), Brüksel (750 bin ton), Köln (700 bin ton) bulunmaktadır. Miktarlar yüklenen ve boşaltılan kargo ve posta miktarlarını ifade etmektedir[2].

Şekil 2.38.'de Kırmızı noktayla belirtilen havalimanları uluslararası niteliktedir. Yeşiller ise topluluk içi ve yerel havalimanlarıdır. Uluslararası havalimanlarının genellikle Birleşik Krallık, Almanya, Benelüks Ülkeleri, Fransa ve İspanya'da yoğunlaştığı dikkat çekmektedir.

[1] EU Air Transport Policy: Flying Together, 2007: 4
[2] http://www.airports.org



Şekil 2.38. Avrupa'daki Önemli Hava Ulaşım Noktaları

Kaynak: http://ec.Avropa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/airports/2004_guidelines_airports_Avrope_en.pdf

2.4. KARADENİZ HAVZASINDA LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Karadeniz Havzası coğrafi konumu itibari ile Pan-Avrupa Ulaşım Alanı içerisinde kalmaktadır. Bu ulaşım alanı Karedeniz'e komşu olan ülkeleri birbiriyle bağladığı gibi Pan-Avrupa ulaşım koridoru ile Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerine, TRACECA koridoru ile Kafkas kanalını Merkez Asya'ya ve Akdeniz Pan-Avrupa Ulaşım alanını bölgeye bağlayan niteliktedir. Karadeniz ulaşım alanına üye ülkeler; Moldova, Ukrayna, Rusya, Gürcistan, Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Yunanistan'dır. Ayrıca Ermenistan, Azerbaycan ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Sekretaryasından birer temsilci gözlemci niteliğindedir.

Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanının temel amacı; bölgedeki insan ve malların değişkenliğinin devamlılığını sağlamak, kullanıcılarına yüksek kaliteli altyapıyı kabul edilebilir ekonomik şartlarda sunmak, karşılaştırmalı avantajlarını hesaba katarak tüm ulaştırma şekillerini içermek, mevcut kapasitelerin optimal kullanılmasını sağlamak, ekonomik ve çevresel olarak uygulanabilir olmak ve TEN ağına, Merkez, Doğu ve Batı Avrupa ve Akdeniz ülkelerine bağlanabilir olmaktır (www.bs-petra.org/12/88_1.html).

Türkiye'de Karadeniz Ulaşım Alanı dahilindeki limanlar; Marmara Denizi'nde İstanbul, Tekirdağ, Bandırma, Haydarpaşa ve Kocaeli-Derince Konteyner terminali; Ege Denizi'nde İzmir limanı ve Karadeniz'de Zonguldak, Samsun ve Trabzon limanları. Karadeniz'deki diğer limanlar ise Burgaz, Varna, Odessa, Batum ve Poti'dir (http://www.bs-petra.org/18/34_1.html).

Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanı kapsamında Türkiye'de yer alan altyapı projeleri başlıklar halinde sıralanmaktadır.

- İstanbul Boğaz Tüp Geçit Projesi
- Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi
- Karadeniz Sahil Yolu Projesi
- Kars-Tiflis Demiryolu Projesi
- Samsun-Mersin/İskenderun Demiryolu Projesi
- Samsun, Mersin limanları ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, Illychevsk limanları arasında demiryolu-denizyolu kombine taşımacılık hattının oluşturulması projesi (http://www.bs-petra.org/5/56_1.html).

2.4.1.Karadeniz Taşıma Koridorları

2.4.1.1 Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru

Çok modlu bir taşıma koridoru olan Pan-Avrupa Ulaştırma koridoru 25.310km demiryolu, 23.930km ise otoyoldan oluşmaktadır. Koridorun 2015 yılına kadar 72.860 milyon Euro'luk bir yatırımla tamamlanacağı tahmin edilmektedir. Bunun 32.580 milyon Euro'su demiryolu kolanı ise karayolu yatırımları için ayrılmıştır.

Koridor Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ile diğer çevre ülkelerin ulaşım alanında işbirliği içerisinde olması amacıyla geliştirilmiştir. Ulaşım ağının bileşenleri aşağıdaki gibidir.

- Avrupa Birliği bölgesindeki Trans-Avrupa Ulaştırma ağı (TEN)
- Üye ülkeler içindeki ek ağ bileşenleri ve 10 koridordan oluşan TINA ağı
- Üye ülkelerde bulunan 10 Pan-Avrupa ulaştırma koridoru
- Denizcilik bölgelerini kapsayan 4 Pan-Avrupa Ulaşım Alanı
- Avrupa-Asya hatları (özellikle de TRACECA)

2.4.1.2 Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

Pan-Avrupa gibi TRACECA'da çok modlu bir ulaştırma koridorudur. Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır. Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye Ukrayna 1996'da, Moldova 1998'de, Türkiye, Romanya ve Bulgaristan 2002'de programa dahil edilmişlerdir.

Türkiye bu koridor kapsamında Karadeniz ve Kafkasya'dan gelen yükü kuzey güney aksında indirebilmek için Samsun ve Mersin arasında bir demiryolu hattı hattını TRACECA programına sunmuştur. Böylece demiryolu-denizyolu entegrasyonunun sağlandığı kombine taşımacılık hattı oluşturulması planlanmaktadır. TRACECA koridorunun içine aldığı hatlar aşağıda özetlenmiştir.

- Ukrayna ve Moldova' daki Pan-Avrupa koridorlarının bölümleri
- Karadeniz'den geçip, Poti veya Batum limanlarından Kafkaslara giren tüm hatlar (Türkiye'den geçen otoyol / demiryolu alternatifleri ile)
- Kafkaslardan geçen açıkça tanımlanmış otoyol ve demiryolu hatları
- Bakü ve Aktau veya Türkmenbaşı limanları arasında Hazar Denizi'nden geçen iki yol
- Aktau ve Türkmenbaşı'ndan geçerek merkez Asya'ya uzanan ve doğuya doğru bir şebeke haline gelen, otoyol ve demiryolu hatları
- Afganistan ve Çin ile sınırları bağlayan belirli sayıdaki hatlar

Ermenistan'ın TRACECA projesi çerçevesinde Tiftis-Erivan yolunu iyileştirme çalışmalarını sürdürmesi, Yunanistanı'ın Volos-Lazkiye bağlantısını gerçekleştirmek istemesi ve böylece İran, Ermenistan ve Yunanistan'ın Türkiye üzerinden yapılacak transit yükü by-pass etme girişimleri transit taşımacılığı ciddi tehlikelere sokmaktadır.

2.4.1.3 Karayolu Koridorları

Türkiye üzerindeki uluslar arası taşıma koridorları Şekil 2.39.'da görülmektedir. Akdeniz'de Mersin, Karadeniz'de Trabzon limanına gelen yükler Ortadoğu ülkelerine karayolu taşımacılığı ile dağıtılmaktadır. Özellikle İran, Irak ve Suriye pazarındaki gelişmeler bu limanların önemini daha da arttırmaktadır. Trabzon limanına gelen yüklerin karayolu aracılığı ile taşınması ile transit ticaretin geliştirilebilmesi için Trabzon-İran arasındaki 592 km'lik karayolunun güçlü bir altyapıya ulaştırılması gerekmektedir.



Şekil 2.39. Türkiye'deki Uluslar arası Karayolu Güzergahları

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

Asya Otoyol Ağı

1959 yılında uluslararası karayolu ağını iyileştirme üzere bağlatılan proje 2003 yılında resmileşmiştir. Proje kapsamında 1992 yılında geliştirilen Asya Kara Ulaştırma Altyapısı Geliştirme Projesi (ALTID) 3 ana bileşenden oluşmaktadır. Bunlar; Asya Otoyolu Ağı, Trans-Asya Demiryolu apı ve kara taşımacılığının iyileştirilmesidir.

ALTID'in şu anki üyeleri; Afganistan, Azerbaycan, Bangladeş, Çin, Ermenistan, Filipinler, Hindistan, İran, Kamboçya, Kazakistan, Kırgızistan, Kore, Lagos, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Özbekistan, Pakistan, Rusya, Singapur, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye, Türkmenistan ve Vietnam'dır. 2001'de Gürcistan, 2002'de Bhutan ve Kasım 2003'de ise Japonya, ağdaki Tokyo-Fukuoka bölümünü kapsayarak Asya otoyol projesine dahil olmuştur.

1998 yılında Türkiye'deki güzergah uzunlukları 3200 km olarak belirlenmiş, daha sonra 2001 yılında Karadeniz sahil yolu ve Ankara-İstanbul otoyolunun da eklenmesi ile 5254km'ye çıkmıştır. Türkiye'deki A-yolların ayrıntıları Tablo 2.17.'de görülmektedir.

Tablo 2.17. Türkiye'nin Asya Otoyolu Ağı Bağlantıları

Yol No	Güzergâh	Uzunluk (km)
AH1	Gürbulak – Doğubeyazıt – Ağrı – Refahiye – Sivas – Ankara – Gerede – İstanbul – Kapıkule – Bulgaristan Sınırı	1915
AH5	Sarp – Trabzon – Samsun – Merzifon – Gerede –İstanbul – Kapıkule – Bulgaristan Sınırı	980
AH84	Doğubeyazıt – Diyarbakır – Topraklıkale (– İskenderun) – İçel	1188
AH85	Refahiye – Amasya – Merzifon	338
AH86	Ağrı – Bayburt – Trabzon	247
AH87	Ankara – Afyon – Uşak – İzmir	606
TOPLAM		**5254**

Kaynak: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/turkeySum.xls

Trans-Avrupa Kuzey Güney Otoyol Projesi (TEM)

TEM projesi 1977 yılında Helsinki Nihai Belgesi kararı doğrultusunda 10 Avrupa ülkesinin katılımı ile başlatılmıştır. TEM projesine üye ve gözlemci olan ülkeler Tablo 2.18 de görülmektedir.

Tablo 2.18. TEM'e üye olan ve gözlemci ülkeler

ÜYE ÜLKELER	GÖZLEMCİ ÜLKELER
1. Romanya	1. İsveç
2. Bosna Hersek	2. Ukrayna
3. Bulgaristan	3. Sırbistan ve Karadağ
4. Hırvatistan	
5. Çek Cumhuriyeti	
6. Gürcistan	
7. Macaristan	
8. İtalya	
9. Litvanya	
10. Polonya	
11. Slovak Cumhuriyeti	
12. Türkiye	
13. Avusturya	

Kaynak: Revision of UNECE TEM Project standards and practices, 2003

Projenin ana amaçları; Avrupa'da projeye katılan ülkeler içinde ve arasındaki yol trafiğini kolaylaştırmak, nakliye operasyonlarının kalite ve etkinliğini artırmak, Batı, Doğu, Merkez ve Güneydoğu Avrupa arasındaki otoyol şebekesinde mevcut eksik ve dengesizlikleri ortadan kaldırmak ve Avrupa ulaştırma altyapısı sisteminin bütünleşme sürecine yardımcı olarak bölgenin toplam gelişimini artırmaktır (http://www.unece.org/trans/main/tem/tem.html).

Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp, Doğuda Sarp, Gürbulak Sınır Kapılarına, Güneyde Cilvegözü ve Habur Sınır Kapılarına ulaşmaktadır. Bu yollar aynı zamanda E-Yolların (Uluslar arası Avrupa Yol Ağı) da bir parçasıdır. TEM projesinin Ulusal Koordinatörlüğü Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

E-Karayolu Ağı (AGR)

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 16 Eylül 1950'de Cenevre'de "Uluslar arası Ana Yolların Yapımı Deklarasyonu", Avrupa Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonu UN/ECE tarafından hazırlanmıştır. 15 Kasım 1975 tarihinde bu anlaşmanın yerini "Ana Uluslar Arası Trafik Arterleri Avrupa Anlaşması" (AGR) almıştır (www.kgm.gov.tr).

2001 yılında E-Karayolu Ağı Kafkaslar ve Merkez Asya'yı da içine alacak şekilde genişletilmiştir. Toplam uzunluğu ise 150.000km'yi geçmektedir. Türkiye'ye giriş yapan iki ana E yolu, Kapıkule sınırından giriş yapan E-80 ve İpsala sınırından giriş yapan E-90'dır. Bunlar Anadolu üzerinden İran ve Irak sınırına kadar uzanmaktadır. Ülkemizde bahsi geçen bu yolların standartlarına uygun başka yollar da bulunmasına karşı henüz komisyondan E statüsü kazandırılamamıştır. E-Yollar (AGR) projesine üye olan ülkeler Tablo 2.19.'da verilmektedir.

Tablo 2.19. AGR'ye üye ülkeler

ÜYE ÜLKELER	GÖZLEMCİ ÜLKELER
1. Romanya	1. İsveç
2. Bosna Hersek	2. Ukrayna
3. Bulgaristan	3. Sırbistan ve Karadağ
4. Hırvatistan	
5. Çek Cumhuriyeti	
6. Gürcistan	
7. Macaristan	
8. İtalya	
9. Litvanya	
10. Polonya	
11. Slovak Cumhuriyeti	
12. Türkiye	
13. Avusturya	

Kaynak: www.unece.org/trans/main/sc/sclagrfdoc.html

2.4.1.4 Demiryolu Koridorları

Karadeniz bölgesindeki demiryolu taşımacılığı limanlarla entegre olması bakımından kombine taşımacılığa olanaklar sağlamaktadır. TRACECA kapsamında yer alan Samsun Limanı ile Romanya'nın Köstence Limanı arasındaki taşımacılık feribot hattı ile sağlanmaktadır.

Samsun Limanı ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, Illychevsk limanları arasında, demiryolu-denizyolu kombine taşımacılık hattının oluşturulması için bir proje mevcuttur. Samsun ile Mersin arasındaki demiryolu hattının modernizasyonu ile Türkiye'nin kuzeyi ve güneyi arasındaki yükler transit olarak taşınabilecektir. Şekil 2.40'da Türkiye'den geçen uluslar arası demiryolu hatları görülmektedir.



Şekil 2.40. Türkiye'den geçen Uluslar arası Demiryolu Hatları

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Trans-Avrupa Demiryolu Projesi (TER)

TER projesi Orta ve Doğu Avrupa hükûmetleri tarafından bu ülkeler arasında etkin bir demiryolu ağının kurulması amacıyla geliştirilmiştir. Projenin amacı Kuzey, Batı ve Orta Avrupa'dan Ortadoğu ve Afrika'ya uzanan bir alanda yolcu ve yük taşımacılığında etkin, kombine bir taşımacılık sistemi oluşturmaktır. TER'e üye olan ve gözlemci ülkeler Tablo 2.20.'de görülmektedir. TER kapsamında Türkiye'nin hat uzunluğu 4800km'dir. Bu kapsamda yer alan hatlar Tablo 2.21.'de özetlenmektedir.

Tablo 2.20. TER'e üye ve gözlemci ülkeler

ÜYE ÜLKELER	GÖZLEMCİ ÜLKELER
1. Avusturya	1. Belarus
2. Bosna Hersek	2. Ukrayna
3. Bulgaristan	3. Sırbistan ve Karadağ
4. Hırvatistan	4. Makedonya
5. Çek Cumhuriyeti	5. Moldova
6. Gürcistan	
7. Yunanistan	
8. Macaristan	
9. İtalya	
10. Litvanya	
11. Polonya	
12. Romanya	
13. Rusya Federasyonu	
14. Slovak Cumhuriyeti	
15. Slovenya	
16. Türkiye	

Kaynak: www.unece.org/trans/ter/main/images/TERM80.pdf

Tablo 2.21. Türkiye'deki TER hatlarıE 070

	KAPIKULE (BULGARİSTAN SINIRI)-SIRKECİ-İSTANBUL-HAYDARPAŞA-ANKARA-KALIN-ÇETİNKAYA-MALATYA-KAPIKÖY (İRAN SINIRI)	TN 169
	Çetinkaya-Divriği-Erzurum-Kars-Doğukapı (Ermenistan sınırı)	
	Kars-Çıldır-Aktaş (Gürcistan sınırı)	
E 074	Eskişehir-Alayunt-Balıkesir-Manisa-İzmir	TN 118
E 097	Samsun-Kalın-Çetinkaya-Malatya-Narlı-Toprakkale-İskenderun/Mersin	TN 133

Kaynak: http://www.unece.org/trans/main/terntermp/mgturkey_ter.pdf

Trans Asya Demiryolları (TAR)

TAR Projesi Asya ve Avrupa arasındaki bölgelerde yapılan taşıma maliyetlerinin düşürülmesi ve transit sürelerin azaltılması amacıyla oluşturulmuştur. Türkiye projeye 1996 yılında üye olmuştur. Trans Asya Demiryolu ağı farklı koridorlardan oluşmaktadır. Türkiye ağın Trans Asya Demiryolları Güney koridorunda (TAR-S1) yer almaktadır.

TAR-S1 Kunming'den (Çin) başlar ve Kapıkule'ye kadar 9790km'si yollardan, 95km'si feribot hatlarından, 1820km'si zorlu dağlık bölgelerde inşa edilmesi gereken 11.700km'lik bir mesafeden oluşmaktadır. Batıdaki en uç noktasından Bulgaristan, Romanya, Macaristan ve Avusturya üzerinden Batı Avrupa'ya giriş sağlamaktadır.

TAR-S1 güzergahı 7 ulusal sınırdan geçmekte ve ray kalınlığı değiştiği için 5 transfer noktası oluşturmaktadır. Türkiye'de Marmara, Karadeniz ve Akdeniz limanlarında son bulması ülkemiz limanlarının transit kullanımının arttırılması için önemli bir fırsattır. Türkiye içinde Tk1'den Tk5'e kadar 5 ayrı koridor bulunmaktadır. Tablo 2.22.'de Türkiye'deki Trans Asya Demiryolu Bağlantıları verilmektedir. Tk5 Karadeniz limanı olan Samsun ile Trans Asya Demiryollarını birbirine bağlar. Samsun Limanının TRACECA kapsamına alınması Karadeniz'in önemli bir transit denizyolu taşımacılığı geliştirilmesine olanak sağlamaktadır.

Tablo 2.22. Türkiye'deki Trans Asya Demiryolu Bağlantıları

Bağlantılar	Ray Kalınlığı (mm)	Ray Sayısı ve Çekme Türüne göre Yol Uzunlukları (km)				
		Toplam Uzunluk	Tek raylı /elektriksiz	Çok Raylı/ elektriksiz	Tek raylı / elektrikli	Çok Raylı /elektrikli
Tk 1 Kapıköy- Kapıkule	1,435	2,354	1,23	-	786	243
Tk 2 Aktaş- Çetinkaya	1,435	744	679	-	65	-
Tk 3 Malatya-İskenderun	1,435	377	-	377	-	-
Tk 4 Toprakkale- Mersin	1,435	147	147	-	-	-
Tk 5 Bostankaya- Samsun	1,435	431	431	-	-	-
TOPLAM	-	4053	2487	-	1228	243

Kaynak: http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/tarsc_fulltext_1980.pd

E-Demiryolu Ağı (AGC)

1985 yılında yapılan Avrupa Anlaşması ile Uluslar arası Ana Demiryolu Hatları 24 ülke tarafından kabul edilmiştir. AGC ağına üye olan ülkelerin listesi tablo 2.23'de görülmektedir.

Türkiye üzerinden geçen E-Demiryolları hatları Trans-Avrupa Demiryolu hatları ile büyük ölçüde çakışmaktadır. Bu hatlara ek olarak Balıkesir-Bandırma (E 74) ve Narlı-Nusaybin (E 70) hatlarını da içermektedir.

Tablo 2.23. E-Demiryolu Ağına (AGC) üye ülkeler

1.AVUSTURYA	13.LUKSEMBURG
2.BELARUS	14.MOLDOVA
3.BOSNA HERSEK	15.ROMANYA
4.BULGARİSTAN	16.RUSYA
5.HIRVATİSTAN	17.SIRBİSTAN KARADAĞ
6.ÇEK CUMHURİYETİ	18.SLOVAKYA
7. FRANSA	19.SLOVENYA
8.ALMANYA	20.MAKEDONYA
9.YUNANİSTAN	21.TÜRKİYE
10.MACARİSTAN	22.UKRAYNA
11.İTALYA	23.POLONYA
12. LİTVANYA	24.BELÇİKA

Kaynak: UNECE Working Party on Combined Transport, 2000;2)

Viking Treni

"Viking Treni", Baltık Denizi ile Karadeniz arasında Klaipeda, Odessa ve İliçevski limanlarını demiryolu ile birleştiren bir kombine taşımacılık projesi olarak tanımlanmıştır. Ukrayna'nın Odessa yakınlarındaki İliçevski limanının Litvanya'nın Baltık Denizi'ndeki Klaipeda limanına bağlantısını sağlayan trene Eylül 2002 tarihinde "Viking Treni" adı verilmiştir. İlk seferi Şubat 2003'te gerçekleştirilmiştir. Başlangıçta haftada bir gün olarak işletilen trene talep fazlalığından dolayı üç ilave sefer daha eklenmiştir. Tren güzergahı Şekil 2.41. de sunulmaktadır. Parkurun tamamı 1734 km dir ve yolculuk süresi 53-59 saat arasında gerçekleşmektedir.



Şekil 2.41. Viking Treni

Kaynak: www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=288 erişim: 14.10.2011

Litvanya, Belarus ve Ukrayna projeye iştirak eden ülkeler olup, tren Litvanya Demiryolları (LG), Ukrayna Ulusallaştırılmış Taşımacılık Şti (LISKI) ve Belintertrans (Belarus Ulusal taşımacılık Şti) tarafından işletilmektedir. 20 ve 40 teu luk konteynırların, soğutmalı konteynırların, demiryolu vagonlarının, römorkların, kamyonların ve yarı römorkların taşması gerçekleştirilebilmektedir.

Litvanya-Belarus-Ukrayna güzergahında işletilen Viking Treni'nin, Ukrayna-İlçevski / Derince hattında çalışan feribotlarla bağlantısı sağlanarak Derince/Samsun limanlarına gelen yüklerin Türk vagonlarına aktarılmak suretiyle Türkiye üzerinden Akdeniz, Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya bağlantısının oluşturulması amaçlayan bir projedir olup, TRACECA koridoru üzerinden Avrupa'nın en kısa yoldan Asya'ya, Kafkaslara ve Ortadoğu'ya bağlantı gerçekleştirilecektir. Bu koridor özellikle, Samsun-Mersin/Ceyhan demiryolu koridorunun önemli bir tamamlayıcısı olabilecektir.

2.4.2. Karadeniz Limanları

Karadeniz dünyanın en izole denizlerinden biridir. Dünyadaki diğer deniz ve okyanuslarla bağlantısı İstanbul ve Çanakkale boğazları ile sağlanabilmektedir. Tarihi boyunca Bizans, Osmanlı gibi birçok ulusun politik ve dini çatışmalarına tanıklık yapmıştır.

Karadeniz bölgesindeki limanlar Şekil 2.42'deki haritada görülmektedir. Karadeniz'e kıyısı olan 5 ülkenin de Karadeniz'de önemli limanları bulunmaktadır. Özellikle Romanya'nın Köstence limanı ve Ukrayna'nın Odessa limanları bölgenin en büyük iki limanıdır. Köstence ve Odessa limanlarına ilişkin yük ve konteynır bilgileri aşağıdaki tabloda görülmektedir.



Şekil 2.42. Karadeniz Bölgesindeki Limanlar

Yük miktarları incelendiğinde Odessa limanında gözlemlenen en yüksek değerin 2007 yılında gerçekleştiği görülmektedir. 2005 yılında ise bir önceki yıla oranla yükleme miktarının düştüğü görülmektedir. Konteynır trafiği ise her yıl önemli miktarlarda artış göstermiştir. Köstence limanı ise gittikçe artan bir yük ve konteynır trafiği sergilemektedir. Odessa limanında düşüş yaşandığı 2005 yılı Köstence limanının ortalamanın üzerinde bir artış gösterdiği görülmektedir (Tablo 2.24.) Konteynır trafiği ise her yıl dikkat çekici bir şekilde artış göstermiştir. 2009 yılında ise hem yük miktarında hem de konteynır trafiğinde oldukça önemli düşüşler gözlenmiştir.

Tablo 2.24. Karadeniz Limanlarına İlişkin Yük Bilgileri

Limanlar		2004	2005	2006	2007	2008	2009
Odessa	Yük Miktarı -bin ton	30.550	26.846	28.010	31.389		
	Konteynır -bin ton	2,264	2,851	3,688	4,474		
Köstence	Yük Miktarı -bin ton	50.433	60.632	57.131	57.784	61.838	42.014
	Konteynır -bin ton	3,878	7,404	9,815	12,643	13,030	5,898

2.4.2.1. Karadeniz Limanlarındaki Konteyner Ticareti

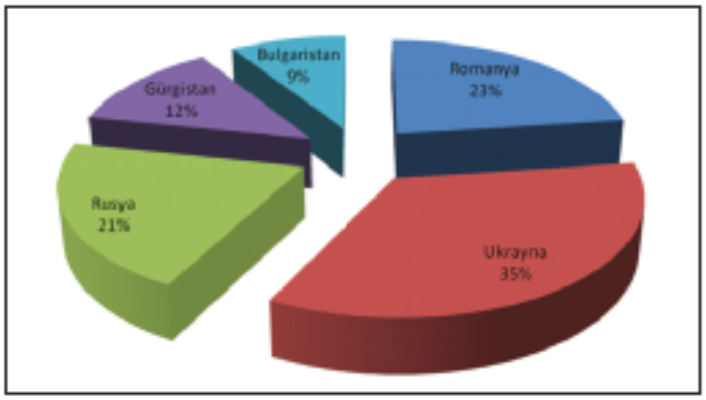
2009 yılında Karadeniz'deki konteyner pazarında, dünya ekonomik krizine bağlı olarak önemli bir azalma olmuştur. 2009 yılında toplam 1.480.000 teu olarak gerçekleşen konteyner taşımacılığı bir önceki yıla nazaran % 39 oranında azalmıştır. Tablo 2.25., Şekil 2.43.de görüldüğü üzere Ukrayna (%35) ve Romanya (%23), daha sonra da Rusya (21) Karadeniz konteyner pazarındaki en önemli aktörlerdir.

Tablo 2.25. Karadeniz Ülkeleri Konteyner Taşımacılığı (teu)

	İthalat	İhracat	Total	Percent (%)
Romanya	167996	171524	339520	23
Ukrayna	248997	265618	514615	35
Rusya	148509	158746	307255	21
Gürgistan	95424	91340	186764	13
Bulgaristan	69430	65465	134895	9
Total	730356	752693	1483049	

Kaynak: Black Sea Container Market, Informal Business Group, http//informail.biz

Bu ticaretin önemli Karadeniz limanlarına dağılımı da Tablo 2.26 ve Şekil 2.44. ve 2.45.' da verilmektedir. Buna göre Karadeniz bölgesinin en önemli konteyner limanı Köstence, Novorssiysk., Odessa, İlyichevsk ve Poti'dir. Köstence Limanı 2009 yılı konteyner sirkülasyonu 339,520 teu olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam bölge pazarının % 23 ünü oluşturmuştur. Novorssiysk, 307,264 teu ile (%21) ikinci önemli, Odessa ve İlyichevsk ise yaklaşık 255,000 (teu) ile (% 17) üçüncü sıradaki limanlar olmaktadır.

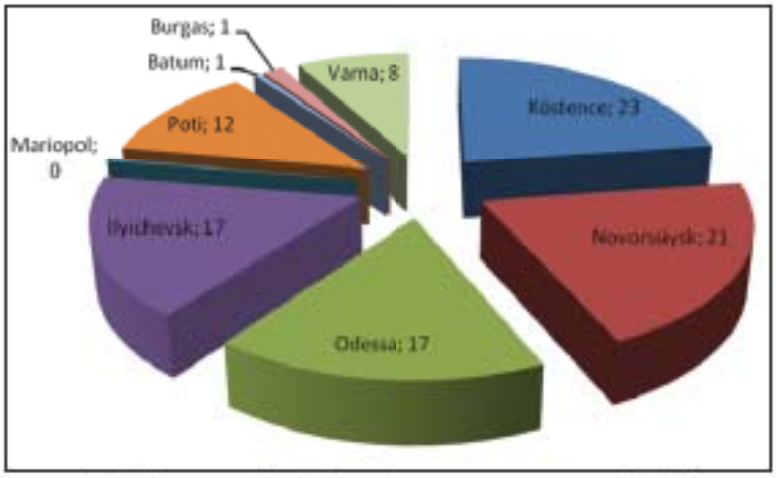


Şekil 2.43. Karadeniz Ülkeleri Konteyner Taşımacılığı (%)

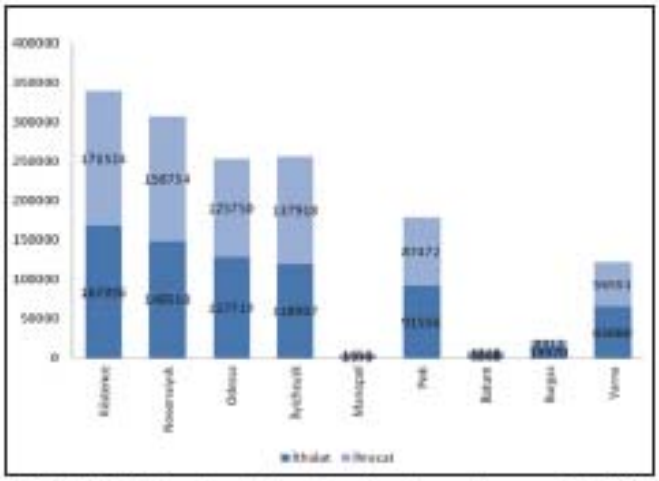
Tablo 2.26. Karadeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı (teu)

		İthalat	%	İhracat	%	Toplam	%
1	Köstence	167996	23	171524	23	339520	23
2	Novorssiysk	148510	20	158754	21	307264	21
3	Odessa	127719	17	125750	17	253469	17
4	İlyichevsk	118907	16	137918	18	256825	17
5	Mariopol	2371	0	1950	0	4321	0
6	Poti	91556	12	87472	12	179028	12
7	Batum	3868	1	3868	1	7736	1
8	Burgas	13370	2	8913	1	22283	1
9	Varna	65060	9	56551	8	121611	8
	Toplam	739357	100	752700	100	1492057	100

Kaynak: Black Sea Container Market, Informal Business Group, http/Informall.biz



Şekil 2.44. Karadeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı (%)



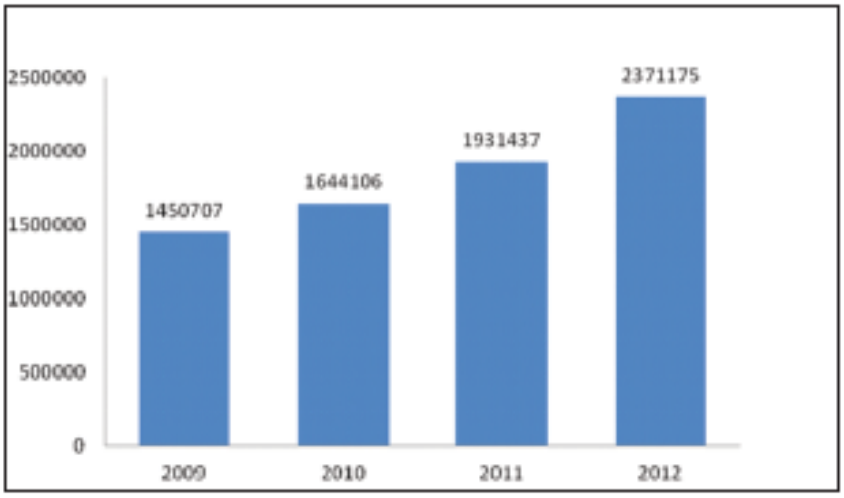
Şekil 2.45. Karadeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı (teu)

2009 yılındaki Pazar daralması tüm bölge için % 39 olmuştur. Bu daralma en yüksek olarak Ukrayna'da % 59 ile, Rusya'da % 37 ile, Bulgaristan'da da % 32 olarak hissedilmiştir. 2010 yılı I. Çeyrek bir önceki yılla kıyaslandığında konteyner pazarı yaklaşık % 13 civarında artmıştır. Bu durum krizin kısa süre içinde aşılarak normal rakamların yakalanacağını göstermektedir. 2012 yılına kadar olması beklenen Pazar artışı ülkeler bazında Tablo 2.27.ve Şekil 2.46. da verilmiştir. Buna göre 2010 yılında yaklaşık % 13, sonraki iki yılda ise % 17 ve % 23 civarında bir artış ile, 2012 yılında bölge limanlarında toplam yaklaşık 2.371.176 teu luk bir sirkülasyon beklenmektedir. En yüksek artış Ukrayna ve Romanya'da beklenilmektedir.

Tablo 2.27. Karadeniz ülkeleri konteyner tahminleri

Ülke	2009 Mevcut	% Değişim	2010 Tahmin	% Değişim	2011 Tahmin	% Değişim	2012 Tahmin	% Değişim
Rusya	270516	-37,00	305683	13,00	352453	15,00	422943	20,00
Gürcistan	186764	1,00	192834	3,65	199101	3,25	206567	3,75
Ukrayna	503734	-59,00	600703	19,25	732857	22,00	938057	28,00
Bulgaristan	134895	-32,00	136514	1,20	152895	12,00	183474	20,00
Romanya	354798	5,00	408372	15,10	494131	21,00	620134	25,50
Karadeniz	1450707	-39,00	1644106	13,33	1931437	17,48	2371175	22,77

Kaynak: Black Sea Container Market, Informal Business Group, http//informal.biz)



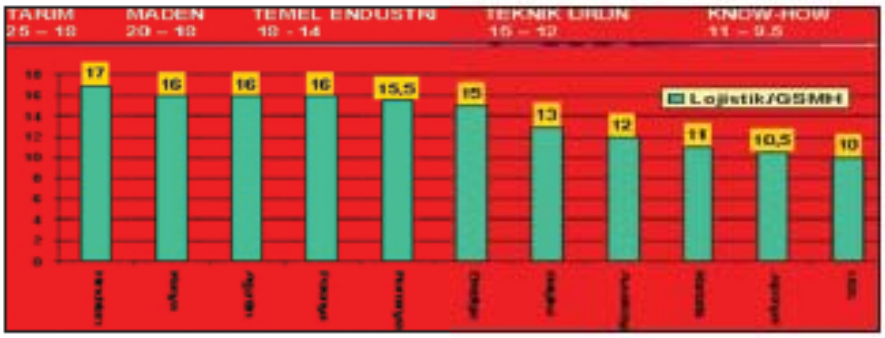
Şekil 2.46. Karadeniz Bölgesi Konteyner Pazarı Tahminleri

2.5. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK

2.5.1 Potansiyel ve Pazar

Dünya Bankası, ülkelerin gelişmesi için lojistik hizmetlerin çok önemli olduğuna işaret etmiş ve lojistiği ölçülmesi gereken hizmetler içine almıştır. Dünya Bankası'nın yaptığı araştırmalar, ülkelerin gelişmişlik dereceleri ile gayri safi milli hasılalarının belli oranının, ülkelerin lojistik potansiyelini belirlediğini ortaya koymakta ve ülkelerin lojistik hizmet potansiyelleri ölçülmektedir (Şekil 2.47.)

2009 yılı rakamlarına göre 58 Trilyon Dolarlık Dünya Gayri Safi Milli Hasılası, 6,4 Trilyon dolarlık bir lojistik potansiyeli yaratmaktadır. Bu potansiyelin sadece 4 Trilyon Dolarlık kısmının pazar haline gelmesi, outsourcing oranının, yani dış kaynak kullanımının % 63 seviyelerinde olduğunu ortaya çıkartmaktadır. Gelecek 10 yılda küreselleşmenin etkisiyle, uluslararası lojistik şirketlerin aktivitelerinin dünya üzerindeki yayılımının, GSMH'yi 100 Trilyon Dolara çıkartması, outsourcing oranını %80'lere yükseltmesi, 10-11 Trilyon Dolarlık bir potansiyel ve 8-9 Trilyon Dolarlık da pazar oluşturması beklenmektedir.



Şekil 2.47. Ülkelerin Lojistik Giderleri dünya bankası çalışması

Türk ekonomisinin büyümesinin en belirgin göstergesi GSMH'mızın artışıdır. Buna paralel olarak ithalat ve ihracat rakamlarımızda da artışlar devam etmektedir. Dünya bankası verilerine göre Türkiye, GSMH'sının % 12 oranında lojistik potansiyele sahip ülkeler arasına girmektedir. Bu varsayımla geçen 8 yılın lojistik potansiyeli şu şekilde belirlenmektedir;

- 2002 yılında GSMH 180 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 20 Milyar Dolar,
- 2003 yılında GSMH 239 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 28 Milyar Dolar,
- 2004 yılında GSMH 299 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 32 Milyar Dolar,
- 2005 yılında GSMH 360 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 43 Milyar Dolar,
- 2006 yılında GSMH 420 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 54 Milyar Dolar,
- 2007 yılında GSMH 663 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 80 Milyar Dolar,
- 2008 yılında GSMH 800 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 96 Milyar Dolar,
- 2009 yılında GSMH 615 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 74 Milyar Dolar,

2009 Yılındaki azalmanın nedeni dünya ekonomik krizi nedeniyle Türkiye'nin GSMH'sının düşmesidir. 2010 yılında 2008 yılına ulaşması ön görülmektedir. Bu potansiyelin; 2001-2002-2003 yıllarında % 25'i, 2004 yılından sonra da ithalat ve ihracatımızın ekonomik büyüme hızımızdan fazla artması nedeniyle % 30 - % 33 oranındaki kısmı, ülkemize taşıma yapan ve yurt dışı depolama hizmeti veren yabancı kuruluşlar tarafından kullanılmıştır. Türkiye içinde kalan milli lojistik potansiyelimiz şu ölçeklerle kabul edilebilir:

- 2002 yılında 15 Milyar Dolar
- 2003 yılında 20 Milyar Dolar
- 2004 yılında 24 Milyar Dolar

- 2005 yılında 32 Milyar Dolar
- 2006 yılında 38 Milyar Dolar
- 2007 yılında 52 Milyar Dolar
- 2008 yılında 64 Milyar Dolar
- 2009 yılında 50 Milyar Dolar

Milli lojistik potansiyelimiz olarak nitelendirebileceğimiz bu potansiyelin tamamı, yerli lojistik şirketleri tarafından gerçekleşememektedir. Kendi taşımasını ve depolamasını kendisi yapan üretici ve distribütör firmalar mevcuttur. Eldeki mevcut bilgilere göre dış kaynak, yani lojistik şirket, kullanımı (outsourcing) oranı yaklaşık %30 civarındadır. Bu oran lojistik pazarını ortaya çıkartmakta, 2009 yılı için lojistik pazarının 15 Milyar Dolar olduğu ve her yıl % 15- %20 oranında büyüdüğü tahmin edilmektedir. Bu göstergeler bize lojistik sektöründe potansiyelin ve pazarın birlikte büyüdüğünü işaret etmektedir. Uluslararası konteynır deniz taşımacılığının çok büyük oranda artmasına, demiryolu taşımacılığının büyük ölçeklerle devreye girmesine rağmen kara taşımacılığımızın da geri gitmediğini ve yerel lojistik şirketlerin yurt içi ve yurt dışı taşımada kullandıkları araç filolarını büyüttükleri görülmektedir. Lojistiğin gelişmesinin farklı bir işareti olan depoların da artık 5.000-8.000 m2'lik olmadığı, 20.000-50.000 m2'lerden daha büyük depolarda lojistik hizmetler verdiği izlenmektedir. Zincir mağazaların sayılarının artması, ölçeklerinin büyümesi de iç piyasadaki lojistik hizmetlerin gelişmesine olanak sağlamıştır. Kredi faizlerinin düşmesi ve kredi kartı ile alışveriş kolaylığı tüketimi arttırmakta, buna bağlı olarak üretim de artmaktadır. Artan üretim sonunda, hem hammadde hem de ürün taşıması ve depolanması gündeme gelmekte ve lojistik sektörü büyümektedir.

Lojistik sektörü bir yandan büyürken yayılma etkisi ile hizmet verdiği sektörlerin de büyümesine, verimliliğin artmasına olanak sağlamaktadır. Bu büyümenin faktörlerini şu şekilde sıralayabiliriz;

1. Lojistik, toplam sürecin optimizasyonunu sağlamakta, bu nedenle tüketimin ve üretimin planlanmasında da gündeme gelmektedir; üretilen ürün için toplam tedarik zincirinin planlanmasına, verimliliğin artmasına, kayıpların azalmasına katkıda bulunmaktadır.

2. Lojistiğin yarattığı maliyet indirimi ve müşteri memnuniyeti ile satışlar ve buna bağlı olarak üretim artmaktadır. Bu da üretim ve lojistik maliyetlerinin azalmasına ve zincirleme etki ile pazar payının büyümesine yol açmaktadır.

3. Üretimdeki artış, satış fiyatlarının da düşmesine yol açmaktadır. Düşen fiyatlar rekabette ürünü daha yukarı seviyeye çıkartmakta, artan talep, tanıtım ve pazarlama giderlerini azaltmaktadır.

4. Ürünün müşterinin istediği yerde, istediği şekilde, istediği zaman, istediği adette bulunması müşteri memnuniyetini arttırmaktadır. Artan müşteri memnuniyeti de beraberinde müşteri hoşgörüsünü ve ürüne bağlılığı getirmektedir.

5. Planlı üretim ve planlı satış, üretim verimliliğini de arttırmakta, geri dönüşü hızlandırmakta, yatırım kolaylığı sağlamaktadır.

6. Lojistik hizmetlerin dış kaynak tarafından yerine getirilmesi, kurumlarda eleman ve kaynak verimliliğini arttırmakta, yeni iş alanlarına girmek için gereken insan gücü ve finansman sağlanabilmektedir.

Ülkemizde GSMH ve ithalat-ihracat rakamlarımızda meydana gelen artışın, sadece Dünya ekonomik gelişmesine paralel olarak meydana gelmediği kesindir. Geçtiğimiz 5-6 yılda, lojistik sektörünün diğer sektörlerden daha hızlı büyümüş olmasının nedenleri arasında;

1. Ülkemizdeki ekonomik büyüme başta gelmektedir. Büyüyen ekonomi beraberinde kişi başı milli gelirin artışını ve dolayısıyla tüketimi getirmiştir. Tüketimin artışı da ürünlerin çok uzak noktalara dağıtımını ve lojistik hizmetlerin outsource edilmesinden katma değer yaratılmasını ortaya çıkartmıştır.

2. Tüketim ve lojistik birbiri ile doğru orantılıdır. Ülkemizdeki hızlı nüfus artışı nedeniyle tüketim artmakta ve lojistik hizmet veren firmaların iş potansiyelleri büyümektedir.

3. Her yıl marketlerde farklı ürünler ve farklı markalar görmekteyiz. Pazara giren her yeni ürün ve yeni marka rafta yerini alıncaya kadar ve satış süresince ülkemizdeki potansiyeli arttırmaktadır.

4. Küreselleşme tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kaçınamadığımız hatta beraberinde gittiğimiz bir olgudur. Artık küresel pazarlar için üretim yapılmaktadır. Üreticilerimiz dünya pazarları için üretirken, bu üretim için gereken hammadde ve yarı mamulü temin sırasında ve ürünlerini dış pazarlara taşıtma sırasında lojistik potansiyeli arttırmaktadırlar.

5. Pazara giren her yeni ürün müşteri alışkanlıklarında değişiklik hatta beklentilerde farklılaşma yaratmaktadır. Artık müşteri bulabildiğini değil istediğini almayı istemektedir. Bu da pazarda farklılaşmaya, aynı ürünü farklı şekil ve formatta hazır bulundurmaya itmektedir üreticileri. Bu da potansiyelin artmasına yol açmaktadır.

6. Küreselleşme beraberinde artan rekabet reklam ve promosyon çalışmalarını arttırmaktadır. Reklamlarla körüklenen pazarda ve promosyonlarla doyurulmaya çalışılan talepte, lojistik hizmetlerin kullanılması kaçınılmazdır.

7. Kredi kartları ve düşük kredi faizleri de tüketimi arttırmaktadır. Satınalmanın kolaylaşması, "bugün al vadeli öde" şeklindeki kampanyalar, tüketimi cazip hale getirmekte ve mal hareketini arttırarak lojistik potansiyeline olumlu katkıda bulunmaktadır.

8. Ülke içinde kişi başına milli gelirin artması, gelir dengesinin biraz da olsa sağlanması, alt gelir seviyesindeki kişileri satın alabilir ve tüketebilir hale getirmektedir. Bu sayede düşük gelirliler de, tüketim zincirine girmekte ve bu kesim için üretilen ürünler de lojistik potansiyelini arttırmaktadır.

Lojistik sektörü sadece potansiyelin artmasıyla büyümemiştir. Büyüme ülke ekonomisinin büyüme hızından 4 kat daha fazladır. Artan potansiyel lojistik sektörünün önünü açmaktadır. Bunun dışında;

1. Üretim ölçeklerindeki artış lojistik hizmetlerin artık üreticiler tarafından yerine getirilmesini zorlaştırmaktadır. Yayılma ve farklı bölgelere ulaşma isteği lojistik hizmet veren kuruluşların devreye girmesine ve lojistik pazarının büyümesine yol açmıştır.

2. Artan rekabet karşısında üretici firmalar yeni arayışlar içine girmişlerdir. İşlerini daha farklı yapma isteği, kendi yaptıkları taşıma ve depolama hizmetlerinin dış kaynağa devredilmesini gündeme getirmiş ve lojistik hizmetlerin 3PL şirketler tarafından daha uygun şartlarla yerine getirilmekte olması, rekabette öne çıkmalarını sağlamıştır. Bu durum, diğer rakip şirketleri de dış kaynağa yöneltmiş ve lojistik pazarı büyümüştür.

3. Dış kaynak kullanımı artık şirketler için bir referans ve gelişmişlik göstergesi haline gelmiştir. Çeşitli konferans veya seminerlerde dış kaynak kullanmanın avantajları anlatılmaya, tezlere konu olmaya başlamıştır. Bu da komşusunu taklit etme alışkanlığı olan Türk üreticisini dış kaynağa yönlendirmiş ve lojistik pazarı büyümüştür.

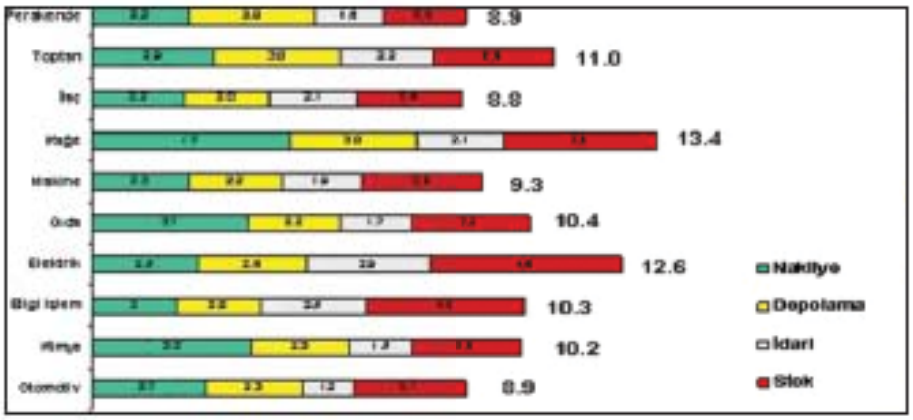
4. Lojistik şirketler müşterilerine hizmeti eksiksiz verebilmek amacıyla, kendi yapmadıkları hizmetlerde iş birlikleri kurmuşlar, ulaşamadıkları pazarlara stratejik ortaklıklarla ulaşmaya başlamışlardır. Bu sayede yeni hizmetleri verebilir hale gelmişler ve pazarları büyümüştür.

5. Yabancı üreticiler de ülkemize kendi lojistik şirketleri kanalıyla gelmekte veya gelmeden önce bir yerli lojistik şirketi ile anlaşmaktadırlar. Yabancı ürünler, küçük adetlerde geldikleri için kendi lojistik hizmetlerini kendileri verememekte ve yerel firmalardan yaralanmaktadırlar. Lojistik pazarı bu yolla da büyümektedir.

6. Ülke içindeki lojistiği büyüten bir diğer olgu da Anadolu'ya açılmadır. Zincir mağazaların sayılarının artması, Anadolu'ya açılmaları, lojistiğin üreticiler veya distribütörleri tarafından verilmesi yerine, lojistik şirketler tarafından verilmesini zorunlu hale getirmekte ve lojistik, özellikle yeni kentlere, 3PL şirketler tarafından yayılmaktadır.

2.5.2 Sektörel Lojistik Harcamaları

Lojistik, her sektöre hizmet verebilecek ve hizmet verdiği sektörlerde lojistik giderlerinde %10 oranında düşüş yaratabilecek bir iş koludur. Sektörlerin cinslerine göre lojistik giderlerinin son ürün fiyatı içindeki payları Şekil 2.48'de görülmektedir.

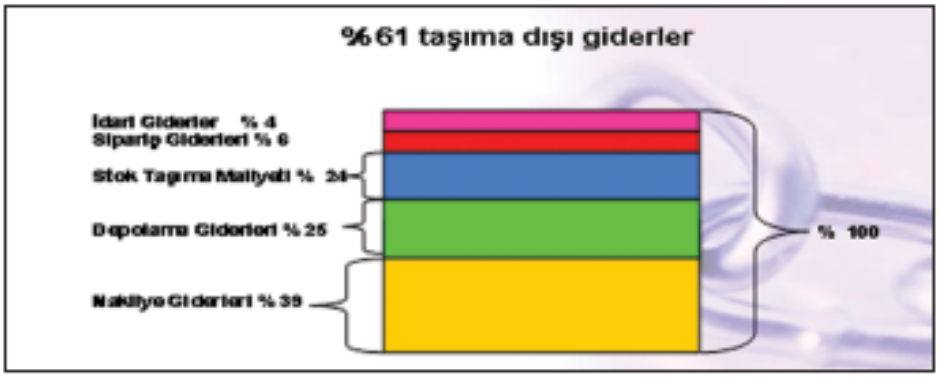


Şekil 2.48. Lojistik Harcamalar: Satış Fiyatı % Değeri (Avrupa Cat firması sunumu)

Lojistik pazarının hızla büyümesinin ardında üretici şirketler tarafından yerine getirilmekte olan taşımacılık, depolama, depo içi aktiviteler, gümrükleme, dağıtım, envanter kontrolü gibi hizmetlerin artık temel işleri lojistik olan 3PL (Üçüncü Parti Lojistik hizmet sağlayıcısı) şirketler tarafından outsource edilerek yerine getirilmesi yatmaktadır. Verilen hizmetin artı değer yaratması da pazarın gelişmesinde en önemli faktördür. Yukarıdaki araştırma AB ülkeleri için yapılmış olup büyük ölçekli üretimi içermektedir. Ölçekler küçüldükçe lojistiğin ürün satış fiyatı içindeki payı da artmaktadır. Türkiye için bu oranların en az % 2-3 daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir.

2.5.3. Lojistik Maliyetler

Lojistik sözü her şeyden önce bize taşımayı hatırlatmaktadır. Zira taşımanın olmadığı yerde lojistikten söz etmek olası değildir. Bu görüşe karşılık, taşımacılık lojistik hizmetlerin içinde en önemli bölüm olmasına rağmen lojistik giderler içinden sadece %39 oranında bir pay almaktadır. Diğer lojistik hizmetlerin toplam lojistik giderleri içindeki dağılım yüzdeleri Şekil 2.49'da görülmektedir.



Şekil 2.49. Lojistik Maliyetler (North Western University)

Geçmiş yıllarda yapılan araştırmalar, şirketlerin lojistik gideri denince, sadece taşıma maliyetlerini ölçtüklerini, bunun yanında kendi depolarını kullanmaları nedeniyle depolamanın bir gider olarak görünmediğini göstermiştir. Üreticiler ürünlerinin hammaddelerini veya yarı mamullerini satın aldıklarında, ödeme tarihini başlangıç olarak görmekte, sattıkları ürün için de, bedelini aldıkları zaman kendi stoklarından çıkış işlemi yapmaktadırlar. Bütün bunlara karşılık, bir ürün üzerindeki lojistik giderlerin, toplam süreç boyunca incelenmesi gerektiği unutulmamalıdır. Zira süreç boyunca her türlü taşıma, depolama, envanter gideri ve idari giderler, nihai ürün üzerine eklenmekte ve müşteriye ulaştığı noktada lojistik gideri olarak müşteri tarafından ödenmektedir. Bu nedenle üreticiler toplam süreç içindeki giderleri ölçmek ve azaltmak durumundadır.

2.5.4.Lojistik Performans Endeksi

Lojistik hizmetlerimiz de henüz ülkemizin ekonomik gücüne, gelişmişliğimize, nüfus sayımıza ve lojistik geçmişimize uygun seviyede değildir. World Bank tarafından yapılmakta olan Dünya ülkeleri Lojistik Performans değerlendirme sıralamasında (Lojistik Performans İndeksi) 2007 yılı araştırmasına göre Türkiye 150 ülke arasında 34.sıradadır (Tablo 2.28). Bizim üzerimizdeki ülkelerin daha iyi performans endeksine sahip olması düşündürücüdür. 2010 yılında yapılmış olan Lojistik Performans İndeksi çalışması ise Tablo 2.29.'da verilmektedir

Tablo 2.28. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye 2007 (World Bank Web sitesi)

Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
1	Singapur	4,19	3,9	4,27	4,04	4,21	4,25	2,7	4,53
2	Hollanda	4,18	3,99	4,29	4,05	4,25	4,14	2,65	4,36
3	Almanya	4,1	3,88	4,19	3,91	4,21	4,12	2,34	4,33
4	İsveç	4,08	3,85	4,11	3,9	4,06	4,15	2,44	4,45
5	Avusturya	4,06	3,83	4,06	3,97	4,13	3,97	2,24	4,44
6	Japonya	4,02	3,79	4,11	3,77	4,12	4,08	2,02	4,34
7	İsviçre	4,02	3,85	4,13	3,87	4	4,04	2,26	4,48
8	Hong Kong	4	3,84	4,06	3,78	3,99	4,06	2,66	4,33
9	İngiltere	3,99	3,74	4,05	3,85	4,02	4,1	2,21	4,25
10	Kanada	3,92	3,82	3,95	3,78	3,85	3,98	2,84	4,19
11	İrlanda	3,91	3,82	3,72	3,76	3,93	3,95	2,65	4,32
12	Belçika	3,89	3,61	4	3,66	3,95	3,96	2,62	4,25
13	Danimarka	3,86	3,97	3,82	3,67	3,83	3,76	2,52	4,11
14	ABD	3,84	3,52	4,07	3,58	3,85	4,01	2,2	4,11
15	Finlandiya	3,82	3,68	3,81	3,3	3,85	4,17	2,22	4,18
16	Norveç	3,81	3,76	3,82	3,62	3,78	3,67	2,08	4,24
17	Avustralya	3,79	3,58	3,85	3,72	3,76	3,97	2,8	4,1
18	Fransa	3,76	3,51	3,82	3,63	3,76	3,87	2,34	4,02
19	Yeni Zelanda	3,75	3,57	3,61	3,77	3,82	3,68	2,66	4,05
20	Birleşik Arap Emirlikleri	3,73	3,52	3,8	3,68	3,67	3,81	2,8	4,12
21	Tayvan, Çin	3,64	3,25	3,82	3,65	3,58	3,8	3,1	4,18
22	İtalya	3,58	3,19	3,52	3,57	3,63	3,66	2,39	3,93
23	Lüksemburg	3,54	3,67	3,86	3	3,22	3,56	2,88	4
24	Güney Afrika	3,53	3,22	3,42	3,56	3,54	3,71	2,61	3,78
25	Kore Cumhuriyeti	3,52	3,22	3,44	3,44	3,63	3,56	2,73	3,86
26	İspanya	3,52	3,17	3,51	3,45	3,66	3,63	2,75	3,86
27	Malezya	3,48	3,36	3,33	3,36	3,4	3,51	3,13	3,66
28	Portekiz	3,38	3,24	3,16	3,23	3,19	3,44	2,78	4,06
29	Yunanistan	3,36	3,06	3,05	3,11	3,33	3,53	2,87	4,13
30	Çin	3,32	2,99	3,2	3,31	3,4	3,37	2,97	3,68
31	Tayland	3,31	3,03	3,16	3,24	3,31	3,25	3,21	3,91
32	Şili	3,25	3,32	3,06	3,21	3,19	3,17	2,68	3,55
33	İsrail	3,21	2,73	3	3,27	3,23	3,46	2,17	3,58
34	**Türkiye**	**3,15**	**3**	**2,94**	**3,07**	**3,29**	**3,27**	**2,71**	**3,38**

Tablo 2.29. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye (2010 World bank Web sitesi)

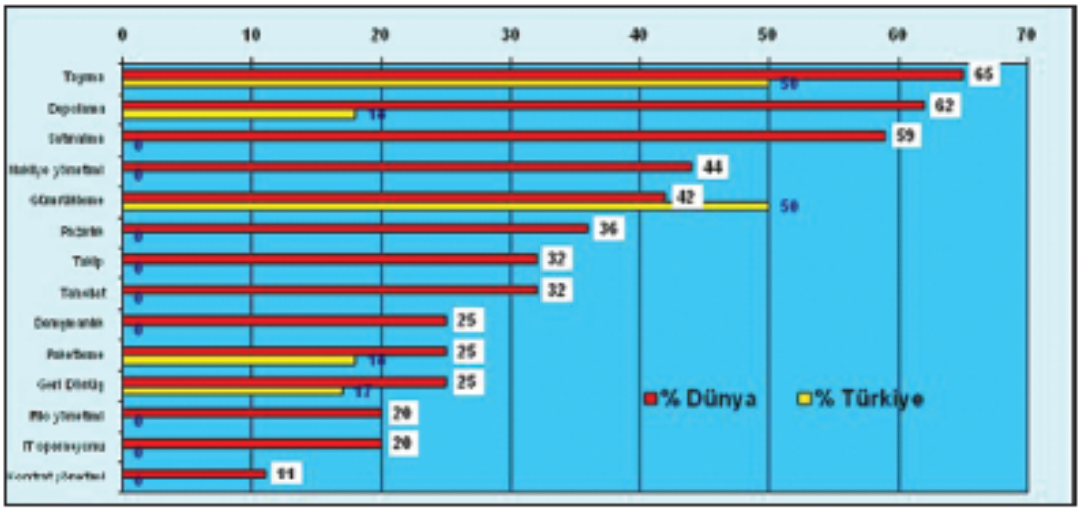
Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Zamanında Teslim
1	Almanya	4.11	4.00	4.34	3.66	4.14	4.18	4.46
2	Singapur	4.09	4.02	4.22	3.86	4.12	4.15	4.23
3	İsveç	4.06	3.86	4.03	3.63	4.22	4.22	4.32
4	Hollanda	4.07	3.96	4.25	3.61	4.15	4.12	4.41
5	Lüksemburg	3.98	4.04	4.06	3.67	3.67	3.92	4.58
6	İsveç	3.97	3.73	4.17	3.32	4.32	4.27	4.20
7	Japonya	3.97	3.79	4.19	3.55	4.00	4.13	4.26
8	İngiltere	3.95	3.74	3.95	3.66	3.92	4.13	4.37
9	Belçika	3.94	3.83	4.01	3.31	4.13	4.22	4.29
10	Norveç	3.93	3.86	4.22	3.35	3.85	4.10	4.35
11	İrlanda	3.89	3.60	3.76	3.70	3.82	4.02	4.08
12	Finlandiya	3.89	3.86	4.08	3.41	3.92	4.09	4.08
13	Hong Kong	3.88	3.83	4.00	3.67	3.83	3.94	4.04
14	Kanada	3.87	3.71	4.03	3.24	3.99	4.01	4.41
15	ABD	3.86	3.68	4.15	3.21	3.92	4.17	4.19
16	Danimarka	3.85	3.58	3.99	3.46	3.83	3.94	4.38
17	Fransa	3.84	3.63	4.00	3.30	3.87	4.01	4.37
18	Avustralya	3.84	3.68	3.78	3.78	3.77	3.87	4.16
19	Avusturya	3.76	3.49	3.68	3.78	3.70	3.83	4.08
20	Tayvan	3.71	3.35	3.62	3.64	3.65	4.04	3.95
21	Yeni Zelland	3.65	3.64	3.54	3.36	3.54	3.67	4.17
22	İtalya	3.64	3.38	3.72	3.21	3.74	3.83	4.08
23	Kore	3.64	3.33	3.62	3.47	3.64	3.83	3.97
24	UAE	3.63	3.49	3.81	3.48	3.53	3.58	3.94
25	İspanya	3.63	3.47	3.58	3.11	3.62	3.96	4.12
26	Çek Cumhur	3.61	3.31	3.25	3.42	3.27	3.60	4.16
27	Çin	3.49	3.16	3.54	3.31	3.49	3.55	3.91
28	Güney Afrika	3.46	3.22	3.42	3.26	3.59	3.73	3.57
29	Malezya	3.44	3.11	3.50	3.50	3.34	3.32	3.86
30	Polonya	3.44	3.12	2.98	3.22	3.26	3.45	4.52
31	İsrail	3.41	3.12	3.60	3.17	3.50	3.39	3.77
32	Bahreyn	3.37	3.05	3.36	3.05	3.36	3.63	3.85
33	Lübnan	3.34	3.27	3.05	2.87	3.73	3.16	3.97
34	Portekiz	3.34	3.31	3.17	3.02	3.31	3.38	3.84
35	Tayland	3.29	3.02	3.16	3.27	3.16	3.41	3.73
36	Kuveyt	3.28	3.03	3.33	3.12	3.11	3.44	3.70
37	Letonya	3.25	2.94	2.88	3.38	2.96	3.55	3.72
38	Slovenya	3.24	2.79	3.00	3.05	3.15	3.54	3.92
39	**Türkiye**	**3.22**	**2.82**	**3.08**	**3.15**	**3.23**	**3.09**	**3.94**

Araştırmaya katılan 155 ülke içinde birinci olan Almanya'nın 4,11 puan aldığı bir sıralamada, Türkiye 3.22 puan alarak 39. Sıraya düşmüştür. 2007 yılında yapılan araştırmada 3. 15 puanla 34.sırada olan ülkemiz daha fazla puan almasına rağmen diğer ülkelerin daha fazla iyileştirme yapmaları sonucunda, 5 ülke daha geride yer almıştır. 2007 raporunda Türkiye'nin altında yer alan Slovenya, Letonya, Kuveyt, Lübnan, Polonya, Çek Cumhuriyeti lojistik performanslarını bizden daha fazla geliştiren ülkeler arasındadır. Görüldüğü gibi daha iyisini yapmanın yarış kazanmaya yetmediğini, başkalarından daha fazla oranda iyileştirme yapmamız gerektiğini gösteren iyi bir örnek karşımıza çıkmıştır.

Lojistik Performans İndeksi, Gümrükleme, Altyapı tesisleri, Uluslararası Taşımacılık, Lojistik Hizmet Kalitesi, Takip Edilebilirlik ve Zamanında Teslim gibi faktörler ölçülerek belirlenmektedir. Bu ölçümlerden Gümrükleme Hizmetlerinde 33. sıradan 46. sıraya, Uluslararası Taşımacılıkta 42. Sıradan 44. Sıraya, Lojistik Hizmet Kalitesinde 30.sıradan 37.sıraya, Takip Edilebilirlikte 34. Sıradan 56. Sıraya düşmüş olduğumuzu görmekteyiz. Puanımızı yükselten ve iyileşen tek şey Zamanında Teslimdir. 52. Sıradan 31.sıraya yükselmiştir. Yukarıda adı verilen ülkelerin Lojistik Performans İndekslerinin bizden daha yüksek çıkması kabul edilebilir bir nokta değildir. Lojistik sektörünün ülkemizde geliştirilmesi tüm ülke ekonomisi, dünya ticaretindeki yerimiz, ülke içinde refahımız, milli gelirimiz, tüketimimiz ve üretimimiz için vazgeçilmez ve geri dönülmez bir karardır. Bu geri kalmışlığın nedenleri henüz lojistiğin ülkemiz için yeni bir konu olmasında, yetişmiş eleman eksikliğinde, yazılım konusunda eksik kalmamızda, dış ticaretteki eksikliklerimizde, gümrüklerimizin çok karışık olmasında, ölçeklerimizin küçük olması nedeniyle birim maliyetlerimizin yüksekliğinde yatmaktadır. Gelecekte lojistik eğitiminin yaygınlaşması, şirketlerin büyümesi, tecrübe ve devlet politikası olarak lojistiğin desteklenmesi bu indekste de yükselmemize olanak sağlayacaktır.

2.5.5. Outsourcing – Dış Kaynak Kullanımı

Pazarın potansiyelinin henüz %25'inin kullanılmasının nedeni, lojistik hizmetlerin outsource oranının düşük olmasıdır. Geçtiğimiz yıllarda IBS ve Earnst&Young tarafından Türkiye için yapılan araştırma ile uluslararası alanda yapılan iki araştırmayı üst üste koyduğumuzda, dünyada ve ülkemizde verilen lojistik hizmetlerin cinslerine göre, karşılaştırmalı Şekil 2.50.'de görülmektedir. Türkiye'de outsource oranının, Dünya ölçeğinde çok düşük olduğunu, hatta bazı hizmetlerde henüz 3PL şirketlerimizin hazır olmadığını göstermektedir. Gümrüklemede outsource oranında, dünya ölçeğinin ötesinde, dış kaynak kullanımı, gümrük yönetmeliğimizin ve gümrük işlemlerimizin karmaşıklığı nedeniyledir.



Şekil 2.50. Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması

Türkiye'de verilen lojistik hizmetlerin 300 büyük şirket arasında hangi oranda outsource edildiği konusunda yapılan araştırmada, ülkemizdeki büyük üreticilerin %88'inin kendi depolarını kullandıkları ve %41'inin kendi kara nakliyesini araçları ile lojistik işlemlerini gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Kamyonetlerde %54, vanlarda %50, kamyonlarda %47, çekicilerde %15 oranında öz varlık kullanımı söz konusudur. Stok devir hızları, hammadde için ortalama 62 gün, mamul için ortalama 38 gün çıkmaktadır. Bu da yaklaşık 3 aylık envanter taşındığını ve bu envanterin lojistik maliyetlerine girdiğini göstermektedir.

Türkiye'nin en büyük kuruluşlarının %22'si, dışarıdan hiç bir lojistik hizmeti satın almamaktadır. Pazarda bulunan şirketler lojistik hizmet vermek yerine, taşımacılık ve dağıtım hizmetleri sunmaktadırlar. Bu hizmeti sunarken de yönlendirilmeleri, büyük oranda üretici kuruluş tarafından gerçekleştirilmekte ve katma değer yaratılamamaktadır. Lojistik sektöründeki gelişme, daha ziyade, yabancı ortaklı şirketlerin yurt dışındaki know-how'larının Türkiye'ye taşınması, bu şirketlerde çalışanların kendi şirketlerini kurmaları veya yerli şirketlere transfer olmaları sayesinde gerçekleşmiştir.

2.5.6. Ülkemizdeki lojistik Şirketler

Ülkemizdeki yabancı ortaklı küresel lojistik hizmeti veren şirketler şunlardır;

1. DHL kurye taşımacılığı ve lojistik konularında çalışan birimlerden oluşmuştur. Dünyanın en hızlı büyüyen şirketidir. Alman posta idaresinin desteği ile şirket büyümekte, küreselleşme çalışmasını tamamlamaktadır. Daha ziyade yabancı ortaklı şirketlere hizmet vermektedir.

2. Ceva Logistics; Geçmişte TNT grubuna bağlı TNT Logistics'in, yurt dışında el değiştirmesi ile oluşmuş bir şirkettir. Koç grubu ile ortaklığı bitmiş ve küresel lojistik hizmetlerini gerçek anlamda verebilen bir yapıdadır. Otomotiv grubu ile ilgili başarılı çalışmaları vardır.

3. Gefco Logistics; Fransa merkezli olup otomotiv lojistiğinde öne çıkmaktadır.

4. Kuehne&Nagel, Türkiye'de büyümekte geç kalmıştır. Yeni yeni depolama çalışmalarına girmektedir ve uluslararası taşımada başarılıdır.

5. DSV Logistics, ülkemizde eski adıyla Franz Maas olarak bilinmekte ve dünya üzerinde DSV ile birleşmesinden sonra Türkiye'de de DSV adıyla çalışmaktadır. Geçmişte uluslararası kara taşıması yapmakta iken şimdi her tür taşıma, milli depolama ve yurt içi dağıtım çalışmaları yapmaktadır.

6. Schenker, Alman demiryollarının sahibi olduğu bir şirket olup ülkemizde Arkas grubu ile ortak çalışmaktadır. Demiryolu ve karayolu çalışmalarında başarılıdır. Arkas bünyesi içinde konteyner taşıması ve depolama yapmaktadır.

7. Expeditors, uluslararası taşıma ve gümrüklü depolama yapmaktadır. Küresel ölçeğine göre ülkemizdeki büyümesi yavaş olmasına rağmen, geçtiğimiz yıl büyüme kararı vermiştir.

8. Agility Logistics, dünya üzerinde adını yeni duyurmaya başlayan Kuveyt merkezli bir kuruluş olup ülkemizde depolama ve uluslararası taşıma konularında devreye girmiştir. Hızlı bir büyüme temposu içindedir.

9. Willy Betz, Almanya ağırlıklı kara taşımacılığı ve İstanbul merkezli gümrüklü depolama yapmaktadırlar. Yurtiçi taşıma ile ilgili girişimleri vardır.

10. UPS kurye taşımacılığı ile ülkemize ortaklık şeklinde giriş yapan kuruluş uluslar arası organizasyonun depolama ve dağıtım ağırlıklı lojistik hizmetler sektöründe güçlenmesi ile birlikte Türkiye'de de ortaklıktan ayrılmış ve lojistik hizmetlere yoğunlaşmıştır.

Ulaştırma bakanlığı verilerinde yer alan 162 şirket, L1 ve L2 belgesi almış olup bunlardan 30 tanesi yurt dışı taşıma hakkına sahip L2 belgesi sahibidir. Şirketlerin çoğu, bu hizmeti uluslararası kara taşıma belgesi olan C2 belgesi ile sürdürmektedir. Yabancı şirketlerle rekabet eden ve ölçekleri büyük olan milli lojistik şirketlerimiz de oluşmuştur. Bu şirketler dışında da, adının içerisinde "lojistik" geçen yüzlerce yerli kuruluşumuz vardır. Ancak yakın zamanda, Ulaştırma Bakanlığı denetlemeleri başladığında isimlerini değiştirmek zorunda kalacaklardır. Lojistik sektöründeki yerli kuruluşların önde gelenleri de şunlardır;

1. Omsan Lojistik, yerli şirketler içinde ciro olarak en büyüğü olarak gösterilmektedir. OYAK Holding'in bir kuruluşu olarak kurulmuştur. Başta Renault olmak üzere otomotiv lojistiği temel iş konusudur. Diğer ürünlere de hizmet vermektedir. İspanyol bir ortakla demiryolu taşıması da yapmaktadırlar. Deniz taşımasında da güçlü bir pazar payı vardır.

2. Ekol Lojistik, uluslararası kara taşımasından başlayarak süreç yönetimine kadar varan bir gelişme süreci yaşamıştır. Lojistik sektöründe en başarılı lojistik hizmeti tüm süreç boyunca verebilen nadir şirketlerdendir. Her konuda hizmet vermektedir.

3. Reysaş Lojistik, depolama kapasitesi en yüksek olan lojistik kuruluştur. Otomotiv lojistiği ve hızlı tüketim malları çalışma konuları içindedir. Son yıllarda depo yatırımına ağırlık vermişlerdir.

4. Geçmişte pazarın lideri olarak gösterilen Horoz Lojistik, iş potansiyelini azaltmış ancak son yıllarda yine büyüme trendini yakalamıştır. Deniz yolu taşması ve kara taşıması temel iş konuları arasındadır.

5. Borusan Holding'in liman, gümrükleme ve kara taşımasını birleştirerek kurduğu Borusan Lojistik, özellikle Gemlik limanında başlattığı lojistik çalışmasını birçok büyük şehrimize yaymıştır. Uluslararası taşıması zayıf olup iç piyasada depolama ve taşıma yapmaktadır.

6. Mars Lojistik, uluslararası kara taşımasında başarılı bir firmamızdır. Kara taşıma ağırlıklı olarak çalışmakta ve depolama konusunda da ciddi yatırımlara girmektedir.

7. Latek, Koç grubunun mallarını deniz yolu ile taşıtmakla başladığı lojistik sektöründe, depolama ve iç piyasa taşımasında da ciddi bir potansiyel yakalamıştır. Cirosunun büyük kısmı Koç ürünlerinden gelmiştir. Büyüyen şirketlerimizden birisidir.

8. Intercombi Lojistik, ağırlıklı olarak Ülker grubu ürünlerinin bunun dışında da diğer şirketlerin depolama, dağıtım ve yurt dışı taşımalarını yapmaktadır. Hızlı bir büyüme sürecindedir.

9. Arkas Lojistik, Arkas Holding'in yurtiçi depolama ve taşıma yapan kuruluşudur. İstanbul, İzmir ve Bursa ağırlıklı olarak çalışmaktadır.

Türkiye, yıllarca üretememiş ve tüketememiş doğu ile, yıllardır kendi içinde üretmiş ve tüketmiş batı arasında geçiş noktasıdır. Bu geçiş kanalında AB'nin gümrük birliği açısından en doğu noktası, Avrupa deniz taşımasının karaya çıkmak zorunda olduğu nokta olarak büyük önem taşımaktadır. Doğu'nun ucuz hammaddesi ve ürünleri de, yine Türkiye üzerinde taşıma şekli değiştirerek, intermodal taşıma yolu ile taşınacaktır. Bu beklenti, yabancı lojistik şirketleri tarafından da görülmekte ve yavaş yavaş ülkemizdeki acenteleri satın alarak, iş birlikleri yaparak veya doğrudan yatırımlarla pazara girme çalışması yapmaktadırlar. Yerel şirketlerimizden de iki elin parmakları kadar şirket, arkalarındaki holdinglerin desteği ile hızla büyümektedir. İntermodal lojistik konusunda da çalışan, demiryolu ağırlıklı, kendi vagonları ile hizmet veren şirketlerimiz devreye girmiştir.

Ar-gü: Demiryolu taşımacılığı yapan Sergü Ltd. Şti'nin 2003 yılında Arkas tarafından satın alınması ile ARGÜ A.Ş. olarak faaliyete başlamıştır. 76 ad. Kapalı, 425 ad. Muhtelif tipte platform olmak üzere toplam 500 vagonu ve 700 konteynırı ile sektörün en büyüğüdür.

Rayser + Serfırat : 2004 yılında faaliyete başlamıştır. 175 ad. Kapalı ve 45 ad. Platform olmak üzere 220 ad. Vagon ve 100 ad. Konteynır ile hizmet vermektedir

Turkon: 2005 yılında Turkon Holding iştiraki olarak faaliyet geçmişlerdir. Arslan Denizcilikten kiraladığı 50 ad. ile birlikte Platform tipi 210 ad. vagonu ve 350 konteynırı ile operasyon yapmaktadır.

Reysaş: Demiryolu anlamında 2006 yılında faaliyet göstermeye başlamıştır. Muhtelif tipte 180 ad. vagonu ve 200 ad. Konteynırı ile çalışmaktadır.

Serviceexpress: 2004 yılında faaliyete geçmiştir.TCDD den kiraladığı 80 ad. İle birlikte Platform tipi 170 ad. Vagonu ve 500 ad. Konteynırı ile faaliyet göstermektedir.

Oğuz Önder Lojistik: 2004 yılında faaliyet göstermeye başlamışlardır. Önder Kum, Oğuz Önder ve Kom Loj. isimlerinde 3 şirket, 170 ad. Vagonu ve 950 ad. Konteynırı mevcuttur.

Arslan Denizcilik ; 2006 yılında faaliyet göstermeye başlamışlardır. Asmar Holding iştirakidir. 110 ad. Platform tip vagonu ve 250 ad. Opentop konteynırları vardır

Sel Lojistik: Demiryolu taşımacılığına 2007 yılında aldıkları vagonlarla başlamışlardır. 84 ad. Platform tip vagon ve 150 ad. Opentop (üstü açık) konteynır ile hizmet vermektedirler.

2.5.7 Türkiye'deki Lojistik Fırsatlar Nelerdir?

Türkiye 72 milyon nüfusu ile, 2009 yılı rakamlarına göre, 615 Milyar Doları aşan bir Gayri Safi Milli Hâsılaya sahiptir.

Dünya bankasının verileri, ülkemizdeki lojistik potansiyelin GSMH'nın %12'si oranında olduğunu, yani 74 Milyar Dolarlık bir ölçekte bulunduğunu göstermektedir. İthalat ve ihracat rakamlarımız hızla artmakta, dış ticaretimiz gelişmekte ve tüketim yaygınlaşmaktadır. İthalatımızın ve ihracatımızın %50'si deniz yolu ile yapılırken geriye kalan %40 kara yolu ile yapılmakta %10 oranında demir yolu ve havayolu kullanılmaktadır. Bu nedenle deniz nakliyesi yapan, özellikle konteynır işleten kuruluşlar, Türkiye'de yapılanmışlardır. Bu yapılanma önce acente açmak, sonra acente ile ortak olmak ve de sonunda kendi isimleri ile piyasada yer almak şeklinde olmaktadır.

Karayolu taşımacılığında ise yabancı kuruluşlar, ülkemize gelen ve ülkemizden giden malların nakliyelerinde sorunlarla karşılaşmamak, pazar yaratmak ve iş teklibi yapmak amacıyla Türkiye'de önce irtibat bürolarını açarak sonra da kendi isimleri ile şirketlerini kurarak pazara girmektedir.

Lojistik pazarı çok sayıda küçük ölçekli kuruluş tarafından paylaşılmaktadır Pazarın en büyüğünün pazar payının %3 olması, sektörün segmente olduğunu ve ölçeklerin küçük olduğunu göstermektedir. Lojistik; ölçek büyüklüğü, konsolidasyon ve verimlilik artışı gerektirir. Bu nedenle global yabancı kuruluşlar için cazip bir iş haline gelmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı, yeni çıkarttığı kanun ve yönetmeliklerle karayolu taşımacılığını düzenlemekte, demiryolu taşımacılığını özelleştirmekte ve teşvik etmekte, deniz taşıtlarında ucuz yakıt kullanımını başlatarak deniz taşımacılığını desteklemektedir. Teşvik ve uygulama amacıyla lojistik yatırımları için uzun dönemli teşvikler verilmektedir. Türkiye'ye gelecek olan bir yabancı kuruluş için, küçük şirketleri müşterileri ile satın almak, iş kapasitelerini birleştirmek, verimi arttırmak, teşviklerden yararlanarak iş genişlemesi sağlamak cazip bir yatırım fırsatı olarak beklemektedir.

Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Kuvvetli Noktaları

- Büyük bir lokal iş kapasitesi vardır. Özellikle Türkiye'nin kuzeybatısında yoğunlaşan üretim ve tüketim, büyük şehirlerde dağıtım ve konsolidasyona dayalı dağıtım işi için iyi bir potansiyel yaratmaktadır.
- Kara nakliyesinde kullanılmayan kapasite vardır. Bu kapasite boşluğu, maliyetlerin aşağıya çekilmesine neden olmakta, fiyatları düşürmektedir.
- Lojistik henüz bilinmemektedir. Potansiyel geniş, ancak pazar küçüktür bu nedenle pazara ilk başlayacak kuruluşlar ileride daha iyi konumda olacaklardır.
- Lojistik yönetimi için gereken Bilgi Teknolojileri yazılım ve iletişim teknik alt yapısı uygundur. Destek verecek kurumlar vardır.
- Üniversitelerde, lojistik sektöründe çalışacak olan elemanları yetiştirmek amacıyla yeni Yüksekokullar ve fakülteler oluşturulmuştur. Eğitim kuruluşları özel ders ve seminerlerle sektörün gelişmesine katkıda bulunmaktadırlar.
- Bilgi paylaşımı ve iş birliği yapacak UND (Uluslararası Nakliyecikler Derneği), UTİKAD (Uluslararası Nakliye İşleri Organizatörleri Derneği), KARİD (Kargo işletmecileri Derneği), LODER (Lojistikçiler Derneği), RODER (Ro-ro ve Kombine Taşımacılık Derneği), TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) gibi dernekler oluşmuştur.
- Depolama, antrepo, liman, kara nakliye araçları gibi alt yapıda, potansiyel yeterlidir. Bu sektörde sermaye birikimi sağlanmıştır.
- Soğuk zincir, gıda taşıması, tehlikeli madde taşımacılığı, tekstil gibi sektörlere özel taşımacılık başlamıştır ancak yaygınlaşmamıştır.
- Türkiye, üretimin çok olduğu Batı ile tüketimin artması beklenen CİS ve Ortadoğu ülkeleri arasında yer almaktadır. Bu nedenle ileride bir lojistik üssü olabilecek iş potansiyeline sahiptir.

Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf Noktaları

- Üretim ölçekleri küçüktür ve üreticiler kendi işlerini, kendi araç ve depolarında kendileri yöneterek gerçekleştirmektedirler. Bu da lojistik hizmetlerden artı değer elde edilmesini zorlaştırmaktadır.
- Üretim ve tüketimin aynı coğrafyada yapılması uzun mesafe taşıma yapılamamasına, yapılsa da pahalıya mal ol-

masına neden olmaktadır.

- Karayollarında kullanılan araçlar eski olup verimsiz kullanılmaktadır; günlerce fabrika kapısında yük almak için bekleme yapan şoförler vardır.
- Demiryolları taşımacılığı, sadece dökme yük için ve ağırlıklı olarak devlet ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. Vagon sayıları yetersiz ve işletme hızı yavaştır. Demir yolları eski ve genellikle tek hatlıdır. İstasyonlarda yük elleçleyebilecek alan ve ekipman bulunmamaktadır.
- Limanlar aynı bölgeye yapılmış ve birbirine bitişik küçük kapasitelerdedir. Bu da liman hizmetlerinin pahalı olmasına neden olmaktadır.
- Hava taşımacılığında milli hava yolumuz zayıflamıştır. Hava yükünü, ağırlıklı olarak Lufthansa olmak üzere, yabancı kargo şirketleri taşımaktadırlar.
- Lojistik sektöründe yönetici olarak çalışacak tecrübeli eleman eksikliği vardır. Alt seviyedeki elemanların ise bilgileri yetersiz ve tecrübeleri azdır.
- Türk şirketleri genellikle aile şirketleri olmasından dolayı kurumsallaşamamışlardır ve şirket birleşmelerine sıcak bakılmamaktadır. Bu da ölçeklerin büyümesini engellemektedir.
- Hizmet alan şirketler, lojistiğe taşımacılık olarak bakmakta ve kısa süreli bağlayıcı kontratlarla lojistik kuruluşlarını zor durumda bırakmaktadır.
- Bilgi teknolojilerinin kullanım oranı düşüktür. İş potansiyelleri de bu yatırımı karşılamaktan uzak kalmaktadır.
- İthalat ve ihracat formaliteleri, gümrük işlemleri son derece karışıktır bu nedenle bu konuda uzmanlık ve yerel bilgi gerektirir.

Yabancı kuruluşlar ülkemize ilk gelişlerinde belli bir iş potansiyeline ulaşmış acentelerini satın alarak veya içlerinden bir grup çalışanı kendi kadrolarına alarak yeni şirket kuruluşu ile gelmekteler. Bu sayede belli bir iş potansiyelinin yeni yatırımlarla genişletilmesi, uluslararası bilgi sistemlerinin çalışma şeklinin ülkemizde de uygulanması söz konusu olmaktadır. Bu bir know-how transferidir. Üst yönetimlerine genellikle, dışarıdan bir elemanlarını getirmektedirler. Bu da yönetim bilgisinin ülkemize aktarılması anlamına gelmektedir.

Yabancı firmaların bir diğer pazara giriş şekli ise, uluslararası markaların global lojistik anlaşması yapmaları ile olmaktadır. Bu şekilde Türkiye'de hiç işi olmayan bir kuruluş, sırf global lojistik yaptığı için gelip o marka için kendi organizasyonunu kurmaktadır. Bu tip organizasyonlar tek marka ile sınırlı olmamakta ve uzun dönemde netice vermemektedir. Bu çalışmada fazla bilgi paylaşımı olmamaktadır. Kapalı ilişkiler şeklinde devam etmekte, dışarı açılmamaktadırlar.

Türkiye'ye gelmek isteyen global lojistik kuruluşları da önce bir acente, sonra irtibat bürosu ve peşinden de şirket satın alarak potansiyele sahip olmak şeklinde gelmektedirler. Bu durumda her markaya hizmet vererek iş kapasitelerini arttırma fırsatı yakalamaktadırlar. Doğru yaklaşım şeklinin bu olduğunu görüyoruz. Firmalara, uluslararası know-how'u kendilerinin kullanması, potansiyeli büyütmeleri, kolay yatırım yapmaları şansı yaratılmaktadır.

Ulusal kuruluşlar da bu yabancı şirketler için taşeron olarak çalışmakta, bazı uygulamalar hakkında tecrübe kazanmaktadırlar. Bu şirketlerde çalışan elemanlar zamanla piyasada kendişlerini kurmaktadırlar. Sektördeki birçok firma yabancı şirketlerde çalışmış elemanlardan oluşmuştur.

Pazarda teknoloji kullanımı son derece düşüktür. Lojistik sektöründe kullanılması artık zorunlu olan barkod sistemi bile tam anlamıyla kullanılmamaktadır. Lojistik sektöründe yazılım kullanımı ile ilgili yapılan araştırma sonuçlarına göre, yazılım kullanım oranları son derece düşüktür. Lojistik, tüm işlemlerde %100 yazılım kullanımını gerektirdiği halde, önemli operasyonlarda bu oranlar %50'nin altına düşmektedir. Yazılım şirketlerinin listelerinde bulunan yazılım cinslerine göre yapılan bir araştırma, henüz yazılım arzının da tam olarak gelişmediğini, bazı önemli yazılımlar hiç kullanılmadığını göstermektedir.

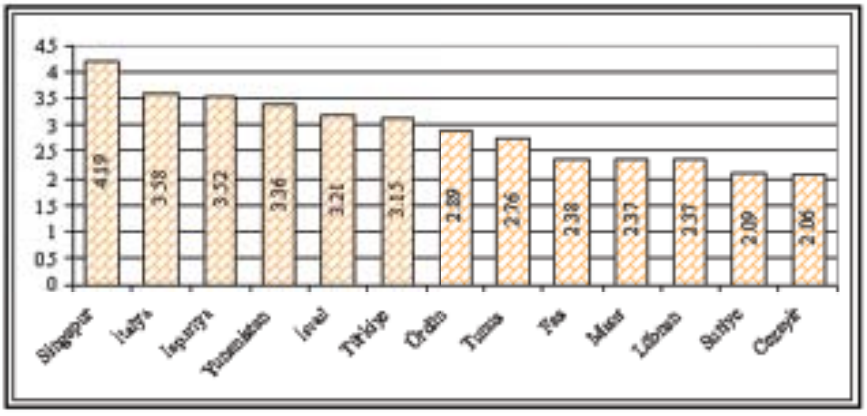
Yurt dışında çokça kullanılan el terminalleri, kargo taşımacılığı dışında, lojistik sektörüne yeterli oranda girmemiştir. Son 5 yıldır lojistikte çığır açan RFID sistemleri ise henüz sadece bir kavram olarak ülkemizde olup, ileride kullanılması zorunluluğu söz konusu olacaktır. Lojistik mevcut hâliyle hızlı gelişmesini sürdürecek bilgiye aç, büyümeye potansiyeli olan bir sektör görünümündedir.

2.6. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru taşınmasının ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi biçiminde tanımlanmaktadır [13].

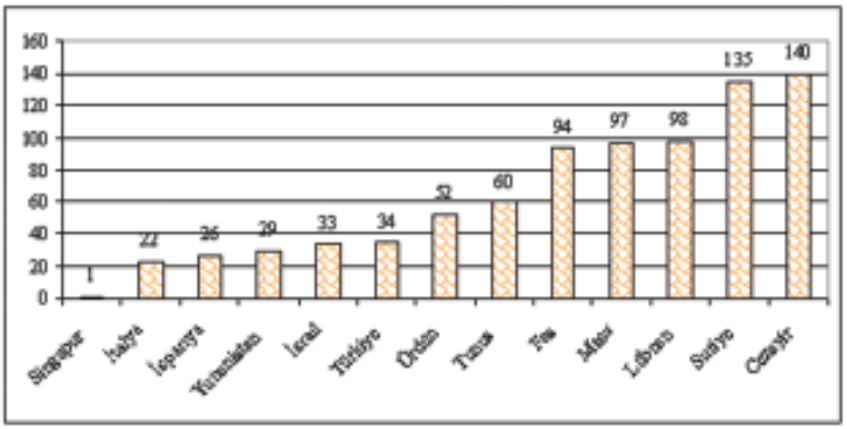
Lojistik sektörü, fiyatların oluşmasında önemli bir role sahiptir. Bir ürünün üreticiden çıkış fiyatı ile nihai tüketiciye yansıyan fiyatı arasında önemli farklar olabilmektedir. Sağlıklı ve etkin işleyen bir lojistik sektörü, bu fiyat farkını düşürerek tüketici refahını olumlu etkilemektedir. Bununla birlikte etkin işleyen lojistik sektörü rekabet gücünü de olumlu yönde etkilemektedir. Ayrıca sektör, emek yoğun bir nitelik taşıdığından, istihdama olan katkısı da yüksek olmaktadır.

Dünya Bankasının, 150 ülke için ve özellikle dış ticaret lojistiğinin değişik boyutlarını da dikkate alarak oluşturduğu, Ülkelerin Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index) iyi bir başlangıç noktasıdır. Bu çalışma, ülkelerin gümrük durumu, lojistik altyapısı, uluslararası sevkiyat düzenleme yeteneği, lojistik hizmetlerinin yeterliliği, takip-izleme ve kontrol, lojistik maliyetleri ve zamanlama gibi unsurları dikkate alarak bir dış ticaret lojistik performans endeksi oluşturmuştur. Bu endekse göre Türkiye, 3,15'lik endeks değeriyle 150 ülke arasında 34. sırada yer almaktadır. Akdeniz'i çevreleyen ülkelere ilişkin sıralama ve lojistik performans endeks değerleri Şekil 2.51.'de görülmektedir.



Şekil 2.51. Bazı Akdeniz Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksi (ölçek: 1-5)

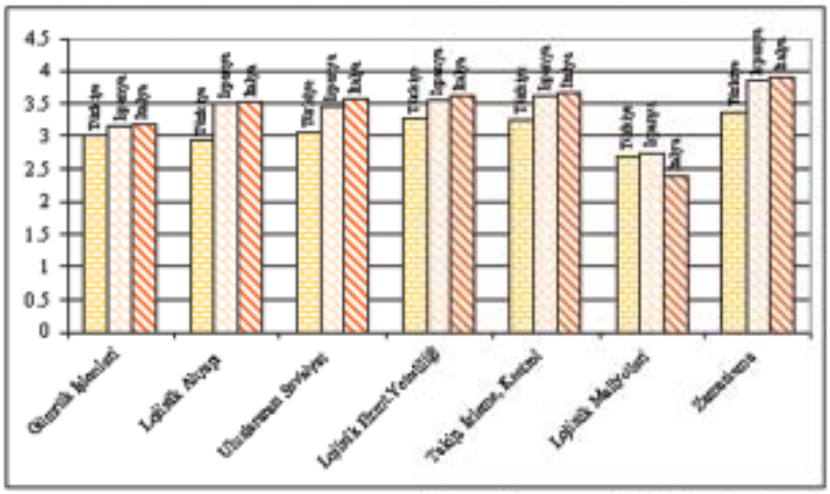
Şekil 2.52.'de ise Lojistik Performans Endeksine göre birinci sıradaki Singapur ile Akdeniz'e kıyısı olan bazı ülkelerin 150 ülke arasındaki sıralamasını vermektedir. Üç büyük Akdeniz Ülkesi (Türkiye, İtalya ve İspanya) için Lojistik Performans Endeksinin alt bileşenleri Şekil 2.53.'de verilmiştir. Dünya Bankasının bu çalışmasında vurgulanan bir diğer konuda, yukarıda sıralanan değişkenlerin yanında "güvenilirlik ve güven duyma"nın belirleyici bir değişken olarak öne çıkmasıdır.



Şekil 2.52. Lojistik Performans Endeksine Göre Bazı Ülkelerin Sıralaması

Kaynak: Dünya Bankası, www.worldbank.org/lpi

[13] YILDIZTEKİN, Atilla, 2008, Kalkınmada Rekabet Avantajına Sahip Sektörler: Lojistik, 7. Ekonomi Politikaları Zirvesi.

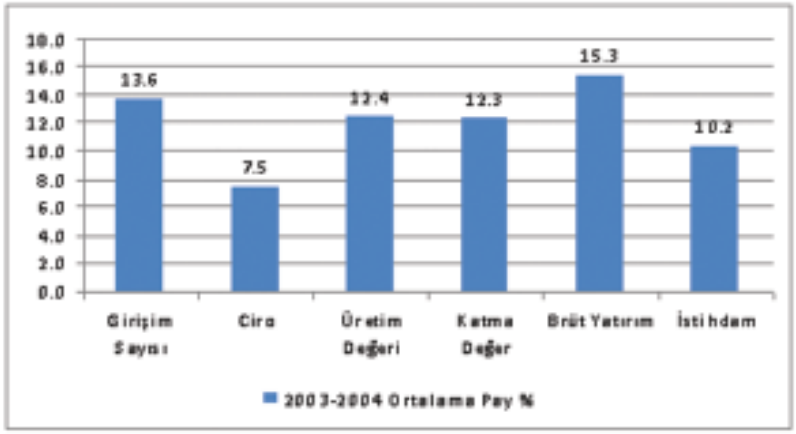


Şekil 2.53. Türkiye, İspanya ve İtalya İçin Lojistik Performans Endeksinin Alt-Bileşenleri

Kaynak: Dünya Bankası, www.worldbank.org/lpi

Lojistik sektörünün büyüklüğü ülkeler ve bölgeler arasında farklı değerler almaktadır. Örneğin, lojistik sektörünün GSMH'ya katkısının Kuzey Amerika'da % 9,5, Avrupa'da %10,5 ve Türkiye'de %13 dolayında olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye'nin GSMH'sı 2004 yılı için 300 Milyar Dolardır. Lojistik hizmetlerin potansiyeli yaklaşık 39 Milyar Dolar, yaklaşık %30 oranında yabancı kuruluşlar beklenen milli potansiyel 27 Milyar Dolar ve lojistik sektör firmalarının cirosu 4,5-5,0 Milyar Dolardır. Dolayısıyla toplam potansiyelin ancak %20'si pazar haline gelebilmiştir[1].

OECD Raporlarına göre, sektörün ekonomiye katkısı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir; Bu rakam, Almanya ve İrlanda'da da yaklaşık %8 iken, Amerika, Belçika, Meksika ve Yeni Zelanda'da %15'in üzerinde seyretmekte, ortalama olarak, toplam istihdamın %15'ini bu sektör teşkil etmektedir. Dünya ekonomisinde gittikçe önem kazanan dağıtım sektörü, Türkiye'de de hızla gelişmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, sanayi ve hizmet sektörlerindeki toplam işletme sayısının %13,6'sı, toplam cironun %7,5'i lojistik olarak nitelendirebileceğimiz sektörlerde gerçekleştirilmektedir (2003-2004 yılları ortalama). Üretim değerinin %12,4'ü ile katma değerin %12,3'ü yine lojistik sektöründe yaratılmaktadır. Bununla birlikte, sanayi ve hizmet sektörlerinde gerçekleştirilen brüt yatırımın %15,3'ü lojistik sektöründe yapılmıştır (Şekil 2.54.). İstihdama baktığımızda, ulaştırma-depolama ve haberleşme sektörlerinin toplam istihdam içindeki payı %10,2'dir. Bu sektördeki girişim sayısı 2003-2004 arasında %16 artış gösteriken, istihdam %15 dolayında büyümüştür. Ayrıca, lojistik sektörünün yatırımlar içindeki payının yüksek olması gelecekte de sektörün hızlı büyüme göstereceğinin işareti kabul edilebilir.



Şekil 2.54. Türkiye'de Lojistik Sektörüne İlişkin Temel Göstergeler

Kaynak: TUİK, Ekonomik Faaliyete Göre Bazı Göstergeler.

[1] YILDIZTEKİN, Atilla, 2008, Kalkınmada Rekabet Avantajına Sahip Sektörler: Lojistik, 7. Ekonomi Politikaları Zirvesi.

2.7. TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI VE YURTİÇİ TAŞIMACILIK VE DEPOLAMA

Bu bölümde Türkiye'nin yaptığı ulusal ve uluslar arası taşımacılığın mevcut durumu türler bazında incelenmektedir. TUIK, RODER, UND, TCDD, KGM, DHMI gibi kuruluşların yayınladığı istatistikler yararlanılan ana kaynaklardır. Bu bölüm, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve Intermodal taşımacılığı ulusal ve uluslar arası olarak ayrı ayrı ele almıştır. Öte yandan depolama konusu, bu konuda yayımlanmış çok fazla veri olmaması nedeniyle görece yüzeysel olarak ele alınmak durumunda kalmıştır.

2.7.1. Uluslararası ve Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı

2.7.1.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Kapıdan kapıya taşıma yapması gibi avantajları ile dış ticaretimizin büyük bir kısmı hala karayolu ile yapılmaktadır. Türkiye'nin batı ile doğu arasında bir köprü niteliğinde olması nedeniyle, son dönemlerde görev yapan hükümetler "Türkiye lojistik üs olacaktır" mesajına paralel olarak tüm taşıma türlerimizi teşvik etmekte, geliştirmekte ve desteklemektedir. Taşımacılıkta verimin arttırılması amacıyla tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kombine taşımacılık desteklenmektedir. UND verilerine göre ihracatımızın %40'ından fazlası karayolu ile taşınmaktadır. Taşınan ürün değeri olarak ihracatın %42'si, ithalatın ise% 23'ü uluslararası karayolu ile taşınmaktadır. Bu taşımanın gerektirdiği araç ve alt yapı yatırımı 5 milyar $ olduğu ve 400.000 kişiye istihdam sağladığı tahmin edilmektedir. Uluslararası kara taşımamız milli ekonomimize 4,5 milyar Amerikan Dolarına yakın bir katma değer sağlamış olup, geçen üç yıl içinde %50'ye yakın bir artış sağlanmıştır (Tablo 2.30.). TUİK tarafından hesaplanan 2007-2010 yıllarında ithalat ve ihracatımızın taşıma türlerine göre dağılımı Tablo 2.31. verilmektedir.

Tablo 2.30. Ulaştırma Türlerine Göre Dış Ticaretimiz

	2006		2007		2008		2009	
	DEĞER (1000 $)	%	DEĞER (1000 $)	%	DEĞER (1000 $)	%	DEĞER (1000 $)	%
Denizyolu	124.066.678	55,1%	153.025.595	55,2%	190.681.605	57,1%	130.320.399	53,6%
Demiryolu	3.107.865	1,4%	3.823.067	1,3%	3.833.971	1,1%	2.630.398	1,1%
Karayolu	67.853.942	30,1%	83.126.263	30,0%	92.186.602	27,6%	75.907.449	31,2%
Havayolu	18.574.108	8,3%	23.832.461	8,6%	27.333.724	8,2%	21.328.688	8,8%
Diğer	11.508.256	5,1%	13.527.077	4,9%	19.932.868	6,0%	12.874.310	5,3%
TOPLAM	**225.110.850**	100%	**277.334.464**	100%	**333.990.770**	100%	**243.059.243**	100%

Kaynak: TÜİK

Tablo 2.31. Taşıma Türlerine Göre Türkiye'nin İhracatı (%)

	İhracat %				İthalat %			
	2007	2008	2009	2010 (Ocak-Temmuz)	2007	2008	2009	2010 (Ocak-Temmuz)
Karayolu	%41,5	%39,6	%41,5	%39,7	%22,7	%20,4	%23,8	%22,6
Denizyolu	%48,6	%50,3	%46,1	%51,5	%59,3	%61,5	%59,0	%61,5
Demiryolu	%1,0	%1,0	%0,9	%0,8	%1,5	%1,3	%1,2	%1,4
Havayolu	%6,5	%7,9	%9,6	%7,5	%9,9	%8,4	%8,2	%8,8
Diğer	%2,3	%2,3	%1,9	%0,5	%6,5	%8,4	%7,8	%5,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)

Karayolu taşıma araçları açısından ise durum, 2010 yılı itibariyle Ulaştırma Bakanlığının C2 belgesi alan firma ve araç sayısı bakımından Tablo 2.32.'de verildiği şekildedir.

Tablo 2.32. Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C2 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ SAYISI	KAMYON SAYISI	Y.RÖM. SAYISI	KAMYONET SAYISI	RÖMORK SAYISI
Adana	434	12.800	2.098	14.561	533	224
Ankara	141	3.884	789	4.524	62	385
Antalya	11	308	6	331	1	13
Bolu	57	1.403	61	1.582	3	37
Bursa	14	400	56	451	15	26
Diyarbakır	255	8.134	9.026	9.029	37	76
Erzurum	46	1377	749	1582	7	15
İstanbul	408	10.770	1.862	13.722	696	1.150
İzmir	56	1.863	198	2.480	39	107
Samsun	17	409	36	449	0	24
Sivas	2	33	5	33	1	2
Trabzon	68	2.126	243	2.415	0	113
GENEL TOPLAM	**1.509**	**43.507**	**15.929**	**51.139**	**1.394**	**2.172**

Kaynak: Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (www.kugm.gov.tr) – 2010

İthalat ve İhracatımızın, ülkeler bazındaki kayıtları UND tarafından düzenli olarak tutulmaktadır. İthalat taşımalarında Türk plakalı araçlarla taşıma oranı %77-78 arasında değişmekte ve %22-23 oranında taşıma yabancı plakalı araçlarla yapılmaktadır. İthalat taşımalarında ülkemize rakip olan ülke Bulgaristan olarak görünmekte ve %8 oranında pay almaktadır. Buna karşılık İhracat taşımalarında Türk plakalı araç taşıma oranı %90-88 arasında değişmektedir. Bu taşıma şeklinde de ülkemize rakip olan ülkeler, Bulgaristan, Almanya ve İran olarak ortaya çıkmaktadır. Bir diğer taşıma yöntemi de transit taşımalardır. Transit taşımalarda Türk plakalı araçlar %41-54 arasında pay almaktadırlar. Transit taşımalarda yine Bulgaristan ve İran en yüksek taşıma oranları ile önemli rakiplerimizdendir.

Uluslararası kara taşıma araçlarımızın çıkış kapıları; Çeşme – Trieste (Ro – Ro) , Tuzla – Trieste (Ro-Ro), İpsala, Kapıkule, Ambarlı Trieste (Ro-Ro), Hamzabeyli, Cilvegözü, Öncüpınar, Dilucu, Gürbudak, Habur, Sarp, Türkgözü, Nusaybin, Esendere, Samsun- Novorossisysk (Ro-Ro), Trabzon-Suchi (Ro-Ro), Zonguldak-Kırım (Ro-Ro), Trabzon-Rize-Poti (Ro-Ro)'dur. Bu kapılardan yapılan çıkışlar incelendiğinde, ihraç araçlarımızın Kapıkule, Habur kapılarında yoğunlaştığı görülmektedir. Habur kapımız ihraç kapısı olup, 2005 yılından sonra savaşın da etkisiyle çıkışlarda büyük bir düşüş yaşanmıştır. Hamzabeyli kapımızın devreye girişi ile bu kapıdaki ihraç ve ithal araç sayısında önemli bir artış gözlenmiştir.

Ro-Ro taşımamız yıldan yıla azalmakta olsa da, önemi olan bir taşıma şeklimizdir. Ro-Ro taşımamızın yapıldığı ülkelere aynı zamanda kara taşıması da yapılabilmektedir. Mevsimsel olarak değişiklik olmasına karşılık, Ro-Ro taşımasını etkileyen en önemli unsur fiyat ve geçiş belgesi sorunlarıdır. Bu nedenle kara taşımamızın bu ülkelerle olan modeli değişiklik göstermektedir. Ro-Ro ile ve karayolu ile taşıma yapılabilen ülkelere ait istatistik Tablo 2.33.'de verilmektedir. 2008 ve 2009 yılları için ancak toplam taşımalar bulunabilmiştir.

RoRo: Pendik, Ambarlı ve Çeşme'den çıkış yapan ihraç yüklü Türk taşıtları

Araçların belli güzergâhlara tren üzerine bindirilerek taşınması da, maliyet tasarrufu yaratan bir taşımacılık şekli olarak karşımıza çıkmaktadır. Ro-La adını verdiğimiz bu taşıma da uluslararası taşımamızın bir bölümünü oluşturmaktadır. Geçmiş yılların istatistikleri Tablo 2.34.'de verilmektedir. Avrupa, en yoğun taşıma yaptığımız bölge olup, ülkeler bazında ihraç taşımalarımız da Tablo 2.35.'de sefer başına verilmektedir.

Tablo 2.33. Ro-Ro İle Gidilebilen Avrupa Ülkelerine İhraç Taşımalarımız (Ton)

	2004		2005		2006		2007		2008	2009
	RO-RO	KARAYOLU	RO-RO	KARAYOLU	RO-RO	KARAYOLU	RO-RO	KARAYOLU	TOPLAM	TOPLAM
Almanya	27.039	34.246	23.877	40.093	27.018	43.633	27.669	53.483	81.660	68.825
Avusturya	1.691	4.382	1.743	5.425	1.795	5.705	1.783	5.974	7.635	6.404
Belçika	2.613	3.268	1.854	3.153	2.089	3.935	2.310	4.858	7.526	6.542
Danimarka	457	825	303	1.370	361	1.639	376	1.900	2.630	2.129
Fransa	11.605	6.816	10.765	8.640	12.100	10.456	14.128	11.603	24.833	21.584
Hollanda	2.880	5.515	2.581	6.018	2.752	6.429	3.645	7.577	10.761	9.197
İngiltere	9.414	8.055	8.095	9.893	9.428	10.731	10.472	13.388	18.375	14.082
İrlanda	252	89	222	142	89	123	95	250	290	300
İskoçya	0	0	0	0	0	0	2	0	0	6
İspanya	1.611	2.232	1.568	2.884	2.882	2.664	3.933	3.441	6.955	5.829
İsviçre	840	1.311	647	1.308	839	1.568	947	1.638	2.575	3.065
İtalya	25.342	5.150	31.153	6.446	30.000	7.184	29.908	7.835	36.053	28.414
Lüksemburg	217	24	316	47	245	71	139	0	671	225
Malta	5	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Portekiz	91	16	86	49	119	23	238	43	380	258
Slovenya	29	1.061	93	994	99	1.038	137	1.420	1.353	1.199
TOPLAM	84.086	72.990	83.113	86.463	89.814	95.399	95.782	113.411		
PAY	%53.50	%46.50	%49.00	%51.00	%48.40	%51.60	%45.80	%54.20		
GENEL TOPLAM	157.076		169.576		185.013		209.193		201.897	169.039

Kaynak: RODER

Tablo 2.34. Yıllara Göre Ökombi Tren Hatları Kullanımımız

	SZEGED		SOPRON				TRIESTE		VILLACH		MARIBOR		LJUBLJANA			
	WELS		WELS		BUDAPEŞTE		SALZBURG		WELS/SALZBURG		WELS		SALZBURG		TOPLAM	
YIL	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D
2006	5.351	5.122	0	0	0	0	15552	13138	1.222	1.469	24.357	23.499	0	0	46.545	43.256
2007	13.648	12.901	0	0	0	0	14.862	13.284	2.177	2.179	23.257	22.280	0	0	53.946	50.646
2008	14.768	14.494	0	0	0	0	12.282	11.596	2.069	2.112	21.056	21.337	0	0	50.175	49.539
2009	11.807	11.562	0	0	0	0	10.795	9.159	2.925	3.349	13.731	14.065	207	211	39.479	38.346

Kaynak: RODER

Tablo 2.35. Avrupa Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)

Boşaltma Ülkesi	2007	Yıllık Değişim	2008	Yıllık Değişim	2009	Yıllık Değişim
ALMANYA	80.872	%12	81.858	%1	64.112	%-22
İTALYA	38.063	%1	36.482	%-4	28.841	%-21
ROMANYA	53.470	%39	49.093	%-8	30.577	%-38
YUNANİSTAN	28.492	%14	31.144	%9	27.410	%-12
FRANSA	25.717	%11	24.898	%-3	20.821	%-16
İNGİLTERE	23.689	%14	18.453	%-22	13.354	%-28
BULGARİSTAN	25.195	%6	28.141	%12	23.255	%-17
HOLLANDA	11.237	%21	10.716	%-5	8.440	%-21
AVUSTURYA	7.769	%4	7.647	%-2	5.952	%-22
BELÇİKA	7.114	%14	7.534	%6	6.179	%-18
MAKEDONYA	5.898	%27	6.698	%14	6.445	%-4
SIRBİSTAN	9.197	%28	8.079	%-12	5.271	%-35
MACARİSTAN	6.376	%7	5.880	%-8	4.196	%-29
MOLDOVYA	2.776	%29	3.289	%18	1.552	%-53
POLONYA	10.957	%50	9.592	%-12	7.622	%-21
İSPANYA	7.382	%35	7.002	%-5	5.572	%-20
ARNAVUTLUK	4.718	%41	4.876	%3	4.515	%-7
HIRVATİSTAN	3.957	%3	3.636	%-8	2.217	%-39
İSVEÇ	3.513	%25	3.354	%-5	2.595	%-23
İSVİÇRE	2.620	%17	2.581	%-1	2.624	%2
DANİMARKA	2.276	%-1	2.642	%16	1.929	%-27
ÇEK CUM.	2.651	%61	3.330	%26	2.468	%-26
SLOVAKYA	1.751	%99	1.704	%-3	1.596	%-6
SLOVENYA	1.543	%35	1.353	%-12	1.066	%-21
LÜKSEMBURG	139	%-54	677	%387	209	%-69
NORVEÇ	534	%9	567	%6	489	%-14
FİNLANDİYA	510	%43	626	%23	1.111	%77
PORTEKİZ	285	%102	355	%25	265	%-25
İRLANDA	341	%49	287	%-16	271	%-6
BOSNA	334	%-23	169	%-49	152	%-10
LİTVANYA	303	%44	266	%-12	155	%-42
LETONYA	115	%22	72	%-37	89	%24
ESTONYA	69	%123	121	%75	26	%-79
KARADAĞ	62	%0	404	%552	335	%-17
KOSOVA	64	%0	324	%406	84	%-74
TOPLAM	**369.989**	**%17**	**363.850**	**%-2**	**281.795**	**%-23**

2007 yılında Romanya, Makedonya, Sırbistan, Polonya ve Arnavutluk gibi Avrupa ülkelerinde Türk uluslararası kara taşımacı firmalarımızın şube, acente gibi oluşumlarla girmiş olması bu dönemde yaşanan artışın temel nedenlerindendir. Uluslararası kara taşımacılığımızda Ro-Ro taşımacılığımızda önemli bir pay almaktadır. Komple araçların Ro-Ro gemileriyle, Çeşme'den Trieste'ye, Tuzla'dan Trieste'ye, Ambarlı'dan Trieste'ye taşınmasının dışında Karadeniz hatları Ro-Ro taşıması da gerçekleşmektedir. Ortadoğu ülkeleri incelendiğinde, bu bölgede de 2004-2005 arası elde edilen başarılı sonuçlar sürdürülmemiş ve özellikle Irak savaşı nedeniyle iş kapasitesinde büyük düşüşler yaşanmıştır. UND kayıtlarına göre iş potansiyelleri Tablo 2.36.'da görülmektedir.

Tablo 2.36: Ortadoğu Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)

Boşaltma Ülkesi	2007	Yıllık Değişim	2008	Yıllık Değişim	2009	Yıllık Değişim
IRAK	313.362	%1	260.985	%-17	334.443	%28
İRAN	17.555	%25	14.366	%-18	17.577	%22
S. ARABİSTAN	11.989	%36	10.446	%-13	11.626	%11
ÜRDÜN	10.909	%8	10.591	%-3	11.261	%6
SURİYE	16.161	%57	16.271	%1	18.749	%15
LÜBNAN	2.927	%64	2.899	%-1	2.844	%-2
B.A.E	1.456	%-5	2.647	%82	2.336	%-12
KUVEYT	687	%-14	982	%43	567	%-42
UMMAN	108	%-57	208	%93	139	%-33
YEMEN	384	%176	119	%-69	168	%41
KATAR	918	%177	1.729	%88	908	%-47
BAHREYN	62	%-37	151	%144	102	%-32
TOPLAM	**376.518**	**%5**	**321.394**	**%-15**	**400.720**	**%25**

Habur Sınır Kapısı'ndan 15 günü bulan uzun bekleme süreleri ve araç başına 100 Doları bulan ek maliyetlerin yanı sıra, artan terör olayları karşısında bu kapıdan, geçişlerin sınırlandırılması ya da sınır kapısının kapatılması olasılıklarına rağmen, 2006 yılında %50'lere varan kayıplar yaşanan Irak'a yönelik ihraç taşımalarında, 2007 yılında olumlu sayılabilecek bir gelişmeyle %1 oranında bir artış kaydedilmiştir. Bu artışta, Irak'ın yeniden yapılanma süreci kapsamında, bu ülkeye yönelik ihracatımız, Ocak-Kasım 2007 döneminde 2.7 Milyar Dolara ulaşmış, bunda Habur Sınır Kapısı'nda TOBB tarafından Yap-İşlet-Devret modeliyle tamamlanan rehabilitasyon çalışmaları etkili olmuştur. Rusya ve diğer Orta Asya cumhuriyetlerine yönelen uluslararası taşımacılık firmalarımız buralarda başarılı sonuçlar elde etmişlerdir.

Tacikistan, Azerbaycan, Nahcivan ve Beyaz Rusya'ya olan ihraç taşımalarımız %50'nin üzerinde artış göstermiştir (Tablo 2.37.). Aynı dönemde bu ülkelere yönelik ihracatımızda ortalama %50 civarında artışın yaşandığı görülmektedir. Bu ülkeler, bir anlamda ülkemizin Çin'e açılan kapıları işlevini de görmekte olup; "Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması" projesi kapsamında Türkiye ile birlikte Çin'in Avrupa'ya bağlanmasında önemli bir lojistik üs haline gelmesine önemli katkılarda bulunacaktır. Rusya ve BDT topluluğuna üye ülkelere yapılan taşımalarımızın artmasının bir başka nedeni de, bu ülkelerde artan Türk yatırımlarıdır. Bu yatırımların gerektirdiği hammadde, yarı mamul talebinin ülkemizden karşılanması veya üretilen ürünlerin Türkiye üzerinden taşınıyor olması uluslararası kara taşımacılığımızda olumlu bir etki yaratmıştır.

Tablo 2.37. Rusya, BDT ve Asya Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)

Boşaltma Ülkesi	2007	Yıllık Değişim	2008	Yıllık Değişim	2009	Yıllık Değişim
GÜRCİSTAN	28.152	%44	34944	%24	30.967	%-11
RUSYA	15.424	%2	17927	%16	10.739	%-40
AZERBAYCAN	22.124	%65	36158	%63	34.484	%-5
NAHCIVAN	20.762	%84	26969	%30	30.611	%14
TÜRKMENİSTAN	6.443	%17	11552	%79	19.722	%71
ÖZBEKİSTAN	4.039	%43	4474	%11	3.530	%-21
KAZAKİSTAN	8.391	%28	5600	%-33	3.768	%-33
UKRAYNA	3.585	%27	6102	%70	4.385	%-28
KIRGIZİSTAN	1.458	%36	1916	%31	1.458	%-24
MOLDAVYA	2.776	%29	3289	%18	1.552	%-53
AFGANİSTAN	1.615	%24	1546	%-4	2.541	%64
TACİKİSTAN	1.882	%120	2711	%44	2.098	%-23
LİTVANYA	303	%44	266	%-12	155	%-42
BEYAZ RUSYA	509	%65	555	%9	612	%10
ESTONYA	69	%123	121	75	26	%-79
ERMENİSTAN	4	%0	206	%5025	132	%-36
LETONYA	115	%22	72	%-37	89	%24
DAĞISTAN	17	%0	19	%12%	62	%226
TOPLAM	**117.668**	**%42**	**154.416**	**%31**	**146.951**	**%-5**

Taşıma şekillerine baktığımızda; İthal taşımaları, İhraç taşımaları ve transit taşıma gibi farklı yöntemlerle karşılaşmaktayız. Bu taşımaların tamamı yerli plakalı araçlarla yapılamamakta ve git gide daha fazla yabancı araç uluslararası taşıma sistemimizde yer almaktadır.

İthal Taşımalar

Ülkemizin ithalatının ihracatından fazla olması, ülkemize yönelik sefer sayılarının da artmasına sebep olmuştur. İthal taşımalar incelendiğinde özellikle İran, Romanya, Bulgaristan gibi ülke nakliyecilerin ülkemize yönelik taşımalarında artışlar gerçekleşmiş, bu artış ülkemizden yapılan ihraç taşımalar üzerinde de olumsuz sonuçlara sebep olmuştur. Bulgaristan ve Romanya'nın 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren AB üyesi olmaları sonucunda, hali hazırda ithalatımızdaki payları, ülkemiz nakliyecileri aleyhine artmakta olan bu ülke nakliyecilerine, daha fazla avantaj kazandıracağı açıktır. Aynı dönemde, Türkiye'ye yönelik ithalat taşımalarındaki payında, %113 artışla dikkat çeken İranlı nakliyecilerin de yakıt farkı avantajından yararlandıkları göz önüne alındığında, Türk nakliyecileri aleyhine haksız rekabet durumunun çözümlenmesi için Kamu yöneticilerinin acil müdahalesine gerek duyulmaktadır[1].

İhraç Taşımalar

2005 ve 2006 yıllarının Ocak-Kasım dönemleri karşılaştırıldığında; Türk nakliyecilerinin payında %22 oranında dikkat çekici bir düşüş kaydedilmesi düşündürücüdür. Ortadoğu'da İran ve Suriye nakliyecilerinin payındaki artış (sırasıyla % 13 ve % 92)

[1] UND Sektör Raporu 2006, s.18

ve Doğu Avrupa'dan Moldova ve Romanya gibi düşük maliyet avantajından faydalanan ülke nakliyecilerinin payındaki artışlar (sırasıyla %36 ve %16) dikkate alındığında; Avrupa'nın en genç ve güçlü filosu olan Türk taşımacılık filosunun, atıl kapasite ile karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Türk nakliyecisi olumsuz ekonomik koşulların yanı sıra, yabancı nakliyeciler ile yoğun bir rekabet içerisine girmek zorunda kalmaktadır. Bu durum giderek nakliyecilerimiz aleyhine artmaktadır. Adı geçen ülke araçlarındaki artış sebeplerinin incelenmesi ve bu doğrultuda stratejilerin belirlenmesi gerekmektedir.

Transit Taşımalar

Avrupa'dan, Ortadoğu ve BDT ülkelerine yönelik transit taşıma sayılarına baktığımızda; genel eğilimin düşüş yönünde olduğu görülmektedir. Bu düşüş Türk araçları için %21 iken, İran araçları açısından %4 ile sınırlı kalmıştır. Ülkemizin transit bir ülke olabilmesi için, liman ve demiryolu bağlantıları da dikkate alınarak, transit geçişin kolaylaştırılması ve cazip hale getirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla transitte kullanılan yakıt fiyat politikası da dâhil olmak üzere gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır[14].

Ülkemize, Yük Almak Amacıyla, Boş Giriş Yapan Araçlar

1999-2006 yılları arası döneme bakıldığında, ülkemize Türk ihraç mallarını almak üzere boş giriş yapan yabancı araç sayısında %167 oranında bir artış gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Esasen 2005 ve 2006 yıllarında bu artışta nispeten düşüş eğilimi gözlense de, 2007 yılında bu eğilimin yeniden artışa yöneldiği ve bir önceki döneme göre, ülkemize boş giriş yapan araçların sayısında %30 oranında artışın gerçekleştiği tespit edilmiştir. AB ülkelerinin, Ukrayna–Moldova–Bulgaristan gibi üçüncü ülke taşımacılarının paylarını arttırmasını desteklemesi ile UND verilerine göre son 3 yılda ülkemiz ihracatında Bulgar, Moldova, Ukrayna ve Romanya nakliyecilerinin payı ortalama %50 oranında artmıştır.

Günümüzde uluslararası kara taşımacılığımızda karşılaştığımız sorunlar şunlardır;

- Dünya üzerinde petrol fiyatlarının artması ve akaryakıt üzerindeki çok yüksek vergi yükü, Türkiye'yi en pahalı yakıtı satan ülke durumuna getirmiştir.
- Düşük döviz kuru ve değerli Türk Lirası, iç piyasada TL olan giderlere karşılık ihraç ve ithal taşımalarının döviz kuru üzerinden yapılması, seferleri neredeyse zarar edilecek hale getirmiştir.
- 2006 yılında hedeflerin üzerinde elde edilen karlılık oranı ve seçim beklentileri ile piyasada oluşan bekleme süreci, 2007 yılında dalgalanmalara yol açmış olup; düşük döviz kuru, akaryakıt fiyatlarının 130 dolar seviyesine kadar yükselmesi, otoban ücretlerinin ve geçiş noktalarındaki fiyatların artması, maliyetlerde yükselmelere neden olmuştur.
- Yabancı araçların ülkeye giriş sayıları artmış ve yerli firmaların iş hacimlerinde düşüşlere sebep olmuşlardır. Çıkış kapılarımızda yaşanan yoğunluk ve beklemeler taşımacılık sektörüne zarar verirken, yabancı plakalı araçların ülkeye girişinde artışlar devam etmiştir.
- Türkiye'nin göz bebeği, UN Ro-Ro'nun satışı da sektörü zor durumda bırakmıştır. ABD'li fon kuruluşu Kohlberg Kravis Roberts & Co. L. P. (KKR) şirketine satılan UN Ro-Ro'nun, %87 hissesini temsil eden 41 ortağın hissesini 910 Milyon Avro karşılığında satın alan KKR, satışla birlikte dört ayrı anonim şirketinden oluşan UN RoRo, bünyesindeki 9 Ro-Ro gemisi ve Pendik Limanı'nın sahibi olmuştur.
- Geçiş belgeleri sorunu hala devam etmektedir, Ülkemiz, 57 ülke ile ikili taşıma anlaşması imzalamıştır. Bu ülkelerden 43 adedi ülkemiz nakliyecilerine, kendi ülkelerine yönelik ya da ülkeleri üzerinden transit gerçekleştirilen taşımalar için geçiş belgesi kotası uygulamaktadır.

Transit taşımalarımızda ülkemiz açısından önem arz eden ülkelere yönelik ihracatımız ve bu ülkeler tarafından Türk nakliyecilerine tahsis edilen geçiş belgesi kotaları Tablo 2.38.'de görülmektedir. Tablo 2.38.'de görüldüğü üzere, özellikle son yıllarda gündemde olan "neo-korumacı" eğilimler sonucunda ülkelerin kota artışına yanaşmadıkları, yapılan cüzi artışların ise ihracatın hızına yetişemediği görülmektedir[1].

[1] UND Sektör Raporu 2007 Sayfa 28

Tablo 2.38. İhracatımız ve Türk Nakliyecilerine Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotaları

	İHRACATIMIZ (milyon $)			TÜRKİYE'YE TAHSİS EDİLEN GEÇİŞ BELGESİ (adet)		
Ülke	2006	2007	Değişim	2006	2007	Değişim
Yunanistan	1.469	2.057	% 40	42.000	42.000	% 0
Romanya	2.106	3.344	% 59	36.000	38.000	% 5
Macaristan	436	711	% 63	39.900	39.900	% 0
Avusturya	642	767	%19	17.500	18.000	% 2
Sırbistan	279	335	%20	62.500	70.000	%12

Kaynak: UND Sektör Raporu 2007

Not: İhracat değerleri Ocak-Kasım dönemlerine aittir.

2007 sonu itibari ile Bulgaristan belge kotasından 100.000 adet transit, 5.000 adet ikili, 5.000 adet boş yük alma belgesi alacağımız kalmış, 500 adet üçüncü ülke belgesi ülkemize ulaşmıştır. Ancak Bulgaristan, protokolün 2007 ortasında imzalandığı savını öne sürerek alacağımız olan belgeleri vermemiştir. Türkiye, karayolu ihracatını, Yunanistan ve Bulgaristan sınır kapılarından gerçekleştirmek zorundadır İhraç ürünlerin %90'ı ise Türk nakliye şirketleri tarafından taşınmaktadır. Araçlarımızın sınır kapılarında beklemesi, ihraç mallarının Avrupa ülkelerine ulaşamaması anlamına gelirken, bu durum bazı gıda ürünlerinde bozulmaya, tekstil ürünlerinde ise gecikmeye yol açmaktadır[2].

20 Mayıs 2009 tarihinde Türkiye ve İngiltere arasında gerçekleşen Kara Ulaştırması Karma Komisyonu toplantısında kotalar konusunda olumlu bir gelişme olmuş ve 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren İngiltere ile yapılan ikili/transit taşımalar geçiş belgesinden muaf edilmiştir.

Yunanistan ile devam eden kota sorunu ise 2009 yılında yeniden kendini göstermiştir. 2009 yılı için temin edilen 20.000 adet ikili geçiş belgesi 2009'un Eylül ayında tükenmiş ve Yunanistan makamlarına yapılan ek geçiş talepleri geri çevrilmiştir. Daha sonra yapılan müzakerelerle ek belgeler sağlanmış ancak bunun 2010 yılı kotasından düşeceği söylenmiştir.

Sınır kapılarında yapılan bekletmeler ulaştırmamızı olumsuz etkilemektedir. Özellikle hafta sonlarında Kapıkule'deki uzun süren beklemeler sebebiyle, sürücüler araç kullanma sürelerini aşmakta ve bu sebeple takograf kayıtları konusunda Bulgaristan'da ve Macaristan'da da benzer sorunlar yaşanmakta, yüksek meblağlı cezalar ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bulgaristan söz konusu cezaları, AETR Konvansiyonu çerçevesinde uygulamakta, ancak nakliyecilerimizden alınan bilgilere göre, bu konuda kesilen cezaların meblağları; 300 ila 6000 Levha arasında çok büyük farklılıklar göstermektedir.

2.7.1.2 Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı

Yurtdışı taşımalarımızda ağırlıklı olarak denizyolu kullanılmasına karşılık, yıllardan beri gelen bir devlet politikası gereği karayolu taşımacılığımızın diğer taşıma şekillerimizden açık ara farkla daha büyük oranda kullanıldığını görmekteyiz. Yurt içinde ise karayolu taşımacılığının diğer taşıma şekillerine kıyasla, büyük oranda kullanıldığı görülmektedir. Ulusal karayolu taşımacılığımız, bütün ulusal kalkınma planlarımıza ele alınmış ancak öngörülen gelişim gerçekleşememiştir.

Ulusal kara taşıma sektörümüz, 10 Temmuz 2003 tarihinde kabul edilen ve 19 Temmuz 2003 tarihinde Resmi Gazetede basılan 4925 sayılı kara Taşıma Kanunu çerçevesinde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmış olan ve 25 Şubat 2004 tarihindeki Resmi Gazete'de yayımlanan Kara Taşıma Yönetmeliği'ne uygun olarak yönetilmektedir. Ancak, Yurtiçi kara taşımacılarımız günümüzde yaşanan değişikliklere uyum göstermekte zorlanmaktadır. Gereken alt yapının kurulması devam etmekte olup, yakın bir gelecekte tüm taşımanın kayıt altına alınacağı, sektöre girişin zorlaştırılacağı, gereken eğitimin ve sertifikasyon çalışmalarının tamamlanacağı umulmaktadır. Ulaştırma Bakanlığının yönetmelik ve genelgelere uygun şekilde taşıma yapmak üzere belge almış olan işletmelerin, türlerine göre dağılımı Tablo 2.39.'da verilmektedir.

[2] UND Sektör Raporu 2007 Sayfa 30

Tablo 2.39. Taşıma Yapmak Üzere Belge Almış İşletmelerin Türlerine Göre Dağılımı (2010)

Belge Türü	Belge Tanımı	Belge Ücreti TL	Verilen Belge Sayısı
A1	Otomobille Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı	13.226	66
A2	Otomobille Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	19.841	123
A TÜRÜ TOPLAM			189
B1	Otobüsle Uluslararası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	66.133	67
B2	Otobüsle Uluslararası Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı	33.066	92
B3	Otobüsle Uluslararası ve Yurtiçi Kendi Personelinin Taşınması	6.613	
B TÜRÜ TOPLAM			159
C1	Kendi iştigali ile ilgili Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşımacılığı	6.613	170
C2	Uluslararası ve Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	52.908	1.498
C3	Uluslararası ve Yurtiçi Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	13.226	6
C TÜRÜ TOPLAM			1.674
D1	Otobüsle Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	39.682	386
D2	Otobüsle Yurtiçi Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı	19.841	892
D3	Otobüsle Yurtiçi Kendi Personelinin Taşınması	6.613	212
D TÜRÜ TOPLAM			1.490
F1	Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	5.289	2.213
F2	Uluslararası ve Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	7.934	106
F TÜRÜ TOPLAM			2.319
G1	Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	5.289	284
G2	Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	7.934	260
G3	Yurtiçi Kargo Acenteliği	5.289	1.164
G4	Uluslararası ve Yurtiçi Kargo Acenteliği	7.934	1
G TÜRÜ TOPLAM			1.709
H1	Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	5.289	1.466
H2	Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	7.934	64
H TÜRÜ TOPLAM			1.530

L1	Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	132.275	125
L2	Uluslararası ve Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	264.551	31
L TÜRÜ TOPLAM			156
M1	İl İçi Kargo İşletmeciliği	13.226	40
M2	Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	198.414	13
M3	Uluslararası ve Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	264.551	2
M TÜRÜ TOPLAM			55
N1	İl İçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	2.644	120
N2	Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	26.454	179
N TÜRÜ TOPLAM			299
P1	İl içi Dağıtım İşletmeciliği	13.226	71
P2	Yurtiçi Dağıtım İşletmeciliği	198.414	9
P TÜRÜ TOPLAM			80
R1	Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü	198.414	1.082
R2	Uluslararası ve Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü	264.551	173
R TÜRÜ TOPLAM			1.255
T1	Büyükşehir Belediye Sınırları İçinde Yolcu Terminali İşletmeciliği	1.321	38
T2	Büyükşehir Belediye Sınırları Dışında Yolcu Terminali İşletmeciliği	1.321	295
T3	Eşya Terminali İşletmeciliği	1.321	6
T TÜRÜ TOPLAM			339
TOPLAM			11.254
K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	13.226	173.197
K2	Kendi İştigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşımacılığı	6.613	215.295
K3	Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	6.613	1.005
K TÜRÜ TOPLAM			389.497
GENEL TOPLAM			400.751

Kaynak: UBAK KUGM Web sitesi

Yurdumuzda karayollarımızın uzunluğu da artık doyma noktasına ulaşmış olup, sadece yol iyileştirme çalışmaları ile yetinilmektedir. Yol cinslerine göre kilometre olarak kara ulaştırma ağımız Tablo 2.40.'da verilmektedir. Bu yollar üzerinde yapılan taşımanın Milyon ton-km olarak geçmiş 4 yıllık gelişimi ise Tablo 2.41.'de verilmektedir. Oto yollar üzerindeki taşı-

manın diğerlerine oranla artması, ülkemizin üretim ve tüketim ölçeklerinin arttığının, yani lojistiğin geliştiğinin bir göstergesi olmaktadır. Araç sayılarında da yıllara göre artış izlenmektedir. Karayollarında kilometre olarak yeterli büyümenin sağlanamaması, otoyolların uzunluklarının arttırılamaması, iller arası yollarda henüz gidiş-gelişli duble yolların planlandığı gibi devreye girememiş olması taşımacılık hızı düşmektedir. Özellikle kamyonet sayılarındaki artış kısa mesafeli şehir içi taşımacılığının arttığının en belirgin göstergesi olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 2.40. Türkiye Karayolları Ağı Uzunlukları (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl yolları	Oto yollar	Toplam
2004	31.446	30.133	1.662	**63.244**
2005	31.371	30.568	1.667	**63.476**
2006	31.335	30.429	1.908	**63.606**
2007	31.333	30.597	1.908	**63.820**
2008	31.311	30.712	1.922	**63.945**

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaşım İstatistikleri 2008

Tablo 2.41. Karayollarımızda Yapılan Taşıma Miktarı (milyon ton-km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl yolları	Oto yollar	Toplam
2004	9.778	123.340	23.735	**156.853**
2005	9.984	128.343	28.504	**166.831**
2006	10.112	134.361	32.926	**177.399**
2007	9.911	136.967	34.452	**181.330**

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu

Karayollarında seyreden taşıma araçlarımızın %30'unun boş kullanımı üzerinde durulacak bir konu olup, verimsiz çalışmanın bir örneğidir. Ulusal kara taşıma sektörümüz, yurt içi taşımamız içinde %90'dan daha büyük pay almaktadır Karayolları Genel Müdürlüğü 2007 yılı faaliyet raporunda bu sektörün güçlü yanları şu şekilde analiz edilebilir;

- Başlangıç ve varış noktaları arasında aktarma gerektirmemektedir; Bu nedenle özellikle 400 kilometrenin altındaki mesafelerde, diğer ulusal ulaşım türlerine göre daha ekonomik ve hızlı bir taşıma şeklidir,
- Taşınan yükün miktarına ve yükün türüne göre, 1 tondan 35 tona kadar esnek ve ekonomik taşıma yapılabilmektedir,
- Parsiyel taşıma ve parsiyel teslime uygundur; Küçük ölçekli yükler için ekonomiktir,
- Özellikle kent içinde yük dağıtım kolaylığı vardır,
- Yol, terminal, insan ve araç altyapısının oluşturulması, diğer türler daha ucuz ve kolaydır. Ülkemizde bu altyapı oluşmuştur, sektöre kolayca giriş yapılabilmektedir,
- Yük taşımacılığında sektörde önemli bilgi birikimi vardır ve büyük taşıma kapasitesi bulunmaktadır,
- Devlet tekeli içinde olmadığından dolayı, karayolu yük taşımacılığı tamamen bireysel taşımacılara ve özel firmalara dayanmakta, taşımacılıkla ilgili her türlü karar ve uygulamalar hızlı bir şekilde yapılabilmektedir.

Bu avantajlarına rağmen, güçlendirilmesi gereken zayıf yönleri de bulunmaktadır;

- Araç sayısının çokluğu nedeniyle sektörde atıl kapasite ve verimsizlik vardır.

• Yük taşımacılığında çok fazla sayıda taşıyıcı vardır. Bu da sektörde aşırı yüklemelere, haksız rekabetlere ve kayıt dışılığa yol açmaktadır,

• Sektörde kurumsallaşma yok denecek kadar azdır; şahıs işletmeleri ağırlıklıdır. rekabet kaliteye dayanmadığı için gelişme zayıftır,

• Ulaştırma bakanlığımızın eğitim zorlamasına rağmen, sektörde çalışanlarda mesleki eğitim açısından yetersizlik vardır,

• Karayolu trafiğinin yol açtığı kazalar, büyük maddi ve manevi kayıplara yol açmaktadır. Ayrıca karayolu trafiğinin, çevre üzerindeki kirleticilikleri fazladır,

• Sektörde kullanılan enerji büyük ölçüde dışa bağımlıdır,

• Sektörde özellikle taşımaya yönelik olarak veri eksikliği vardır. Yük ve yolcuların ülke düzeyinde nasıl dağıldığı belli değildir.

Yurt içi kara taşımamız yaklaşık 600.000 araç tek tek şahıslara ait olup; kişi tarafından işletildiği, geri kalanların da küçük filolu işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği bir yapı içindedir. Yurtiçi kara taşıma araçlarımızın %50'sinden fazlası, lojistik şirketler tarafından değil üretici veya üreticiye bağlı distribütör şirketler tarafından işletilmektedir. İlk olarak bölgelerde büyük fabrikaların, limanların, organize sanayi bölgelerinin, gümrüklerin taşımalarını yapmak üzere yerel bireysel taşımacıların bir araya gelmesi ile kurulmuş olan taşıma kooperatifleri sayısını 2007 itibarı ile 400'e ulaştırmıştır. Bunlar genellikle tek yönlü taşıma yapan, yurtiçi taşımanın maliyetini yükselten, verimi düşüren ülkemize mahsus bir yapılanmalardır. Bireysel araçları ile taşımacılık yapan 600'den fazla araç sahibinin de ülkemizde faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Ulaştırma Bakanlığının yeni yönetmeliği ile bu uygulamalar düzen altına alınmaya, birleşmeye hatta kurumsal şirketler çatısı altında çalışmaya itilmektedir.

Yurtiçi karayolu taşıma araçlarımızın %50'sinden fazlasına sahip olan üretici firmalar, kendi yüklerini taşımak amacıyla araç almışlar ve tek yönlü taşımalarının dönüşlerinde, boş araçlarına piyasadan düşük fiyatlarla yük bularak taşıma maliyetlerini düşürmüşlerdir. Ulaştırma Bakanlığı, bu konuda da gereken kanun değişikliğini uygulamaya koymuş ve kendi mallarını taşıyan kurumların dönüşte piyasadan yük almalarını yasaklamıştır.

2.7.2. Uluslararası ve Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı

2.7.2.1 Demiryolu Taşımacılığının Gelişim Süreci

Bugün anladığımız şekilde ilk demiryolu hatları Amerika, İngiltere, Fransa ve Rusya'da hemen hemen aynı dönemlerde hizmete girmiştir. Bu ülkelerin en büyük ortak özellikleri, dönemin en güçlü ülkeleri olmaları ve gelişmiş sanayilerinin bulunmasıdır. İlerleyen yıllarda sanayi devrimi ile de ivme kazanmış ve insan ve mal dolaşımını ucuz ve hızlı hale getirmiştir. Bu sayede dünya haritasının şekillenmesinde, ticaret yollarının oluşmasında ve sömürgeciliğin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Ayrıca Amerikan İç Savaşı ve I.-II. Dünya Savaşları'nın sonuçlarında da belirleyici faktör olarak ortaya çıkmıştır.

Türkiye perspektifinden demiryollarına genel olarak baktığımızda iki ana dönem karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki 1923 öncesi yani cumhuriyet öncesi dönem, ikincisi ise 1923'den günümüze kadar uzanan dönem yani cumhuriyet sonrası dönemdir.

Cumhuriyet Öncesi Dönem

Sanayi devriminde etkin bir rol alamayan Osmanlı Devleti, 19. yüzyılda artık iyice zayıflamış, politikalarını ve stratejilerini artık tek başına belirleyemez hale gelmiştir. Bulunduğu bu durum içerisinde demiryollarına, devlet olarak, tek başına yatırım yapamamış, çeşitli yabancı şirketlere verdiği imtiyazlar ile topraklarında demiryolu hatlarının kurulmasını sağlamıştır. Bu hatlardan ilki 1856 yılında yapılmaya başlanan 130 kilometrelik İzmir-Aydın demiryolu olup, İngilizler tarafından bir takım imtiyazlar karşılığında yapılmıştır. İzmir-Aydın hattını, Fransız ve Alman şirketlerinin yine bir takım imtiyazlar karşılığında yaptığı diğer hatlar izlemiştir. 1856 yılından 1923 yılına kadar Osmanlı topraklarında toplam 8.619 kilometre demiryolu inşa edilmiş, Cumhuriyetin ilanından sonra bu hatların 3.714 kilometrelik kısmı Türkiye Cumhuriyeti topraklarında kalmıştır.

Cumhuriyet Sonrası Dönem

Osmanlı İmparatorluğu döneminde sürdürülen imtiyaz karşılığı demiryolu inşası politikası, Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte terk edilmiştir. Bu yeni dönemde ülke çıkarları gözönünde bulundurulmuş ve tüm demiryolu yatırımları mevcut imkânlarla ulusal

kalkınma, mekânsal bütünlük ve ulusal güvenlik göz önünde tutularak tamamen devlet eliyle yapılmıştır. Osmanlı zamanından kalan ve yabancı şirketlere ait 2.378 kilometre demiryolu yıllar içerisinde satın alınmış ya da çeşitli anlaşmalarla devletleştirilmiştir.1950 yılına kadar devam eden demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikaları, temel demiryolu ağının kurulmasından sonra yerini karayollarının gelişmesini öngören politikaların izlendiği bir sürece bırakmıştır. Marshall Yardımı[2] gibi gelişmeler karayollarının gelişimini hızlandıran bir diğer faktördür.

Günümüzde demiryolu kullanımı oldukça düşüktür. Hatların büyük kısmı sinyalsiz ve tek hat şeklindedir. TCDD geniş bir araç ekipmanına sahip olmasına rağmen bu ekipmanın günümüzün ihtiyaçlarına uymaması ve önemli bir kısmının 25 yaşın üzerinde olması hatların verimliliğini düşüren bir diğer faktördür. Son dönemlerde hem Avrupa Birliği ulaşım politikalarına uyum süreci hem de hükümetlerin ulaşım politikalarında demiryollarına önem vermesi bu alanda olumlu ilerlemelere neden olmaktadır. Demiryolu hatlarımızın mevcut durumu Şekil 2.55.'deki haritada verilmiştir.



Şekil 2.55. TCDD Demiryolu Hatları

Kaynak: www.tcdd.gov.tr, erişim: 30.09.2008

Türkiye'de Demiryolu Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımacılığında mesafe, yükün türü, güzergah, depolama imkanları ve hız gibi faktörler önemli rol oynamaktadır. Demiryolu ile daha çok hububat, kömür, kum gibi parasal değeri çok olmayan ama hacmi ve ağırlığı fazla olan yükler taşınmaktadır. Bunun yanında 400-500 kilometreden uzun mesafelerde maliyet bakımından oldukça avantajlıdırlar. Ülkemizde 2007 yılında özel ve TCDD'ye ait vagonlarla toplam 20.848.660 ton yük taşınmış, bunun 3.929.000 tonu özel şirketlere ait vagon taşıması olarak gerçekleşmiştir. Ton-km olarak 2007 yılı verilerini incelediğimizde 9.921 milyonluk toplam taşımanın, 2.187 milyonu özel vagonlarla yapılmıştır. Demiryollarıyla 2008 ve 2009 yılı taşınan yükler Tablo 2.42.'de verilmektedir. Demiryolu, uluslararası taşımacılıkta da kullandığımız, ancak düşük kapasitede gerçekleşen bir taşıma şeklidir. Geçtiğimiz 5 yıl içinde uluslar arası taşımacılıkta kullandığımız ton-km olarak kapasite Tablo 2.43.'de verilmektedir.

[2] Bu yardım II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD tarafından müttefiklerine verilmiştir. Yardımdan Türkiye dâhil 16 ülke faydalanmıştır. Yardım bir takım kredileri ve hibeleri içermiştir. Karayolu araçları, lastik ve yedek parça gibi hibeler karayollarının gelişimini artırıcı etkide bulunmuştur.

Tablo 2.42. Madde Cinslerine Göre TCDD Taşımaları (1.000.000 Ton-Km)

MADDE	2008	2009
Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	139	120
Gıda Maddeleri ve Hayvan Yemi	120	159
Katı Yakıtlar	1279	1075
Petrol Ürünleri	341	606
Cevherler	2.326	2.391
Metalürji Üretimi	381	612
İnşaat Malzemeleri	889	743
Gübreler	235	136
Kimyasal Maddeler	1	3
Araç, Makine	2.680	2.663
Diğer Taşıma	794	799
Uluslararası	1.367	855
GENEL TOPLAM	**10.522**	**10.162**

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı

Tablo 2.43. TCDD Uluslararası Yük Taşıması (1000 Net Ton-Km)

		2005	2006	2007	2008	2009
TEA	İhracat	132.290	136.657	190.966	230.504	170.708
	İthalat	349.936	349.562	359.461	367.815	279.552
	Transit	14.936	3.064	5.073	12.086	6.970
CMO	İhracat	519.829	743.979	672.078	670.362	348.630
	İthalat	28.163	60.332	53.545	41.039	24.368
	Transit	35.361	24.460	34.741	45.445	24.455
TOPLAM	İhracat	652.119	880.636	863.044	900.866	519.338
	İthalat	378.099	409.894	413.006	408.854	303.920
	Transit	50.297	27.524	39.814	57.531	31.425
GENEL TOPLAM		**1.080.515**	**1.318.054**	**1.315.864**	**1.367.251**	**854.683**

TEA: Avrupa-Asya tarifesine üye ülkeler ile yapılan yük taşımaları
CMO: Orta Doğu Demiryolları Konferansı'na üye ülkeler ile yapılan yük taşımaları

Demiryollarında üç tür yük taşımacılığı yapılmaktadır, bunlar; dökme dük taşımacılığı; karma vagon taşımacılığı ve intermodal taşımacılıktır. Intermodal taşımacılığın diğer taşıma türlerine göre avantajlarına baktığımızda; operasyon maliyetlerinin çok daha düşük, elleçleme ve depolama sürelerinin daha kısa olduğunu, düzenli seferler yapılması ve başka bir taşıma aracının kalkış zamanı gibi bir süre kısıtının olmaması nedeniyle gecikmelerin asgari düzeyde yaşandığı görülmektedir. Intermodal taşımacılık çeşitleri arasında, Ro-La, trenle tır taşımacılığı ve Ro-Ro, gemiyle tır taşımacılığı yaygın şekilde kullanılmaktadır.

Demiryollarının Mevcut Durumu[1]

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağına baktığımızda, 8.697 kilometresi ana hat olmak üzere toplam 10.991 kilometre olup, hatların 8.257 kilometrelik kısmında halen tek hat işletmedliği yapılmaktadır. Bu hatların 2.274 kilometresi elektrikli ve 3.111 kilometresi sinyallidir. Mevcut çeken ve çekilen araç sayısına bakıldığında, 2007 yılı itibariyle, 472 adet ana hat dizel lokomotifi, 58 adet manevra lokomotifi, 44 adet dizelli dizi, 67 adet elektrikli lokomotif ve 83 adet elektrikli dizi bulunmaktadır. Bunlar genellikle 25 yaş ve üstü ekipmanlardır. Yük vagonlarının mevcut durumunu incelediğimizde; 17.041'si TCDD'ye ve 2.164 tanesi şahıslara ait olmak üzere toplam 19.205 adet yük vagonu bulunmaktadır. Bu vagonlardan TCDD'ye ait olanların %30'u 16–30 ton, %3'ü 31–50 ton ve %67'si 50 tondan daha büyük yük kapasitesine sahiptir. Toplam tonajları 691.634 tondur. Yine bu vagonların büyük çoğunluğu 29 yaşın altındadır. Özel sektör ve TCDD'nin vagon başına ve ton-km olarak yaptıkları taşımaları TCDD istatistik yıllıklarında bulmak mümkündür. Ancak, son yıllarda özel sektör taşımacılığının arttırılması hedeflenmiştir.

2.7.2.2 Demiryolu Yasa ve Düzenlemeler

Türkiye'de demiryolu sektöründe Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün anahtar rol üstlendiği görülmektedir. Bu kurumların görevleri temel olarak üç ana kural altında tanımlanmaktadır. Bunlar;

1. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı genel müdürlükler olan Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün organizasyonu ve görevleri hakkındaki 09.04.1987 tarih ve 3348 sayılı kanun,
2. Kamu İktisadi Teşekkülleri'nin (KİT) konumunu tanımlayan 1985 tarihli 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname,
3. TCDD'nin hak ve yükümlülüklerini tanımlayan 1984 tarihli TCDD Tüzüğü'dür[2].

Geçmiş dönemlere baktığımızda, demiryolu sektörü ile ilgili çeşitli değerlendirmeler yapılmış ve raporlar hazırlanmıştır. Bu raporlar:

- 1987–1988 Sofrerail Raporu,
- 1995–1996 Booz, Allen ve Hamilton Raporu,
- 2003 Halcrow Raporu,
- 2005 Canac Raporudur.

Raporların hepsinin ortak noktası, Türkiye'deki demiryolu sektöründe radikal değişiklikler öneriyor olmalarıdır. Bu raporların ve Avrupa Birliği'nin demiryollarını yeniden canlandırmaya yönelik 91/440 EEC sayılı direktifleri ile başlatılan teknik ve yapısal değişimlerin katkısı ile Türkiye'deki demiryolu sektöründe köklü değişiklikler yapılması amacıyla bir takım çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmaların merkezinde;

- Ulaştırma sektöründe demiryollarının rolünü yeniden tanımlayacak bir demiryolu kanununun çıkartılması,
- Kanun paralelinde TCDD-Hükümet ilişkilerinin sözleşmelerle netleştirilmesi,
- İş birimine dayalı bir örgüt yapısının geliştirilmesi,
- Özel sektörün alt yapıya erişimine imkân sağlanarak, iç rekabetin oluşturulması gibi özünde serbestleşme olan projeler yer almaktadır.

Bu doğrultuda iki kanun taslağı hazırlanmıştır. Bunların birincisi; TCDD'nin rollerini modernleştirilmiş bir şekilde tanım-

[1] Bu bölümdeki veriler T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2003-2007 kitabından alınmıştır.
[2] www.lojistikhaber.com, erişim: 22.09.2008

layan ve yeni bir yapı kurmasına imkân tanıyan "Türk Demiryolu Kanunu", ikincisi ise demiryolu sektörünü düzenleyen, Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmeyi hedef alan "Demiryolu Çerçeve Kanunu"dur[1].

Türk Demir Yolu Kanunu tasarısında temel olarak TCDD'nin Türk Demiryolları (TDY) adını alarak faaliyet ve yönetim yapısının yeniden düzenlenmesi gerektiği belirtilmiş ve TDY'nin yapısı tanımlanmıştır.

Demiryolu Çerçeve Kanunu genel olarak, Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmeyi hedef almaktadır. Bu hedefe ulaşmak için:

- Demiryolu sektörünün kademeli olarak serbestleştirilmesini,
- Hizmetlerde kalite ve emniyetin iyileştirilmesini,
- Hizmetlerin uygun ücretle, rekabete dayalı bir ortamda sunulmasını,
- Şeffaf ve ayrımcı olmayan bir yapının oluşturulmasını,
- Bunları gerçekleştirmek üzere bağımsız bir denetleme görevinin yerine getirilmesini amaçlamaktadır.

Türk demiryolu sektöründe, demiryolu altyapısının tesisinden, muhafazasından ve işletilmesinden sorumlu olan "Altyapı Yöneticisi" ile, bu altyapı üzerinde sahip olduğu araçlarla yük ve yolcu taşımacılığı yapan "Demiryolu İşletmecileri" olmak üzere iki önemli aktör olacaktır. Rekabetin korunması, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir şekilde demiryolu alt yapısına erişimin sağlanması ve güvenli ulaşımın temin edilebilmesi için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde denetleyici bir "Demiryolu Otoritesi" kurulacaktır.

2.7.3. Uluslararası ve Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı

Lojistiğin temelini oluşturan taşımacılığın ikinci önemli şekli de deniz taşmacılığıdır. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olarak toplamı 8.333 kilometreyi bulan deniz kıyılarını taşımacılık amacıyla yeterince kullanamayan bir ülke olarak görünmektedir. Buna karşılık coğrafi konum olarak Asya kıtasının başlangıcında ve Avrupa kıtasının bitiminde açık deniz kıyısı olan tek ülke olarak görünmektedir. Bu coğrafi avantajı nedeniyle uluslararası taşımada deniz taşımacılığımız büyük yer tutmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü kayıtlarına göre uluslararası taşımalarının tonaj olarak, % 90 oranında denizler, göller ve nehirler üzerinden yapılmaktadır. Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının da ortalama (2004-2008) % 87'sinin denizyolu ile yapıldığı ölçülmüştür. 2008 yılında karayolu taşımacılığının payı %0,7 artmış denizyolunun payı ise %1 oranında düşüş göstermiştir (Tablo 2.44.). Deniz taşmacılığında kullandığımız gemilerimiz hem yurtiçi deniz taşımacılığımızda (kabotaj taşımalarda), hem de uluslararası hatta Türkiye'ye uğramadan yapılan taşımalarda da kullanılmaktadır. Kendi limanlarımız arasında, kendi kara sularımızda, Türk bayraklı gemilerimizle yapılan taşıma, son üç yıllık verilere Tablo 2.45'de verilmektedir.

Kabotaj hattımızda taşınan yük cinslerine ve miktarlarına baktığımızda, en büyük payın petrol ürünleri veya türevleri grubunda olduğunu görmekteyiz. Bu yük cinsini çimento ürünleri ve demir çelik ürünleri takip etmektedir. Daha sonra taşınan yük cinsi toprak bazlı ürünler, gübre ve madenler olmaktadır.

Deniz taşımacılığında maliyet anlamında en büyük engeli oluşturan, akaryakıt üzerindeki ÖTV'nin (Özel Tüketim Vergisi) 2003 yılında kaldırılması deniz taşımacılığının teşviki için önemli bir gelişmedir. Bu desteğe ilave olarak devlet limanları elleçleme ücretlerinde de indirime gidilmiş ve deniz taşıması cazip hale getirilmeye çalışılmıştır.

Tablo 2.44. Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1.1	10,7	0,7	1,0

Kaynak: TÜİK

[1] www.transport.com.tr, erişim: 12.08.2008

Tablo 2.45. Türk Bayraklı Gemiler ile Türk Karasularında, Türkiye Limanları Arasında Yapılan Taşıma (Ton)

YILLAR	2007	2008	2009
Yükleme (ton)	16.677.052	18.923.423	18.305.867
Boşaltma (ton)	18.132.315	20.135.763	19.485.900

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

2.7.3.1. Uluslararası Denizyolu Taşımaları

Uluslararası deniz taşımalarında kendi limanlarımızdan yüklenen, kendi limanlarımızda boşaltılan ve limanlarımız üzerinden gerçekleşen transit taşımalar göz önüne alınmıştır. Kendi bayrağımız altındaki gemilerle yapılan taşımacılığımızın ton olarak miktarları yıllara göre Tablo 2.46.'da verilmektedir.

Tablo 2.46. Denizyolu İle Yapılan Uluslararası Taşıma Miktarları (Ton)

Yıl	İhracat			İthalat		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.978	32.794.143	106.612.163	139.406.306
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	27.187.904	126.211.445	153.399.349
2008	10.654.742	62.590.435	73.245.177	21.151.227	130.402.523	151.553.750
2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	20.387.046	119.475.045	139.862.090

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Ülkemizin artan ithalat ve ihracat hacmi sonucunda, ithalatımızda ve ihracatımızda denizde taşıdığımız mal cinsleri de değişmekte olup, 2009 yılı rakamları ile belli mal gruplarına göre uluslararası taşımamız Tablo 2.47'de verilmektedir. Bu tabloda diğer olarak belirtilen ve ürün cinsi belli olmayan rakam son yılların en hızlı gelişen taşıma şekli olan konteyner taşımasını da kapsamaktadır.

Tablo 2.47. Yük Cinslerine Göre 2009 Yılı Türkiye Dış Ticaret Denizyolu Taşımaları

Sıra	Yük Cinsi	Toplam İhracat	Yük Cinsi	Toplam İthalat
1	Portland Çimento	9.593.793	Taş Kömürü	18.071.568
2	İnşaat Demiri	8.268.681	Hurda Demir	15.656.632
3	Klinker	3.632.384	Ham Petrol	12.573.409
4	Fuel Oil	3.481.185	Motorin	7.681.163
5	Feldispat	2.759.568	Demir Cevheri ve Konsantreleri	6.145.500
6	Ham Petrol	2.439.000	Fuel Oil	4.760.612
7	Kurşunsuz Benzin	2.241.890	Rulo Saç	4.388.817
8	Kütük Demir	1.838.467	LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)	4.196.135
9	Profil Demir/Boru	1.318.230	Gass Oil	3.729.604
10	Rulo Saç	1.286.934	Buğday ve Mahlut	3.481.451
TOPLAM		36.860.131		80.664.891

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı WEB Sitesi

2008 yılında Türkiye, OECD ülkelerine 23 milyon ton ihracat ve 44 milyon ton ithalat gerçekleştirmiştir. Bu dönemde, 84 Milyar Dolarlık bir dış ticaret hacmi söz konusudur. 2007 yılı değerlerine bakıldığında ise toplam ihracatımız 26 milyon tondur ile 2008'in 3 ton üzerindedir (Tablo 2.48.). İthalat değerlerimiz ise 2008 ile çok yakındır. 2008 yılında ihracatımızın azalmasına rağmen toplam dış ticaret hacmimiz 2007 yılı değeri olan 76 milyar doların üzerine çıkmıştır. Deniz taşımacılığımızda en büyük payı gümrük birliği içinde olduğumuz AB ülkeleri almaktadır.

Tablo 2.48. 2008 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Hacmi

OECD ÜLKELERİ	İthalat (Ton)	İhracat (Ton)	Toplam (Ton)	İthalat 1000 $	İhracat 1000 $	Toplam 1000 $
A.B.D.	12.129.173	2.542.818	14.671.991	8.230.201	3.428.083	11.658.284
İtalya	2.809.257	5.967.581	8.776.838	6.264.552	4.405.476	10.670.029
Romanya	3.996.809	1.527.902	5.524.711	2.610.355	1.260.707	3.871.063
İngiltere	2.487.784	1.876.670	4.364.454	2.626.415	4.740.501	7.366.916
İspanya	1.312.618	2.858.340	4.170.958	3.206.688	2.627.531	5.834.219
Almanya	2.235.553	1.321.368	3.556.921	6.292.259	3.173.788	9.466.047
Fransa	1.928.747	1.205.546	3.134.293	5.039.344	3.641.766	8.681.110
Belçika	2.030.257	863.750	2.894.007	2.248.074	1.332.279	3.580.353
Kanada	2.401.913	377.547	2.779.460	1.206.323	357.875	1.564.198
Avustralya	2.524.180	133.932	2.658.112	724.495	322.349	1.046.844
Hollanda	1.836.484	799.227	2.635.711	1.973.677	1.210.373	3.184.050
Yunanistan	846.098	1.555.215	2.401.313	600.961	981.821	1.582.782
Bulgaristan	1.722.037	590.782	2.312.819	1.016.837	338.042	1.354.880
İsveç	1.474.684	491.808	1.966.492	838.094	379.200	1.217.294
Güney Kore	963.212	200.981	1.164.193	3.288.508	212.928	3.501.436
Danimarka	614.386	89.704	704.090	514.873	202.182	717.055
Finlandiya	484.123	113.363	597.486	757.317	253.478	1.010.795
Norveç	430.242	66.191	496.433	484.857	167.725	652.583
Japonya	325.846	142.915	468.761	2.582.233	273.378	2.855.611
Portekiz	166.904	270.806	437.710	284.424	434.557	718.981
Slovakya	355.983	28.767	384.750	430.602	24.362	454.964
Polonya	153.853	213.525	367.378	644.627	287.000	931.627
Macaristan	256.389	32.492	288.881	160.322	137.550	297.872
İrlanda	31.880	254.943	286.823	256.225	446.990	702.215
Avusturya	138.515	91.235	229.750	362.867	218.320	581.187
İsviçre	46.349	115.777	162.126	347.367	149.211	496.578
Meksika	87.204	23.019	110.223	223.714	140.575	364.289
Çek Cumhuriyeti	44.064	34.137	78.201	142.202	188.369	330.571
Lüksemburg	38.115	6.908	45.023	78.979	23.268	102.247
Yeni Zelanda	8.312	20.290	28.602	33.639	60.374	94.013
İzlanda	564	19.130	19.694	2.621	7.149	9.770
ABD Virjin Adaları	7.585	92	7.677	1.076	85	1.161
Güney Kıbrıs	1	132	133	4	124	128
Christmas Adaları	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	43.889.121	23.836.893	67.726.014	53.473.731	31.427.418	84.901.149

Kaynak: TÜİK

2.7.3.2 Yurt içi Deniz Taşımacılığımız

Yurt içinde kendi limanlarımız arasında Türk Bayraklı gemilerle yapılan taşımaya kabotaj taşıması adı verilmektedir. Limanlarımız arasındaki deniz taşıması 01.01.2004 tarihinde uygulamaya konulan ÖTV'si indirilmiş yakıt uygulaması ile önem kazanmıştır. Son 5 yılda limanlarımız arasındaki kabotaj taşıması Tablo 2.49.'da verilmektedir. Akaryakıtta ÖTV istisnası kararı sonucu son 5 yılda kabotaj taşımacılığımız % 27 oranında artmıştır. Kabotaj'da taşınan ürünlerin 2008 yılı değerlerine göre, cinslerine göre dağılımı ise Tablo 2.50.'de verilmektedir.

Tablo 2.49. Limanlarımız Arasındaki kabotaj Taşıması (2004-2008)

Yıllar	Yükleme Ton	Boşaltma Ton	Toplam Ton
2004	14.992.573	14.958.778	29.881.351
2005	14.145.672	13.992.865	28.068.537
2006	15.470.667	15.133.337	30.604.004
2007	17.724.009	18.005.809	35.729.818
2008	19.922.148	20.134.058	39.056.206

Kaynak Deniz Ticaret Odası 2008 Sektör Raporu

Tablo 2.50. Kabotajla Taşınana Ürünlerin Cinsleri ve Miktarları (2008)

Yük Cinsi	Ton
Portland Çimento	1.720.521
Slab	710.277
Mozaik	479.720
Kok ve Yarı kok	458.285
Kuvars	355.540
Curuf	343.860
Taş Kömürü	321.238
İnşaat Demiri	293.685
Kütük Demir	277.761
Klinger	267.155

Kaynak Deniz Ticaret Odası 2008 Sektör Raporu

2.7.3.3 Konteyner Taşımacılığı

Ülkemizde de konteyner taşımacılığı hızla gelişmiş ve 2008 yılında 5,2 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği kayıtlarına göre özel ve devlet limanlarımızın son 5 yıllık konteyner elleçleme rakamları Tablo 2.51.'de verilmektedir. Konteyner taşımacılığında 2007 yılında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 23,2 oranında artış görülmektedir. Bu artış eğilimi 2008 yılında da sürmüş 2009 yılında dünya üzerinde yaşanan kriz in de etkisiyle gerileme göstermiştir. Türkiye'de kamu sektöründe konteyner elleçlemesi TCDD'ye bağlı limanlarda yapılmaktadır. 2008 yılı itibarıyla Türk limanlarından Konteynır elleçleme kapasitesi 1000 TEU olarak Tablo 2.52.'de verilmektedir. Yurtiçi kabotaj konteynır taşımamız henüz istenilen seviyeye gelememiştir. 2010 yılında Arkas Grubunun Akdeniz'de başlattığı ve Karadeniz'de başlatacağı kabotaj konteynır taşıması ile bu sektörün canlanacağı tahmin edilmektedir. İç sularda konteynır taşımacılığı kapasitemiz Tablo 2.53.'de verilmektedir.

Tablo 2.51. Türkiye Limanları 2005 - 2009 Konteyner Elleçleme Miktarları (TEU)

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	2009	%
TÜRKLİM Üyeleri	2.175.274	65,9	2.568.631	67,2	3.389.867	72,0	3.964.304	75,8	3.485.434	77,1
TCDD Limanları	1.125.556	34,1	1.248.654	32,7	1.295.954	27,5	1.241.709	23,8	1.014.257	22,5
Diğerleri	310	0,01	5.442	0,14	22.339	0,47	22.141	0,42	23.057	0,47
TOPLAM	3.301.140	100	3.822.727	100	4.708.160	100	5.228.154	100	4.520.748	100

Kaynak: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği web sayfası, www.turklim.org, erişim: 26.09.2010

Tablo 2.52. Türk Limanlarından Konteynır 1000 TEU Olarak Elleçleme Kapasitesi (2008)

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	2009	%
TÜRKLİM Üyeleri	2.175.274	65,9	2.568.631	67,2	3.389.867	72,0	3.964.304	75,8	3.485.434	77,1
TCDD Limanları	1.125.556	34,1	1.248.654	32,7	1.295.954	27,5	1.241.709	23,8	1.014.257	22,5
Diğerleri	310	0,01	5.442	0,14	22.339	0,47	22.141	0,42	23.057	0,47
TOPLAM	3.301.140	100	3.822.727	100	4.708.160	100	5.228.154	100	4.520.748	100

Kaynak Deniz Ticaret Odası 2008 Sektör Raporu

Tablo 2.53. İç sularda konteynır taşımacılığı kapasitesi (TEU- 2008))

Liman	20' dolu	20' Boş	40' Dolu	40' Boş	Dolu Toplam	Boş Toplam	Genel Toplam
Ambarlı	11.115	10.667	12.900	24.016	24.015	34.683	58.698
İzmir	6.931	17.283	7.632	14.030	14.563	31.313	45.876
Gemlik	2.491	2.640	5.658	11.386	8.149	14.026	22.175
İstanbul	1.585	8.699	1.510	2.132	3.095	10.831	13.926
Mersin	1.909	1.308	5.870	4.520	7.779	5.828	13.607
Trabzon	5.320	1	960	360	6.280	361	6.641
İzmit	991	161	1.234	2.602	2.225	2.763	4.988
Tekirdağ	788	270	690	444	1.478	714	2.192
Antalya	674	186	194	644	868	830	1.698
Toplam	31.804	41.215	36.648	60.134	68.452	101.349	169.801

Kaynak Deniz Ticaret Odası 2008 Sektör Raporu

2.7.4 Ro-Ro Taşımaları

Avrupa ile olan geçiş belgeleri sorunları, artan otoyol maliyetleri, çekici fiyatlarındaki artışlar, akaryakıt fiyatlarındaki değişim yeni bir taşıma şekli olan Ro-Ro taşımasını gündeme getirmiştir. İzmir Çeşme Limanı'na yatırım yapılması, Ambarlı ve İzmit Körfezi limanlarının geliştirilmesi, Ro-Ro gemilerine özellikle UND Ro-Ro tarafından yatırım yapılması sonucu uluslararası deniz taşımacılığımızda Ro-Ro taşıması da önem kazanmaya başlamıştır. Karadeniz ülkeleri ile gelişen ticaretimizin sonucunda Karadeniziçinde Zonguldak, Samsun, Trabzon ve Rize illerimizde de küçük ölçekli de olsa Ro-Ro taşıması başlamıştır (Şekil 2.56.). Tablo 2.54'de, 2005, 2006 ve 2007 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan (ihracat ve ithalat taşımaları) dolu araç sayıları yer almaktadır.



Şekil 2.56. Türkiye Ro-Ro Hatları

Tablo 2.54. 2005 - 2007 Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

Ro-Ro Hatları		2005				2006				2007			
		İhracat		İthalat		İhracat		İthalat		İhracat		İthalat	
		Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
EGE	ÇEŞME-TRİESTE	16.376	646	11.198	799	17.302	797	11.366	710	19.616	694	14.751	645
		TOPLAM 29.019				TOPLAM 30.175				TOPLAM 35.706			
MARMARA	PENDİK-TRİESTE	50.729	2.212	48.472	1.949	53.832	3.207	55.522	3.051	59.288	3.121	64.374	3.686
	AMBARLI-TRIESTE	16.333	1.828	12.613	2.007	19.123	2.104	14.744	2.354	17.709	3.007	16.860	2.927
		TOPLAM 136.143				TOPLAM 153.737				TOPLAM 170.972			
KARADENİZ	RİZE-POTİ	2.581	41	1.045	0	470	10	258	3	0	0	0	0
	SAMSUN-NOVOROSSISKY	11.731	1.513	11.460	1.196	12.134	1.358	11.726	1.116	8.022	1.478	8.018	1.249
	TRABZON-SOCHI	1.553	0	1.850	0	2.967	0	3.617	0	2.845	0	3.612	0
	ZONGULDAK-KIRIM	4.352	2.486	4.471	2.404	5.231	3.371	5.465	2.970	6.622	3.260	5.625	2.085
		TOPLAM 46.663				TOPLAM 50.686				TOPLAM 42.816			
TOPLAM		221.825				234.598				249.494			

Kaynak: Roder

2.7.5.Uluslararası ve Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı

En yeni ve en az yararlanılan havayolu taşımacılığı; terminaller arasında yapılan, hızlı ve zamana bağlı bir nakliye türüdür. Değerli ürünlerin, küçük boyutlarda ve paketlenmiş biçimde taşınmasına uygundur. 500 kilometreden daha uzak mesafeler için elverişlidir. İlk yatırımı ve işletme giderleri yüksektir. Öte yandan, havayolu nakliyesinin sağladığı hız avantajı aynı zamanda depolama maliyetlerini azaltıcı bir etken olarak düşünülebilir. Makine parçaları, elektronik, yüksek teknoloji enstrümanları, çiçek, canlı bitki, balık ve deniz ürünleri, araba yedek parçaları, ayakkabı ve pek çok dayanıklı tüketim malzemeleri taşınan malların ağırlığını oluşturmaktadır.Nakliye imkânları, özellikle e-ticaretin de yaygınlaşmasıyla ve dünyada üretimle tüketimin uluslararası nitelik kazanmasına paralel olarak gelişmiştir. Bu süreçte havayolu kargo taşımacılığı da hem Dünya çapında, hem de Türkiye'de büyük gelişmeler yaşamakta; havayolu kargo taşımacılığına talep artmaktadır.

Türkiye'de sanayinin gelişmesi, özellikle tekstil, elektronik, makine ve ekipmanları, bilgisayar, otomotiv ilaç sanayinin ve çiçekçiliğin gelişmesi, hava kargo taşımacılığına olan ihtiyacı ve kullanım oranını artırmıştır. Ülkemizde geçmişte yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde yük taşıması ile hava yük taşıması başlamış; daha sonra artan yük kapasitesi ile kargo amaçlı uçakların devreye girmesi sağlanmıştır. Artan kargo talebi sonunda hava kargo yatırımları artmıştır. İç hat hava kargo taşıması, 2007 yılında 393.000 ton'a, dış hat taşıması da 1.055.000 ton'a ulaşmıştır. 2002 yılında 150 adet olan uçak sayımız 2007 de 250 adet'e ulaşmıştır. Tablo 2.55.'de yıllara göreuçuş ve kargo taşıması rakamları verilmektedir.

Tablo 2.55. Yıllara Göre Türkiye'de Uçuş ve Kargo Taşması Rakamları

İŞLETİCİ SAYISI	HAVA ARACI SAYISI	İÇ HAT KARGO	DIŞ HAT KARGO	TOPLAM KARGO	İÇ HAT UÇAK TRAFİĞİ	DIŞ HAT UÇAK TRAFİĞİ	TRANSİT UÇAK TRAFİĞİ	TOPLAM UÇAK TRAFİĞİ
13	150	181.198	698.935	880.133	157.415	218.626	155.352	531.393
11	162	188.936	742.255	931.191	156.301	218.505	154.218	529.024
14	202	262.647	860.461	1.123.108	195.935	252.786	191.096	639.817
16	240	315.858	933.697	1.249.555	264.805	286.867	206.003	757.675
20	259	373.055	973.934	1.346.989	343.956	286.713	221.702	852.371
20	250	414.192	1.131.833	1.546.025	365.136	323.432	247.099	935.667

Dış hatlarda kargo trafiğinin tamamına yakın kısmı (%94) İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan gerçekleştirilmiştir. Bunu % 3 ile Ankara Esenboğa ve % 2 ile İzmir havalimanları izlemektedir. Çeşitli hava limanlarımızdan yurt içi ve yurt dışına yapılan kargo sevkiyatları Tablo 2.56.'da verilmektedir.

Tablo 2.56. Havalimanları Bazında 2006-2007 Yük Trafiği

Havaalanı	2008			2009		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	34.103	315.896	349.999	32.314	339.077	371.391
Ankara Esenboğa	5.582	7.143	12.725	5.370	8.071	13.441
İzmir A.Menderes	12.309	1.898	14.207	11.447	2.024	13.471
Samsun-Çarşamba		55	55	61		61
Diğer	14.560	10.493	25.053	15.326	11.538	26.824
Genel Toplam	**66.554**	**335.485**	**402.039**	**64.518**	**360.710**	**425.188**

Kaynak: DHMI web sitesi

2.7.6. Ulusal Depolama

Talebin düşük, arzın yüksek olduğu noktalarda üretim fazlası ürünler belli bir zaman süresi içinde muhafaza edilmek üzere uygun koşulları sağlayan depolama hacimlerinde bekletilmektedir. Ayrıca toplu gelen ürünlerin belli bir süre içinde yerel dağıtımı için de depolarda bekletilmesi kaçınılmazdır. Gümrükleme de yine başka bir depolama ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. İç piyasada depolama olmadığı, gümrük vergilerinin ve fonların yüksek olduğu ürünlerde, ithal ürünler, ithalat işlemleri yapılmadan önce vergiler ödenmeden depolanmak amacıyla devlete ait gümrüklü depolarda yani antrepolarda muhafaza edilmiştir.Zaman içinde ekonominin serbestleşmesi sürecinde özel sektör de kendi depolarını ve antrepolarını oluşturmuştur. Kurulan depolar genellikle fabrikaların içinde yer almış; temin edilen hammaddeler, yarı mamuller bu alanlarda stoklanmış; üretim sonrası da ürünlerin saklaması buralarda yapılmıştır.

Depolama sektöründe devrim yapan olay, zincir mağazaların ve süpermarketlerin açılmasıdır. Temin edecekleri ürünlerin doğrudan üreticiden alınmasını şart koşan bu satış merkezleri artık distribütörleri devreden çıkartmış ya ana üretici firma, kendi araçları ile veya çeşitli ölçekte lojistik firmaların devreye girmesi ile süpermarketlere ve zincir mağazalara teslim hizmeti vermeye başlamıştır. Bu sayede, ana üreticilerin veya ithalatçıların merkezi yerde depo ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Ülkemizde depolama konusunda yapılmış bir araştırma yoktur. Bu konuda istatistik bilgileri endüstri sayımlarından elde edilememiştir. Bilinen tek gerçek, geçmişte kullanılan malların uzun süre saklanacağı depo alanları yerine; günümüzde cross-dock yani kapıdan kapıya aktarma şeklinde çalışan büyük, yüksek tavanlı, çok çıkış kapılı, her kapısında hidrolik yanaşma rampası ve yanaşma körüğü olan depolar inşa edilmeye başlandığıdır. Depo konusundaki talep, aynı zamanda arazi fiyatlarını da yükseltmektedir. Yüksek arazi fiyatları da depoların tek kat yerine 2-3 katlı hale gelmesine neden olmuştur.

Depolarda üzerinde durulması gereken bir husus da yazılım kullanımıdır. Gelecekte tüm depo işletmelerinin ruhsata bağlanacağı, aktivitelerin bildirileceği, depo içi yazılımlarla tespit edilecek mal hareketinin merkezi bir iletişim portalında stoklanarak kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınacağı tahmin edilmektedir.

2.8. KARADENİZ BÖLGESİNDE LOJİSTİK

Karadeniz'de bulunan limanlarımız şunlardır: Zonguldak, Karadeniz Ereğlisi, Ünye, Samsun, Amasra, Bartın, Rize, Hopa, Trabzon, Ordu, Fatsa, Sürmene, Sinop ve Giresun'dur. Bu limanlar Türkiye deniz ticaretini değişik miktarlarda desteklemekteyse de, Samsun ve Trabzon görece en yüksek dış ticaret katkısı yapan limanlarımızdır. Karadeniz Bölge'mizdeki konteyner taşımacılığının önemli kısmı da Trabzon limanından yapılmaktadır.

Doğu Karadeniz'de Samsun dışında Ünye'den başlamak üzere batıda toplam 11 iskele ve liman gibi deniz yapısı bulunmaktadır. Bunlar arasında liman niteliğinde bulunan yapılar, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa limanlarıdır. Karadeniz Bölgesi'nde yıllık ulusal yük trafiğinin yaklaşık % 10'nu yapılmakta bunun da yine yaklaşıl % 60'ı doğu Karadeniz limanlarından yapılmaktadır. Bu limanlar arasında en büyüğü Trabzon Limanı olup, bölgedeki konteyner elleçlemesinin önemli bir kısmı bu limandan yapılmaktadır. Bu limanlara ait fiziksel özellikler Tablo' 2.57.de verilmektedir.

Tablo 2.57. Doğu Karadeniz Ana Limanları Fiziki Özellikleri

		Trabzon Limanı	Giresun Limanı	Rize Limanı	Hopa Limanı
Uzunluk (m)		1.325	887	150	745
Draft (m)		9,5-11,5	5,0-10,0	5,0	9,0-10,0
Gemi		1.742	500	140	1.425
Genel Kargo (Ton/yıl)		1.558.900	386.000	183.000	3.364.000
Dökme Yük		336.000	336.000	336.000	700.000
Konteyner (ton/yıl)		1.943.200	672.000	0	672.000
Depolama Kapasitesi (ton/yıl)	Kapalı Alan	138.000	42.000		140.000
	Açık Alan	3.055.150	1.033.666		1.166.700
	Rıhtım	25	LO		25
Vinçlerin Kapasitesi (ton)	Mobil Vinç	25	25		25
	Forklift	25	LO		LO
	Konteyner	25	-		42 (Üstten)

Kaynak: Doğu Karadeniz Taslak Bölge Planı

.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren Trabzon, Rize, Hopa, Giresun ve Ordu olmak üzere 5 ana limanın özelleştirmeleri tamamlanmıştır ve bunlara ait fiziksel tanımları şu şekilde yapmak mümkündür.

Trabzon Limanı

Trabzon Limanın hinterlandını, coğrafi bakımdan bulunduğu mevkii itibarıyla, Doğu Anadolu izleri Kafkas ülkeleri, İran ve Asya ülkeleri oluşturmaktadır. Kara, deniz ve hava ulaşımı bakımından, uluslararası ticaret, nakliyat ve turizm yönünden önemli bir ulaşım merkezi ve aynı zamanda yolcu giriş-çıkışı için deniz hudut kapısıdır. Trabzon Limanı, doğu'da Narlık Burnu ile batı'da Işıklı Burnu'ndan kuzey istikametine çizilen hatlar ve ona bitişik Türk karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanı içinde bulunmaktadır.

Trabzon Limanı, Alport Liman işletmeciliği tarafından, 22 Kasım 2003 tarihinde T.C. Özelleştirme idaresi tarafından 30 yıllığına (işletme hakkı) devredilmiştir.

Liman Kapasitesi :

Elleçleme Kapasitesi : 5 milyon ton/yıl

Depolama Kapasitesi : 3 milyon ton/yıl

Gemi Kabul Kapasitesi : 2.000 adet/yıl

Mendirekler :

Büyük Mendirek : 1.135 metre

Tali Mendirek : 440 metre

Toplam 1.525 metre rıhtım uzunluğu olan Trabzon limanının ortalama derinliği 2,5 metre ile 10 metre arasında değişmektedir. Limanda, 250 ton depolama kapasiteli sintine tesisi ile tüm gemilere hizmet verilmektedir.

Hopa Limanı

1997 yılında özelleştirilen Hopa Limanı'nı işleten Park Denizcilik, yükleme, boşaltma, terminal, depolama, kılavuzluk, kurtarma ve likit dolum tesisleri işletmeciliği yapmaktadır. Özelleştirme tarihi itibarı ile 2.000 m2 olan kapalı ambar sahasını 18.120 m2 ye, 54.000 m2 olan açık ambar sahasını 72.622 m2 ye çıkartan Park Denizcilik, ilave olarak yüksek kapasiteli forklift, vinç, kantar, hizmet aracı ve makineleri ile yeni yatırımlar da yapmıştır.

Rize Limanı

1997 yılında özelleştirilen Rize Limanı, Rize Riport Liman İşletmesi Yatırım A.Ş'ye devredilmiştir. Konumu mevkileri ile sahil kesimi arasında alandır. Doğusunda karayolu ile Hopa ve Gürcistan, kuzeyinde tarifeli Ro-Ro hattıyla Gürcistan'ın Poti Limanı, güneyinde Ovit-Erzurum karayolu ile GAP'ı en kısa olarak Karadeniz e bağlayan yol olması ve İran Transit yoluna yakınlığı sebebiyle önemli bir konumdadır.

Giresun Limanı

Giresun tarihi ve turistik zenginliklere sahip çok eski bir yerleşim merkezidir. Konumu itibarıyla önemli ticaret merkezleri arasındaki yol güzergahı üzerindedir. Yeni yapılan Giresun-Torul Gümüşhane yolu, Doğu Anadolu'ya ulaşımda büyük kolaylıklar sağlamıştır. 1959 tarihinde hizmete giren liman mendireklerle çevrili olup her türlü liman hizmetlerini verebilecek durumdadır. Özelleştirme kapsamında,1997 yılında Çakıroğlu Liman İşletmeleri A.Ş.'ye devir işlemleri yapılmıştır.

Ordu Limanı

Ordu, Karadeniz Bölgenin önemli bir iş merkezidir. Ordu'da taşımacılık karayolu üzerinden sağlanmakta olup Ordu Limanı verimli olarak kullanılmamaktadır. Özelleştirme kapsamında,1997 yılında Çakıroğlu Liman İşletmeleri A.Ş.'ye devredilmiştir.

Trabzon POAŞ Tesisleri

Petrol Ofisi Trabzon Deniz Terminaline Batı terminalinde 13,5 metre draft, Doğu Terminalinde ise 20 m draft ve 30.000 DWT'e kadar her türlü gemiye hizmet verebilmektedir. Şamandıra tesislerine gemi büyüklüklerine bağlı olarak aynı anda 2 gemiye kadar kabul imkanı bulunmaktadır. Aynı anda farklı şamandıralarda iki ayrı gemiyi elleçleme kapasitesine sahip deniz tesislerinden, Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgesinde bulunan toplam 13 ile ürün sevkiyatı yapılmaktadır.

Karadeniz Limanlarımızda Yük Taşımacılığı

Tablo 2.58. ve Tablo 2.59.'da .yıllar itibariyle Karadeniz Limanları ticaret miktarlarını vermektedir. Buna göre, dünya ekonomik krizi, zaten çok da yüksek olmayan bu rakamlarda da önemli bir değişiklik yapmamıştır. Karadeniz limanlarından

yapılan ithalat 15 milyon ton civarında olup yıllar içinde artış göstermiştir. Karadeniz limanlarının ithalatı ise 4 milyon ton civarındadır. Ulusal deniz ihracatımızın yaklaşık % 6-7 si, ithalatımızın da % 10-11'i Karadeniz limanlarımızdan yapılmaktadır. Kabotaj taşımacılığımız ise zaman içinde yine artış göstermiş olup 5 milyon ton civarındadır ve toplamın yaklaşık % 20 sine tekabül etmektedir.

Öte yandan Karadeniz limanlarımızdaki konteyner taşımacılığı oldukça düşüktür, dış ticaretimizin yaklaşık binde 5 i civarındaki bir kısmını yapmaktadır. Bu rakamlar, hem ulusal dış ticaretimizin hem de Karadeniz diğer limanlarıyla karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır.

Tablo 2.58. Karadeniz Bölgesi Deniz Ticareti (Ton)

	Boşaltma (Ton)						Yükleme (Ton)					
	İthalat	ülke % si	Kabotaj	ülke % si	Transit	ülke % si	İhracat	ülke % si	Kabotaj	ülke % si	Transit	ülke % si
2005	12.991.857	10,47	2.926.323	21,00	22.511	0,40	3.150.004	5,80	2.880.715	19,88	22.511	0,40
2006	16.622.683	11,56	2.094.920	13,73	404.775	0,36	3.872.681	6,10	1.930.756	13,13	404.775	0,36
2007	13.022.233	11,37	2.586.735	14,27	110.808	0,29	3.901.844	5,70	2.112.063	12,66	110.808	0,29
2008	13.289.398	11,08	3.477.018	17,27	3.409	0,48	5.228.600	7,14	2.593.573	13,71	4.331	0,10
2009	15.947.388	11,42	3.106.527	15,90	5.635	0,24	4.721.490	6,40	2.064.288	11,00	4.418	0,70

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticaret İstatistikleri (www.denizcilik.gov.tr)

Tablo 2.59. Karadeniz Bölgesi Konteyner Ticareti (Teu)

	Boşaltma (Teu)				Yükleme (Teu)			
	İthalat	ülke % si	Kabotaj	ülke % si	İhracat	ülke % si	Kabotaj	ülke % si
2005	1.294	0,08	200	2,02	1.151	0,07	411	4,64
2006	3.444	0,19	1.149	14,20	2.096	0,12	1.493	9,98
2007	9.336	0,42	1.401	5,15	4.666	0,22	1.850	5,41
2008	11.583	0,42	383	4,80	5.281	0,22	5.281	7,52
2009	9.903	0,45	1.145	16,70	4.332	0,30	4.332	10

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticaret İstatistikleri (www.denizcilik.gov.tr)

2.8.1. Samsun Limanı

Samsun limanındaki yük miktarları da yıllar itibari ile aşağıdaki tabloda görülmektedir. Köstence ve Odessa limanları ile karşılaştırıldığında yük akışı oldukça düşük kalmaktadır. Ancak 2005 yılından bu yana %40lara ulaşan artış oranları ile büyüme göstermiştir. 2009 yılına gelindiğinde ise artış oranı geçmiş yıllara göre oldukça düşük kalmıştır(Tablo 2.60.). Buna rağmen tüm Karadeniz ticaretinin yaklaşık % 20 si Samsun limanından gerçekleştirilmiştir. Samsun'un Karadeniz deniz ticaretindeki payı artma eğilimdedir.

Tablo 2.60. Samsun Limanına İlişkin Yük Bilgileri

	Yükleme - Ton			Boşaltma - Ton			Toplam Yük	Artış Oranı
	İhracat	Kabotaj	Toplam	İthalat	Kabotaj	Toplam		
2009	1.112.313	141.635	1.253.948	4.933.202	501.786	5.437.658	6.691.606	3%
2008	942.772	305.112	1.247.884	4.651.198	575.647	5.230.297	6.478.181	12%
2007	420.102	66.900	487.002	4.769.947	492.265	5.291.233	5.778.235	33%
2006	263.298	31.430	294.728	3.666.010	385.418	4.053.979	4.348.707	37%
2005	99.485	304.091	403.576	2.442.485	335.525	2.778.010	3.181.586	

Kaynak:www.denizcilik.gov.tr

Türkiye'nin Karadeniz'deki denizyolu taşımacılığı açısından önemli konulardan biri de Boğazlardan geçişin kontrol altına alınmasıdır. En dar kesitinin 700 m'ye kadar düştüğü boğaz hattı boyunca gerek terörist girişimlerin olabilme ihtimali gerekse hava koşulları ve insan hatalarından kaynaklanan kazaların meydana gelme riski boğaz geçişlerini önemli bir konuma getirmektedir. Bu nedenle Türkiye geceleri ve görüş mesafesinin sorunlu olduğu zamanlarda boğazdan geçecek tankerlerin boyutlarını konusunda bazı sınırlamalar getirmiştir. Boğazlardan geçişlerde yaşanan sorunların giderilmesi amacıyla boğaz geçişini bypass edecek boru hatlarının yapımı gündeme gelmiş ve 2006 yılında bunların ilki Bakû –Tiflis arasında tamamlanmıştır. Buna ilaveten Odessa yeni boru hattı projeleri de mevcuttur. Bu projelerin boğazlar üzerindeki transit trafiği azaltacağı düşünülmektedir. Şekil 2.57.'de mevcut ve planlanan boru hatları görülmektedir.

Bunlara ek olarak hazar denizindeki petrolü batıya taşımak için geliştirilen birçok proje vardır. Bunlardan bazıları; Samsun limanı ve Ceyhan arasındaki boru hattı, Burgaz limanından Yunanistan şehri olan Alexandroupolis arasındaki boru hattı, Burgaz limanı ile Makedonya'nın Vlora limanına olan boru hattı ve Romanya'daki Köstence limanı ile İtalya'daki Trieste limanını birleştiren boru hattıdır. Samsun Limanı da bu anlamda Türkiye için stratejik bir konuma sahiptir. Türkiye'nin ülke politikaları arasında da Samsun - Ceyhan boru hattının yapılması önem teşkil etmektedir.



Şekil 2.57. Karadeniz Etrafındaki Mevcut ve Planlanan Boru Hatları

2.8.2 Karadeniz Bölgesindeki Karayolu Yük Taşımacığı

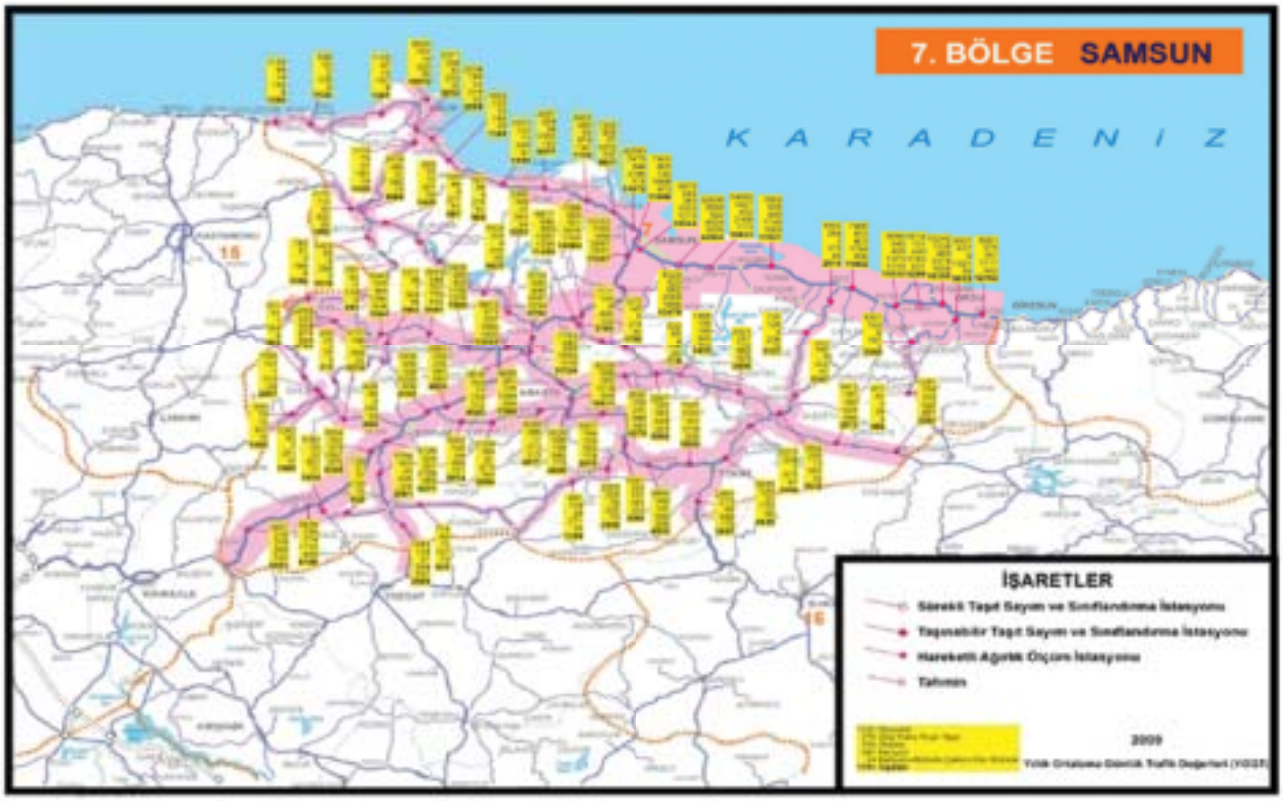
Karayolu taşımacılığına yönelik olarak ulusal veritabanlarımızda mekansal bazlı taşımacılık konusunda işlenmiş veri bulmak pek mümkün olamamaktadır. Ancak, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sayım ve yol kenarı anketlerinden (karayolları) bölgesel bazlı yük taşıma miktarlarını elde etmek mümkündür. Buna göre, Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü (Sinop, Samsun, Amasya, Tokat, Çorum, Tokat ve Ordu) ve 10 Bölge Müdürlüğü (Giresun, Trabzon, Gümüşhane, Bayburt, Rize ve Artvin) Karadeniz Bölgesi'nin tamamını kapsamaktadır. Buna göre 7. Bölgede 2009 yılında 9.683.513.000 ton-km, 10. Bölge'de ise 4.456.752.000 ton-km, toplamda da Karadeniz bölgesinde 14.140.265.000 ton-km olup bu da, ulusal karayolu yük taşımacılığının % 12'sinin yapıldığını göstermektedir. Bunun ise yaklaşık % 67'si Samsun'un da içinde olduğu 7. Bölge tarafından gerçekleştirilmiştir.

Yerleşim yerlerindeki karayolu lojistik aktivitelerinin ölçüsü olan kamyon trafiği için bir Türkiye orijin-destinasyon matrisi maalesef bulunmamaktadır. Ancak, bir fikir vermesi açısından, Karayolları 2009 yılı trafik sayım datalarından, TR83 ve tüm Doğu Karadeniz il merkezlerine giriş çıkış yakan yıllık ortalama günlük kamyon trafiği sayımlarını vermek mümkündür. Bu sayılar kent merkezlerine en yakın tüm yönlerdeki sayım istasyonlarındaki kamyon trafiği toplamıdır. Bu rakamlar, Tablo 2.61.'de ve bölge sayım dataları Şekil 2.58. ve Şekil 2.59.'da şekillerde verilmektedir. Buna göre, yıllık ortalama günlük trafik (YOGT) değerleri açısından en yüksek kamyon trafiği Samsun il merkezinde oluşmaktadır. Onu sırasıyla Trabzon, Ordu, Amasya ve Rize izlemektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde demiryolu ulaşımı sadece Samsun'da bulunmaktadır.

Tablo 2.61. İl Merkezlerindeki 2009 yılı Günlük Kamyon Trafiği

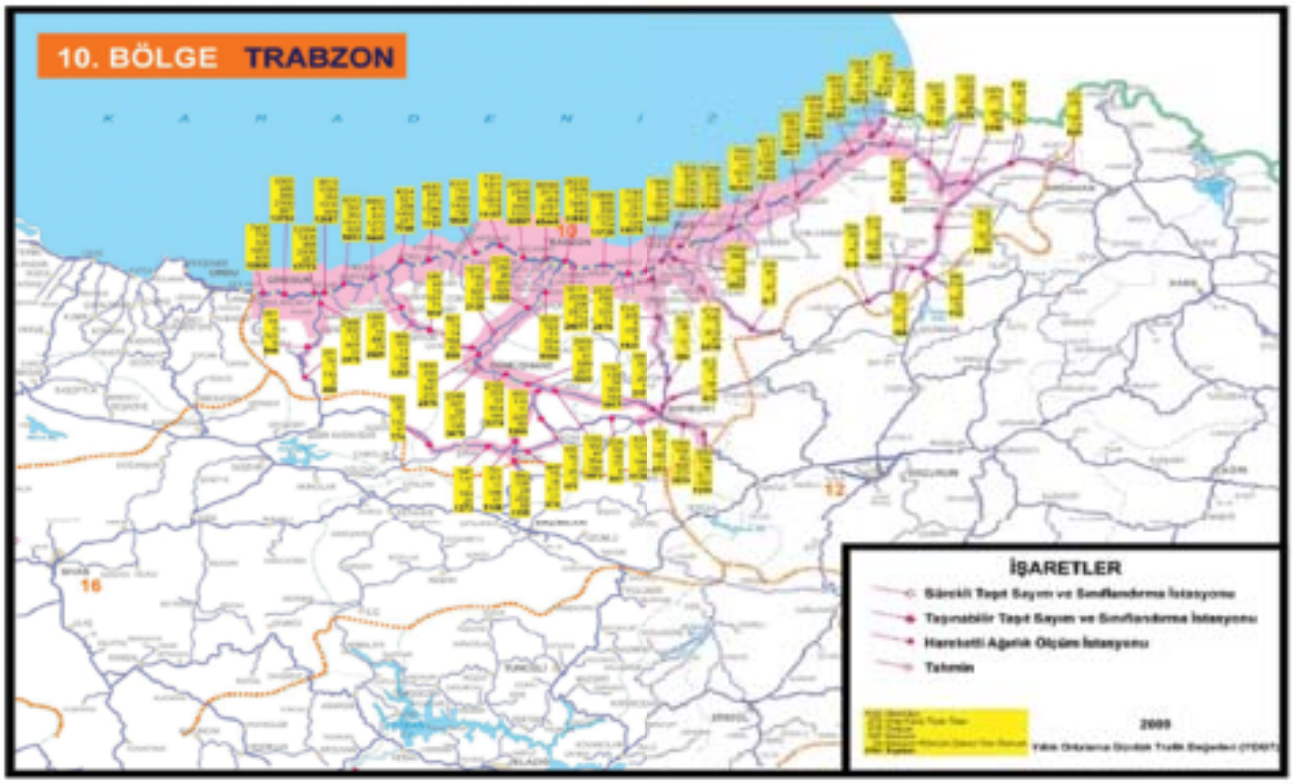
İl Merkezi	YOGT (Kamyon)	İl Merkezi	YOGT (Kamyon)
Giresun	2095	Sinop	682
Trabzon	7465	Samsun	8816
Rize	3062	Ordu	5112
Hopa	1292	Tokat	2560
Artvin	742	Çorum	1067
G.Hane	1161	Amasya	3506

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 2.58. Karayolları 7. Bölge 2009 yılı Trafik Sayımları

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 2.59. Karayolları 7. Bölge 2009 yılı Trafik Sayımları

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

2.9. TR 83. BÖLGEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.9.1 Uluslar arası Taşımacılık

TR 83. bölgesi uluslar arası ticarette dengesiz bir dağılım göstermektedir. İthalatımızın ve ihracatımızın büyük kısmı bölgenin ekonomik, ticari ve lojistik merkezi olan Samsun üzerinden yapılmaktadır. Diğer illerden yapılan ancak Samsun dışındaki gümrük müdürlüklerinden yapılan dış ticaret kayıtları belirlenememektedir. Bu illerde yapılan Sanayi kuruluşları anket çalışması aradaki farkı ortaya koymaktadır. Bu fark ise bölgenin lojistik potansiyeli dışında kalmakta hangi gümrük müdürlüğünden yapılmakta ise o bölgenin lojistik potansiyeli içine girmektedir. TR 83 Bölgesi İllerinin İthalat ve İhracat miktarları Tablo 2.63.'de belirtilmektedir. Tokat gümrüğüne kayıtlı bir ithalat bulunmamaktadır. Amasya ise hiçbir gümrük giriş ve çıkış kaydına dahil edilmemiştir. Tablo 2.62.'de görüldüğü gibi bize uluslararası taşımacılıkta Samsun'un aktivitesinin yanında TR 83. Bölgesinin diğer illeri olan Çorum, Tokat ve Amasya'da önemli bir dış ticaret aktivitesinin olmadığını, Bu illerden yapılan ithalat ve ihracatın taşımasının başta Samsun olmak üzere diğer illere ait gümrük müdürlüklerinden yapıldığını göstermektedir. Bu nedenle Samsun ilinde bulunan uluslar arası taşımacılık çeşitli modlarıyla ele alınmıştır.

Tablo 2.62. TR 83 Bölgesi İthalat ve İhracat Miktarları

Yıllar	Samsun İthalat Milyon $	Çorum İthalat Milyon $	Samsun İhracat Milyon $	Tokat İhracat Milyon $	Çorum İhracat Milyon $
2010 (7Aylık)	2.136	0,1	506	3	30
2009	4.353	0,9	665	7	46
2008	6.739	0,2	858	7	44
2007	1.292	0,3	436	8	30
2006	859	0,1	285	6	38
2005	652	0,1	190	2	33
2004	508	0,2	133	4	29

Kaynak www.tuik.gov.tr

2.9.1.1 Samsun ilinde Uluslar arası Taşımacılık

Samsun gerek ilde yerleşik bulunan, gerekse artalanındaki illerdeki (Kara Yolları 7. Bölge alanında bulunan Sinop, Amasya, Çorum, Tokat, Ordu, Giresun,) sanayi, tarım ve doğal yeraltı üretiminin bölgeden toplanarak Karadeniz'e ve Dünya'ya çıkış yapmaktadır. Aynı şekilde bölge sanayisi için gerekli hammadde, yarı mamul ve tüketim için bitmiş ürünlerin ülkeye giriş yaptığı ve bölgeye dağıtıldığı; bir dış ticaret giriş-çıkış kapısı (gateway) olma özelliği dolayısıyla yoğun ve yüksek hacimli iki yönlü (gelen ve giden) yük trafiğine sahne olmaktadır. Bu yoğun yük trafiği, Samsun'da taşımacılık sektörünün, uluslararası ve ulusal taşımacılığın gelişmesini ve Türkiye ölçeğinde önemli bir noktaya gelmesini sağlamıştır. Bu bölümde, Samsun'daki uluslararası taşımacılık sektörü, taşıma modları bazında alt bölümler halinde incelenecektir. Samsun'da yerleşik (gümrük beyannamelerinde firma adresi ve vergi dairesi Samsun'da bulunan) firmaların 2009 yılında yapmış oldukları ihracatın, taşıma modlarına göre, tutar bazında dağılımı, ön bilgi olarak, Tablo 2.63.'de verilmektedir.

Tablo 2.63. Samsun'de Yerleşik Firmaların 2009 Yılında Yapmış Oldukları İhracatın, Tutar Bazında, Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (ABD $)

TAŞIMA MODU	İHRACAT ($)	ORAN (%)
KARAYOLU İ	130.095.000	42.8
DEMİRYOLU İ	4.852.000	1.6
DENİZYOLU	146.896.000	48.3
DENİZ ARACINDA MOTORLU KARA TAŞITI	5.100.000	1.7
DENİZ ARACINDA TREYLER VEYA YARI TREYLER	13.775.000	4.5
HAVAYOLU İ	3000.000	1.0
KENDİNDEN HAREKETLİ ARAÇLAR İ	20.000	0.007
DİĞER	179.000	0.06
TOPLAM	**303.917.000**	**100**

Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı

2.9.1.2.Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Samsun'un Türkiye ve Karadeniz'deki coğrafi konumu; hinterlandının önemli bir sanayi ve tarım bölgesi olması; Özelleştirme sonucu Karadeniz'de tüm liman hizmetlerini verebilecek nitelikte ve uluslararası standartları yakalayarak işlem hacmini hızla artıracak olan bir limana sahip olması; limanının Karadeniz, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetler için bir ihracat-ithalat giriş-çıkış limanı niteliğinde bulunması, Samsun'da kombine taşımacılık hizmetleri ve tedarik zincirinin tamamlanması anlamında bir ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığı filosunun bulunmasını kaçınılmaz kılmıştır.

Samsun İli'nde faaliyet göstermekte olan uluslararası kara taşıması sektörü, geçmişte pek fazla gelişmemiş, bunun sonucunda Samsun, uluslararası çıkış belgesine sahip araç sayısına göre bölgedeki diğer iller içinde ön sıralarda yer alamamıştır. TC. Ulaştırma Bakanlığı verilerine göre Samsun'da kayıtlı C1, C2, belge sahibi firma ve araç sayıları Tablo 2.64 ve Tablo 2.65.'de verilmektedir.

Tablo 2.64. Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C2 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri (15 09 2010)

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ SAYISI	KAMYON SAYISI	Y.ROM. SAYISI	KAMYONET SAYISI	ROMORK SAYISI
ADANA	434	12.800	2.098	14.561	533	224
ANKARA	141	3.884	789	4.524	62	385
ANTALYA	11	308	6	331	1	13
BOLU	57	1.403	61	1.582	3	37
BURSA	14	400	56	451	15	26
DİYARBAKIR	255	8.134	9.826	9.029	37	76
ERZURUM	46	1.377	749	1.562	7	15
İSTANBUL	408	10.770	1.862	13.722	696	1.150
İZMİR	56	1.863	198	2.480	39	107
SAMSUN	17	409	36	449	-	24
SİVAS	2	33	5	33	1	2
TRABZON	68	2.126	243	2.415	-	113
GENEL TOPLAM	**1.509**	**43.507**	**15.929**	**51.139**	**1.394**	**2.172**

Kaynak www.kugm.gov.tr

Tablo 2.65. Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C1 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri (15 09 2010)

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ SAYISI	KAMYON SAYISI	Y.ROM. SAYISI	KAMYONET SAYISI	ROMORK SAYISI
ADANA	17	13	37	14	15	1
ANKARA	29	26	38	31	36	4
ANTALYA	8	2	1	1	7	1
BOLU		0	0	0	0	0
BURSA	15	14	46	19	15	3
DİYARBAKIR	1	0	1	0	0	0
ERZURUM	6	1	12	1	1	0
İSTANBUL	101	72	136	99	155	7
İZMİR	14	6	42	7	4	6
SAMSUN	2	1	4	1	1	0
SİVAS	3	0	7	0	2	0
TRABZON	5	7	2	11	4	0
GENEL TOPLAM	**201**	**142**	**326**	**184**	**240**	**22**

Kaynak www.ubak.gov.tr

Ulaştırma Bakanlığı Karayolu Ulaştırma Genel Müdürlüğü'ne bağlı Ulaştırma Bölge Müdürlükleri tarafından verilen Uluslar arası C1,C3 ve C3 yetki belgelerinin dağılımında, TR 83. bölgenin de bağlı olduğu Samsun Bölge Müdürlüğü (Samsun, Çorum, Amasya, Tokat), toplam yetki belgesi sayısında 19 Firma ile Türkiye çapında % 1 pay almaktadır ve % 1 'lik bir oranla 12 bölge içerisinde 10. sırada yer almaktadır[15]. Diğer taraftan, uluslararası karayolu ticari yük taşımacılığı için verilen C1 ve C2 yetki belgesi açısından değerlendirildiğinde Samsun Bölge Müdürlüğüne ait, 410 adet Çekici, 40 adet Kamyon, 450 adet römork bulunmaktadır.

Samsun İli'nde, bazıları her iki dernekte de olmak üzere, UND Uluslar arası Nakliyeciler Derneğine ve RODER Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği kayıtlı 10 adet C2 belgeli firma bulunmaktadır (UND kayıtlarında 5 adet, RODER kayıtlarında 7 adet). Bu firmaların listesi Aşağıda sunulmuştur. Bazı firmaların merkezlerinin başka illerde olması veya belgelerini farklı illerden almış olmaları nedeniyle gerçek anlamda Samsun ilinde uluslararası taşıma yapan firma sayısının bu rakamların üzerinde olduğu görülmektedir.

UND Üyeleri

Bafrallar Limitet Şirketi

Samsun Eksport Limitet Şirketi

UFT Uluslar arası Furkan Taşımacılık Limitet Şirketi

Dalgıç Uluslar arası Nakliyat Limitet Şirketi

Dinçer A.Ş.

RODER Üyeleri

Bafra Transport Limitet Şirketi

Bafrallar Limitet Şirketi

Erdinli Limitet Şirketi

Pekdemirler Limitet Şirketi

Sandıkçı Limitet Şirketi

UFT Uluslar arası Furkan Taşımacılık Limitet Şirketi

Venedik Uluslar arası nakliyat

TÜİK den alınan verilere göre ise, 2009 sonu itibarı ile Samsun il merkezi ve ilçelerinde trafiğe kayıtlı toplam 218.00 adet motorlu araç bulunmaktadır. Bu araçların tiplerine göre dağılımı Tablo 2.66.'da verilmiştir. Bu araçlar içinde Uluslar arası Lojistik hizmetlerde kullanılan ve TIR olarak tanımladığımız araç sayıları ise C2 belgeli olarak Ulaştırma Bakanlığı Kara ulaştırma Müdürlüğü kayıtlarına göre Tablo 2.67.'de verilmektedir.

[15] Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü web sitesi – www.kugm.gov.tr

Tablo 2.66. Samsun Trafiğine Kayıtlı Araçların Tiplerine Göre Dağılımı (TÜİK 2010)

ARAÇ TİPİ	Adedi
Otomobil	92.222
Minibüs	10.710
Otobüs	1.316
Kamyonet	38.503
Kamyon	8.255
Motosiklet	24.846
Traktör	42.763
TOPLAM	**218.615**

Tablo 2.67. Samsun Trafiğine Kayıtlı Araçların Tiplerine Göre Dağılımı (TÜİK 2010)

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ SAYISI	KAMYON SAYISI	T.ROMK SAYISI	KAMYONET SAYISI	ROMORK SAYISI
ADANA	451	12813	2135	14575	548	225
ANKARA	170	3910	927	4555	99	399
ANTALYA	19	310	7	332	8	14
BOLU	57	1403	61	1582	3	37
BURSA	29	414	102	470	30	29
DİYARBAKIR	256	8134	9827	9029	37	76
ERZURUM	52	1378	761	1563	8	15
İSTANBUL	509	10842	1998	13821	851	1157
İZMİR	70	1869	240	2487	43	113
SAMSUN	19	410	40	450	1	24
SİVAS	5	33	12	33	3	2
TRABZON	73	2133	245	2426	4	113
GENEL TOPLAM	1710	43649	16255	51323	1634	2194

Samsun bölgesi Uluslar arası kara taşımasında Toplam TIR adedinde Türkiye Uluslar arası TIR adedinin % 1 ini Kamyona adedinin is %0,3 ünü kapsamaktadır. Bu Samsun kayıtlı uluslararası taşımacılarımızın araç sayılarının yetersiz olduğunu göstermektedir. Uluslar arası taşıma yapan firmaların sayısına gelince yine aynı kayıtlar toplam 1.710 firma içinde Samsun bölgesinde sadece 19 firmanın bulunduğunu ortaya koymakta ve bu sayı yetersizdirT.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı'ndan alınan bilgilere göre, 2008 yılında Samsun İli'nden karayolu ile yapılan ihracat miktarı 60 Milyon Amerikan Doları'dır. 140.000 ton ihracat yapılmıştır. Yine 2008 yılı kayıtlarına göre Samsun İli'nden karayolu ile yapılan ithalat miktarı da 48 Milyon Amerikan Doları'na ve 99 bin ton'a ulaşmıştır. 2009 yılı itibarıyla İhracatta ilk 10 sırada yer alan ürünler Tablo 2.68.'de görülmektedir.

Tablo 2.68. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası İktisadi raporu 2010

Ürün Cinsi	Değeri ($) Milyon
Hububat	171.9
Demir Çelik	86.1
Fındık	33.6
Makine ve aksamı	26.2
Ağaç mamulleri	19.5
Demir çelik dışı metaller	10.6
Taşıt araçları ve yan sanayi	10.3
Elektrik ve Elektronik Malzeme	8.5
Kimyevi Madde	8.1
Hazır giyim	7.5

İhraç edilen ürün cinslerine bakıldığında, ürünlerin çoğunun lojistik açısından katma değer eklenerek ihraç edilen ürünler olduğunu görülmektedir. Bu ürünlerin ihracatı esnasında değer katıcı üretim, kutulama, ambalajlama ve konteyner doldurma operasyonları yapılabilecek ve bu operasyonlar için bir elleçleme merkezi veya depo kullanılabilecektir.. Dökme yük olarak yüklenebilecek bu ürünlerin, Samsun lojistik sektörüne katkılarının olduğu ortadadır. Samsun'dan karayolu ile ihracatın ton bazında ve dolar bazında değerleri, 2008 yılı sıralamasında en çok ihracat yaptığımız ülkeler Tablo 2.69. ve Tablo 2.70.'de verilmektedir: Bu tablolardaki veriler incelendiğinde;

- Almanya geçen yıllar içinde bölgede ağırlıklı ihracat ülkesi olarak ortaya çıkmaktadır. Birim değeri yüksek olan ürünlerin ihraç edildiği görülmektedir.
- Irak kara taşıması savaş nedeniyle düşmüş ancak yeniden artış göstermektedir.
- Azerbaycan kara taşımalarımız 2006 yılında bir sıçrama göstermiş ancak daha sonra artış oranı değişmemiştir.

Tablo 2.69. Samsun'den Karayolu ile İhracatta (ton) İlk 10 Ülke

Ülkeler Ton	2005	2006	2007	2008
Irak	41.588	13.393	17.770	19.674
Gürcistan	7.721	3.092	3.351	2.734
Almanya	4.235	3.826	3.816	6.214
Azerbeycan	2.937	5.552	6.423	6.123
İngiltere	1.269	1.376	1.278	1.069
Ukrayna	1.220	239	306	310
Samsun Ser. Böl.	1.177	2.912	1.904	345
İtalya	992	238	304	954
Avusturya	681	433	286	685
İsviçre	558	285	225	668
Belçika	438	257	154	487

İthalatın ülkeler bazında incelendiğinde, 2009 yılında ithalat yaptığımız ilk on ülke göz önüne alınarak sergilediği gelişme trendi de Tablo 2.71. ve Tablo 2.72.'de verilmektedir. Tablolar incelendiğinde;

- İthalatın fazla gelişmediği, bölgede özellikle üretim için ithalatın olmadığı ve serbest bölgenin ithalatta önemli bir payının olduğu görülmektedir.
- Almanya kara yolu ile gelen değerli malzemeler ithalatında önemli bir paya sahiptir. Bu pay yıllar içinde önemini kaybetmemektedir.
- Rusya'dan ve Vietnam'dan arada bir tonaj tutan malzemeler gelmektedir ancak bunlar bölge ekonomisini etkileyecek sürekliliğe sahip değildir.

Tablo 2.70. Samsun'den Karayolu ile İhracatta (milyon $) İlk 10 Ülke

Ülkeler Milyon $	2005	2006	2007	2008
Almanya	20.4	22.2	28.8	47.0
Irak	10.4	3.7	6.9	11.9
İsviçre	4.1	1.5	1.3	5.6
Belçika	3.9	1.4	1.1	3.3
İngiltere	3.4	3.7	3.9	4.4
Azerbeycan	3.3	4.8	7.3	9.9
Avusturya	3.2	1.3	1.0	4.0
İtalya	2.3	1.4	2.6	7.7
Gürcistan	2.2	2.9	6.1	5.8
Ukrayna	1.0	2.6	1.9	1.7
Samsun Ser. Böl	0.9	0.8	1.4	3.6

Tablo 2.71. Samsun'e Karayolu ile İthalatta İlk 10 Ülke için Miktarlar (Ton)

Ülkeler Ton	2005	2006	2007	2008
Samsun Ser. Böl	33.125	47.098	54.937	65.618
Gürcistan	24.769	2.356	2.206	647
Rusya	1.472	1.340	52.481	0
Vietnam	1.377	53	0	0
Romanya	1.525	728	300	4.447
Almanya	827	1.386	1.647	1.736
Mısır	471	237	0	0
Polonya	342	1,5	0	0
Yunanistan	303	433	114	10
Fransa	280	417	586	757

Tablo 2.72. Samsun'e Karayolu ile İthalatta İlk 10 Ülke için Miktarlar (Milyon Dolar)

Ulkeler Milyon $	2005	2006	2007	2008
Almanya	20.1	22.6	27.2	23.8
Gürcistan	5.4	6.0	0.8	1.0
İtalya	4.2	2.2	3.3	4.5
Romanya	3.0	2.5	1.8	3.2
Fransa	1.6	2.3	3.4	4.9
İsviçre	1.5	1.8	0.7	0.04
Samsun Ser.Böl	1.4	1.7	1.9	3.9
Yunanistan	1.0	0.7	0.8	0.9
Vietnam	0.4	0	0	0
Polonya	0.4	0	0	0

Uluslararası kara taşıması açısından, Samsun'un, ülke ekonomisinde ve bölge ekonomisinde Küçük ölçekte bir payı olduğu ortadadır. Bu taşımanın gerek ölçek olarak arttırılması, gerek verimliliğinin yükseltilmesi amacıyla yapılması gereken çalışmalar, Samsun Lojistik Strateji Planı'nın ele alınmıştır ve geliştirilmesi gerekmektedir.

2.9.1.3. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin; toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi gibi fiziksel özellikler açısından 4; toplam fiili işlem hacmi açısından ise gerilerde kalacak kadar küçük limanına sahip olan Samsun İli'nde, denizyolu taşımacılığı, gerek dış ticaret yüklerinin taşınması ve gerekse yarattığı istihdam yönünden çok önemli bir yere sahiptir. Bölgede sonradan kurulan Yeşilyurt İskelesi tamamen dökme elleçleyecek bir kapasiteye sahiptir. Toros Gübre iskelesi ise kuruluşun boş liman kapasitesini değerlendirmek kararı ile liman hizmetlerinden ve deniz taşımasından pay almaktadır. Daha önce TCDD tarafından işletilen Samsun Limanı işletme sorunları nedeniyle verimli çalışamamış ve diğer iki limanın da devreye girmesine neden olmuştur.

Samsun limanında yeterli ekipmanın bulunmaması nedeniyle konteyner taşımacılığı başlamamıştır. Yeşilyurt limanı ve Toros Limanı da aynı nedenlerden ve iskele tarzı çalışmaları nedeniyle konteynır elleçlemeye uygun değildir. Bu nedenle bölgede konteyner taşıması başlamamıştır. Limanın özelleştirmesi sonucunda işletmeyi alan Samsun Port firması limana gerekli yatırımı yapmayı ve konteynır taşımacılığını başlatmak niyetindedir.

TR 83. Bölge Samsun Lojistik Strateji Planı raporunun hazırlanma amaçlarından biri; Samsun Port Limanı'nın bir hub liman/aktarma limanı olabilme potansiyelinin araştırılması olduğundan, deniz taşıması oldukça önemlidir. Zira genel anlamda, Dünya'da hub limanı ya da aktarma limanı olarak adlandırılan limanlarda transit ve özellikle aktarma (transshipment) işlem hacmi, toplam kargo hacminin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

Samsun Limanlarından yapılan uluslar arası taşımalar ihracat rakamları yıllara göre Tablo 2.73.'de, Samsun limanlarından yapılan İthalat yüklemeleri ise yük modlarına göre Tablo 2.74.'de verilmiştir. Samsun limanlarından yapılan dış ticaret taşımalarında ihracatta büyük bir artış olduğu gözlenmektedir. Özellikle Yeşilyurt limanının devreye girmesi bu artışı yaratmıştır. İthalatta ise 2005-2006 yılları arasında artan ro-ro taşımacılığı 2007 yılında azalmış ve 2008 yılında tekrar 2005 yılı işlem hacmine ulaşmıştır. Tablo 2.75'de Samsun Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İhracatta, Miktar ve dolar Olarak İlk 10 Ülke verilmektedir. Buna göre;

- Rusya'ya yapılan ihracatın artmakta olduğunu, Gürcistan'la eski rakamlara ulaştığımızı Libya ile olan çalışmamızın düştüğünü ancak tekrar toparlandığını, İspanya ile olan ihracatımızda 2006-2007 yıllarında bir potansiyel olduğunu ancak koruyamadığımızı buna karşılık Angola'da 2008 yılında büyük bir ihracat paketi yakaladığımız görülmektedir.
- 2005 Yılında ihracat yaptığımız Srilanka, Bulgaristan, Yunanistan, Suriye ve Filipin pazarları da kaybedilmiştir.

Tablo 2.73. Samsun Limanlarından İhracat Rakamlarına Göre Yapılan Uluslar Arası Taşımalar

Deniz yolu	2005		2006		2007		2008	
	Miktar (ton)	Tutar (M$)	Miktar (ton)	Tutar (M$)	Miktar (ton)	Tutar (M$)	Miktar (ton)	Tutar (M$)
Deniz Yolu	89.6863	46.0	216.875	89.0	229	116.3	410.680	290
Ro-ro	4.425	5.5	2.779	4.2	1.190	4.0	820	2.8
Gemide treyler	381	1.8	273	1.6	518	1.9	1.022	5.7

Tablo 2.74. Samsun limanlarından yük modlarına göre yapılan İthalat yüklemeleri

Deniz yolu	2005		2006		2007		2008	
	Miktar (ton	Tutar (M$)	Miktar (ton)	Tutar (M$)	Miktar (ton)	Tutar (M$)	Miktar (ton)	Tutar (M$)
Deniz yolu	1.089.671	203.0	1.335.565	267.6	1.744.465	416.7	1.870.612	730.0
Ro-ro	5.624	3.7	9.384	7.4	2.121	9.4	4.612	6.2
Gemide treyler	413	2.1	285	3.7	1.270	4.2	1.872	3.1

Kaynak Dış ticaret Müsteşarlığı Gümrük kayıtları

Tablo 2.75. Samsun Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İhracatta, Miktar ve dolar Olarak İlk 10 Ülke

ULKE İhracat	2005		2006		2007		2008	
	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar M($)	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar (M$)
Rusya	14.688	2.0	35.061	10.1	47.215	19.5	75.860	15.6
Gürcistan	13.821	2.8	5.883	1.4	6.364	4.00	12.718	8.0
Sri Lanka	11.183	1.9	1.695	0.4	0	0	0	0
Bulgaristan	10.670	4.4	26.902	12.4	13.232	6.4	0	0
Tanzanya	7.692	1.7	4.402	0.9	3.408	1.2	2.381	1.3
Cezayir	6.893	1.6	4.510	0.9	596	0.8	5.860	3.8
Libya	5.289	1.3	138	0.4	9.779	4.3	13.816	10.1
Yunanistan	2.612	1.2	6.424	3.5	0	0	0	0
Mısır	1.786	0.6	8.966	4.0	3.764	2.3	13.200	9.5
Filipinler	1.650	0.4	5.117	1.0	288	0.1	0	0
Suriye	1.014	0.6	21	0.4	0	0	0	0
Almanya	720	6.4	868	7.2	624	4.3	1.087	8.1
Fransa	498	3.9	536	4.2	301	2.0	350	2.7
İtalya	284	1.6	1.679	3.6	10.540	9.5	1.912	6.8
İspanya	279	2.3	29.546	16.1	33.456	19.3	166	1.2
Letonya	100	1.0	100	1.0	0	0	0	0
Yemen	39	0.2	6.704	1.9	0	0	90	0.06
Angola	0	0	9.268	1.7	7.500	2.3	50.852	39.0
Gine	0	0	24.795	5.5	8.386	2.8	1.440	0.8

Tablo 2.76. Samsun Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İthalat Miktar

ÜLKE İthalat	2005		2006		2007		2008	
	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar (M$)
Rusya	854.898	131.2	1.089.210	178.2	1.431.272	259.9	1.152.930	347.0
ABD	42.800	12.1	60.402	3.3	35.568	8.8	40.112	11.4
Ukrayna	57.034	10.2	26.270	7.7	55.163	20.3	87.360	40.1
Gürcistan	57.190	12.8	112.695	31.9	65.564	20.4	15.027	6.2
Kazakistan	29.612	6.3	16.162	3.8	22.528	5.8	94.397	40.6
Mısır	25.596	7.7	13.720	4.4	0	0	0	0
Moldovya	11.685	1.5	0	0	3.300	0.8	0	0
Romanya	5.534	3.5	6.24	1.3	12.319	3.8	85.236	43.6
Etopya	3.774	3.0	1.405	1.1	1.705	1.5	1.112	1.8
İsviçre	1.145	0.3	1.008	0.5	0	0	0	0
Peru	1.648	1.2	0	0	250	0.3	0	0
Çin	3.517	6.3	3.517	6.6	8.774	3.1	4.408	14.1
İsveç	20	0.01	0	0	8.744	3.1	0	0
Bulgaristan	3.317	1.2	0	0	1.332	0.4	21.004	11.1

- Rusya ile olan ticaret hamcımız artmaktadır. Rusya deniz yolu ile taşımada bölgenin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olmuştur.
- Gürcistan deniz taşımacılığında düşme buna karşılık Kazakistan'da artma gözlenmektedir.
- Mısır, Moldova, İsviçre kaybettiğimiz deniz taşımalarıdır

Sonuç olarak, yukarıda yer alan veriler ışığında görüldüğü ve bilindiği üzere, Samsun'in uygun coğrafi konumu gereği, Samsun bölgesinde uluslararası taşımada, denizyolu taşımacılığı en yüksek hacme sahip taşıma modu olarak ortaya çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığının odak noktası olan Samsun Port Limanı'nın uluslararası deneyimi olan profesyonel bir ekibin ortaklığında işletiliyor olması; yeni işleticinin çağdaş, rekabetçi politikaları ve kuşkusuz merkezi ve yerel yönetimin de gerekli desteği vermesi, Samsun'in denizyolu taşımacılığı hacminin gelecekte daha da hızlı bir şekilde büyümesini sağlayacaktır. Roro taşımacılığı da bölgede önemli bir yer almaktadır. Yeşilyurt Limanının da hızlı büyüyen yapısı bölgede özellikle dökme yük konusunda geniş bir potansiyel yaratmıştır.

2.9.1.3 Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

Samsun Bölgesinde demir yolu ile yapılan ihracat rakamları Tablo 2.77.'de ve Tablo 2.77.1'de ithalat rakamları verilmiştir. Bu rakamlar bölgeden yapılan toplam demiryolu dış taşımasını göstermektedir. Tablolardan anlaşıldığı gibi Samsun çıkışlı veya girişli önemli bir demiryolu uluslar arası taşımacılığı görülmemektedir. İhracatta güney ülkelerine olan kısıtlı bir potansiyel olmasına karşılık ithalatta demiryolu taşımacılığı yoktur. Samsun Port limanının vagon transferi ile ilgili çalışması bir potansiyel yaratacaktır. Bu potansiyelin bölgeye ihracat ve ithalatta canlılık getireceği söz konusudur.

Tablo 2.77. Samsun Bölgesinde demir yolu ile yapılan ihracat rakamları

ÜLKE İhracat	2005		2006		2007		2008	
	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar M($)	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar (M$)
Suriye	3.321	1.1	0	0	3.900	1.6	202	0.4
Irak	720	0.1	5.697	1.3	840	0.4	202	0.4
İran	0	0	3.000	1.3	0	0	0	0
Toplam	4.041	1.2	8.697	2.6	4.740	2.0	404	0.8

Tablo 2.77.1. Samsun Bölgesinde demir yolu ile yapılan ithalat rakamları

ÜLKE İthalat	2005		2006		2007		2008	
	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar M($)	Miktar (T)	Tutar (M$)	Miktar (T)	Tutar (M$)
Macaristan	308	0.4	0	0	0	0	0	0
Bulgaristan	122	0.05	0	0	0	0	0	0
Toplam	430	0.45	0	0	0	0	0	0

Yine de, hâlihazırda demiryolu altyapısının ve vagonlarının henüz uluslararası standartlarda olmayışı, demiryolu ile taşıma ücretlerinin, her ne kadar bir miktar avantajlı olsa dahi, karayoluna göre yeterince (özellikle Avrupa'daki örneklerle karşılaştırıldığında) cazip düzeyde olmayışı, demiryolunun istenen tüm destinasyonlara sağlıklı şekilde ulaşamayışı, demiryolu ile soğuk taşıma (frigorifik) olanağının bulunmayışı, karayoluna göre daha yavaş olması, istenen zamanda yeterli sayıda yük vagonu temininde sıkıntılar yaşanması ve taşımanın, gerek üretimden yükleme istasyonuna ve gerekse varış istasyonundan alıcının deposuna kadar olan bölümlerinde ikinci bir elleçleme ve karayolu ile taşıma gerektirmesi gibi faktörler nedeniyle; karayolu taşıması, demiryoluna çok büyük ölçüde tercih edilmektedir.

Samsun'dan uluslararası demiryolu taşıması genel olarak, sürekli sevk edilen, dolayısıyla taşıma süresinin çok önemli bir kriter olmadığı, yüksek tonajlı dökme ya da parçalı (ambalajlı) dökme (break-bulk, palet üzerinde torbalar gibi) yüklerde kullanılabilmektedir.

Genel bir değerlendirme yapıldığında; Türkiye genelindeki uluslararası taşımacılık eğilimlerine paralel olarak, Samsun'da da demiryolu, uluslararası taşımacılıkta oldukça düşük düzeyde kullanılmaktadır. Demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve Dünya standartlarına ulaştırılması, taşıma hızının artırılması, vagon temininin ve elleçlemenin kolaylaştırılması ve özellikle taşıma ücretlerinin, karayolu taşımasına göre, yeterince cazip hale getirilmesi gibi olumlu gelişmeler, demiryolu ile taşımaya olan ilgiyi artıracaktır.

Diğer taraftan, demiryolu ile yük taşımacılığının yoğun şekilde yapıldığı Avrupa'da, devletlerin demiryolu taşımacılığını her şekilde desteklemesine karşın, yıllar içerisinde demiryolunun, karayolu taşımacılığı karşısında belirli oranda güç kaybetmekte olduğu, demiryolunun, kara taşımasında, karayolu taşıtları (TIR, kamyon vb.) ile taşımanın birebir alternatifi olamayacağı, her iki modun da avantajlı olduğu yerlerde kullanılmasıyla oluşturulacak çoklu (intermodal) taşımanın en uygun seçenek olacağı da bilinen bir gerçektir

2.9.1.4 Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı tek başına uluslararası lojistiğimizde Ton-km olarak % 1 oranında, Ton olarak bu değerin de altında bir yük potansiyeline sahiptir. Havayolu ile taşınacak olan ürünlerin hafif, zaman süreli ve kıymetli ürünler olması nedeniyle bu ürünlerde bir depolama hizmeti de görünmemektedir.

Uluslararası hava taşması, Samsun İli için Samsun Havaalanı kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmektedir. Samsun'a yaklaşık 30 kilometrelik mesafede olan Samsun Havaalanı'nın, İstanbul Atatürk Havalimanı veya Sabiha Gökçen Havalimanı gibi genel amaçlı ve gümrüklü antrepoya sahip olmamasından dolayı bu noktalarda depolama yapılmamaktadır. Samsun hava alanı içinde kurulmuş olan Çarşamba Metro Hava alanı Antreposu henüz yeterli potansiyeli yaratamamıştır. İleride bölgede kurulacak olan bir lojistik köyün bu tesis üzerinde olumlu etkisi olacağı kesindir. Samsun İli'nden Dünyanın çeşitli ülkelerine yapılan uluslararası ihracat hava taşıma miktarları yıllara göre Tablo 2.78.'de verilmektedir. İthalat taşımalarımız için de, geçmiş 4 yılın sonuçları Tablo 2.79.'da verilmektedir. Yıllara göre taşıma miktarında belirgin bir artış izlenmektedir. Hava taşması, diğer taşıma yöntemleri yanında küçük ölçekte kalmaktadır.

Uluslararası hava kargo taşması Samsun Lojistik Master Planı içinde yer almakta; ancak üzerinde önemli derecede yoğunlaşılacak bir sektör olarak görülmemektedir. Hav ataşıma bölge lojistiğinde destekleyici operasyon olarak ele alınmıştır. Bölgenin ekonomik gelişmesine sınırlı katkısı vardır ancak genel lojistik master planlarında önemli bir yer tutmamaktadır.

Tablo 2.78. Samsun'dan Havayolu ile İhracat Miktarları

Yıllar	Taşıma (Ton)	Taşıma (DeğerM $)
2005	69	1.0
2006	93	1.5
2007	139	2.5
2008	170	2.6

Tablo 2.79. Samsun'den Havayolu ile İthalat Miktarları

Yıllar	Taşıma (Ton)	Taşıma (Değer $)
2005	50	3.4
2006	35	4.9
2007	36	6.6
2008	57	8.

2.9.2. TR 83 Bölgesinde Yurtiçi Taşımacılık

TR 83 bölgesi yurt içi taşımacılığında da diğer bölgelere göre lojistik potansiyel olarak zayıf kalmaktadır. Bölgede bulunan illerin nüfusunun Samsun dışında az olması, kişi başına düşen Milli Gelirin Türkiye ortalamalarının altında kalması nedeniyle bölge illerinde Samsun ili dışında GSMH düşük hesaplanmaktadır. İllerdeki kişi milli gelirin azlığı bölge tüketimini de olumsuz yönde etkilemekte ve yurt içi lojistik hizmetlerde lojistiğin Samsun dışındaki diğer illerde ciddi bir lojistik potansiyel yaratmamaktadır. Bu potansiyel Samsun dışı illerde lojistik sektörün henüz yatırım yapılacak seviyeye ulaşmadığını ve Samsun'un yurt içi lojisitkte de diğer illerin önüne geçmesine neden olmaktadır. Bu nedenle Samsun ilindeki yurt içi lojisitk potansiyel ele alınmış ve rapora konu edilmiştir.

2.9.2.1. Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı

Samsun İli, uluslararası kara taşmasındaki gösteremediği ölçek büyüklüğünü ulusal kara taşmasında da gösterememektedir. Ülke taşıma arterleri içinde Karadeniz- Anadolu ana arterler içinde bir transit geçiş noktası olarak kalması; konsolidasyon, aktarma, taşıma modu değiştirme gibi lojistik hizmetlerin verilmesini engellemektedir. Samsun'un, ülkenin orta Anadolu havzası ile limana gelen veya giden ihraç ve ithal malları dışında büyük ölçekli bir yük hareketinin olmaması da bu sonucu doğurmaktadır. Kabotaj deniz taşmasının ölçeğinin küçük olması, demiryolunun bitiş ucu olması intermodal taşımacılığın de henüz bölgede kurulmamış olması gibi nedenlerden dolayı yurt içi taşımacılık ve buna bağlı depolama ve katma değer hizmetleri verilememektedir.

Zamana dayalı bir trend analizi yapılabilmesi için gereken, geçmiş yıllara ait ulusal taşıma rakamları mevcut olmayıp, eldeki veriler, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yapmakta olduğu trafik sayımlarıdır. Ancak bu sayımlar, taşıma araçlarının özelliklerine göre detaylı olarak sınıflandırılmadığı, mükerrer geçişlerin de kayıt edildiği, boş ve dolu geçiş bilgilerine yer verilmediği için, sağlıklı analizler için elverişli görülmemektedir. TR 83 bölgesinin bağlı olduğu TC Karayolları Genel Müdürlüğü bölgesi Samsun'da bulunmakta ve Şekil 2.60.'da görülen yol güzergahlarına hizmet vermektedir.



Şekil 2.60. Samsun TC Karayolları Genel Müdürlüğü TR 83 Bölgesi Yol Güzergahları

Kaynak TC Karayolları Genel Müdürlüğü 2009 Trafik sayım raporu

Günlük trafik akımında, TR 83 bölgedeki lojistik sektörünü ilgilendiren kamyon, TIR adetleri karayolları hattının kilit noktalarında ölçümler Tablo 2.80.'de verilmektedir. Bu ölçümlerden Çarşamba havza hattında yani Samsun transit hattında 1.600 kamyon 1.000 in üzerinde de Tır hareketi olduğu görülmektedir. Samsun ili kara taşıma için şu halde bir transit şehir görünümündedir. Amasya, Tokat ve Çorum hatları ise düşük yoğunluklu bir trafik hacmine sahiptir. Karşılaştırmak amacıyla Mersin limanının çıkış hattı olan Tarsus hattında günlük araç çıkışı 17.00 adettir. Samsun'un bu transit kara taşıma özelliği şehirde TIR ve kamyon parkı, lojistik amaçlı inşa edilmiş araç park kapasitesine sahip büyük depoların da inşa edilmesine engel olmaktadır.

Tablo 2.80. TR 83 bölgedeki lojistik sektörünü ilgilendiren kamyon, TIR adetleri

Ölçüm Noktası	Kamyon	Tır-Çekici
Çarşamba-Samsun Hattı	1740	1003
Yakakent Samsun Hattı	289	41
Havza Samsun Hattı	1647	1254
Amasya İl Çıkışı	1604	1176
Tokat İl Çıkışı	1118	206
Çorum İl çıkışı	1057	573

Kaynak TC Karayolları genel Müdürlüğü 2009 yılı trafik sayımları raporu

Samsun'da ulusal kara taşması açısından şehir trafik yükünü arttıran faktörleri şöyle sıralayabiliriz;

1. Samsun Port Limanı'nın şehrin merkezinde olması trafiği arttıran en önemli unsurdur. Limanın şehir dışına taşınması söz konusu olamayacağına göre limanı otoyola ve Lojistik Köy'e doğrudan bağlayacak bir ana arter yaratılması gerekmektedir.

2. Şehrin özellikle doğusunda yer alan ve sanayi siteleri, OSB'ler türlü antrepolar özellikle küçük ölçekli ve aynı hat üzerinde olması nedeniyle hem gümrük ile antrepolar arasında hem de antrepolar ile milli depolar arasında mükerrer yük trafiğine neden olmaktadır.

3. Serbest Bölge'nin limana bitişik olması, bir taraftan liman-serbest bölge arasındaki yük trafiğini azaltırken, diğer yandan Serbest Bölge'nin de Samsun Port Limanı gibi şehir içinde kalmış olması nedeniyle, bölgeye gelen ve çıkan araçların sayısı artmakta ve trafiği aksatmaktadır.

2.9.2.2 Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı

1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti kıyılarında, Türkiye limanları arasında denizyolu taşımacılığı yapma hakkı yalnızca T.C. bayraklı gemilere verilmiştir. Bu uygulama, Dünya'nın pek çok gelişmiş ülkesinde mevcuttur.

TR 83 bölgesinin denize açılan tek ili olan Samsun'da kabotajda elleçlenen yük miktarı son derece düşüktür. Kara yolu bu bölgede açık ara ile önde gelmektedir. Tablo 2.81.'deki veriler incelendiğinde, yıllar içerisinde, Samsunport Limanı'ndan elleçlenen yurtiçi kargonun, düzenli şekilde, giderek azaldığı görülmektedir. Buna karşılık Yeşilyurt limanı lokasyonunun da avantajı ile kabotaj yük iş hamcını artırmaktadır.

Tablo 2.81. Samsun limanlarının Yıllara Göre Elleçleme Kapasiteleri

Yıllar	Samsunport	Yeşilyurt	Toros	Toplam
2006	70.557	174.415		
2007	49.919	210.043		
2008	13.670	541.108		
2009	1.100	396.891		

Uzun yıllardır dile getirildiği gibi, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak Türkiye'nin toplam deniz taşıma filosu ile uluslararası deniz taşımacılığından aldığı pay ve Türk bayraklı gemilerimiz ile Türk limanları arasında yapılan kabotaj taşımacılığı miktarı, Dünya ülkelerine, özellikle denize kıyısı olan Batı Avrupa ülkelerine, göre oldukça düşük düzeydedir.

Düzenli olarak sevk edilen, dolayısıyla taşıma süresinin çok kritik bir ölçüt olmadığı, yüksek tonajlı ve hacimli, özellikle sıvıkatı dökme ya da parçalı yükler için, yükleme ve varış noktalarının uygunluğu durumunda, görece ekonomik bir alternatif olan denizyolu taşımacılığının kullanımının artırılması, karayollarındaki yük taşıtı trafiğini de belirli ölçüde azaltarak, trafiği rahatlatacaktır.

2.9.2.3. Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı

Samsun'a ve Samsun'dan demiryolu ile taşınan yüklerin büyük bölümünü, denizyolu taşımasındaki durumun aksine, yurtiçi taşıma oluşturmaktadır. Demiryolu ağımızın Karadenize çıkış noktası olan Samsun'da demiryolu taşımacılığının gelişmesi için TCDD tarafından ön görülen yatırımlar başlatılmıştır. Bu yatırımların başında Türkiye'nin ilk Demiryolu aktarma üssü olan Gelemen Lojistik merkezi devreye alınmış ve demiryolu yüklerinin deniz yolundan demiryoluna ve demiryolundan kara yoluna intermodal aktarılması bu merkezde başlamıştır. Demiryolu taşımamızın büyük oranı yurt içi taşımalara ayrılmaktadır. Samsun TCDD 4. Bölgeden çıkış ve giriş yapılan yurt içi demiryolu taşıma miktarları Tablo 2.82.'de verilmektedir. Bu taşıma değerleri yıllara göre artmaktadır. Gelemen'de yapılmış bulunan merkezin bu kapasitenin artışında büyük önemi vardır. Bölgede elleçlenen yüklerin içinde Kömür, İnşaat malzemesi, Hububat, Demir cevheri, Demir, Klinker, Gübre önemli yer tutmaktadır

Tablo 2.82. Samsun Demiryolu İle Taşınan Yüklerin Dağılımı

Yıllar	Yükleme 1000 Ton	Boşaltma 1000 Ton	Toplam 1000 Ton
2005	2.692	1.418	4.110
2006	3.110	874	3.984
2007	3.279	958	4.237
2008	3.528	1.426	4.954

Kaynak: TCDD web sitesi

Sonuç olarak, Samsun'dan ve Samsuna yurtiçi demiryolu taşıma hacmi diğer taşıma modlarına göre yüksek miktarda değildir,, özellikle çok miktarda ve ağır yüklerin taşınmasında ekonomik, pratik ve çevre için daha sağlıklı bir taşıma şekli olan demiryolu, yurtiçi taşımada da yeterince kullanılmamaktadır. Elbette, bu durumun oluşmasında, , demiryolu altyapısının ve vagonlarının henüz uluslararası standartlarda olmayışı, demiryolu ile taşıma ücretlerinin, her ne kadar bir miktar avantajlı olsa dahi, karayoluna göre yeterince (özellikle Avrupa'daki örneklerle karşılaştırıldığında) cazip düzeyde olmayışı, demiryolunun istenen tüm destinasyonlara sağlıklı şekilde ulaşamayışı, demiryolu ile soğuk taşıma (frigorifik) olanağının bulunmayışı, karayoluna göre taşıma süresinin uzun olması, istenen zamanda yeterli sayıda yük vagonu temininde sıkıntılar yaşanması ve taşımanın, gerek üretimden yükleme istasyonuna ve gerekse varış istasyonundan alıcının deposuna kadar olan bölümlerinde ikinci bir elleçleme ve karayolu ile taşıma gerektirmesi gibi olumsuz faktörler etkili olmaktadır.

Demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve Dünya standartlarına ulaştırılması, taşıma hızının artırılması, vagon temininin ve elleçlemenin kolaylaştırılması ve özellikle taşıma ücretlerinin, karayolu taşımasına göre, yeterince cazip hale getirilmesi gibi olumlu gelişmeler, demiryolu ile taşımaya olan ilgiyi artıracaktır.

2.9.2.4. Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı

Samsun'un coğrafi olarak Türkiye'nin Kuzeyinde ve orta kesimde kalmasından dolayı, Samsun'dan Samsun Havaalanı kanalıyla yurt içine yapılan taşıma miktarı çok düşüktür. Bunun yerine yurt içinde çalışan kargo şirketleri kullanılmakta ve hem ekonomik hem de ertesi sabah teslim sistemi ile yük taşıması gerçekleşebilmektedir. İç piyasa hava kargo taşıması miktarları düşüktür. Hava limanında depo ve antrepo işleten kuruluş olan Merto Hava Kargo'dan alınan bilgiye göre aylık 30-40 ton arasında gelen kargo ve 6*7 ton arasında giden kargo hacmi mevcuttur.

2.9.2.5 Boru Hatları

TR83 bölgesindeki boru hatları master plan içinde değerlendirilmeye alınmamıştır. Boru hatları ile taşınan ürünler akaryakıt ve ham petroldür. master plan kapsamı içinde değerlendirilmeyen bir ürün grubu olması nedeniyle incelenmeye alınmamaktadır. Bunun ötesinde boru hatları yeraltına döşenmiş olup, bu hatlar üzerinden taşınan ürünler lojistik master planların yapılmasındaki temel amaç olan kentsel lojistiğin de kapsamı dışında kalmaktadır. Taşımanın şehir trafiğini etkilememesi, araç taşıması olmaması, ürünlerin depolamalarının EPK tarafından belirlenmesi nedeniyle master plan kapsamı dışında tutulmaktadır.

2.10. DÜNYA'DA LOJİSTİK KÖY / MERKEZ UYGULAMALARI

Dünya ticaretindeki gelişmelerle 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 sonuçlanmaktadır. Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Şanghay, Antwerp, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik merkezler dünya ticaretinin ve kıtalararası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır. Lojistik merkezlerinin, bugün ve gelecekte oynayacağı rolleri düşünüldüğünde hiç kuşku yok ki dünya ticaretinin kalbi olan yerlerdir. Her ülke, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların en önde gelenleri arasında lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi ilk sırada yer almaktadır.

Lojistik merkez kavramı, konu üzerinde çalışan pek çok akademisyen, profesyonel ve bu alanda çalışan çok sayıda danışman tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Tanımlar farklı olmakla birlikte, ortak özellikler taşımaktadırlar[16]. Lojistik merkez tanımlarındaki farklılık, lojistik merkezler için kullanılan kavramlarda da görülmektedir. Özellikle Avrupa'da farklı ülkelerde lojistik merkezler farklı kavramlarla anılmaktadırlar. Bunlardan bazıları[17]:

- 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"

Farklı ülkelerdeki lojistik merkezlerin, sadece isimleri farklı olmayıp kavram ve getirdikleri lojistik çözümler de farklılıklar göstermektedir. Alman uygulamasında lojistik merkez yaklaşımı, şehir içi toplama/dağıtma sisteminin rasyonalizasyonu üzerine oturtulmaktadır[18]. Fransız ve İngiliz yaklaşımlarında temel felsefe, teknolojik yeniliklerin bu merkezlere aktarılmasıdır. İtalyan yaklaşımının temelinde, ihracatın ve transit yük miktarının artırılması amacıyla liman hizmetlerinin liberalizasyonu ve limanlar arası rekabetin artırılması stratejisi vardır.

Lojistik merkezlerin çok sayıda tanımlanması olmasına rağmen, AVROPLATFORM (European Association of Freight Villages)' un lojistik merkez tanımlaması çerçevesi net bir şekilde belirlenmiş tanımlardan birisidir. Bu tanımlamada lojistik merkezler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır[19]

"Ulaştırma, lojistik ve fiziksel dağıtımla ilgili ulusal ve uluslararası çapta faaliyetlerde bulunan çok çeşitli işletmelerin, ticari esaslara dayalı olarak üzerinde faaliyet gösterdikleri özel yerlerdir".

Lojistik merkezler, ulaştırma, lojistik ve fiziksel dağıtım gibi faaliyetlerin yürütülebilmesi için her türlü ekipman ve imkanla donatılmalıdır Lojistik merkezlerde, yüklerin elleçlenmesinde ve taşınmasında çoklu taşımacılığın (intermodal) özendirilmesi için, tüm taşıma ortamlarının (mod) (kara, demiryolu, deniz, hava, iç suyolu) hizmet vermesi gerekmektedir. Eğer Lojistik merkez, tüm modlara hizmet verecek şekilde dizayn edilmiş ise, bu merkezin bir intermodal terminale de sahip olduğu kabul edilmektedir.

Lojistik merkezin amacına uygun faaliyet göstermesi, sinerjinin yakalanması ve ticari işbirliğinin sağlanması için tek ve taraflı bir idari yapı tarafından yönetilmelidir. Bu idari yapı Kamu-Özel Sektör İşbirliği (PPP-Public Private Partnership). şeklinde gerçekleşmektedir

Lojistik merkez, sürdürülebilir taşıma ve ticareti yapabilmesi için, Avrupa kalite ve standartlarında çalışması gerekmektedir.

İşletmeciler, lojistik merkezde inşa edilmiş bina ve diğer tesislerin (depo, dağıtım merkezleri, ofisler, tırlar vs.) ya sahibi ya da kiracısıdır. Haksız rekabetin önlenmesi için lojistik merkezin tüm imkânları, tüm kullanıcılara açık olması gerekmektedir.

Lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi özellikle lojistik sistem içerisindeki gruplar için bir takım faydalar sağlamaktadır[20].. Nihai tüketiciler açısından bakıldığında lojistik merkezlerin, daha kısa teslim süreleri oluşmasını ve uzun dönemde de daha rekabetçi fiyatlar yakalamalarını sağlamaktadır. Yükleten ve alıcılar yönünden incelendiğinde, düşük dağıtım maliyetleri, daha hızlı

[16] LAITİO K. ve PERALA H., 2004, NeLoc Summary of Activities and Results of The Neloc Project, Center For Maritime Studies, University of Turku.
[17] KONDRATOWICZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Final Report, Edited by- NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland
[18] CARDEBRING P. W. ve CRISTIANE Warnecke, 1995, Combi - Terminal and Intermodal Freight Centre Development: An Assesment.
[19] GILBERTO G., 2005, "Freight village – Directions for use", Europlatforms: The European Association of Freight Villages
[20] 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.

aktarma süreleri, daha geniş hizmet grupları ve hizmetlerin entegrasyonu, daha iyi bilgi hizmeti, malzeme akış kontrol ve yönetiminde gelişme ve idari giderlerde tasarruf sağlandığı görülmektedir. Forwarder ve Ulaştırma Operatörleri açısından bakıldığında, faaliyetlerin verimliğinde artış, operasyonların daha kolay planlanması ve yönetilmesi, harcamalarda azalma oluştuğu görülmektedir. Terminal operatörlerinde ise, geliş öncesi bilgilerde iyileşme (zamanlama, yükün yapısı), doküman hazırlanmasında kolaylıkların olduğu görülmektedir. Gümrüklerde, gelen yükler hakkında daha detaylı bilgi, sevkiyata konu malın içeriğinin iki defa kontrol edilmesine olanak verecek imkânların geliştirilmesiyle, taşıma ünitelerinin kontrol edilme sayılarında düşme olmaktadır.. Uluslararası ticarette taraflar arası piyasaya giriş engelleri düşmekte, tatmin edici bir dağıtım hizmetinin ortaya konması, oldukça düşük bir maliyetle ve belirsizlik ortamında başarılmaktadır.

2.10.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları

Lojistik merkezlerin planlanmasında Avrupa ülkelerindeki uygulamalar ile Asya Pasifik ülkelerinde farklı yaklaşımlar olduğu görülmektedir. Avrupa'da lojistik merkezlerin oluşturulmasında farklı nedenler olsa da ekonomi ve iç ticaretin büyümesi, lojistikteki dış kaynak kullanımı, ulaştırmadaki değişimler (konteynerizasyon), AB'nin intermodal taşımacılığı yaygınlaştırmak amaçlı ve lojistikte bilgi teknolojisinin kullanımını artırıcı ulaştırma politikaları, lojistik merkezlerin kurulumunu teşvik etmektedir[21]. Bugün Avrupa'da, lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağa oturtulmuştur[22]. Bu dayanaklar:

- Altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi,
- Ulaştırma kalitesinin artırılması,
- Intermodal taşımacığın geliştirilmesi şeklinde ifade edilmiştir.

Bir bölgenin ulaşım, lojistik ve dağıtım hizmetlerine ayrılması, bölgeye ait arazinin optimum kullanımı, çevrenin korunması (yerleşim yerleri için ayrılmış yerleri rahatsız eden yoğun trafiğin, lojistik merkezlere kaydırılması) ve lojistik operatörlerin ihtiyaçları dikkate alınarak belirlenmiş kriterlere uygun altyapıların yapılması konusunda planlamanın yapılması ve altyapının rasyonalizasyonunu gerektirmektedir. Lojistik merkezler, hizmet verdikleri bölgedeki üreticilere lojistik, ulaştırma ve depolama faaliyetleri konusunda en iyi çözümleri sunmaktadır. Bu çözümler sayesinde, ulaştırma maliyetlerinin artışı ve endüstriyel verimlilikteki rekabet, kontrol altına alınmaktadır.

Bugün Avrupa'da karayolu taşımacığı hala en yaygın kullanılan taşıma modu olarak kullanılmaktadır. Demiryolu taşımacılığının kullanım oranı ise, halen istenilen oranlara ulaşamamaktadır. Bu nedenle, Avrupa'da lojistik merkezler için çok önemli hedefler konulmuştur. Bu hedeflerden en önemlileri:

- Ulaştırma ve lojistik operatörleri tarafından yönetilen yük akışının konsolidasyonu,
- Demiryolu, karayolu, iç suyolu, deniz ve yakın yol taşımacılığı kombinasyonlarından oluşan sinerjik ulaştırma çözümlerinin yaratılması, uzun mesafelerde blok tren ve barge taşımacılığın kullanılarak, kara taşımacılığı yönlü taşımacılıktan uzaklaşmaktır[23].

2.10.1.1 Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları

Lojistik merkez geliştirme modeli kurulurken, gerçek ulaştırma verilerine ve lojistik merkez ihtiyacının gerçekten olup olmadığının belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçla, arz ve talebi belirleyip entegre edecek farklı niteliklerdeki tüm ulaştırma işletmeleri, sanayi ve ticari kuruluşların tespit edilmesi, lojistik merkezler için işbirliğini geliştirmek amaçlı projeler yapılması, uygulamalar için organizasyonel ve teknik planlar geliştirilmesi gerekmektedir. Bu çalışmalar, lojistik merkezin yapılacağı koridor üzerinde, uygun bir lojistik merkez noktasının tespitini gerektirmektedir[24].

"Lojistik merkezlerin kurulu olduğu yerler, genellikle ulaştırma potansiyelinin yüksek olduğu ana ulaştırma koridorları üzerinde bulunmaktadır. Altyapının fiziksel olarak standartlara uygunluğu ve farklı taşıma modlarıyla yapmış olduğu bağlantılar, koridorların dolaysıyla da lojistik merkezin rekabetçi gücünü belirlemektedir[25].

[21] VENÄLÄINEN, P, KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.39.
[22] EUROPLATFORMS EEIG, 2004, Logistic Centers Direction for Use, A report by EUROPLATFORMS EEIG.
[23] EUROPLATFORMS EEIG, 2004, Logistic Centers Direction for Use, A report by EUROPLATFORMS EEIG.
[24] ANDREJEV S., VOLKOV V., PAATELA A., FEHLHABER B., 1997, Logistics Centre Project in TEDIM, Working Paper Ministry of Transport and Communications, Finland, s.2.2.
[25] VENÄLÄINEN, P, KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.39.

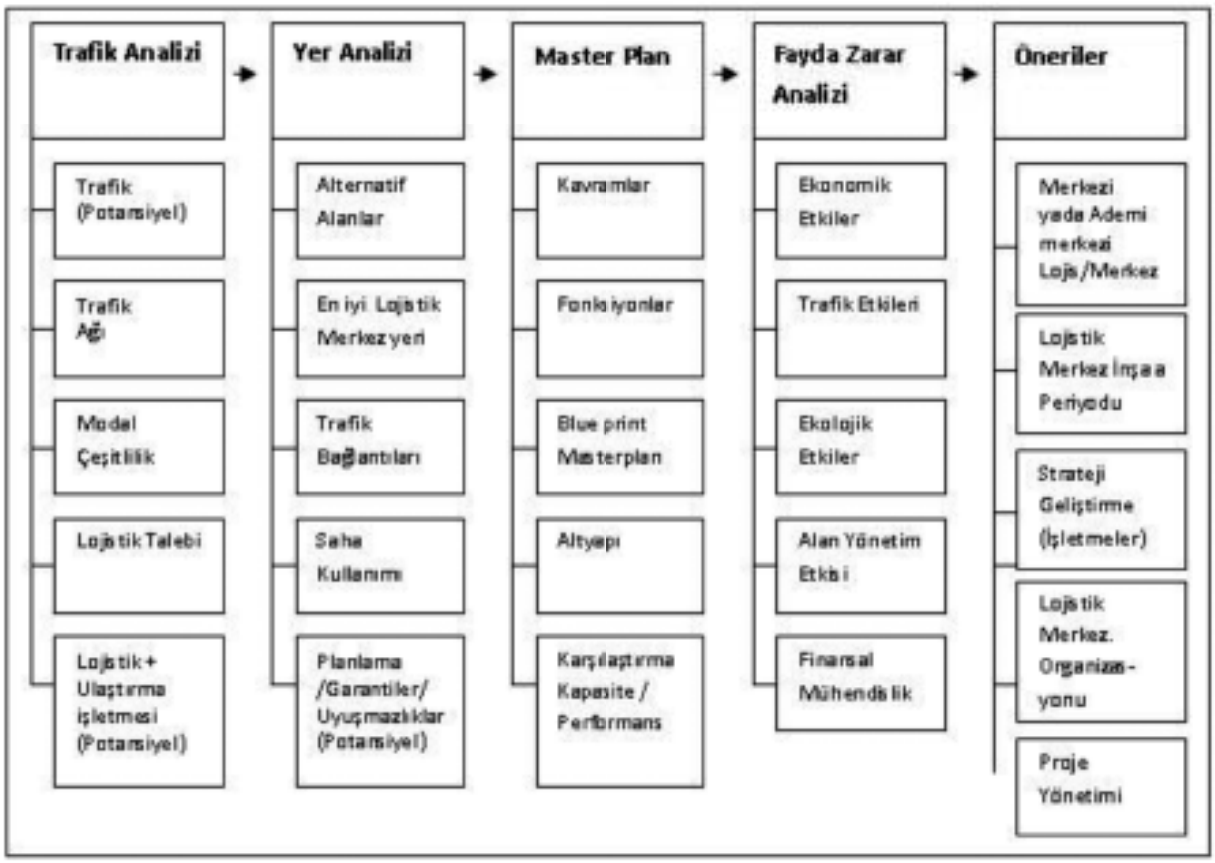
Lojistik merkez planlama kavramı aşağıda belirtilen üç öğenin karşılıklı etkileşimine dayanmaktadır[26]:

- Planlama prosedürleri: Lojistik merkezin nihai tasarımına götürecek faaliyetlerin sistematik sıralaması,
- Değerlendirme, analiz ve karşılaştırma kıstasları: Optimal ya da en azından alt – optimal planlara ilişkin araştırmayı yönlendiren nicel ve nitel ölçümler,
- Planlama teknikleri: Karar vermeyi destekleyen araç çeşitleri, matematiksel, gerçek, simülasyon vb.

Lojistik merkez planlama, merkezin fizibilite analizi ve çeşitli faaliyetlerden oluşan çok safhalı bir süreçtir (Şekil 1.60). Söz konusu faaliyetler şunlardır:

- Trafik analizi
- Konuşlanma analizi,
- Master plan hazırlama
- Fayda – zarar analizi
- Öneriler üzerinde çalışma

Lojistik merkez planlaması farklı düzeylerde yapılabilmektedir[27]. Avrupa uygulamalarında planlamalar, En kapsamlısından başlamak üzere, Avrupa Birliği ve birliğe komşu ülkeler düzeyinden, bölgesel düzeye (örneğin; Batık Denizi Bölgesi merkezleri) ve sonra yerel düzeyde (belediye kapsamlı) lojistik merkez ve yakın çevresi planlamalar yapılmaktadır. Lojistik merkez planlama düzeyleri Şekil 2.61'de ve Şekil 2.62.'de ise Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri verilmektedir.



Şekil 2.61. Lojistik Merkez Planlamasının Ana Safhaları

Kaynak: KONDRATOWİCZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistcs Centres, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland, s.15

[26] KONDRATOWİCZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistcs Centres, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland, s.14.
[27] BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s.179.



Şekil 2.62. Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri

Kaynak: BENTZEN, K., HOFFMANN Te., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s. 179.

Lojistik merkez planlama düzeylerinin her bir seviyedeki planlamaya ait içerik aşağıdaki gibidir:

- Ana ulaştırma koridorları ve AB'nin öncelikleri; AB seviyesinde planlama,
- Ülkede lojistik merkez oluşturma ve ulaştırma altyapısı stratejilerinin belirlenmesi; milli seviyede planlama,
- Bölgesel ve yerel (kentsel) seviyesindeki planlar; bölgesel gelişme planlarıyla ilişkilendirilerek, lojistik merkez lokasyonun net bir şekilde belirlenmesi (yer, büyüklük, erişim gibi),
- Merkez içi yollar, iletişim, depolama ve depo binaları, ofisler ve diğer yapıların planlanması; lojistik merkez seviyesinde planlamayı içerir ve çok detaylıdır.

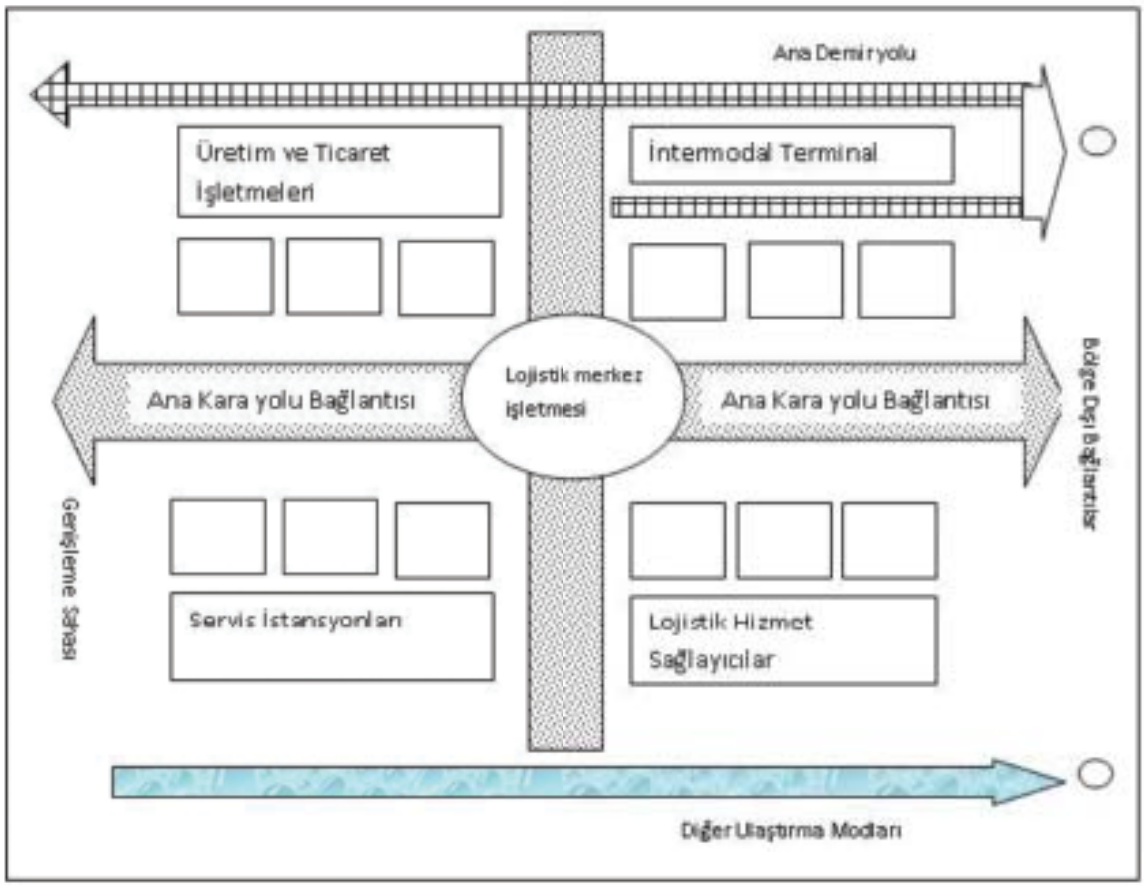
Lojistik merkezlerin planlamasında, farklı merkezler arasında karşılaştırılma yapılabilmektedir[28]. Bir bölgedeki ya da bir ülkedeki merkezleri karşılaştırmak için, analiz edilen bölgeye/yere ilişkin sosyo-ekonomik verilerin kullanılması gerekmektedir. Bu durumlarda, nicel ve nitel veriler ayrıntılı 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[29]:

- Ekonomik (GSMH ve dinamikleri, ticaret hacmi ve yönleri),
- Sosyal (nüfus, eğitim düzey, yaş),
- Politik (politik istikrar, müdahale düzeyi),
- Coğrafi (yerleşim, konuşlanım, iklim),
- Taşıma altyapısı (taşıma koridorları, altyapı kalitesi ve yararlanma seviyesi),

Yukarıda belirtilen ölçütlerle ilişkin olarak, doğrudan lojistik merkezlerle ilgili başka veriler de analiz (sayıları, konumları, aralarındaki mesafeler, kapladıkları alan, karşılıklı bağlantıları vb).edilmelidir

Lojistik merkezlerde yerel (local) planlama düzey analizi, daha kapsamlı olmalı ve yöresel/bölgesel (regional) ve ulusal verilerle ilintili olsa da, daha ayrıntılı bilgiler dikkate alınmalıdır. Lojistik merkezlerin planlamasındaki önemli unsurlardan birisi de lojistik merkez/köyün modelinin oluşturulmasıdır. Şekil 2.63'de Avrupa uygulamalarında görülen bir lojistik merkez modeli görülmektedir.

[28] TIKONDRATOWICZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II, Gdańsk, Poland, s.26-27.
[29] KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdańsk, Poland.



Şekil 2.63. Lojistik Merkez Modeli Yapısı

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

Asya Pasifik bölgesinde ise; liman, lojistik merkezi ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşımdan yararlanılmıştır. Geçmişte, liman ve lojistik merkez planlaması ve gelişimine birbirinden ayrı bir yaklaşım uygulanmıştır. Problemin temelinde bölgesel limanlarda lojistik merkezlerin yeterince anlaşılamaması ve entegre planlamanın bulunmaması yatmaktadır. Taşıtanların, liman kullanıcılarının ve yurttaşların taleplerini karşılamak için liman, liman sahasında ilgili lojistik merkezi ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşıma gereksinim duyulmuştur[30]. Sistem yaklaşımında:

1. Öncelikle liman artalanlarının rastgele gelişimini ve limanla ilgili fonksiyonlar dışında kullanımı engellenmeli,

2. Şehir fonksiyonlarıyla, lojistik merkezler dahil, liman fonksiyonları arasında uyumu geliştirmeye ilişkin olarak, şehir geliştirmeyi lojistik merkez geliştirme politikalarına entegre etmek için gerekli önlemler alınmalı ve

3. Gelecekteki taleplere hazırlanma, ilgili taraflar arasındaki sürtüşmeleri önlemek ve entegre ve hızlı gelişmeyi sağlamak için, liman sahalarında lojistik merkezler planlama ve geliştirme çalışmalarında yerel limanlar arasında ortaklık ve derinlemesine araştırma yaklaşımı sergilemelidirler.

Asya Pasifik bölgesinde 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 ve lojistik profesyonellerinin geliştirilmesine, bilgi teknolojilerinin geliştirilmesine ve lojistik merkezlerle ilgili yasal ve kurumsal konuların belirlenmesine dikkat edilmektedir.

[30] UNESCAP ,2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 65.

2.10.1.2 Lojistik Köy/Merkezlerin Fonksiyonları

Lojistik merkezlere yüklenen fonksiyonlar zaman içerinde değişiklik göstermektedir. Lojistik merkezler fonksiyonlarına göre üç ayrı kategoride ya da kuşakta sınıflandırılabilir. Tablo 2.83.'de görüldüğü gibi, kuşaklar, lojistik faaliyetlerin çapı ve uzanımlarına bağlıdır.

Lojistik işletmeleri, birçok küresel lojistik merkezde liman sahası gerisindeki bölgede, temel katma değer hizmeti ile diğer lojistik hizmetlerini aynı anda yerine getirebilmektedirler. Başka bir deyişle, lojistik merkezleri depolama gibi geleneksel faaliyetleri sunmakla kalmayıp aynı zamanda etiketleme, montaj, yarı üretim (yarı mamül) 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[31]. 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 2.83. Lojistik Merkezlerin Gelişimi

1960'lı – 1970'li yıllar	1980 – 1990 başları	1990 Ortasından Günümüze
		Malzeme yönetimi Dağıtım hizmetleri (milli / küresel)
	Antrepo işlemleri	İthalat gümrük işlemleri Antrepo işlemleri Tedarik Lojistiği
Mal kabul (Receiving)	Mal kabul (Receiving)	Mal kabul(Receiving)
	Çapraz Sevkiyat (Crross Docking)	Çapraz Sevkiyat (Cross docking)
Depolama	Depolama	Depolama Envanter yönetimi ve kontrol Sevkiyat planlama
Sipariş işleme Raporlama Toplama (Picking)	Sipariş işleme EDI Raporlama Toplama (Picking)	Sipariş işleme EDI Raporlama Toplama (Picking)
Sipariş, montajlama Tekrar paketleme	Sipariş, montajlama Tekrar paketleme Streç–Şirinkleme-Ambalajlama	(Ürün) alt montaj Sipariş montajı Tekrar paketleme Streç-şirink-Ambalajlama
Paletleme/birimleştirme Etiketleme/markalama/ işaretleme	Paletleme/birimleştirme Etiketleme/markalama/ işaretleme	Paletleme/birimleştirme Etiketleme/markalama/ işaretleme

[31] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 25.

Nakliye	Nakliye	Nakliye
Dokümantasyon	Dokümantasyon	Dokümantasyon
	Fiziksel Dağıtım	Fiziksel Dağıtım
		İhracat dokümantasyonu
		Serbest bölge operasyonları
		JIT/ECR/OR hizmetleri
		Navlun müzakeresi
		Taşıyıcı/hat seçimi
		Yüklerle ilgili davaların takibi
		Yük denetim bedellerinin 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 Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 26.

2.10.1.3 Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Avrupa'daki lojistik merkezlerin kurulmasındaki temel sebep, çok farklı alanlarda faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcıları bir araya getirmek ve daha iyi bir performans seviyesi yakalamak için sinerji yaratmayı hedeflemektedir. 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[32].

Üyeler tarafından sunulan hizmet karışımı (service mix) yelpazesinin geniş olması, lojistik merkezin kendisini lojistik hizmetlerin tamamının bir noktadan verildiği "full service centre" veya "one stop shop" şeklinde pazarlamasına olanak vermektedir. Bu nedenle, lojistik merkezleri kapılarını sürekli olarak yeni üyelere açık tutmaktadırlar.

Lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmelerin verdiği hizmetler, Tablo 2.84'de verilmiştir. Bu merkezlerde, en yoğun şekilde geleneksel hizmetler sınıfına giren ulaştırma (özellikle kara ve deniz taşımacılığı), depolama (warehousing) ve nakliye müteahhitliği (forwarding) hizmetleri verilmektedir. Bunlara ek olarak, daha özel bir ulaştırma çeşidi olan intermodal ve şehir lojistiği (city logistics), katma değer yaratan lojistik işlemleri (value added logistics) ve danışmanlık hizmetlerinin önemi de gün geçtikçe artmaktadır[33]. Özellikle Danimarka'daki lojistik merkezlerde, işletmelere, bankacılık, sigorta ve hukuki danışmanlık gibi hizmetler, tırlara tamir, yıkama ve park alanları ve şoför ve diğer personele yiyecek, ofisler ve eğlence ve dinlenme alanları sunulmaktadır.

Lojistik merkezlerin lojistik hizmet sağlayıcılar kendilerine çekebilmeleri için, merkezin ciddi anlamda avantajlar yaratması gerekmektedir. Lojistik merkezler ya fiziksel altyapı (tesisler, terminaller, yük elleçleme ekipmanları) veya iletişim teknolojilerini (veritabanları, EDI, Internet ve intranet sistemleri, takip sistemleri) içeren yazılım altyapılarını hazırlarlar. Lojistik merkez üyeleri aynı fiziksel merkez içerisinde olsun ya da olmasın, birbirlerine internet yoluyla bağıdırlar[34].

[32] VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.32.
[33] VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.36.
[34] VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.32.

Gerçek lojistik merkezlerin fonksiyonelliği, iyi bir ulaştırma bağlantısının mevcudiyeti, gelecekte büyümeye olanak verecek bir alana sahip olunmasına, tesislerinin birbirinden farklı işletmelerin ihtiyaçlarını karşılamaya uygun olmasına ve merkeze giren ve çıkan yük miktarına bağlıdır.

Tablo 2.84. Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Ulaştırma	Yük Elleçleme	Depolama	Katmadeğerli Hizmet (VAL)
Karayolu	İntermodal	Terminal	Paketleme
Denizyolu	Yük Elleçleme (stevedoring)	Soğuk hava deposu	Montaj
Demiryolu		Gümrükleme	Etiketleme
Havayolu			Test etme
Çoklu taşımacılık (Multimodal)			Müşteriye özel Lojistik hizmetleri Nakliye müteahhitliği
Intermodal			Geri dönüşüm
Transit			
Uzun Mesafe			
Şehir lojistiği			
Tır ve kamyonlara verilen Hizmet	**Danışmanlık**	**Diğer**	**Yetkililer**
Tamir	IT Hizmetleri	Bankalar	Liman otoriteleri
Tamir atölyeleri	Araştırma	Sigorta	Demiryolu idaresi
Yıkama	Eğitim	Hukuksal hizmetler	Havayolu idaresi
Petrol istasyonları	Üniversiteler	İş gücü temin	Gümrükler
	Telekomünikasyon	Yemek tedariki (catering)	Belediyeler
		Tesisiler	Bölge yetkilileri
		Ofisler	Birlikler
		Gayrimenkul	
		Eğlence	

Kaynak: VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.36.

2.10.2. Lojistik Köy/Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri

Lojistik merkezler birçok açıdan farklılıklar gösterirler. (boyut, tür, operatörlerin uzmanlığı vb). Farklılıklar merkezi yöneten şirketler bakımından da oluşabilir (devlete ait, özel, ticaret odaları ya da yerel yönetimler, topluluklara ait, karışık aidiyet)[35] .

Gerçek bir lojistik merkezin sahibi ya da işleticisi, bir veya birden fazla lojistik hizmet sunucusu olabilir. Lojistikte bazı işletmeler, örneğin karayolu taşıma işletmeleri ve nakliye müteahhitleri, genellikle kendi lojistik merkezlerine sahiptirler. Bu merkezler bir şirketin ihtiyaçlarına hizmet sunar ve bir şirketin aidiyetindedirler. Bazı lojistik merkezler müşterilerine geniş çaplı katma değerli hizmet sunan birkaç şirket tarafından kullanılırlar, işletenler, binaların ve olanakların (donanımların) sahibi ya da kiracısı olabilirler.

Batı ülkelerinde, karmaşık lojistik hizmetlerin en yaygın şekli, şirketlerin birleşerek genel bir lojistik operatör oluşturmaları yöntemidir. Bu tür operatörün rolü, lojistik hizmet sunum faaliyetleri koordinasyonu, gelir ve maliyet hesaplama ve mümkün olan en iyi finansal etkilere özen göstermeyle sınırlıdır. Bu yaklaşımdan gelişen ve bu ülkelerde başarılı bir şekilde işlemekte olan kavram, ortaklığa dayalı entegre arz zinciri lojistik hizmet kavramıdır.

Lojistik merkez sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bir bağlantı olagelmiştir. Kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun makul nedenleri vardır. Örneğin; Finlandiya' da fonksiyonları, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik merkezlerin güçlü bölgesel bir özelliği vardır. Bu nedenle, Finlandiya' da bölgesel kalkınmada kamu sektörü aktif rol oynamakta ve doğal olarak yerel yetkililerle merkez ortak hareket etmektedir. Danimarka'da da lojistik merkez planlama ve inşa işlemlerinin kamu sektörünce yerine getirilmesine örnekler mevcuttur[36].

Almanya'da lojistik merkezlerin finansmanı genellikle kamu-özel ortaklığı (PPP: public-private partnerships) şeklinde yapılmaktadır. Avrupa'da çok tercih edilen bu yapılaşmanın, lojistik merkezlerin geliştirilmesinde ve operasyonunda en etkin ve esnek bir yapı olduğu görülmüştür. Almanya'da kamu-özel ortaklığı çerçevesinde lojistik merkezler geliştirilmesi kamu tarafından değişik siyasi ve idari makamlarca sürekli olarak desteklenmektedir. Lojistik merkezlerin planlaması ve uygulaması yerel yönetimlere bırakılmış ancak, lojistik merkezlerden sağlanan faydanın sadece yerel bazda değil ulusal bazda fayda sağlaması nedeniyle diğer idari birimlerden 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 ulaştırma bakanlığı ile koordineli bir şekilde çalışmaktadırlar. Federal Ulaştırma Bakanlığı lojistik merkez oluşturma gayretlerini fizibilite ve değişik enstrümanlarla finansal destek sağlayarak desteklemektedir[37].

Kamu-özel ortaklığı (public-private partnerships) şeklinde kurulan lojistik merkezler yanında, Bothnia Logistics Centre, Lübeck Logistik gibi bazı uygulamalarda, lojistik merkezler Avrupa Birliği'nin sağlamış olduğu finansmanla gerçekleştirilmiştir

Lojistik merkezdeki operatörler (işleticiler), merkezdeki lojistik altyapının sahibi olabilirler, kiralayarak kullanabilirler ya da sanayi ve ticaret şirketlerinin sahip olduğu alanlarda hizmet sunabilirler.

Bazı lojistik operatörler ve ticaret ve dağıtım şirketleri, donanımları kiralayabilirler ya da merkezi oluşturanlarca inşa edilmiş objeleri kullanabilirler. Bazıları kendi dağıtım merkezlerini oluştururlar. Bu türler genellikle motor ve ilaç sanayi şirketleriyle lojistik operatörlerdir. Polonya'daki lojistik merkezler çoğunlukla yabancı sermaye tarafından inşa edilmektedirler. Büyük uluslararası şirketler ve gruplar, yalnızca kendilerinin Polonya' da durumlarını güçlendirmekle kalmayıp aynı zamanda Doğu Avrupa pazarlarına mal sevkiyat noktaları da oluşturan yoğun bir lojistik ve depolama ağı oluşturmaktadırlar.

2.10.2.1 Lojistik Köy/Merkezlerin Yönetimi

Lojistik merkezlerin hizmetlerinin etkin bir şekilde verebilmeleri için profesyonel ve işinin uzmanı bir yönetim yapısına sahip olması gerekir. Bu nedenle, birçok lojistik merkezde Lojistik Merkez İşletici/Yönetici Şirketin oluşturulması olağan bir uygulamadır. Bu şirketlerde tercih edilen yasal şirket yapısı limitet şirkettir (tercihen de PPP- Public Private Partnerships- Kamu Özel Ortaklığı). Bu şirket yapısı, sınırlı sorumluluk, üyelik ve yönetim açısından getirdiği esnekliklerle bazı avantajlar sunmaktadır[38]. Lojistik merkezi yönetecek bir şirketin olmadığı durumlarda, yönetim fonksiyonu ya yönetim işlerini üslenen bir işletme tarafından (subsidiary company) ya da belediyenin ilgili bir birimi tarafından (development agency or department) yerine getirilmektedir. Genellikle, gerçek lojistik merkezler limited şirket (limited company) şeklinde yapılanmaktadırlar. Sanal lojistik merkezler ise birlik (associations) şeklinde işletilmektedir. Lojistik merkezlerde yönetiminin bazı temel görevleri ve görevin nitelikleri Tablo 2.85.'de verilmiştir;

Baltık Denizi Bölgesindeki lojistik merkezlerin organizasyon tipi ve yasal yapıları Tablo 2.86.'da verilmiştir. Baltık Denizi Bölgesinde yer alan lojistik merkezlerden: St. Petersburg, Tallinn ve Riga, lojistik merkez olma yolundaki çalışmaları başlatması nedeniyle listeye dahil edilmiştir. Baltık Denizi Bölgesinde bulunan lojistik merkezlerden yarıdan fazlası, son birkaç yıl içerinde kurulmuş olup, birçok yeni lojistik merkezin yakın bir süre içerisinde kurulma kararı alınması beklenmektedir. Bu durum lojistik hizmetinin sunum şeklini tüm Baltık Bölgesinde değiştirecektir.

Tablo 2.85. Lojistik Merkezlerde Yönetimin Görevleri

Görev	Nitelik
Lojistik merkez uygulamalarının koordinasyonu	Kamu ve özel sektörün lojistik merkez üzerindeki ilgi ve menfaatlerinin gözetilmesi açısından aracılık görevinin yerine getirilmesi.
Lojistik merkez yerleşimi üzerinde etkide bulunmak	Endüstriyel karışım (ulaştırma, depolama, üretim, toptancılık). İşletme ölçeği
Ortak faaliyetlerin koordinasyonu ve organizasyonunun yapılması	Merkezi kullananlar arasındaki sinerjinin belirlenmesi. Kaynakların toplanması (ortak satın alma vb.). Yük Trafiğinin azaltılması (şehir lojistiği).
Çok çeşitli lojistik merkez ek hizmetlerinin uygulamaya konulması	Make-or-buy kararının alınması. Hizmetin ya merkez dışındaki servis sağlayıcıdan sağlanması veya lojistik merkez iç kooperatif yatırımı ve operasyonlarıyla gerçekleştirilmesi
Teknik ve organizasyonel destek	Örneğin; lojistik merkez trafik ışık sisteminin şehir trafik işaret sistemiyle uyumlu hale getirilmesi.
Halkla ilişkiler / pazarlama	Sürdürülebilirlik adına ticari amaç gütmeden lojistik merkez kavramının tutundurmasını yapmak (promotion). Ticari olarak lojistik merkzin pazarlamasının yapılması.
Diğer lojistik merkezlerle dış ağ bağlantısı	Ulusal ve sınır ötesi merkezlerle kalıcı (Permanent), Özel lojistik projeleri için geçici bağlantılar.
Stratejik işler	Koridor geliştirme, Yük potansiyeli olan bölgelerin analizi, Hub and Spoke sistemin oluşturulması.

Kaynak: NESTLER, S., NOBEL T. ve BENTZEN L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.24.

Tablo 2.86. Baltık Denizi Bölgesideki 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 Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.30.

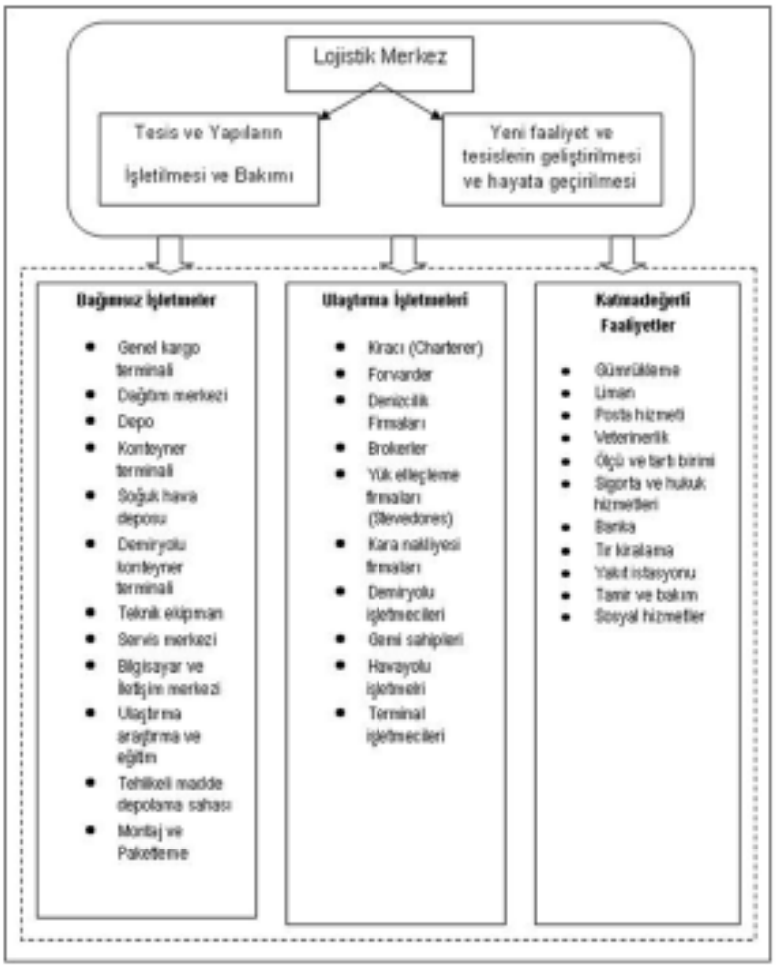
2.10.3. Lojistik Köy/ Merkezlerde Organizasyon Yapısı

Avrupa'da bulunan lojistik merkezlerin organizasyon yapısının belirlenmesinde, entegre hizmet anlayışı ön planda olmuştur. Çok farklı oyuncunun, operatörün lojistik merkezi içerisinde bulunması, geleneksel ulaştırma hizmetinden çok daha fazlasının yaratılmasına olanak vermiştir. Organizasyon yapısında hizmetler üç grup altında toplanmıştır; Bağımsız işletme birimleri, ulaştırma işletmeleri, katma değerli hizmetler[39]. Grupların birbirleriyle birleştirilmesiyle iki durum ortaya çıkmaktadır:

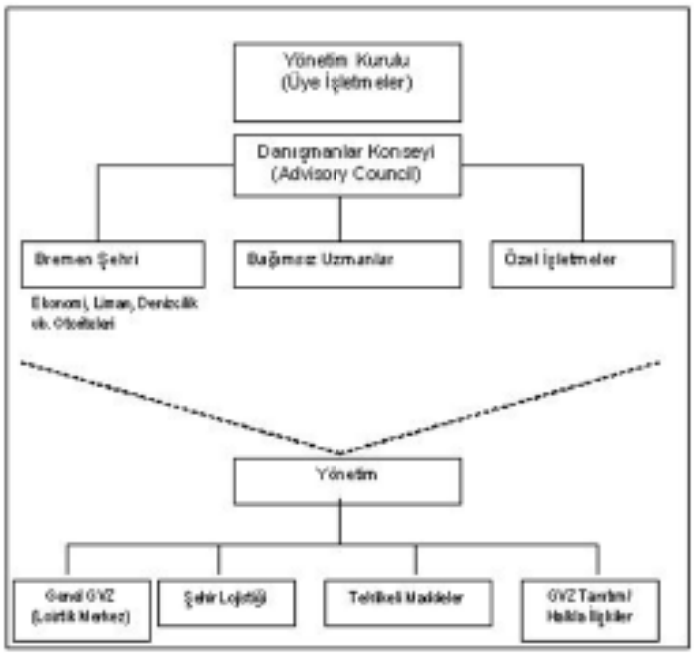
- Yeni ürünler sunulabilir veya geliştirilebilir,
- Var olan ürünler, ekonomik konsolidasyon veya lojistik merkezin sahip olduğu avantajlar sayesinde daha iyi kullanılabilir.

Lojistik merkezler için önerilen organizasyon yapısı Şekil 2.64'de verilmiştir. Bu yapı daha çok operasyonel açıdan önerilen bir yapıdır[40]. Daha belirgin bir örnek olması açısından Almanya GVZE Bremen Lojistik Merkez'in organizasyon şeması Şekil 2.65'de verilmiştir.

[39] NESTLER, S., NOBEL T. ve BENTZEN L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.29.
[40] BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s.29.



Şekil 2.64. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı



Şekil 2.65. GVZE Bremen Organizasyon Yapısı
Kaynak: Logistics Consulting Group. (1997). Logistics Index, Estonia Ministry of Economy, Tallinn, s. 136.

2.10.4. Bazı Lojistik Köy/Merkez Uygulamaları ve Samsun

Bu bölümde dünyanın değişik bölgelerinde, gerek liman şehirlerinde gerekse iç bölgelerde konuşlanmış bazı lojistik merkezler incelenecektir. Batı Avrupa'daki lojistik merkezlerinin genel karakteristiği incelendiğine, bir lojistik merkez şu özelliklere sahip olmalıdır;

1. Lojistik merkez, uygun operasyon ve gelişim için 500-2.000 dönüm kadar alana sahip olmalıdır,

2. Lojistik merkez, büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak yerlerde konuşlanmalıdır,

3. Ulaştırma altyapısına erişim öncelikli olup, lojistik merkezler uluslararası ulaştırma güzergâhlarına yakın yerlerde konuşlanmalıdır,

4. Liman şehirlerinde lojistik merkezin cirosunun önemli bir bölümü denizyolu yüklerinden oluşmakta olup, 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, 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.Mevcut en büyük lojistik merkezler, muhtemelen tüm taşıma modlarıyla (demiryolu, karayolu, iç suyolu ağları veya deniz limanları, hava alanları) ve aynı zamanda bölgesel taşıma hattı ağlarıyla iyi bağlantılı olarak, ana uluslararası yol kesişim noktalarında konuşlanmışlardır[40].

2.10.4.1. Avrupa'daki Lojistik Köyler/ Merkezler

Hollanda'dan Menlo Logistics BV proje amiri Marcel Magdeljns, "Avrupa giderek daha fazla bütünleştikçe, şirketlerin çoğu faaliyetlerini, taşıma maliyetlerini, teslim süresini ve envanteri en aza indirebilen tek bir entegre hizmet uzmanı ile eş zamanlı hale getirmenin sağladığı kazanımları keşfetmeye başlayacağını" beyan etmektedir.

Diğer yandan European Logistics Association (ELA) tarafından gerçekleştirilen bir araştırmaya göre; Avrupa'daki lojistik hizmet sağlayıcıları artık daha fazla müşteri odaklı, dünya çapında hareket edebilen ve bu amaçları sağlamak için global düşünmeleri ve çalışanlarını geliştirmeleri gerektiğinin farkındadırlar. Müşteriden müşteriye ortak değer zincirleri ve tedarikçiler, üreticiler ve lojistik hizmet sağlayıcılar arasında sıkı işbirlikleri, Avrupa'da bugünün lojistik stratejileri için hayati önem taşımaktadır[42].

Roterdam Limanı; Kuzey Denizi, Belçika ve Almanya tarafından çevrelenen Hollanda'nın coğrafi avantajları bakımından sıklıkla Avrupa'nın kapısı (girişi) olarak anılmaktadır. Ülkenin stratejik mevkii başlıca uluslararası pazarlara erişimini sağlarken Amsterdam'ın 500 km.lik yarıçapı içerisindeki 170 milyon tüketici ile 1,000 km.lik yarıçap içindeki 350 milyon tüketici ikamet etmektedir. Batı Avrupa'daki her kilit ekonomi merkezine, havayoluyla 2 saatte ya da karayoluyla 1 gün içinde ulaşılabilmektedir.

Hollanda'nın uluslararası şirketler için bir lojistik merkez olarak gelişimin nedeni, tarihsel güçlü yanları, ticarette uzmanlığı ve mükemmel altyapının mevcudiyeti olmuştur. Kendine ait doğal kaynaklar ve yerel sanayi olmayışı sorununu çözmek için orta çağlardan bu yana Hollanda, ekonomisini ticarete ve taşımacılıkla ilişkili faaliyetlere dayandırmaktadır[43].

Hollanda, Rotterdam ve Amsterdam deniz limanları, Amsterdam Schiphol Uluslararası hava Limanı, kargo köyleri, dağıtım parkları, endüstriyel bölgeleri, uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri ile Avrupa'nın lojistik açıdan lider ülkelerinden biridir ve alanında bir dünya markasıdır[44].

Rotterdam Limanı, mükemmel karayolu, demiryolu, suyolu ve boru hattı bağlantılarına sahiptir buna ilaveten güçlü lojistik destek tesisleri, Bene lüks ülkeleri, Birleşik Krallık, Fransa ve Almanya'ya rahat bir erişim sağlamış, bu özellikleri onu "küresel lojistik merkez" pozisyonuna getirmiştir. Dünya ticareti ve uluslararası eşya hareketi açısından çok önemli olan liman, Avrupa ve Hollanda ekonomisi için vazgeçilmez bir konumdadır[45].

---

[40] KONDRATOWİCZ L., 2003, Work Package 1, Ranning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdansk, Poland, s.57.
[42] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.9.
[43] UNESCAP ,2002,Economic and Social Commission For Asia And The Pacific,Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres,United Nations,ST/ESCAP/2194. New York, s.41.
[44] ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.6, UTIKAD Yayınları, İstanbul, s.22
[45] ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.6, UTIKAD Yayınları, İstanbul, s.23.

Doğal suyolları ve düz topografyası gibi yapısı ve mevkii itibarıyla Hollanda'nın son derece gelişmiş bir dağıtım altyapısı ve örnek bir lojistik sektörü vardır. Üst sınıf ulaştırma altyapısı (karayolu, demiryolu ve havayolu bağlantıları) yabancı şirketler için üretim ve teslimatı kolaylaştırarak ve pazara ulaşma sürelerini azaltmalarına yardımcı olarak bu şirketlere avantaj sağlamakta ve kendi öz işlerine konsantre olma imkanı sunmaktadır. Rotterdam limanı Avrupa'nın en büyük konteynır limanı (tonaj bakımından) olup ABD'den Avrupa'ya ana çıkış kapısı konumundadır (ABD ihracatlarının %60'ı Rotterdam'dan geçmektedir). Amsterdam Schiphol Uluslararası Havaalanı ise ikinci en büyük Avrupa havaalanıdır. Hollanda'da ayrıca 5 adet bölgesel uluslararası havaalanı mevcut olup, 2005 yılında Betuwe hattının tamamlanmasıyla, Rotterdam'dan Alman sınırına (Doğu Avrupa'ya kadar) uzanacak bir demiryolu taşımacılık hattı, Avrupa'nın başlıca ulaştırma merkezlerini birbirine bağlamaktadır. Bu unsurlar sayesinde malların, belgelerin, para ve bilginin akışını bütünleştiren sofistike bir ticaret ağı ortaya çıkmaktadır. Bugün Hollanda'nın çok modlu dağıtım ağı, yüzlerce nakliye komisyoncusu, depolama ve katma değerli dağıtım şirketinin yan sıra veri alışverişi ve kargo takibatına yönelik modern telekomünikasyon ve elektronik sistemlerinden oluşmaktadır[46].

1960 başlarında konteynır taşımacılığının başlangıcından bu yana, konteynırların iç taşımacılığa verimli aktarımı için elleçleme olanakları ve ekipmanına yoğun yatırım yaparak, bu yeni taşıma sisteminin sunduğu fırsatlardan yararlanmıştır. Rotterdam Limanı'nın başka bir stratejik avantajı da, en büyük dökme yük gemilerine hizmet sunma kapasitesi olmuştur. Bu özelliği nedeniyle, büyük konteynır gemileri güçlükle karşılaşmadan Rotterdam Limanı'na uğrayabilmektedirler. Denizciliğe bu büyük yatırım yalnızca aktarma noktaları ve depolama olanakları değil Rotterdam limanı çevresinde kimyasal bir toplanmanın oluşumunda da olanak sağlanmaktadır.

Temel lojistik altyapısı ile taşıma hizmetlerinin ve lojistik eğilimlerin liberalizasyonu ile Rotterdam Limanı süper bir lojistik merkezi sayılabilir. Hollanda'da yerleşik olmasına karşın Avrupa Lojistik Merkezi (ELCs) bir limana bağlı lojistik faaliyetler açısından dünyadaki en iyi örnekler arasında bulunmaktadır. Avrupa Lojistik Merkezi, Avrupa lojistiğinde ana bir eğilim olup, yalnızca çok uluslu şirketlere değil aynı zamanda Avrupa pazarında çoğu kendi lojistik merkezlerini oluşturan orta boy girişimcilere de yöneliktir. Bu sıralar, bu firmaların çoğu, lojistik maliyetlerin düşürülmesi, satışların artırılması, kontrolün geliştirilmesi, daha iyi ürün mevcudiyeti, güçlü rekabetçilik, pazara hızlı ulaşım, işgücü ve altyapı yatırımında tasarruf gibi ilgili firmalara lojistik ilişkili ve daha başka konularda avantajlar sunan Avrupa çapında dağıtımı merkezileştirme eğilimindedir[47].

Distriparklar (Katma Değerli Lojistik): Hollanda'nın lojistik sistemini bu kadar başarılı yapan faktörlerden biri Rotterdam limanları ve Schiphol Havaalanı Bölgesinin sadece sevkiyat merkezi olmaktan öte bir yere getirmeye yardımcı olan katma değerli hizmetlerdir. Bu hizmetler; 1990'ların başlarında yüksek işsizlik oranıyla başa çıkmak amacıyla çok çeşitli hizmet şirketlerinin henüz gelmiş sevkiyatlara etiketleme, ambalajlama ve dağıtım gibi son rötuşları yaptıkları bir sistem anlamına gelmektedir. Bu sistemle mallar ülkeye gelir, geliştirilir ve ardından ülke dışına satılır ve taşınır[48].

Rotterdam'daki Distriparkın 250 hektardan fazla bir alanana yayılmış olan KDH merkezleri aralarında Apple Computer, Packard Bell, Hewlett Packard ve Outukumpu Steel Processing gibi büyük şirketler olan dünya çapındaki tüm belli başlı şirketlere aittir. Bu katma değerli faaliyetler 3 Distripark'da konuşlandırılmıştır: Eemhaven, Botlek ve Maasvlakte.

Avrupa Lojistik Merkezi'nin belirgin bir özelliği de bu merkezlerde tutulan malların gümrük yetkililerince transit mallar olarak görülmesidir. Transit mallar Hollanda ya da Avrupa' ya henüz ithal edilmemiş mallar olduğu için ne ithalat tarifesine ne de gümrük prosedürlerine ihtiyaç vardır. Bu malların konteynırlarla yeniden ihracat olasılığı ELC 'lerin limanlara yakınlıklarının nedenlerinden biridir. Birçok yerde dağıtım merkezleri distriparklarda toplanmışlardır. Distriparklar, daha düşük maliyetle, zamanında (JIT) dağıtım konusunda taşıtanlar ve taşıma hizmeti sunucularına olan artan taleplere Rotterdam Limanı'nın bir cevabıdır.

Hollanda'da Katma Değerli Lojistik Merkezleri ürünleri, maliyeti azaltan merkezi bir lojistik işleviyle her pazar için ayrı ayrı uyarlayan satış öncesi ve satış sonrası faaliyetleri birleştirmektedir. Tam Zamanında Teslimat ile mal ve bilgilerin müşterinin tedarik zincirleri boyunca kesintisiz şekilde akışı - girdi hammaddelerden çıktı mamul ürünlere kadar- Tedarik Zinciri Yönetimindeki yakın tarihli yeniliklerle kolaylaştırılmıştır. Bu da Hollanda lojistik sektörünün daha da gelişmesine katkıda bulunmuştur. Bu verimli ve etkin lojistik ağı özellikle ABD ve Japon şirketlerince fark edilmiş ve Avrupa'da bir Avrupa dağıtım merkezi kurmuş olan tüm Amerikan şirketlerinin %54'ü ile tüm Japon şirketlerinin % 56'sı Hollanda'da faaliyete geçmiştir[49].

[46] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.9.
[47] UNESCAP, 2002 ,Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194 New York, s.41.
[48] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.9.
[49] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.10.

Rotterdam limanı yönetimi, limana yük akışını konsolide etmek ve liman ilişkili istihdam yaratmak için distripark oluşumunu teşvik etmiştir. Rotterdam distriparklarına gelen yük çoğunlukla konteynırda gelmektedir. Bu nedenle, bir konteynır terminalinin yakınlığı Rotterdam'da bir dağıtım merkezi için bir avantajdır. Rotterdam distriparklar kavramı, düşük maliyetli, zamanında teslim anlamındadır. Bu misyonu yerine getirmek için, parklar[50]:

- Dağıtım operasyonları olanaklarına sahiptir,
- Boş konteynırı sisteme yeniden alınması için, bu parklar yük terminallerine yakın yerlerde konuşlandırılmışlardır. Ayrıca, terminalden ambara taşıma da ucuzdur,
- Çeşitli artalan (hinterland) taşıma olanaklarına yakındırlar,
- Katma değerli hizmet üretirler,
- En yeni iletişim teknolojisine sahiptirler,
- Oldukça donanımlı işgücü vardır ve
- Bölgede gümrük bulunmaktadır.

Tablo 2.87.'de görüldüğü gibi Rotterdam limanında üç distripark inşa edilmiştir. Bu distriparkların Rotterdam limanı içerisindeki konumları ise Şekil 2.66'da verilmiştir.

Tablo 2.87. Roterdam Limanı Distriparkları

Distriparklar	Operasyona Başlama Tarihi	Arazi (m2)	Açıklama
Eemhaven	1989	237.000	ECT terminaline yakın
Botlek	1990	165.000	Botlek Liman sahasına yakın Birçok kimyasal ürünü elleçlemekte
Maasvalkte	1.Bölüm: 1998 2.Bölüm yapım aşamasında	848.000 1.017.000	ECT Delta terminaline yakın Birçok firma kendi deposunu yapıyor.
Toplam		**2.267.000**	

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.42.

Bir distripark, en yeni bilgi ve iletişim teknolojisi ile çalışan, transit yükleme için multimodal taşıma olanakları ve konteynır terminalleri ile doğrudan bağlantılı bir tek yerde dağıtım operasyonları olanaklarıyla büyük ölçekli, gelişmiş, katma değerli bir komplekstir. Distriparklarda, konteynır doldurma ve boşaltma, yük ambarlama ve aktarma dahil, depolama ve nakliye olanakları için yer bulunmaktadır. Çok çeşitli müşteri talebini karşılamak için de yüksek düzeyde katma değerli hizmetlerde sunulmaktadır. Bunlardan bazıları, montaj, etiketleme, kontrol/muayene, paketleme ve yeniden paketleme, ayırma (sınıflandırma) ve faturalama işlemleridir[51]. Distripark kavramının temel bir avantajı, dağıtım merkezlerinin yük terminaline çok yakın olması, böylece bu iki nokta arasında taşımacılığın hızlı ve ucuz olmasıdır. Ayrıca, müşteri, dağıtım merkezlerinden, zaman, maliyet ve varış yerleri baskılarına bağlı olarak çok çeşitli taşıma şekillerinden seçim yapabilmektedir.

Rotterdam limanı ve Awrope Combined Terminali, 2000 sonuna kadar Rotterdam Limanı Delta Terminalinde sekiz Distripark inşa amaçlı Delta 2000-8 planı'nı ortaklaşa hazırlamışlardır. Delta 2000-8, Rotterdam Limanı'nda şimdiye kadar geliştirilmiş en gelişmiş lojistik kavramdır.

[50] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.41.
[51] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.42.



Şekil 2.66. Roterdam Limanı Distripartkları

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.43.

Rotterdam'da, tüm Avrupa'ya ve diğer kıtalara lojistik hizmetleri sunan depolama ve dağıtım faaliyetlerinde uzman yüzlerce firma bulunmaktadır. İlk EDC' ler (Avrupa Dağıtım Merkezleri) Rotterdam Limanı'nda filizlenmiş olup çoğu eski liman bölgesinde Eemhaven Bölgesi'ndeki konteynır terminallerinin bitişiğinde oluşturulmuştur. Bunları Botlek Distripark inşası izlemiştir.

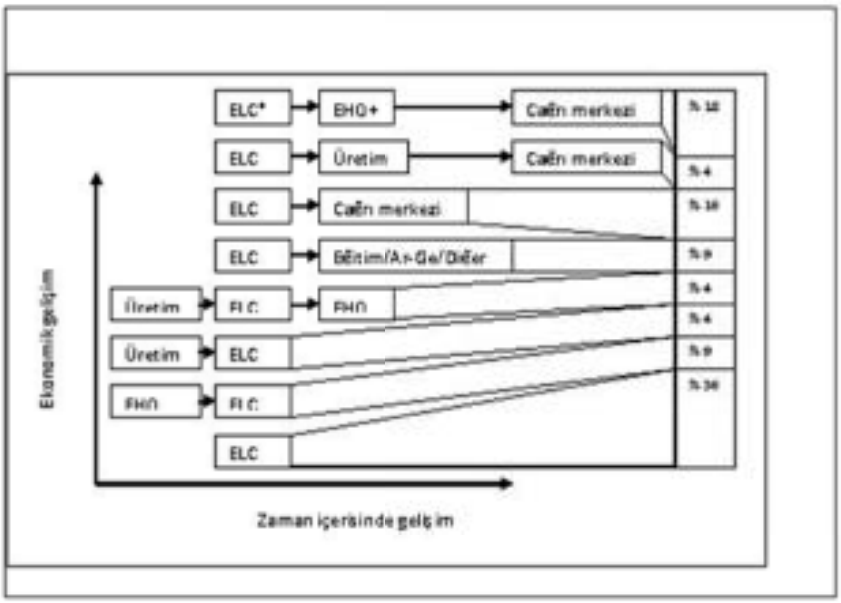
1992'de konteynır hacmindeki artış yeni bir liman politikasının (Havenplan 2010) oluşumuna yol açmıştır. Bu planın hedefi, istihdamı tetiklemek ve Rotterdam limanında katma değer yaratmak olmuştur. Planda ayrıca, limana ilişkin büyük dolaylı etkiler nedeniyle limanın bir ana liman olarak planlanması gereği de belirtilmiştir. Yeni büyüme, aşağıda sayılan, planlanan faaliyetlerin yerine getirilmesi ile sağlanabilecektir[52]:

- Büyük ölçekli konteynır terminalleri için yeni alanlar: İkinci Maasvlakte olarak bilinen, Maasvlakte' nin daha da genişletilip Kuzey Denizi'ne uzaması,
- Limanda, limandan çıkış limana giriş için yeni altyapı,
- Limandan transit geçirilen yükte katma değerli lojistik faaliyetlerle katma değer oluşturma amaçlı yeni distriparklar inşası,
- Mal akışının, liman endüstrisi sayesinde gerçekleşmesi nedeniyle limanda endüstriyel fonksiyonların güçlendirilmesi.

Rotterdam limanı, ev sahibi liman şeklinde çalışmaktadır. Bunun anlamı, Belediye ve Liman Yönetimi'nin (RMPM) nihtım, saha gibi altyapıyı sağlamasıdır. Bu altyapı özel şirketlere uzun vadeli kiralanmaktadır ve terminalde elleçlenen yükle ilgili değildir. Özel şirket, düzeltme, vinç, ekipman gibi tüm üst yapılara (superstructure) yatırım yapmak zorundadır. Ayrıca yükleme/boşaltma işi dahil tüm personel, özel şirketin sorumluluğu içindedir.

[52] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.44.

Distripark oluşturmada da benzer durum söz konusudur; Altyapı (yer) RMPM tarafından sağlanır ve bölümler özel şirketlere kiralanır (leased out) . Özel şirketler de kendi tesislerine yatırım yaparlar ve ihtiyaç duydukları elemanları istihdam ederler. Bu parklar serbest bölgeler değildir, ama buralardaki herşirket kendi içinde "serbest bölge" ya da "serbest nokta" olarak değerlendirilebilir. Hollanda'da bu tür nokta/bölge sayısı yaklaşık 1500'dür. Distriparklar, serbest limandan daha da serbest olanaklar sunabilirler. Bir şirket güvenlikle ilgili belli şartları yerine getirdiğinde ve gümrüklerle belirli standartlarda online bağlantı oluşturduğunda, gümrükten bazı temel formalitelerini tek başına yapabilmesine izin veren bir lisans alabilir. Böylesi bir sistem, malların daha hızlı ve daha verimli akışını sağlar. Hollanda'da Avrupa Lojistik Merkez (ELC)'inin Gelişimi Şekil 2.67'de görülmektedir.



Şekil 2.67. Hollanda Avrupa Lojistik Merkez'inde Uluslararası Faaliyetlerin Gelişimi

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.25.

ELC: (Logistics Center) lojistik merkez*

EHQ+: (Avropean Headquarters), Avrupa ana merkezi

Rotterdam Limanını'nın bir Avrupa Lojistik Merkezi haline getiren en önemli unsurlardan birisi de, limanının, hinterlandı ile olan ulaştırma bağlantılarıdır. Bu bağlantılar kısaca aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- İç sularla taşıma: Nehir ve suyollarından oluşan bir ağ ile Rotterdam Avrupa'daki destinasyonlara bağlanmaktadır. Transit süreleri Almanya, Belçika ve İsviçre'ye 1-3 günden azdır. 4 mavnalı bir itme ünitesi 385 karayolu TIR'ı ve 500 TEU konteynır taşıyabilmektedir.

- Boru hatları: Rotterdam'ın boru hattı ağı deniz terminallerinden ve Rotterdam merkezli petrol ve petro kimya şirketlerinden Avrupa'nın art kısımlarına uzanmaktadır. Bu ağ üzerinden halen yılda 50 milyon ton petrol ve kimyasal ürün elleçlenmektedir.

- Demiryolu: Deniz ve kıta kargolarına yönelik ticaret yolları tüm Avrupa pazarlarını Rotterdam'a ve iç su taşımacılığıyla ulaşılamayan daha uzak pazarlara bağlamaktadır. 400 adet tren mekik servisi vardır.

- Karayolu: Rotterdam'ın Birleşik Krallıktan Macaristan'a, İskandinavya'dan İtalya'ya uzanan belli başlı tüm ülkeleri dolaşan geniş ve etkin bir Avrupa otoyol sistemine doğrudan erişimi vardır. Sınırlar arası Avrupa karayolu taşımacılığının % 40'ı Hollanda nakliyecileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Transit süreleri kısa olup, Frankfurt gibi yerlere 8 saat, Moskova, Roma ve Stockholm gibi yerlere 48 saat sürmektedir. Bunların yanı sıra düzenli iç deniz ve feeder hizmetleriyle çoğu yere 1 günde bazılarına ise 24 saatten az sürede ulaşılabilmektedir[53].

[53] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.12.

Alman Lojistik Merkezleri (GVZ)

Almanya'da lojistik merkez çalışmaları 1970'lerin sonları, 1980'lerin başlarında yapılan araştırmalarla başlamıştır. Çalışmalarla demiryollarının taşımacılıktaki payının artırılması ve karayollarının etkinliğinin artırılması amaçlanmıştır. Lojistik merkez uygulamalarının temel nedeni intermodal terminaller ve lojistik tesisleri bir yerde toplayarak sinerji yaratmak şeklinde belirtilmektedir[54].

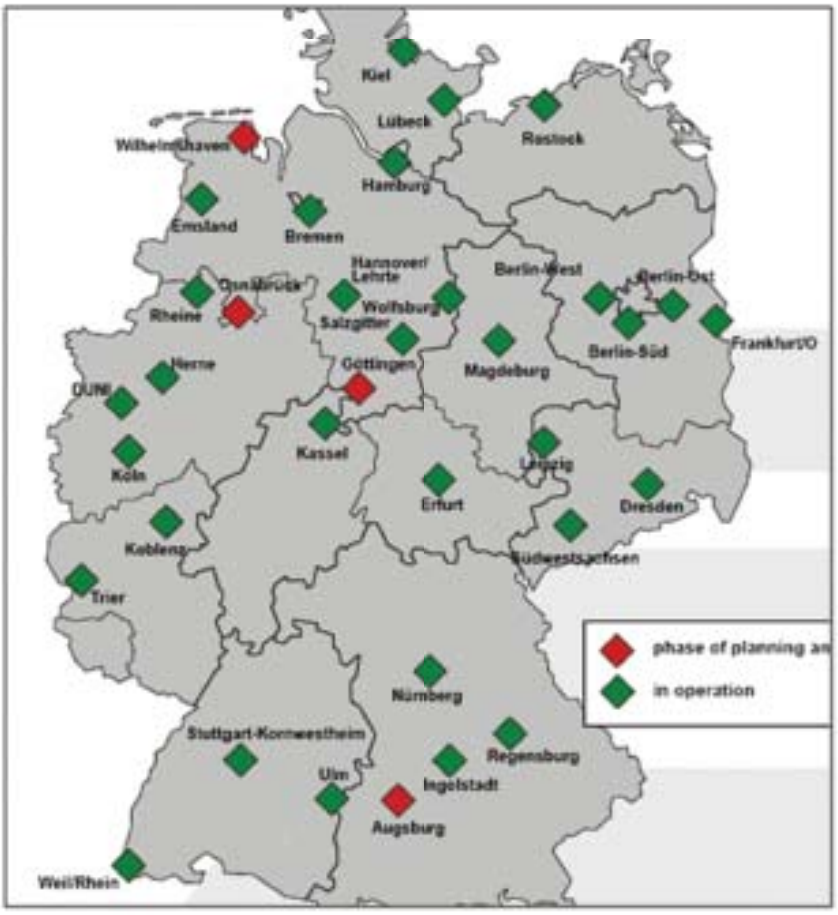
Lojistik merkez kavramı, Almaya'da Güterverkehrszentrum-GVZ şeklinde ifade edilmekte ve yük trafik merkezi anlamına gelmektedir. Bu kavram, 1999 yılında Rostok Üniversitesinden, Karl-Heinz Breitzmann ve Christian Wenske tarafından farklı taşıma modlarının ve depoların (warehouse) bir arada bulunduğu bir lojistik merkez (GVZ) olarak adlandırılmıştır. Alman lojistik merkez yaklaşımı diğer lojistik merkez yaklaşımlarından farklı bir yapı sergiler[55].

Transport Departments Conference of the Federation and the Lands'dan bir grup, GVZ'ler ile ilgili şu tanımlamayı yapmıştır[56]:

"Bir lojistik merkez (GVZ), ulaştırma işi içerisinde bulunan ve farklı hizmetler sunan ulaştırma, forwarder, depolama, lojistik hizmetler ve diğer hizmetler gibi işletmelerin bağımsız birer işletme şeklinde faaliyet gösterdikleri, en az iki olmak üzere birden fazla taşıma modunun entegrasyonunun yapıldığı bir yer olarak kabul edilmektedir".

GVZ, ulaştırma zinciri içerisinde taşıma modunun değiştirilmesinde kolaylık sağlamaktadır. Şöyle ki; karayolu taşımacılığının, uzun mesafe, bölgesel taşımacılık ve kısa mesafeli taşımalarda diğer modlara kaydırılmasına olanak vermektedir. Ayrıca posta merkezleri de bu merkezlerle uyumlu hale getirilebilmektedir.

GVZ'ler demiryolu/karayolu veya içsuyolu/demiryolu/karayolu taşımacılıklarının entegre edildiği bir intermodal terminale sahiptirler. 2003 yılı itibariyle Almanya'daki lojistik merkezlerin sayı ve konumları Şekil 2.68'de verilmiştir.



Şekil 2.68. Almanya'daki Lojistik Merkezler

[54] BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region ,NeLoC, Lithuania, s.101.
[55] KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdansk, Roland, s. 12.
[56] KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdansk, Roland, s. 15.

GVZ'lerle ilgili olarak şu noktalar üzerinde durmakta fayda vardır[57] :

1. GVZ, ulaştırma işiyle uğraşan, bağımsız, kendilerine ait bina ve arazileri olan işletmelerin faaliyet gösterdikleri bir yerdir. Merkez içerisinde büyük bir forwarder, bir dağıtım merkezi inşa edebilir. Fakat, o dağıtım merkezi bir GVZ olarak kabul edilmez.

2. Tek tip ve merkezi organizasyon yapısına sahip lojistik merkez oluşumlarında, şayet merkez içerisindeki ulaştırma işletmeleri ekonomik ve yargısal bağımsızlığından feragat ediyorsa, bu durumda da lojistik merkezden söz edilemez. Bu durumda merkez , "ürün dağıtım merkezi" (good distribution centre) şeklinde adlandırılabilir. Bu durum, üyelerinin bağımsızlığının korunmasına büyük önem veren Alman forwarder ve ulaştırma işletmelerinin oluşturduğu derneklerin yoğun baskısı sonucu ortaya çıkmış bir fikirdir.

3. GVZ kavramını oluşturan temel unsurlarından bir tanesinin de, ulaştırma mod değişimini kolaylaştırmak amaçlı olarak, çok sayıda ulaştırma modunun merkezde birleştirilmesi gösterilebilir. Buradaki ekonomik amaç, uzun mesafeli taşımacılıkta ulaştırmayı demiryolu ve iç suyolları vasıtasıyla farklı ulaştırma modları kullanarak gerçekleştirmektir. Bu nedenle, GVZ'ler swap-body, konteyner ve treylerlerin TIR'lardan tren vagonlarına veya tren vagonlarından TIR'lara aktarım işini gerçekleştirecek birer intermodal ulaştırma terminaline gereksinim duyarlar. Terminalin olmaması durumunda bu merkez, ulaştırma işiyle iştigal eden firmaların toplandığı bir iş merkezi olacaktır.

4. GVZ'lerde ulaştırma ve lojistiğin farklı dallarında faaliyet gösteren işletmeler mevcuttur. Bunlar, forwarderlar, karayolu taşımacığı yapan firmalar, iç suyolu yükletenleri, demiryolu taşımacılığı yapan firmalar, posta dağıtım şirketleri, depo işletmecileri, yük elleçleme firmaları, konteynır kiralama şirketleri ve yakıt istasyonları, araç tamir ve bakım birimleri, kamyon yıkama birimleri, palet tamir ve kiralama şirketleri gibi hizmetler sunan diğer birimlerden oluşmaktadır.

Lojistik merkezlerde yerleşik olarak faaliyet gösteren başka bir organizasyon, endüstriyel ve ticari işletmelerin dağıtım merkezleridir. Bu merkezler, ürünlerin toplanması (collecting), depolanması (storing), sınıflandırılması (sorting) ve hatta ürünlerin tüm Avrupa'ya dağıtılması öncesinde, gerekiyorsa işlemden geçirilmesi (processing) süreçlerini yerine getirirler.

Ulaştırma alanında faaliyet gösteren birçok farklı firmanın birbirine çok yakın bir alan içerisinde bulunması, işletmeler arasında çok sayıda ve çeşitlilikte işbirliği oluşmasına olanak sağlayacaktır. Birçok açıdan örnek olması bakımından Almanya' da ilk defa GVZ Bremen'de, işbirliğinin etkileri iç ve dış ürünler açısından ayrıma tabi tutulmuştur. Ortak satın alma, ortak eğitim ve ortak güvenlik gibi iç ürünler daha çok rasyonelleği ön plana çıkarırken, dış ürünler ise ortak şehir lojistiği gibi daha çok pazarı hedeflemektedir[58].

Danimarka Lojistik Merkez Yaklaşımı

Danimarka'da lojistik merkezler "transport centres" şeklinde adlandırılmaktadır. Danimarka örneği olarak Vejle ve Aalborg kurulmuş iki gerçek lojistik merkez (concrete logistics centres) hakkında bilgi verilecektir. Danimarka Lojistik Merkezler Birliği (The Association of the Danish Transport Centres (Foreningen af Danske Transportcentre, FDT) 1991 yılında kurulmuş ve şu anada faaliyette bulunan ve planlama aşamasında olan yedi gerçek lojistik merkez üyesi bulunmaktadır. FDT, AVRO-PLATFORMS E.E.I.G (the Avropean association of freight villages (or logistics centres)'in bir üyesidir[59].

Danimarka Lojistik Merkez Birliğinin (FDT) amacı, lojistik merkezlerin Avrupa'da kullanılması ve yaygınlaştırılmasıdır. Avrupa yaklaşımı göz önüne alındığında Danimarka Lojistik Merkez Birliğinin amaçları, bilgi sistemlerinin kurulumunun kolaylaştırılması, ulaştırmanın daha etkili bir şekilde organizasyonu, lojistik merkezler hakkındaki bilginin toplanması ve dağıtımı, ulaştırma sektörü içerisinde işbirliğinin geliştirilmesinde aktif bir rol almak şeklinde özetlenebilir.

Danimarka'daki lojistik merkezler, kara limanı "dry port" olma potansiyelini ön plana çıkarmışlardır. Kara limanlarının amacı, trafik sıkışıklığının önlenmesi, çoklu taşımacılığın yaygınlaştırılması, toplam ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi, ulaştırma zinciri içerisinde limanların konumunu güçlendirmek, yerel çevre problemlerinin azaltılması, liman bölgelerinin şehirlerle entegrasyonun sağlanması ve liman fonksiyonlarının yerine getirilmesi için ihtiyaç duyulan şehir içerisindeki, pahalı arazi ihtiyacının şehir dışından karşılanmasını içerir.

Bu amaca ulaşabilmek için, deniz limanına gelen yüklerin bir kısmı ve deniz limanının idari fonksiyonlarının bir kısmı iç bölgelerdeki kara limanına aktarılmaktadır. Konteynırlar kara limanlarından direkt olarak gemiye ulaştırılmakta, bu durum deniz limanında birim ünite başına harcanan zamanı düşürmektedir.

[57] KONDRATOWICZ L, 2003, Work Package 1,Planning Of Logistics Centres/Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdansk, Poland, s.13.
[58] KONDRATOWICZ L, 2003, Work Package 1,Planning Of Logistics Centres/Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdansk, Poland, s.13.
[59] MATROS, 2001, Sub Project "Maritime Transports and Best Practise in Hinterland Planning", Case Study, Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA), European Regional Development Fund Interreg II C, s.55.

Finlandiya Lojistik Merkez Yaklaşımı

Finlandiya'da lojistik merkezlerin yapısına bakıldığında hem gerçek hem de sanal lojistik merkezlerin bulunmasının rağmen, özellikle sanal (virtuel) lojistik merkezlerin çok yaygın olduğu bir ülkedir. Straightway Güneydoğu Finlandiya, Lojistik Turku Region, Bothnia Lojistik Merkezi ve Logisforum ve yapım aşamasında olan Turku Lojistik Merkezleri sanal lojistik merkezlerdir[60]. Finlandiya'daki lojistik merkezler Şekil 2.69'da verilmiştir.



Şekil 2.69. Finlandiya'daki Lojistik Merkezler

Kaynak: PERÄLÄ, H., HEIKKILÄ L. ve VAISTE J., 2003, Ports and Logistics Centres in Finland, NeLoC., s. 12.

Turku Ticaret Odası, Finlandiya'nın güney batısındaki ticari faaliyetlerinden sorumlu bir oda olarak faaliyet göstermektedir. Bu oda aynı zamanda bu bölgedeki sanal lojistik merkez faaliyetlerinin yönetilmesinde de ana görevi üstlenmektedir. Oda bölgedeki işletmelerin temsilcisi olarak hareket etmektedir. Ticaret odası aynı zamanda bölgedeki işletmeler ve kamu kuruluşları arasında bir aracı rolü üstlenmiştir.

Bölgedeki sanal lojistik merkezin ilk aşamada sahip olduğu fiziksel faaliyetler:

- İnternet tabanlı bir piyasanın oluşturulması ve devamlılığının sağlanması gerçekleştirilmektedir. Bölge dışındaki işletmeler internet ortamındaki bu piyasaya tekliflerini sunmaktadırlar. Merkeze üye işletmeler talepleri buradan almaktadırlar. İleride düzenlenecek web sayfaları lojistik ve ulaştırma işletmelerinin birbirleriyle iletişime geçtiği ve işbirliği yaptığı bir yapıda olacaktır.

- Müşterilerin, bölgedeki lojistik ve ulaştırma işletmeleri, işletmelerin verdiği hizmetler ve ulaştırma alternatifleri hakkında bilgi edinebilecekleri bir veri bankası oluşturulmuştur.

[60] VALTONEN, A., 2003, Logistics Centres in Finland: Analysis of Birth Processes and Strategies, NeLoC., A work package 1 report, s.6.

İkinci aşamada, sanal lojistik merkezin imajı daha da geliştirilecek ve tüm Güneybatı Finlandiya bölgesinin uluslararası alanda pazarlamasını yapan bir yapıya dönüşecektir.Buna ek olarak, farklı lojistik firmaları için farklı pazarlama yöntemlerine ihtiyaç duyulacaktır. Bu aşamada, müşterilere detaylı bilgi vermek amacıyla veri bankalarının güncellenmesi, özellikle fiyat bilgiler, bölgedeki lojistik alanındaki gelişmeler bunlardan bazılarıdır.

Üçüncü aşamada, merkeze üye ülkelere sunulan hizmetlerin kapsamı genişletilecek ve üyeler arasındaki işbirliği geliştirilecektir. Burada sunulacak en önemli hizmet otomatik veri işleme servisidir. Bu servisle, üyelere sunulan elektronik hizmetlerin geliştirilmesi mümkün olacaktır. Bu hizmet ayrıca, program ve teknik hizmet desteği de sağlamaktadır. Bu servisin amacı, üyelerin bilgisayar ve programlarını uyumlaştırarak, birbirleriyle daha düşük bir maliyetle işbirliğine gitmelerini sağlamaktır. Merkezin ayrıca yük acentesi olarak hareket etmesi ve mümkün olan her fırsatta araştırma ve yük trafiği hakkında tahminleme çalışmalarında bulunması amaçlanmaktadır[61].

İtalya Lojistik Merkez Yaklaşımı

İtalya'da lojistik maliyeti diğer Avrupa ülkelerinin ortalama maliyetlerinden %25 daha fazladır[62]. Yük trafiğinin düzenlenmesi ve maliyetlerin düşürülmesi maksadıyla İtalya'da ülke geneline yayılmış "interporto" diye adlandırılan 21 lojistik merkez oluşturulmuştur[63]. İtalya'daki intermodal trafiğin %60'ı lojistik merkezler içerisindeki intermodal terminallerden yönetilmektedir. Kurulu bulunan lojistik merkezler daha etkin ve tam bir ulaştırma çözümü sunmaktadırlar. Bu merkezler yük taşımacılığını karayolundan diğer taşıma modlarına aktararak intermodaliteyi (intermodality/comodality) gerçekleştirmektedirler. Lojistik merkezler İtalya'da çok hızlı bir şekilde artan yük taşımacılığını optimal bir şekilde yönetmektedir. Lojistik merkezler şehirlerdeki trafik sıkışıklığını azaltmış ve demiryolu taşımacığının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Lojistik merkezler ayrıca hem depolardaki verimliği (ton/m2 bazında %30), hem de ulaştırma ve lojistik işletmeleri arasında rekabeti artırmış, ayrıca hizmet kalitesini de yükseltmiştir.

İtalya'da ülke geneline yayılmış 21 lojistik merkez (Şekil 2.70), UIR (Unione Interporti Riuniti) adı altında bir birlik altında toplanmışlardır. Bu birlik kar amacı gütmeyip, lojistik merkezler ile karayolu, deniz ve havayolu taşımacılığı yapan kurum ve kuruluşlarla sürekli ve sağlam bir ilişkinin geliştirilmesini amaçlamaktadır Bu yolla intermodal taşımacılığın daha da geliştirilmesi hedeflenmektedir.

İtalya'daki 21 lojistik merkezden birisi olan Bologna Lojistik Merkezi, entegre bir kara, demiryolu ve lojistik sistem altyapısına sahiptir Merkez doğrudan ulusal demiryolu ve otoyol sistemine bağlıdır. Merkez 2.000.000 metre karelik bir alanda kurulmuştur. Bu alanın 650.000 metre karelik bölümü İtalyan Demiryollarının tesislerine ayrılmıştır. 2.270.000 metre karelik bir alanın daha lojistik merkeze katılması planlanmıştır. Bologna Lojistik Merkezi teknik verileri Tablo 2.88. 'de verilmiştir.



Şekil 2.70. İtalya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları

Kaynak: http://www.freight-village.com/profile.php?country=it , erişim Erişim:04.10.2008

[61] http://www.turku.chamber.fi/english/organisaatio.php?id=4, Erişim:18.10.2007
[62] http://www.medigate-project.eu , Erişim:04.10.2008
[63] http://www.freight-village.com/profile.php?country=it, Erişim:04.10.2008

Tablo 2.88. Bologna Lojistik Merkezi Teknik Verileri

Toplam Satıh	**2.000.000 m²**
Genişleme Alanı	2.270.000m²
Konteyner Terminali	147.000m²
Intermodal Terminali	130.000m²
Genel Depo (Public Warehouses)	150.900m² *covered 51.500m²*
Demiryolu bağlantılı Depo (Warehouses with railway interchange)	66.800m² *covered 25.400m²*
Araç Park Alanı	16.000m²
Merkezde İstihdam Edilen Kişi Sayısı	1.500

Kaynak: http://www.freight-village.com/freight-village.php?id=2, Erişim:04.10.2008

Bologna Lojistik Merkezinde; 81 ulusal ve uluslararası çalışan ulaştırma işletmesi, 18 adet yüksek yanaşma yeri (raised docking bays) ve ofislere sahip depo (warehouse), 4 adet yüksek yanaşma yeri ve demiryolu-karayolu bağlantısına sahip depo (warehouse), 5 adet geniş hacimli depo (warehouse), genel depolar, gümrük alanı, postahane, hizmet ve yönetim merkezi, park etme, yükleme ve boşaltma için alan, İtalyan Demiryolları İntermodal terminali, petrol istasyonu, araç yıkama tesisi, bankalar ve dinlenme alanları bulunmaktadır.

Bologna Lojistik Merkezi, gerek İtalya içerisindeki ve gerekse İtalya üzerinden geçen yüklerin toplandığı ve dağıtıldığı bir kesişim noktasında bulunmaktadır. Merkez, kuzey-güney ekseninde kargo trafiğinin en yoğun olduğu bölgede konuşlanmıştır. Merkezde 2006 yılı itibariyle elleçlenen yük miktarı 4.680.000 tondur. Merkezdeki yük trafiği Tablo 2.89.'da verilmektedir. Bologna Lojistik Merkezi bir ortaklık olup, "Interporto Bologna S.p.A." tarafından kurulmuş ve işletilmekte olan bir limited şirkettir. Hisselerinin %52'si kamu kurumlarına aittir.

Tablo 2.89. Bologna Lojistik Merkezinde Yük Trafiği

	2000	**2006**
Toplam Yük trafiği	3.561.639 ton	4.680.000 ton
İntermodal Tren	132/Hafta	196/Hafta
Vagon	29.102	56.412
Ulaştırma ve Lojistik İşletmesi	78	100
Lojistik Talepteki Artış	150.000 metre kare kapalı alan	350.000 metre kare kapalı alan

Kaynak: http://www.medigate-project.eu, Erişim:04.10.2008

İspanyol Lojistik Merkez Yaklaşımı

İspanya'da ulaştırma sektörü, GSMH'nın % 4'ünü oluşturmaktadır. Bu katkının %86'lık bölümü ise kara taşımacılığı ve ilgili hizmetlerden kaynaklanmaktadır. İspanya'daki istihdamın %10'luk kısmı ulaştırma sektörü tarafından sağlanmaktadır.

Avrupa'da şu an, ortalama lojistik maliyetin, ürün satış fiyatının %14'ünü ve üretim maliyetinin %30-60'lık bölümünü oluşturmakta olduğu göz önüne alınmış; lojistik maliyetlerini düşürmek amacıyla İspanya'da 21 lojistik merkez/köy oluşturulmuştur (Şekil 2.71). Lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmeler toplam maliyetlerinde önemli ölçüde tasarruf sağlamışlardır; yük acenteleri toplam maliyetlerinde %10, depo işletmecileri %12 gibi bir tasarruf sağlamıştır[84]. Bazı çalışmalarda ise İspanya'da lojistik merkezlerin hektar başına 30-40 kişiyi istihdam ettiği, yine merkezlerde hektar başına ortalama 30.000 ton yük elleçlendiği, bu merkezlerde 1 milyon ton yük elleçlenmesi durumunda ortalama bin kişilik bir istihdamın yaratılacağı tahmin edilmektedir.



Şekil 2.71. İspanya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları

Kaynak: http://www.freight-village.com/profile.php?country=es, Erişim:04.10.2008

İspanya'da lojistik merkezler 1991 yılında, İspanya lojistik Merkezler Birliği (ACTE-Asociación de Centros de Transporte de España) çatısı altında bir birlik oluşturmuşlardır. ACTE bir komite tarafından yönetilmekte ve komitenin başkanlığını Ulaştırma Genel Müdürü (General Manager of Transport) yapmaktadır. ACTE birlik içerisindeki lojistik merkezler arasında tecrübe ve bilgi alış verişine ortam sağlamakla kalmamakta ayrıca lojistik merkezler içerisindeki işletmelerin daha iyi bir şekilde gelişmelerine imkân sağlamaktadır.

İspanya'daki altyapılarda büyük bir bölümünü oluşturan lojistik merkezler, kullandıkları alanın optimizasyonu, çevrenin geliştirilmesi, erişimin sağlanması ve yolların oluşturulması bakımından referans noktası niteliği taşımaktadır. İspanya'daki lojistik merkezler, ulaştırma ve lojistik işletmeleri için aşağıdaki olanakları sunmaktadırlar:

- İşletmelerin faaliyetlerinin geliştirilmesi için uygun fiziksel altyapılar,
- Yük elleçlemeye ve araçların rahat hareket etmelerine olanak tanıyan uygun alanlar,
- İntermodal taşımaya olanak veren yapılar,
- Yeterli iletişim ve bilişim altyapısı,
- Yüksek seviyede emniyet,
- Toplu hizmetler: Bakım, lojistik merkezin dış aydınlatması, temizlik gibi,
- Tamamlayıcı hizmetler: Atölyeler, depolar, restoranlar, danışmanlık ofisleri, sigortacılar ve bankalar gibi,
- Diğer sektörlerle ilişkilerin geliştirilmesine ortam sağlamak.

[84] http://www.acte.es/, Erişim:04.10.2008

İspanya'daki lojistik merkezler incelendiğinde, bunlardan 12 tanesinin denize çok yakın ya da kıyı bölgelerde konuşlanmış oldukları görülmektedir. Geriye kalan 9 lojistik merkez iç bölgelerde yerleşik durumdadır. İç bölgelerde yerleşik durumda bulunan Vitoria Lojistik Merkezi, 10 yıl öncesinde kurulmasına rağmen sürekli bir gelişme göstermiştir. Merkezin yüksek kullanımı, yer olarak doğru bir noktada kurulduğunu göstermektedir. Merkezin konumu Şekil 2.72'de verilmiştir. Vitoria Lojistik Merkezi, Vitoria-Gasteiz şehrine 3 kilometre mesafede bulunup, A-68, A-1, N-1 and N-240 devlet oto yollarının kesişim noktasına 500 metrede bulunmaktadır ve İspanya Demiryolları kargo istasyonuna bağlantısı vardır. Ayrıca İberya yarımadasındaki üçüncü büyük hava limanı olan Foronda'ya 4 kilometre mesafede konuşlanmıştır. Lojistik merkez, hava alanına duble yolla bağlanmıştır. Merkez ayrıca Bilbao Limanına da yakın bir mesafede olup, büyük otomotiv, demir-çelik, havacılık gibi endüstrilerin bulunduğu bir alanın merkezindedir.



Şekil 2.72. Vitoria Lojistik Merkezi Konumu

Kaynak: http://www.ctvitoria.com/localizacion2_in.php, Erişim:04.10.2008

Vitoria Lojistik Merkezi, bu gün birçok büyük lojistik operatörü, expres parsiyel yük operatörü, kurye ve ulaştırma filolarına hizmet vermektedir. Merkezde; konteyner içi dolum ve boşaltma, intermodal operasyonlar, forwarding hizmetleri, transit ve hava kargo operasyonları, >TIR'ların sürekli olarak sergilenmesi ve satışı, tırlar için servis istasyonu ve araç teknik muayenesi gibi ulaşım ve lojistik ile ilgili hizmetler verilmekte ayrıca bir de gümrük bulunmaktadır. Ayrıca, postane, telefonlar, banka, araç tamir ve bakım merkezi, genel depo, antrepo, araç kantarı, ofisler, tamir amaçlı atölyeler ve 22.821 m2'lik bir endüstriyel saha, elektrik enerjisi sağlanması, ışıklandırma, fiber optik telekomünikasyon ağı, su ve kanalizasyon altyapısı, petrol istasyonu ve araç yıkama hizmeti sunulmaktadır.

Vitoria Lojistik Merkezi şu an faaliyetlerini 338.240 m¸'lik bir alanda yürütmektedir. Bu sahaya ek olarak 750.000 m¸'lik bir alan, genişleme amaçlı olarak kullanılabilecektir. Lojistik merkeze ait teknik veriler Tablo 2.90.'da verilmiştir.

Tablo 2.90. Vitoria Lojistik Merkezi Teknik Veriler

Toplam Satıh	**338,240**
Genişleme Alanı	750.000 m²
Intermodal Terminali	Jündiz İntermodal terminali ve 17,000 m² konteyner terminali
Genel Depo (Public Warehouses)	6,350m²
Demiryolu bağlantılı Depo (Warehouses with railway interchange)	111,513 m² (kapalı alan)
Araç Park Alanı	Park ışıklandılmış, güvenlik sağlanmış, Giriş ücreti ödemek şartıyla girilebilmekte, tuvalet, duş ve telefon hizmeti mevcut, 750 araçlık alan mevcut
Ofis alanı (toplam alan)	5,280 m²

Kaynak: http://www.freight-village.com/freight-village.php?id=26, Erişim:04.10.2008

2.10.4.2 Asya'daki Lojistik Köyler/ Merkezler

Asya'da depolama ve dağıtım, imalat ve montaj ile çok sıkı ilişki içindedir. Ekonomisi giderek güçlenen Asya'da Singapur, Tayvan, Japonya ve Hong Kong kilit dağıtım merkezleri olarak stratejik mevkilerdedir. Singapur'daki Changi Havaalanı, Hong Kong'un Chep Lap Kok Havaalanı ve Kuala Lumpur Uluslararası Havaalanı, dünyadaki en iyi havaalanı tesislerinden sayılmaktadır. Ayrıca Çin'de yeni havaalanları bulunmakta ve Sydney, Tayvan ve Bangkok'ta iyileştirmeler gerçekleştirilmektedir. Singapur'daki limanlar, Çin'deki Dalian limanı, Tayvan'daki Kaoshiung, Tayland'daki Loem Chebang ve Malezya'daki Klang Limanında modern ve etkin elleçleme tesislerinin geliştirilmesi amacıyla önemli miktarda yatırımlar yapılmıştır.

Altyapıdaki bu gelişmelerle birlikte, ülkelerin kendi içlerinde ve birbirleri arasında sağlıklı bir rekabet ortamı oluşmuştur. Örneğin, Çin'de büyük şehir limanları düşük liman ücretleri ve yeni tesislerle taşımacılık hatlarını kendilerine çekmek amacıyla birbirleriyle rekabet halindedir.

Asya'daki depolama ve dağıtım tesislerinden çoğu üçüncü taraflarca işletilmektedir. Asya'nın emlak fiyatlarının yüksek olmasından dolayı tesisler genellikle büyüktür. Schenker'in Singapur'daki lojistik merkezi 220,000 feet kare olup depolama ve dağıtıma ek olarak dönüştürme, soğuk depolama ve tehlikeli madde depoculuğu hizmetleri sunmaktadır[65].

Singapur Limanı

Çok uluslu şirketlerin (MNCs) Asya'da lojistik merkezler oluşturmaları eğiliminin büyümesi avantajından yararlanan Singapur, Hollanda'nın Avrupa'daki durumuna benzer konumda Asya'da lojistikte bir lider durumuna gelmiştir.

Singapur, Güney Doğu Asya'da Malezya ve Endonezya arasında bir ada devletidir. Ülke, 9 Ağustos 1965'te Malezya'dan ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. 3,5 Milyon civarında nüfusu olan ülkenin %76,4'ünü Çinliler, %14,9'unu Malaylar, %6,4'ü Hintliler ve %2,3 ü diğer etnik gruplardan meydana gelmektedir.

Malezya, ABD, Hong Kong, Japonya, Çin ve Tayland başta olmak üzere bölge ülkeleri olan Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticaret ilişkisi içerisindedir. Toplam 632,6 kilometrekare büyüklüğünde olan Singapur bölge ticaretinde önemli bir merkezdir. Bunun temel nedenleri arasında bir bölge aktarma limanı olması yani transit taşıma özelliğinin bulunması gelmektedir. Bilişim ve finans konularındaki uluslararası kalite seviyesi ile gelişmiş altyapısı Singapur'u diğer bölge ülkelerinden ayırmaktadır[66].

[65] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.23.
[66] http://www.nakliyeturkiye.com, erişim: 3.10.2008

Singapur, lojistik merkezler için gerekli tüm altyapı desteğine sahiptir. Dünya standartlarında deniz ve hava limanları, mükemmel alt yapı, verimli iletişim ağı, işletme yanlı ortam, bilgi teknolojisinin yoğun kullanımı, geniş çaplı lojistik olanaklar, becerikli ve profesyonel işgücü bunlardan bazılarıdır. Bu faktörlerin bir araya gelmesiyle, Singapur uluslararası ticaretin modern bir merkezi ve çok sayıda çokuluslu ve bölgesel şirketler için bir operasyon tabanı konumuna gelmiştir. Beş binin üzerinde çokuluslu şirket, Güney Doğu Asya lojistik/dağıtım merkezi olarak Singapur'u seçmişlerdir. Sayısı altı binin üzerinde olan Singapur'daki lojistik firmaları, çok uluslu şirketlere, taşımacılık, nakliye, depolama ve dağıtım dâhil geniş çaplı hizmetler sunmaktadırlar. Çoğu distriparklar da yerleşik durumdadır. İmalat Japonya gibi yüksek maliyetli ülkelerden Güneydoğu Asya ülkelerine (1980'lerde) kaydığında, Singapur hükûmeti, Singapur, Malezya, Endonezya ve Tayland meşeli ürünlere yönelik olarak şehri bir aktarma merkezine dönüştürme kampanyası başlatmışlardır. Ayrıca, Öncü statüsü, vergi muafiyeti vb. gibi çeşitli teşvik programlarıyla çok uluslu şirketleri ve uluslararası lojistik hizmet sağlayıcıların Singapur'da yerleşmeleri bölgesel ve global dağıtım merkezlerini Singapur'da oluşturmaları konusunda aktif bir teşvik çalışması başlatmıştır[67].

Bazı hükûmet birimleri, ülkeyi bir lojistik merkez durumuna getirme ve Singapur'da mukim mevcut CDC'lerin Asya'da çalışan çok uluslu şirketlere entegre lojistik desteği sağlayacak duruma yükseltmeyle görevlendirilmiştir. Uluslararası depolama ve dağıtım merkezi olarak Singapur'un rolü, yoğun olarak iki ana birim tarafından geliştirilmiştir: Ekonomi geliştirme kurulu ve ticaret geliştirme kurulu. 1980 ortalarında bu hükûmet birimleri, Singapur'u 2010 yılına kadar Asya'nın başta gelen entegre lojistik merkez üssü durumuna yükseltme vizyonu geliştirmiştir[68].

Derin deniz limanlarına sahip Singapur'a, 400'den fazla uluslararası deniz ticaret taşıma hattı düzenli olarak sefer gerçekleştirmekte ve dünya çapında 130 ülkedeki 700 limana sevkiyat yapılmaktadır. Uluslararası Limanlar Birliği (International Association of Ports and Harbours) tarafından dünyanın en işlek (aktarma/transit) limanları sıralamasında 1.sırada kabul edilen Singapur Limanı aynı zamanda dünyanın en büyük limanlarından biridir. Elleçlenen kargo konteynırları sayısı bakımından ise Hong Kong limanı ile başa baş gitmektedir[69].

Singapur limanını senede 135.386 gemi ziyaret etmektedir. Her üç dakikada bir gemi, Singapur'a giriş veya çıkış yapmaktadır. Singapur deniz limanı olarak, 2004 yılı verilerine göre, dökme yük işlem hacminde 393,4 milyon metrik ton ile dünya birincisidir. 2004 yılında 21.340.000 TEU konteynır trafiği ile Hong Kong'un ardından dünyada ikinci sırada yer almaktadır. Singapur'da birçok konteynır terminali bulunmaktadır. Tanjong Paggar, Keppel, Brani ve Pasir Panjang konteynır terminalleri, 339 hektarlık bir alana sahip olan bu terminaller, 20 tane ana rıhtım, 17 tane yakın deniz taşıma rıhtımı ve 119 vince sahiptir. Bölgesel kargo trafiğinin artmasıyla birlikte Pasir Panjang'ta yeni bir mega kargo terminali inşa edilmektedir. Bu terminalin tamamlanmasıyla birlikte ana rıhtım sayısı 49'a konteynır elleçleme kapasitesinin de 36 milyon TEU'ya ulaşması hesaplanmaktadır. Konvansiyonel kargolar; Pasir Panjang, Sembawang ve Jurong limanlarında elleçlenmektedir. Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi deniz ticaretinin gelişmesi için elinde geleni yapmaktadır[70].

Singapur liman otoritesi (PSA)' da Singapur' da lojistik merkez geliştirme konusunda sözü edilen hükûmet birimleriyle yakın temasta çalşarak önemli bir rol oynamıştır. Dünyanın en büyük konteynır terminali işleticisi olarak PSA, çoğunlukla katma değerli lojistik hizmetleri sunan depolama ve dağıtımı merkezileştirerek büyük çaplı gemi ve liman ilişkili hizmet sunmaktadır. PSA, Singapur içinde toplam 600.000 metrekarelik depo alanlı dört ana distripark yönetmektedir. 1970'lerden beri, Alexandra Distripark'ta, Pasir Panjang Distriparkta ve Tanjong Pagar Distriparkta çok ihtiyaç duyulan depolama sahası sağlamıştır. Bu üç distripark, konteynır ve yük terminalleriyle Jurong sanayi merkezi yakınında konuşlandırılmış olup, yük sevkiyatının kolaylaştırılmasına yardımcı olmaktadırlar. Ayrıca, birçok yerleşik çok uluslu dağıtım merkezi operatörüne, imalatçıya, ticaretçiye, nakliyeciye ve diğerlerine, bunların arz zincir operasyonlarıyla eşzamanlı, güvenilir, ulaşılabilir ve iyi yönetimli dağıtım merkezi operasyonuyla ev sahipliği görevi de yerine getirmektedir[71].

Temmuz 1987'de London Metal Exchange, Avrupa dışında ilk resmi teslim / dağıtım limanı olarak Singapur'u seçmiştir. Bu, Singapur'da metal ticaretini tetiklemiş ve birkaç metal depolama operasyonu oluşumuna yol açmıştır. Ayrıca, birkaç uluslararası şirket depolama ve dağıtım operasyonu oluşturmuştur. 1988'de Nedloyd Districentre, Jurang bölgesine bir operasyon oluşturmuştur. 1989'da Singapur'da mukim CWT Distribution Pte Ltd bölgede zamanının en gelişmiş dağıtım merkezi olan CWT Distripark'ı açmıştır. 1993'de kargo konsolidasyon merkez üssü (merkezi) olarak hizmet sunmak ve diğer lojistik gereksinimleri karşılamak için Serbest Ticaret Bölgesi (FTZ) içinde Keppel Distripark'ı (KD) tamamlamıştır. KD Net ve konteynır terminalleri arasında kesintisiz yük transferi türünden müşteri çıkarlı ve katma değerli hizmetler sağlanmakta, Singapur dışındaki aktarma yük konsolidasyonu bölgeye çekilmektedir. Son zamanlarda Ağustos 2000'de National Semiconductor şirketi global

[67] UNESCAP, 2002,Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centes,United Nations, ST/ESCAP/2194,New York, s. 45.
[68] UNESCAP, 2002,Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centes,United Nations, ST/ESCAP/2194,New York, s. 46.
[69] UND, 2002,Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Dipartmanı, s.23.
[70] http://www.meslekiyeterlilik.com, erişim: 4. 10.2008
[71] UNESCAP, 2002,Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centes,United Nations, ST/ESCAP/2194,New York, s. 46.

arz zincirini yönetmesi için UPS lojistik'le beş yıl süreli 150 milyon Dolarlık sözleşme imzalamıştır. Birlikte, National Semiconductor operasyonlarına tahsis edilmiş yeni global Dağıtım Merkezini Singapur' da kurdular Birleştirilmiş operasyonlar, UPS'in National çiplerinin Malezya ve Singapur'daki imalat tesislerinden yeni global Dağıtım Merkezi'ne oradan da dünyanın her yerindeki müşterilere hareketini yönetmesini olanaklı kılmaktadır[72].

Ancak depolama ve dağıtım potansiyeli çok daha önceden belirlenmiştir. Singapur'un FTZ Danışma Komitesi, stratejik konumu ve liberal ticaret çevresi nedeniyle, Singapur'un ideal depolama ve Güneydoğu Asya'ya dağıtım merkezi olarak görüş belirtmiştir. Gümrüklenebilen ve kota sınırlı malların depolama ticaretini kolaylaştırmak için serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması da Singapur'un dağıtım ve depolama merkezi olma başarısında önemli rol oynamıştır.

Şu an, Singapur'da altısı deniz bir de havayolu kargolarına yönelik yedi Serbest Ticaret Bölgesi (FTZ) bulunmaktadır. Keppel Wharves, Tanjun Pagar Terminali, Jurang Port, Sembawang Wharves, Pasir Panjan Wharves, Keppel Distripark ve Changi Airport[73]. Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi (PSA) 500.000 m²'lik depolama yeri sunan dağıtım parklarından dördünün sahibi ve işletmecisidir. Bunlardan en modern 1993 yılında açılmış olan Keppel Distripark olup, bu parkın yüksek raflı bilgisayarlı depolama ve geri edinme sistemlerini destekleyen 14 metrelik bir yüksek tavanı vardır. Burada da, geniş çaplı açık ve kapalı depolama olanakları ve gümrüklenebilir ve kontrol edilmiş malların depolanmaları ve yeniden ihraç edilmelerine yönelik zengin olanaklar ve hizmetler sunmaktadır. Dağıtım parklarının, doğudaki Changi uluslararası Havaalanına ve batıdaki Jurong sanayilerine kolay erişimi bulunmaktadır[74].

Limanlardaki Serbest Ticaret Bölgeleri, depolama ticaretini kolaylaştırmakta ve aktarma yük elleçlemesini geliştirmektedir. Mallar, pazara sürülecekleri zamana dek hiçbir gümrük dokümantasyonuna tabi olmadan bu bölgelerde depolanabilmektedirler. Ayrıca, minimum gümrük formaliteleriyle işlenebilmekte ve yeniden ihraç edebilmektedir. Serbest Ticaret Bölgeleri, konvansiyonel ve konteynır yüklerin ithalat/ihracatı için ücretsiz 72 saat depolama ve aktarma, yeniden ihraç mallar için de 14 gün ücretsiz depolama hizmeti sunmaktadırlar. Mallar Serbest Ticaret Bölgesinde alıkonulduklarında, ithal muamelesi görmemekte, Singapur'da satışa sunulmak üzere Serbest Ticaret Bölgesi'nden çıkartılıncaya kadar vergiye tabi olmamakta; öte yandan Serbest Ticaret Bölgelerinden yeniden ihraç edilen mallar tüm vergilerden muaf tutulmaktadırlar.

Japon Limanlarında Yabancı Erişim Bölgeleri (Free Access Zones)

Japon Hükümeti, yabancı hükümetlerin isteği üzerine, Japonya'daki yabancı şirketler için iş çevresinin geliştirilmesine ilişkin yabancı yatırımı yaygınlaştırmak ve ithalatı artırmak adına önemli adımlar atmıştır. Ticareti geliştirme çabaları arasında, 1992 Temmuz'da çıkarılan "İthalatın Geliştirilmesi ve Ülkeye yatırımın kolaylaştırılması için olağandışı önlemler Yasası" denilen özel bir yasa bulunmaktadır. Yasanın belirtilen amacı, yabancı ürünlerin Japon pazarına erişimini kolaylaştırmak ve daha çok sayıda yabancı şirketin Japonya'ya ihracat ve/veya yatırım yapmalarını teşvik etmektir. Yasa, ülke çapında, yabancı erişim bölgeleri (FAZ) oluşturulmasına izin vermiş, bu bölgelerin sayısı Eylül 2000'e dek 22'yi bulmuştur[75]. Bu bölgelerin 16'sı liman sahalarında, 5'i hava limanında ve 1'i liman/havalimanı alanında konuşlandırılmıştır.

Her bir bölgenin tesisleri, öncelikle yarı kamu ya da "üçüncü sektör" şirketlerce işletilmektedir. Bu şirketler yerel kamu kurumlarıyla özel şirketlerin ortak yatırımları şeklinde oluşmaktadırlar. Bu şirketlerin rolü, FAZ bölgelerinde çalışan yerli ve yabancı şirketlere destek sağlamak için, iş geliştirme ve ithalatla ilgili faaliyetleri kolaylaştırmanın yanında, depolama, sınıflandırma, işleme ve toptan satış türü konularda her bir FAZ'daki temel altyapı oluşum ve işletimini etkin bir şekilde yönetmektir. Ancak, her bir üçüncü sektör şirketin operasyon kapsamı ile ilgili özellikleri değişiklik arz eder.

FAZ, lojistik faaliyetlerin gelişiminde çok çeşitli teşvik sunar. Bunlar aşağıdaki gibidir:

Düşük Maliyetli Dağıtım: FAZ'lar bölgesel pazarlara yakın deniz limanları ve/veya hava limanlarında konuşlandırıldıklarından, bu bölgelere hizmet sunmaktadırlar. Genelde fonksiyonları iki yönlüdür: ilki ithalatla ilişkili altyapı gelişimini sağlamak ve ikincisi ise stratejik olarak ithalatla ilgili şirketlerin belirli yerlere yoğunlaşmalarını sağlamak. FAZ'lar tüm Japonya'da, Japonya ile diğer ülkeler arası iş fırsatlarının artırılması için ilgili yerel avantajları maksimize etmek amacıyla kendi planlarını oluştururlar.

Yabacı ürünlerin havaya da denizyoluyla doğrudan Japonya'daki 22 yerel pazardan herhangi birine ulaştırılma avantajı. Bu olanak, firmaların genellikle pahalı olan yurtiçi taşımacılığa bağımlılığını azaltarak taşıma maliyetlerini minimize etmeye yardımcı olur.

[72] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 46.
[73] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 47.
[74] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s. 26.
[75] UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194 New York, s. 49-50.

İthal Malların verimli elleçlenmesi: FAZ'lar gümrüklerden ürün sınıflandırılmasına, işleme ve dağıtımına kadar ithalatın her safhasında yabancı ürünlerin verimli bir şekilde elleçlenmesi için kendi lojistik-destek faaliyetlerini özel olarak çalıştırılan olanaklarla birleştirir. Özellikle ürün depolama, işleme nakliye ve sergilemede tam hizmet sözleşmesi sunan FAZ' larda ithalat işlemleri oldukça kolaydır. FAZ olanaklarından bazıları şunlardır:

- Ürün depolama ve yük elçleme
- İthalat işlemleri
- Sergi ve fuar olanakları
- Toptancılar ve perakendeciler için ofisler ve perakende bölümleri
- Taşımacılık şirketlerine ofis ve yerler
- Kamu hizmet şirketlerine ofisler
- Araştırma ve teknolojik geliştirme olanakları
- Eğitim ve konferans olanakları
- İthalatla ilgili işe destek faaliyetleri

İşletme desteği: Sergi, fuar ve sözleşme türünden promosyon faaliyetlerini yerine getirmelerinde ihtiyaç duydukları yer, ekipman ve diğer olanakları temin ederek FAZ mukim firmalara ithalat işlerini genişletmelerinde yardımcı olur. FAZ'lar ayrıca Japonya'da yerleşme yolları arayan (bir pozisyon elde etmeye çalışan) yabancı firmalara makul ücretler ve belirli sürelerle döşeli ofisler de temin etmektedir.

Finansman ve Vergi Teşvikleri: Ev sahibi bölgeler, tercihli vergilendirme, kredi garantileri, kredi sigortası, düşük faizli finansman ve bağlı hizmetler dahil çok çeşitli teşvikler sunmaktadır.

Düşük Faizli Finansman: FAZ yatırımcıları, Japon development Bank (JDB) ve Small Business Finance Corporation (SBFC) aracılığıyla rahat borçlanma şartlarıyla düşük faizli finansman başvurusunda bulunabilirler. Japon Geliştirme Bankası, Japonya'da kurulu yabancı firmalarca ya da ithalatlarını büyütmekte olan Japon işletmelerince ekipman ve tesis alımları için düşük faizli finansman sağlamaktadır.

Küçük işletme Finansman şirketleri (SBFC), küçük ve orta boy perakendeci ve toptancılarca sermaye işletiminde ya da ekipman alımında kullanılabilecek borç sağlayarak ithalatın gelişimine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, SBFC, bir FAZ' da kurulu ya da FAZ'da yerleşik bir şirketle doğrudan ilişkili ithalat kapsamlı toptancı ve perakendecilere yönelik mevcut ekstra düşük faizli borç tavanını yükseltmiştir.

Gümrüklü Hizmetler (Bonded Services) : FAZ, yabancı yükün boşaltım, sınıflandırma, depolama ve dağıtımı için, diğer ülkelerdeki serbest ticaret bölgeleri (FTZ)' ne eşdeğer, entegre gümrüklü alanlar kullanmaktadır. Ancak, entegre gümrüklü alan olarak ayrılmak için iki koşulun yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunlar:

- Her bir durumda saha ve tesisler bir alan içinde bulunmalıdır,
- Tesisler işleme, sergileme ve depolamada kullanılmalıdır.

Böylesi dar kapsamlı tanımlama nedeniyle, yalnızca dört FAZ tam hizmet gümrüklü alan sunabilmektedir. Bunlar: Yokohama, Ehime, Osaka ve Kawasaki' deki FAZ'lardır.

Hong Kong

Büyük ekonomik gelişmelere sahne olan bir bölgede; Pearl Nehri Deltasının ağzında ve Asya-Pasifik Rim'in ortasında yer alan Hong Kong'un, özellikle merkezi liman konumu ve uluslararası standartlardaki tesisleriyle Çin'in kalkınmasında önemli rolü vardır[26].

Hong Kong' un denizaşırı ülkelere dağıtıma yönelik katma değerli transit noktası olarak etiketleme, erteleme (postponement) gibi hizmetler sunmaktadır. Bu hizmetler Hong Kong'un entegre lojistik hizmetleri sağlayıcısı olma özelliğinin sadece bir

[26] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.26.

parçasıdır. Hong Kong'un Çin'in lojistik alanında başı çekmesinin bir başka sebebi de tekstil ve giyim, elektronik, otomobil parçaları ve bilgi teknolojisi ekipmanı ile perakende pazarındaki lojistik ve dağıtım alanlarındaki uzmanlığıdır. Bu sanayilerin hepsi just in time (tam zamanında) yönetim için gereken modern ve entegre hizmetler, garantili ve ekspres hizmetler gibi rekabet gücü sağlayan gelişmiş lojistik ve tedarik zinciri kapasitesi gerektirmektedir. Hong Kong bu işlevi, edindiği tecrübe ile yerine getirmekte, şirketlerinin uzmanlığı ülkede lojistik prosedürleri oluşturmak amacıyla kullanılmaktadır. Hong Kong Lojistik Derneği ile Çin Depolama ve Lojistik Birliği, Çin Taşımacılık Birliği ve Çin lojistik Birliği arasında sıkı ağlar ve işbirliği bulunmaktadır[77].

Hong Kong'un bir lojistik merkez ve tedarik zinciri merkez üssü haline getirilmesinde kargo akşının artırılması, gerekli altyapıların gelişiminin kolaylaştırılması, lojistik operasyonların hızı ve doğruluğunun geliştirilmesine yönelik bilgi teknolojisine yatırım yapılması yönünde politikalar uygulanmış ve Hong Kong ekonomisinin ağırlığı hızla "bilgi yoğun ve yüksek katma değerli faaliyetlere" yönelmiştir. Devlet hemen her alanda "yeni ürün/hizmet geliştirmeyi özendirmekte ve "teknoloji kullanımının yaygınlaşması" için elinden geleni yapmaktadır[78].

Hong Kong Limanı, Pasifik Okyanusundan gelen okyanus gemileri ile Pearl Nehrinden gelen daha ufak, kıyı ve nehir ticari gemileri ve Singapur ve Şangay arasındaki tek modern ve tam gelişmiş derin su limanıdır. Güney Çin'deki tüm ticari denizcilik faaliyetlerinin odak noktasıdır. Liman serbest liman özelliğine sahiptir. Hong Kong Özel İdari Bölgesi hükûmeti ticaret politikası serbest, açık ve çok taraflı bir ticaret sistemini öngörmektedir[79]. Hong Kong'un yüzyıldan fazla süregelen "serbest liman" olma özelliği onu bölgenin "uluslararası ticaret ve finans merkezi" haline getirmiştir. Bu özellik uluslararası taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerine doğrudan yansımış ve Hong Kong günümüzde lojistik açıdan küresel bir cazibe merkezi olmuştur[80]. 1998 yılında açılan Hong Kong'un Chep Lap Kok Uluslararası Havaalanı Çin'e kargo dağıtımı için başlıca çıkışları sağlamaktadır.

Dubai

Dünya çapındaki altyapısı ve başlıca ticaret güzergâhlarına uygun mevkii ile Dubai küresel bir kargo merkezi olmak için ideal konumda bulunmaktadır. Birleşik Arap Emirlikleri'nde bulunan ve Orta Doğu'nun Hong Kong'u olarak bilinen Dubai, Uzak Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan başlıca doğu-batı ticaret güzergâhlarının yanı sıra, artmakta olan kuzey-güney ticareti için de uygun konuma sahiptir. 1.3 milyarlık nüfusa sahip Hint alt kıtasına ve Çin'e olan yakınlığı Dubai'ye Avrupa Birliği ya da NAFTA'dan daha büyük bir pazara erişimi olan bir transit noktası olma imkânı vermektedir[81].

Bölgedeki taşımacılık ağlarının geliştirilmesi ve dünyanın politik oluşumlarındaki değişimler vesilesiyle bugün Dubai Körfez bölgesi, Doğu Avrupa, Eski Sovyet Bloğu, Türkiye, Batı Afrika ve Güney Afrika ülkelerine açılan bir kapı işlevi görebileceği anlamına gelmektedir. Dubai'nin taşımacılık ve ticaret tesisleri arasında tam teçhizatlı limanları başta gelmektedir. Rashid Limanı ve Jebel Ali Limanı; büyüklük açısından sadece Hong Kong'un geçebildiği Jebel Ali Serbest Bölge İdaresi (JAFZA), Dubai Uluslararası Havaalanı ve Hava Kargo Köyü. Büyük serbest ticaret bölgesinin başarısı Dubai'yi Birleşik Arap Emirliklerindeki Fujairah ve Suudi Arabistan'daki Jeddah gibi rakiplerinden ayırmaktadır. Jebel Ali Serbest Ticaret Bölgesinde halen 72 bölgeden 925 şirket bulunmaktadır ve bunların % 42'si sanayileşmiş ülkelerden şirketlerdir[82].

Dubai TECOM projesi altında kendisini hızla geleceğin projesine hazırlamaktadır ve uzun dönemli eylem planları oluşturmaktadır. Bu kapsamda;

- 1. Aşama: Ticaret, Lojistik, Taşımacılık ve Turizm,
- 2. Aşama: Teknoloji, Finansal Hizmetler, Medya, Telekom/Bilgi Teknolojileri
- 3. Aşama: Araştırma-Geliştirme: Eğitim, Geleceğin Sektörleri, İlaç, Biyo teknoloji, Nano teknoloji ve Kablosuz Teknolojiler gelmektedir[83].

2.10.4.3 Bazı Lojistik Köy/ Merkezler ve Samsun Karşılaştırması

Bu bölümde Samsun'da kurulması planlanan lojistik merkezin fiziksel yapısı, mülkiyet şekli, işletme şekli ve etkin bir şekilde çalışabilmesi için hangi ulaştırma sistemleriyle entegre bir yapıya geçmesi konusunda karşılaştırmalı bir çalışma yapılmıştır (Tablo 2.91.). Çalışmadaki lojistik merkezlerin tamamı Avrupa'da faaliyet gösteren lojistik merkezlerdir ve bu merkezler seçilirken mümkün olduğunca AVROPLATFORM (Avropean Association of Freight Villages)' un lojistik merkez tanımına uygun merkezler seçilmiştir.

[77] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.27
[78] ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.3, ÜTİKAD Yayınları, İstanbul.
[79] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.27.
[80] ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.2, ÜTİKAD Yayınları, İstanbul.
[81] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.29.
[82] UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.30.
[83] ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.81, ÜTİKAD Yayınları, İstanbul.

Tablo 2.91. Lojistik Merkezlerin Karşılaştırmalı Analizi

Kriter	Aduana de Burgos Lojistik Merkezi (İspanya)	Iskandinavya Lojistik Merkezi (Danimarka)	Sogaris Lojistik Merkezi (Fransa)	Bologna Lojistik Merkezi (İtalya)	Bilk Kombi Terminali (Macaristan)	Do Vale Do Tejo S. A. Lojistik Merkezi (Portekiz)	Bremen Lojistik Merkezi	Samsun Lojistik Merkezi
Alan	140.000 m²	1.300.00 m²	540.000 m²	2.000.000 m²	1000.000 m²	220.000 m²	3.600.000 m²	Belirlenecek
Kuruluş Yeri	Villafria Endüstriyel Parkı	Koge limanı yakını (3 km)	Paris şehri dışı (7 km)	Kuzey-Güney Ana ulaştırma koridoru üzerinde	Budapeşte - Doğu Avrupa'nın merkezi-TEN kesişim noktası	Lisbon şehri – Portekiz'denüfus yoğunluğu ve üretimin en yüksek olduğu kesim	Bremen şehrinin güney batısı	Belirlenecek
Deniz (Liman)	-	+	-	-	-	+	+	+
Hava limanı	+	-	+	+	+	+	+	+
Demiryolu Bağlantısı	+	+	+	+	+	+	+	+
Otoyol Bağlantısı	+	+	+	+	+	+	+	+
İç suyolu	-	-	-	-	+	+	-	-
Şirket yapısı	Limited	Limited	Limited	Limited	Limited	A.Ş.	Limited	ILOSB
Mülkiyet	Kamu	Kamu (Belediye)	Özel	Kamu/özel	Kamu/özel	Özel	Kamu/özel	Kamu + Özel

3. MEVCUT DURUM ÇALIŞMASI

3.1 TR 83 İLLERİNDE EKONOMİK VE SOSYAL YAPI

3.1.1 Ekonomik Yapı

3.1.1.1 Genel Değerlendirme

2001 yılında TÜİK tarafından açıklanan GSYİH verilerine göre TR83 Bölgesi 26 Düzey 2 Bölgesi arasında 10. sırada yer almaktadır. Bununla beraber kişi başına düşen GSYİH bakımından TR83 bölgesi 15. sıradadır. Yıllar itibarıyle bölgemizin GSYİH'den ve nüfustan aldığı payların verildiği Tablo 3.1.'e bakıldığında bölgemizin GSYİH ve nüfus paylarının düştüğü görülmektedir. GSYİH'nin nüfusa oranı 1987 yılında yüzde 0,65 iken, 2001 yılında yüzde 0,72'ye yükselmiştir. Bölge nüfus payının GSYİH payından daha fazla bir oranda düşmesi kişi başına düşen geliri yükseltmiştir. TUIK bu çalışmasını 2001 yılında durdurmuş olup 2010 yılı sonunda yeni hesaplama metodu ve varsayılmalarıyla yenileyecektir. Bu durum bölge illerinde 1987 ve 2001 yılında kişi başına düşen GSYİH verilerinin yer aldığı Tablo 3.2. 'de açıkça görülmektedir.

TÜİK tarafından 2010 yılında açıklanan Gayri Safi Katma Değer serisi, bölgelerin ekonomik faaliyetlerinin gelişiminin ölçülmesinde faydalı bir gösterge olarak kullanılabilmektedir. GSKD, bir bölgede yerleşik ekonomik birimlerin belli bir dönemde bu bölgedeki ekonomik faaliyetleri sonucunda ürettikleri mal ve hizmetlerin (çıktı) üretim değerinden, bu üretimde bulunabilmek için kullandıkları mal ve hizmetler (ara tüketim) değerinin çıkarılması sonucu elde edilen değerdir. Aşağıdaki grafikte Düzey 2 Bölgelerinin GSKD verileri yer almaktadır. Bu sıralamaya göre TR83 Bölgesi 10. sırada yer almaktadır (Şekil 3.1.).

Tablo 3.1. TR83 Bölgesi GSYİH ve Nüfus Payları

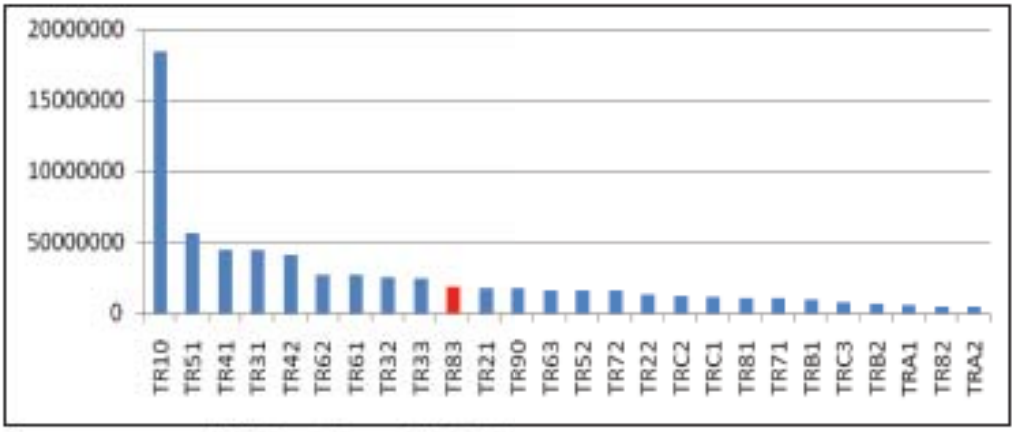
	GSYIH payı	Nüfus Payı	GSYIH/Nüfus
1987	3,46	5,29	0,65
1988	3,50	5,21	0,67
1989	3,67	5,13	0,72
1990	3,51	5,06	0,69
1991	3,55	4,99	0,71
1992	3,54	4,93	0,72
1993	3,57	4,86	0,73
1994	3,39	4,80	0,71
1995	3,35	4,74	0,71
1996	3,37	4,68	0,72
1997	3,32	4,62	0,72
1998	3,43	4,56	0,75
1999	3,36	4,50	0,75
2000	3,21	4,44	0,72
2001	3,17	4,38	0,72

Kaynak: TÜİK, 2010

Tablo 3.2. Bölge İllerinde Kişi Başına Düşen GSYİH (Dolar)

	1987	2001
Amasya	963	1.439
Çorum	1.116	1.654
Samsun	1.239	1.680
Tokat	799	1.370
Türkiye	1.629	2.146

Kaynak: TÜİK, 2010



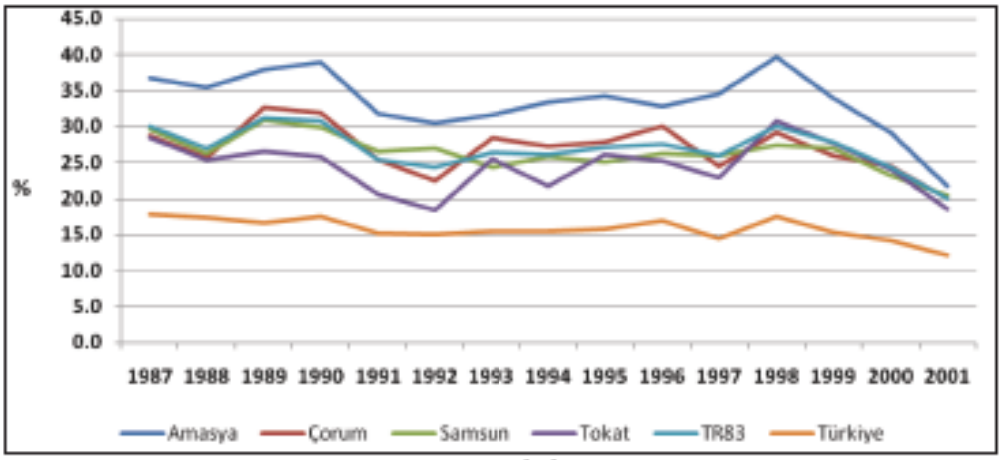
Şekil 3.1. Düzey 2 Bölgeleri Gayri Safi Katma Değerleri, 2006
Kaynak: TÜİK, 2010

3.1.1.3 Tarım

TR83 Bölgesi tarımsal alan ve üretim bakımından oldukça zengindir. Bölge, birçok bitkinin yetiştirilmesine uygun koşullara sahiptir. Bölge, kişi başına bitkisel üretim değeri esas alındığında 4. sırada, üretim miktarı yönünden tarla bitkilerinde 4., sebze üretiminde 3. ve meyve üretiminde 14. sırada bulunmaktadır. Bu değerler, bölgenin ülke içerisinde bitkisel üretim açısından iyi bir konumda olduğunu göstermektedir. Bölgenin coğrafik konumu hayvancılığa uygundur ve hayvansal ürünlerde bölgenin önemli bir potansiyeli bulunmaktadır. Bölge büyükbaş hayvan sayısında, yumurta tavukçuluğunda ve broyler üretiminde önemli değerlere sahiptir. Bölgede orman varlığı ülke geneline oranla fazladır.

Tarımın bölge ekonomisindeki yerini daha iyi anlayabilmek için, Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) istatistikleri incelenecektir. Tarım sektörünün GSYİH payı, Türkiye ve bölgede azalma eğilimi içindedir. Tarım sektörünün bölge GSYİH'si içindeki payı 1987-2001 yılları arasında azalarak yüzde 30'dan yüzde 20'ye düşmüştür. Diğer yandan bölgenin tarım sektörü GSYİH'sinin, Türkiye tarım sektörü GSYİH'si içindeki payı, 1987 yılında, cari fiyatlarla yüzde 5,8 iken 2001'de yüzde 5,3 düzeyine inmiştir.

Bölgede tarım sektörünün GSYİH içindeki payı, Türkiye ile kıyasla her dönemde daha yüksektir (Şekil 3.2.). Türkiye'de 1987-2001 yılları arasında tarımın GSYİH içindeki payı yüzde 17,5'ten yüzde 12,1'e düşmüştür. 2009 yılına gelindiğinde ise bu oran yüzde 8,3'e gerilemiştir. 1990 yılı baz alınarak yapılan tarım GSYİH endeks değerlerine göre Türkiye'de 1990-2001 döneminde, tarımsal üretim yüzde 5,3 büyümüştür. Tarım sektöründeki bu büyüme yıllık yüzde 0,5 düzeyinde kalmaktadır. Bu hız sanayi ve hizmetler sektörü ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür. Aynı dönemde bölge illeri incelendiğinde tarımsal üretimi dönem boyunca artan tek il Tokat olmuştur. Diğer üç ilde tarım sektöründe gerçekleşen küçülme sırasıyla, Amasya'da yüzde 15,9, Çorum'da yüzde 17,0 ve Samsun'da yüzde 18,1'dir.



Şekil 3.2. Tarım Sektörünün GSYİH İçindeki Payları, 1987-2001
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2010

Amasya, GSYİH içinde, tarım sektörü payının en büyük olduğu il konumundadır. Tarım sektörünün il geliri içindeki payı 1987 yılında, yüzde 36,7 iken 2001 yılında yüzde 21,7 düzeyine inmiştir. Buna karşın, Amasya tarımsal üretiminin Türkiye tarımsal üretimi içindeki payı bakımından bölge illeri arasında en küçük olan ildir (2001'de yüzde 0,6).

Samsun, bölge illeri arasında tarımsal üretimin GSYİH içindeki payının büyüklüğü bakımından 2001'de ikinci sırada yer almaktadır. Ancak tarımsal üretim Samsun'da önemli derecede bir düşüş göstermiştir. Tarımın il GSYİH'si içindeki payı 1987'de yüzde 29,6 iken 2001'de yüzde 20,4'e gerilemiş, il tarım gelirinin Türkiye tarım geliri içindeki payı, cari fiyatlarla 1987'de yüzde 2,7 iken 2001'de yüzde 2,3'e düşmüştür. Diğer taraftan Samsun'un tarımsal üretimi 1990'dan 2001'e yüzde 18,1 azalmıştır.

Çorum ili tarımsal üretiminin GSYİH içindeki payı 2001'de yüzde 19,9'dur. Buna karşılık il tarımsal gelirinin Türkiye tarım geliri içindeki payı 1987'de yüzde 1,3 iken 2001'de yüzde 1,1'e düşmüştür. Çorum'da tarımsal üretim artış hızı 1990-2001 döneminde yüzde -17 olmuştur. Bu değerlere göre Çorum, 1990-2001 döneminde, bölge illeri arasında Samsun'dan sonra tarımsal üretimi en çok düşen ikinci il konumundadır.

Tokat'ın tarımsal üretimi incelendiğinde ilin 1990-2001 döneminde tarımsal gelirinin yüzde 38 oranında arttığı görülmektedir. Benzer şekilde Tokat tarımsal üretiminin Türkiye tarımsal üretimi içindeki payı da aynı dönemde yüzde 1,0'dan yüzde 1,2'ye yükselmiştir. Buna karşın tarım sektörünün il GSYİH'si içindeki payı 1987-2001 arasında, cari fiyatlarla yüzde 28,4'ten yüzde 18,5'e inmiştir. Tokat'ta sulamada yaşanan artış, örtü altı tarımın ve tarıma dayalı sanayinin gelişmesi, il tarımında son yıllarda gözlenen iyileşmenin nedenleri arasındadır (YHGP, 2006).

Tarım sektörünün bölge ekonomisi içindeki büyüklüğünü değerlendirmek için kullanılabilecek bir diğer gösterge ise bölgesel Gayrisafi Katma Değer (GSKD)'dir. Tablo 3.3.'den görüldüğü üzere, bölgede 2004 yılında yüzde 22,7 olan tarım sektörünün bölge ekonomisi için deki payı 2006 yılında yüzde 19,2'ye düşmüştür. Ancak bu oran sektörün Türkiye ekonomisi içindeki payının (yüzde 9,4) iki katından fazladır. 2004-2006 yılları arasında sektörün cari GSKD'si bölgede yüzde 12,8 ve Türkiye'de yüzde 18,2 oranında artmıştır. Bu nedenle tarım sektöründe bölge GSKD'sinin ülke GSKD'sine oranı dönem içerisinde yüzde 6,0'dan 5,7'ye düşmüştür (Tablo 3.4.). Düşüşe rağmen, bu oran bölgede sanayi, hizmetler ve toplam GSKD'nin ülke değerlerine kıyasla daha yüksektir. Bu durum sektörün bölge ekonomik yapısı içindeki nispi büyüklüğünün bir göstergesidir.

Tarım sektörü, sağladığı istihdam açısından değerlendirilecek olursa, bölgede tarım sektöründe çalışan nüfusun 2004-2007 yılları arasında azaldığı görülmektedir. 2004 yılında tarım, bölge istihdamının yüzde 60,9'unu karşılarken, 2009'da bu oran yüzde 51,6'ya düşmüştür. Bölge 2009 yılında tarımda istihdam edilenlerin sayısı bakımından ikinci, tarımsal istihdam oranı bakımından ise dördüncü büyük bölge konumundadır. Bölgede tarım sektöründe istihdam edilen 519.000 kişinin yüzde 58,4'ünün ücretsiz aile işçisi ve sadece yüzde 2,5'inin ücretli olarak çalışması tarımsal faaliyetlerin çoğunlukla aile işletmeleri tarafından yürütülmekte olduğunun bir göstergesidir. Ayrıca istihdam edilenlerin yüzde 91,5'i herhangi bir sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı değildir

İstihdam açısından değerlendirildiğinde tarım sektöründeki küçülme, diğer sektörlere göre çok daha fazladır. Bölgede 2004-2009 yılları arasında toplam istihdamdaki küçülme yüzde 17 ve ticaret sektöründe küçülme yüzde 15 olmasına karşılık, tarım istihdamındaki küçülme oranı yüzde 29'dur. Diğer taraftan sanayide yüzde 5 ve hizmet sektöründe yüzde 14 artış yaşanmıştır.

Tarım analiz edildiği bu bölümde, öncelikle bölgenin toprak ve su kaynakları tartışılacaktır. Sonrasında ise bölgede tarım sektörünün mevcut durumunu ve sorunlarını tanımlamak ve gelişme dinamiklerini belirlemek amacıyla bitkisel üretim, hayvancılık ve su ürünleri ile ilgili ayrıntılı analizlere yer verilecektir. Son olarak, ormancılık sektörünün ekonomiye katkısı ve çevre sağlığı bakımından taşıdığı önem ele alınacaktır

Tablo 3.3. Ekonomik Faaliyet Kollarına Göre Gayrisafi Katma Değer (1000 TL)

		Tarım	Pay (%)	Sanayi	Pay (%)	Hizmetler	Pay (%)	Gayrisafi katma değer
Türkiye	2004	52.997.645	10,7	138.411.772	28,0	303.474.641	61,3	494.884.058
	2005	60.713.747	10,6	160.331.023	28,0	350.669.700	61,3	571.714.470
	2006	62.662.754	9,4	188.646.805	28,2	417.108.706	62,4	668.418.265
TR83	2004	3.166.803	22,7	2.739.924	19,7	8.020.840	57,6	13.927.568
	2005	3.515.703	21,9	3.275.726	20,4	9.241.580	57,6	16.033.008
	2006	3.575.303	19,2	4.081.432	21,9	11.011.962	59,0	18.668.697

Kaynak: TÜİK, 2010

Tablo 3.4. Ekonomik Faaliyet Kollarına Göre Bölgesel Gayrisafi Katma Değer Türkiye Payları

	2004				2005				2006			
	TARIM	SANAYİ	HİZMET	GSKD	TARIM	SANAYİ	HİZMET	GSKD	TARIM	SANAYİ	HİZMET	GSKD
TR83	6,0	2,0	2,6	2,8	5,8	2,0	2,6	2,8	5,7	2,2	2,6	2,8

Kaynak: TÜİK, 2010

3.1.1.3.1 Sonuç

Bölge bitkisel üretim miktarı açısından ülke içerisinde iyi bir konumda olmasına karşın, bölge tarımında mevcut olan yapısal sorunlar nedeniyle, çiftçiler kendisi ve aile fertlerinin iyi bir yaşam sürebilmesi için yeterli geliri elde edememekte, kırsal nüfus azalmakta ve bölgede işsizlik artmaktadır. Tarım işletmelerinin çok küçük olması birçok sorunu birlikte getirmektedir. Çiftçi ticari üretim yerine aile ihtiyacı için üretim yapmakta, üretiminin bir kısmını pazara çıkarabilmektedir. Kitlesel üretimler gerçekleşmediğinden ürün standardı ve kalitesi istenilen düzeyde değildir. Çiftçinin tarımsal konulardaki bilgi düzeyi yeterli seviyede olmadığından girdiler etkin kullanılamamakta ve tarımsal verimlilik düşük kalmaktadır.

Bölgede tarımsal ürünleri depolayan, işleyen, paketleyen ve üzerine katma değer ilave eden çok az sayıda tesis bulunmaktadır. Yaş sebze ve meyvenin çabuk bozulması nedeniyle, kısa sürede elden çıkarılması gerekmekte ve ürünler düşük fiyata satılmaktadır. Bu nedenle tarımda gereken sermaye birikimi yaratılamamakta, ileri teknolojiye yatırım yapılamamaktadır. Bu şartlarda bölge tarımının uluslararası arenada rekabet etmesi zor görünmektedir. Bölge günümüze kadar kendisi ve yurt içi için üretim yapmış, dış pazarlara açılmada yeterince başarılı olamamıştır.

Bölgede bu olumsuzluklara karşın tarımsal verimliliği ve tarım ürünleri ihracatını artırmak için iyi bir potansiyel bulunmaktadır. Yazlık ve kışlık sebzelerin yıl boyu üretimi ve işlenerek yurt dışına ihracının artırılması için gereken çalışmalar yapıldığında bölge tarımsal geliri artırılabilecektir. Bölgede üretilen ürünlerin yurt içinde ve yurt dışında pazarlanabilmesi için etkin bir örgütlenmeye ihtiyaç bulunmaktadır. (OKA,2010)

3.1.1.3. Sanayi

3.1.1.3.1 TR83 Bölgesi Sanayi Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Ekonomik yapının temel alt başlıkları olan tarım, sanayi ve hizmetler sektöründe TR83 Bölgesi'nin ülke ekonomisine katkısı, öncelikle ilgili sektörde yıllık yaratılan gelirin üretim veya gelir yöntemi ile hesaplanan GSYİH büyüklüğü ile ortaya konu-

lacaktır. TÜİK tarafından 1987-2001 dönemi için yayımlanan GSYİH verileri itibariyle TR83 Bölgesi'nde sektörlerin Türkiye GSYİH'si içerisindeki payları Tablo 3.5.'de verilmiştir.

Tablo 3.5. Sektörlerin Türkiye GSYİH 'si İçindeki Payları, TR83 Bölgesi, 1987-2001

	Tarım	Sanayi	Hizmetler
1987	5,8	2,1	3,3
1988	5,5	2,7	3,3
1989	6,9	2,5	3,3
1990	6,2	2,3	3,2
1991	5,9	2,9	3,2
1992	5,8	2,8	3,3
1993	6,1	2,9	3,2
1994	5,7	2,6	3,1
1995	5,8	2,3	3,2
1996	5,5	2,4	3,1
1997	6,0	2,5	3,0
1998	5,9	2,6	3,0
1999	6,1	2,5	3,0
2000	5,5	2,4	3,0
2001	5,3	2,4	3,1

Kaynak: TÜİK, 2010

TR83 Bölgesi'nde ülke GSYİH'si içindeki payı bakımından ilk sırada yer alan tarım sektörünü, hizmetler ve sanayi sektörü takip etmektedir. Sanayi sektörü payının 1987-2001 döneminde artış gösterdiği buna karşılık tarım sektörünün payının azaldığı görülmektedir. Bununla beraber incelenen dönemlerde bölge ekonomisinde tarımın payı ülke ortalamasının üzerinde iken, bölgede sanayinin payı ortalamanın gerisinde kalmaktadır. 1987 yılında bölgede yüzde 30 olan tarımın payı, 2001 yılı itibariyle yüzde 20'ye gerilemiştir. Aynı dönemde ülkede tarımın payı yüzde 17,8'den yüzde 12,1'e düşmüştür. Sanayinin payı ise bölgede yüzde 15,7'den yüzde 19,4'e yükselirken, ülke genelinde kayda değer bir değişiklik yaşanmamıştır. İncelenen dönem itibariyle bölgede ülke geneline paralel olarak tarımdan diğer sektörlere bir geçiş yaşanmıştır. Ülke genelinde bu geçiş hizmetler sektörü ağırlıklı yaşanırken, bölgede sanayi ağırlıklı gerçekleşmiştir. Bu durum bölgede sanayileşmenin yetersizliği ile açıklanabilir.

3.1.1.3.2 Sanayi Sektörünün Bölge Ekonomisindeki Yeri

Sanayi sektörünün bölge GSYİH'si içerisindeki payına bakıldığında 1987-2001 döneminde yüzde 15,7'den yüzde 19,4'e yükseldiği görülmektedir. Aynı dönemde Türkiye'de sanayi sektörünün payında çok fazla değişiklik yaşanmamıştır. Sanayi sektörünün il GSYİH'sinden aldığı payın en yüksek olduğu il ise Tokat'tır. Tokat ilini sırasıyla Samsun, Çorum ve Amasya takip etmektedir (Tablo 3.6.)

Tablo 3.7.'de sektörlerin 2004-2006 yıllarında TR83 Bölgesinde yaratılan GSKD içindeki payları ve sektörlerin ülke genelindeki paylarına yer verilmiştir. Bölge verileri Türkiye ortalaması ile kıyaslandığında bölgede sanayi sektörünün payının Türkiye ortalamasının oldukça altında olduğu görülmektedir. Tarım sektörünün bölge GSKD'si içerisindeki payı 2004 yılında sanayi sektörünün payından yüksek iken, verilen yıllar itibariyle payı azalmış ve 2006 yılında sanayi sektörü payının altına düşmüştür. Bununla beraber, bölgenin ülkemize kıyasla tarım ağırlıklı yapısı varlığını sürdürmektedir.

Tablo 3.6. Sanayi Sektörünün Bölge İlleri, Bölge ve Türkiye GSYİH'si Payları, 1987-2001

	Amasya	Çorum	Samsun	Tokat	TR83	Türkiye
1987	10,7	9,4	16,2	25,2	15,7	25,8
1988	12,9	9,9	21,4	34,1	20,6	27,0
1989	12,7	8,8	15,1	37,2	18,2	27,1
1990	9,6	8,4	15,4	32,6	16,6	25,5
1991	10,3	9,7	15,4	45,2	21,4	25,9
1992	8	11,5	15,1	44,4	20,6	25,6
1993	10,6	11,9	16,9	37,1	19,7	24,5
1994	10,2	11,6	15,4	40,9	20	26,4
1995	9,8	11	16	32,7	17,7	26,3
1996	9	9,5	18,6	32	18,2	25,2
1997	8,6	10,2	16,9	37	18,8	25,3
1998	7,9	9,6	16,8	32,2	17,7	22,9
1999	8,9	9,6	15,5	31,7	17,1	23,2
2000	7,2	9,4	16,3	33,7	17,8	23,3
2001	7,7	10,6	15,2	39,6	19,4	25,7

Kaynak: TÜİK, 2010

Tablo 3.7. Cari Fiyatlar ile Bölgesel Gayri Safi Katma Değer (%)

	TARIM		SANAYİ		HİZMETLER	
	TR83	TÜRKİYE	TR83	TÜRKİYE	TR83	TÜRKİYE
2004	22,7	10,7	19,7	28,0	57,6	61,3
2005	21,9	10,6	20,4	28,0	57,6	61,3
2006	19,2	9,4	21,9	28,2	59,0	62,4

Kaynak: TÜİK, 2010

Bölgede sanayi sektörünün GSKD'si 2006 yılı itibariyle 4.081.432.000 TL'dir. Bu değer Türkiye'de toplam sanayi sektörü katma değerinin yüzde 2'sine tekabül etmektedir. Bölge sanayi katma değerinin toplam sanayi katma değeri içindeki payının görece yüksek ve düşük olduğu diğer Düzey 2 Bölgeleri ile karşılaştırılması yapıldığında bölgede sanayinin ülke bazında sanayi katma değerine katkısının görece düşük seviyede olduğu söylenebilir. Bununla beraber 2004-2006 yılları arasında bölge sanayi katma değerinin toplam sanayi katma değeri içindeki payının az da olsa arttığı görülmektedir (Tablo 3.8.)

Tablo 3.8. Bölgesel Sanayi Katma Değerinin Toplam Sanayi Katma Değeri İçindeki Payı

	2004	2005	2006
TR83	%1	%2,04	%2,1
TR10	%28	%28	%28
TR41	%9,5	%9,6	%10
TR42	%8,6	%8,4	%8,5
TR51	%7,5	%7,3	%7,4
TR31	%7,3	%7,1	%6,7

Kaynak: TÜİK, 2010

3.1.1.4. Hizmetler

3.1.1.4.1. Genel Değerlendirme

Teknolojik gelişmeler, toplumların yaşam düzeyinin yükselmesi, kentleşmenin hızlanması, toplu yaşamanın gerektirdiği düzenleyici faaliyetlerin çoğalması, bilgi gereksiniminin yaşamın odak noktası haline gelmesi, sürekli olarak hizmetin niceliği ve niteliğini artırmaktadır. Bu çalışmada; hizmetler sektörü kapsamında haberleşme, inşaat, turizm, mali yapı ve bankacılık ve

dış ticaret ele alınacaktır. Bu bölümün önemli olmasının nedeni, sayılan birçok alt bölümden oluşması ve aynı zamanda tarım ve sanayi sektöründe oluşan çıktıların da örneğin ticarette kullanılmasıyla diğer sektörlerle bağlantısının olmasıdır. Özellikle Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) hesaplamasında kullanılan 3 temel faaliyet alanı; tarım, sanayi ve hizmetler olarak ele alındığında; hizmetler bölümü, sanayi ve tarıma girmeyen diğer faaliyetleri içermektedir (Tablo 3.9.) Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) , ilk kez 2010 yılında bölgelere göre Gayri Safi Katma Değerlerini (GSKD) açıklamıştır. Bu değerler Tablo 3.10.'de görülmektedir.

Tablo 3.9.ve Tablo 3.10.'da görüldüğü üzere bölge içinde hizmetlerin payı 2004-2006 arası yüzde 60'a yaklaşırken bölgedeki hizmetler sektörü, Türkiye'ye oranlandığında yüzde 2,6'lık bir oran ortaya çıkmaktadır. TR83 Bölgesi 26 Düzey 2 Bölgesi arasında 10.sırada, yani orta sıralarda yer almaktadır. İlk 5 bölge Türkiye'deki hizmetler sektörünün yüzde 60'ına yakının oluşturmaktadır, TR83 ise bu bölgelerden biri değildir.

Tablo 3.9. İktisadi faaliyet kollarına göre bölgesel gayrisafi katma değer Türkiye payları, 2004-2006

İktisadi faaliyet kolları (%)	2004				2005				2006			
	T	S	H	GSKD	T	S	H	GSKD	T	S	H	GSKD
Türkiye	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
TR83	6	2	2,6	2,8	5,8	2	2,6	2,8	5,7	2,2	2,6	2,8

Kaynak: TÜİK, 2010

(T: Tarım; S: Sanayi; H: Hizmetler; GSKD: Gayri Safi Katma Değer)

Tablo 3.10. Sektörlerin gayrisafi katma değer içindeki payları, 2004-2006

İktisadi faaliyet kolları (%)	2004				2005				2006			
	T	S	H	GSKD	T	S	H	GSKD	T	S	H	GSKD
Türkiye	10,7	28	61,3	100	10,6	28	61,3	100	9,4	28,2	62,4	100
TR83	22,7	19,7	57,6	100	21,9	20,4	57,6	100	19,2	21,9	59	100

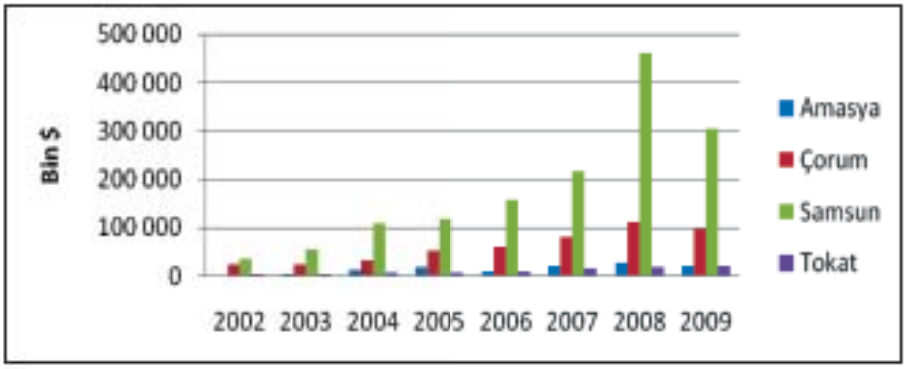
Kaynak: TÜİK, 2010

3.1.1.5. Dış Ticaret İhracat ve İthalat

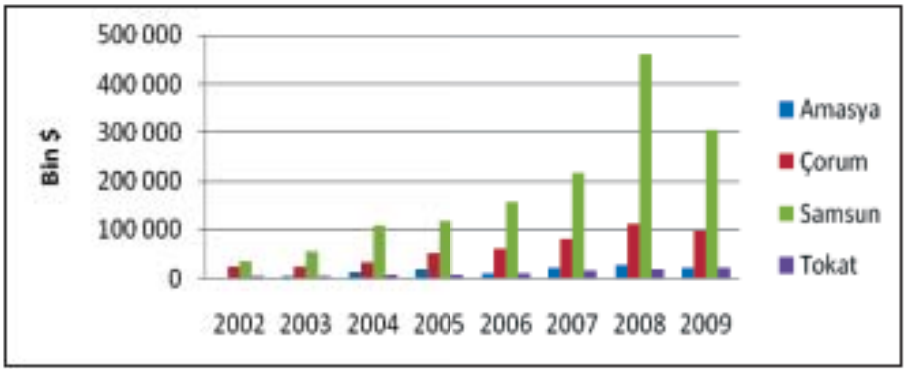
3.1.1.5.1. Genel Değerlendirme

Şekil 3.3. ve Şekil 3.4.'e bakıldığında 2009 yılına kadar bölgede ihracatta ve ithalatta artış gözlenmektedir. 2009 yılında yaşanan küresel finansal krizden bölgenin etkilendiği görülmektedir. Bölgede ihracatın yüzde 70'ine yakınını Samsun, yüzde 20'sine yakınını ise Çorum oluştururken, İthalata bakıldığında ise yüzde 85'ini Samsun, yüzde 10'unu ise Çorum gerçekleştirmektedir. Bölgede 2009 yılı itibariyle 446 milyon dolar ihracat yapılırken 574 milyon dolarlık ithalat yapılmıştır (Tablo 3.11.).

2009 yılı rakamlarına bakıldığında bölgenin dış ticaret rakamlarının ülke genelinin yüzde 1'ine dahi ulaşamadığı görülmektedir. Bölge, toplamda dış ticaret açığı verse de Samsun haricindeki diğer 3 ilin ihracatının ithalatından daha fazla olduğu görülmektedir. Samsun'un dış ticaret açığı diğer 3 ilin dış ticaret fazlasının üzerinde olduğu için, bölge net ithalatçı konumundadır.



Şekil 3.3. TR83 Bölgesi İhracat Rakamları, 2002-2009
Kaynak: TÜİK, 2010



Şekil 3.4. TR83 Bölgesi İthalat Rakamları, 2002-2009
Kaynak: TÜİK, 2010

Tablo 3.11. TR83 ve Türkiye; İhracat – İthalat Rakamları, 2009

Milyon $	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Fazlası
Amasya	21,6	13,1	8,6
Çorum	99,0	68,1	30,9
Samsun	304,2	479,4	-175,2
Tokat	21,7	14,0	7,7
TR83	446,6	574,6	-128,0
Türkiye	102.128,4	140.899,0	-38.770,5
TR83/TR	0,44%	0,41%	0,33%

Kaynak: TÜİK, 2010

Tablo 3.12. TR83 ve Türkiye; İhracatçı Firma Sayısı ve Firma Başına İhracat Değeri, 2006-2009

Bin $	2006		2007		2008		2009	
	FS	FB İhr	FS	FB İhr	FS	FB İhr	FS	FB İhr
Amasya	27	331,38	25	889,40	25	1.042,47	32	675,91
Çorum	72	852,71	95	847,91	103	1.090,81	109	908,16
Samsun	150	1.055,53	174	1.255,00	210	2.189,61	209	1.455,56
Tokat	26	422,47	30	549,58	34	622,16	33	658,14
TR83	275	871,48	324	1.042,11	372	1.665,02	383	1.165,93
Türkiye	44.159	1.936,97	48.265	2.222,55	48.143	2.742,40	48.586	2.102,01
TR83 /TR	%0,62	%44,99	%0,67	%46,89	%0,77	%60,71	%0,79	%55,47

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2010 ; (FS: Firma Sayısı; FB İhr: Firma Başı İhracat)

Bu verilerden çıkarılacak birçok sonuç bulunmaktadır İthalatçı ve ihracatçı firma sayılarında yıllar içinde bölgede net bir eğilim bulunmazken, özellikle son 2 yılda bölgedeki ihracatçı firma sayılarının Türkiye'deki firma sayılarına oranı artış göstermiştir, İthalatçı firmalarda ise tersi yaşanmıştır. Türkiye'de İthalatçı firma sayısı ihracatçı firma sayısından daha fazlayken bölgemizde bu rakamlar 2008 yılında eşitlenmiş, 2009 yılında ise İhracatçı firmaların sayısı daha fazla hale gelmiştir (Tablo 3.12.). Bölgede 383 ihracatçı firmaya karşılık 337 ithalatçı firma bulunmaktadır Bu rakamlar da özellikle kriz döneminde bölgede İthalat yapan firmaların ihracatçı firmalara kıyasla daha fazla etkilendiğini göstermektedir. Bölge, firma başına değerlerde ortalama olarak ihracatta Türkiye genelinden yüzde 45, İthalatta ise yüzde 35 geridedir, bu da yine bölge ticaretinin Türkiye ortalamasından önemli ölçüde altında olduğunu göstermektedir. Krizin en fazla hissedildiği 2009 yılında Türkiye genelinde olduğu gibi firma başı ihracat ve ithalat değerlerinde azalma gözlenirken bölgemizdeki gerileme Türkiye geneline göre daha fazladır.

Tablo 3.13. TR83 ve Türkiye; İthalatçı Firma Sayısı ve Firma Başına İthalat Değeri, 2006-2009

Bin $	2006		2007		2008		2009	
	FS	FB İhr	FS	FB İhr	FS	FB İhr	FS	FB İhr
Amasya	27	331,38	25	889,40	25	1.042,47	32	675,91
Çorum	72	852,71	95	847,91	103	1.090,81	109	908,16
Samsun	150	1.055,53	174	1.255,00	210	2.189,61	209	1.455,56
Tokat	26	422,47	30	549,58	34	622,16	33	658,14
TR83	275	871,48	324	1.042,11	372	1.665,02	383	1.165,93
Türkiye	44.159	1.936,97	48.265	2.222,55	48.143	2.742,40	48.586	2.102,01
TR83 /TR	%0,62	%44,99	%0,67	%46,89	%0,77	%60,71	%0,79	%55,47

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2010 ; FS: Firma Sayısı; FB İth: Firma Başı İthalat

3.1.1.5.2. İhracat

Bölge, 2009 yılında gerçekleştirdiği yaklaşık 446 milyon dolarlık ihracatı 85 ayrı fasılda ve 130'a yakın ülkeyle gerçekleştirmiştir. Bölgede en çok ihraç edilen fasıl değirmencilik ürünleridir. Bu faslı sırasıyla demir ve çelik; kazan: makine ve cihazlar, aletler, parçaları; yenilen meyveler; elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları izlemektedir.(Tablo 3.14.). Bu 5 fasıl toplam ihracatın yaklaşık yüzde 60'ını oluşturmaktadır. Değirmencilik ürünlerinde Endonezya ve Irak; demir ve çelikte Mısır; yenilen meyvelerde Almanya ve İtalya; elektrikli makine ve cihazlarda Almanya, bu fasılların ihracatında öne çıkan ülkelerdir (Tablo 3.15.). Kazan: makine ve cihazların ihracatında ise ülkeler arasında dengeli bir dağılım söz konusudur. Bölge ihracatında en büyük payı alan ülke Mısır'dır. Bu ülkeyi Almanya, Irak, Endonezya ve İtalya takip etmektedir. Bu 5 ülke, toplam ihracatın yaklaşık yüzde 45'ini oluşturmaktadırlar. Mısır'a demir-çelik; Almanya ve İtalya'ya yenilen meyveler, kabuklu yemişler, turunçgil ve kavun kabuğu; Irak ve Endonezya'ya değirmencilik ürünleri ihracatı ön plana çıkmaktadır.

Tablo 3.14. TR83 Bölgesinde En Çok İhracat Yapılan 5 Fasıl, 2009

Fasıl Adları	Milyon Dolar
Değirmencilik ürünleri, malt, nişasta, inülin, buğday gluteni	76,8
Demir ve çelik	75,1
Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları	59,9
Yenilen meyveler, kabuklu yemişler, turunçgil ve kavun kabuğu	33,4
Elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları	25,9

Kaynak: TÜİK, 2010, Dış Ticaret İstatistikleri, Basılmamış Doküman

Tablo 3.15. TR83 Bölgesinde En Çok İhracat Yapılan 5 Ülke, 2009

Ülke Adları	Milyon Dolar
Mısır	65,3
Almanya	47,6
Irak	45,9
Endonezya	26,3
İtalya	18,7

Kaynak: TÜİK, 2010, Dış Ticaret İstatistikleri, Basılmamış Doküman

3.1.1.5.3. İthalat

Bölge, 2009 yılında gerçekleştirdiği yaklaşık 574 milyon dolarlık ithalatı 80 ayrı fasılda ve 80'e yakın ülkeyle gerçekleştirmiştir. Bölgede en çok ithal edilen fasıl demir ve çeliktir. Bu faslı sırasıyla hububat; mineral yakıtlar, mineral yağlar ve mumlar; inciler, kıymetli taş, madeni paralar; bakır ve bakırdan eşya izlemektedir (Tablo 3.16.). Bu 5 fasıl toplam ithalatın yaklaşık yüzde 75'ini oluşturmaktadır. Demir ve çelikte Rusya Federasyonu ve Kanada; hububatta; mineral yakıtlar, mineral yağlar ve mumlarda Rusya Federasyonu; inciler, kıymetli taş ve madeni paralarda İsviçre; bakır ve bakırdan eşyada Bulgaristan; bu fasılların ithalatında öne çıkan ülkelerdir (Tablo 3.17.).

Bölge ithalatında en büyük pay alan ülke Rusya Federasyonu'dur. Bu ülke tek başına toplam ithalatın yüzde 40'ına yakınını oluşturmaktadır. Bu ülkeyi Kanada, Almanya, ABD ve Çin takip etmektedir. Bu 5 ülke, toplam ithalatın yaklaşık yüzde 65'ini oluşturmaktadırlar. Rusya Federasyonu'ndan demir ve çelik, mineral yakıtlar, mineral yağlar ve mumlar, hububat; Kanada'dan demir ve çelik; Almanya'dan organik kimyasal müstahsallar; ABD'den demir ve çelik; Çin'den seramik mamulleri, demir ve çelik., kazan: makine ve cihazlar ithalatı ön plandadır.

Tablo 3.16. TR83 Bölgesinde En Çok İthalat Yapılan 5 Fasıl, 2009

Fasıl Adları	Milyon Dolar
Demir ve çelik	161,4
Hububat	120,5
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve müstahsalları, mumlar	100,2
İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar	23,1
Bakır ve bakırdan eşya	21,4

Kaynak: TÜİK, 2010, Dış Ticaret İstatistikleri, Basılmamış Doküman

Tablo 3.17. TR83 Bölgesi'nde En Çok İthalat Yapılan 5 Ülke, 2009

Ülke Adları	Milyon Dolar
Rusya Federasyonu	236,1
Kanada	44,8
Almanya	38,4
ABD	33,2
Çin	24,0

Kaynak: TÜİK, 2010, Dış Ticaret İstatistikleri, Basılmamış Doküman

3.1.1.5.4. Sonuç

Bölgede ithalat ve ihracat miktarları yıllar içinde artarken 2009 yılında krizden etkilenen dış ticaret miktarı azalmıştır. Samsun, dış ticaret rakamlarında bölgede öne çıkmaktadır. Dış ticaret rakamları Türkiye ile karşılaştırıldığında bölge yüzde 1'e dahi ulaşamamaktadır. 2009 yılı itibariyle bölgede 446 milyon dolar ihracat yapılırken 574 milyon dolarlık ithalat yapılmıştır. Firma başı ihracat ve ithalatta bölge, Türkiye ortalamalarının çok gerisindedir. 2008'e kadar bölgede ithalatçı firma sayısı ihracatçı firma sayısından fazla iken bu rakam 2008'de eşitlenmiş, 2009 yılında ihracatçı firma sayısı daha fazla hale gelmiştir. Bölgede hava, kara, deniz ve demiryolunun kullanılması ticareti etkileyen unsurlardan biri olan lojistik açısından bölgenin bir avantajıdır, ancak bunları daha etkin kullanabilmek gerekir. Özellikle limanların ticaret açısından etkin kullanımı için konteynır limanları olması gerekmektedir, ancak bölgede bu gerçekleşmemektedir. Rusya ve Ukrayna'yla gerçekleştirilen Ro-Ro seferleri, bu ülkelerle olan dış ticaret için önemlidir. Yine TRACECA hattı kullanılarak yalnızca Karadeniz Çanağı ülkelerine değil, AB, Kafkas ve Orta Asya ülkeleri ile de bölgenin ticareti gelişebilir.

Samsun Limanı'nda 2008 yılında 1,2 milyon ton yükleme yapılırken 5,2 milyon ton boşaltma işlemi yapılmıştır. Liman olarak daha işlek olan Mersin'le kıyaslandığında aynı yılda 8,4 milyon ton yükleme yapılırken 11,4 milyon ton boşaltma işlemi yapılmıştır; bu rakamlarla aradaki farkın büyük olduğu görülmektedir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

Bölgede, 85 ayrı fasılda 130'a yakın ülkeyle ihracat yapılırken; 80 fasılda 80'e yakın ülkeden ithalat yapılmaktadır. Bölgede en çok ihraç edilen fasıl değirmencilik ürünleri, malt, nişasta, inülin ve buğday glütenidir. Bu faslı sırasıyla demir ve çelik; kazan: makine ve cihazlar, aletler, parçaları; yenilen meyveler, kabuklu yemişler, turunçgil ve kavun kabuğu; elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları izlemektedir. Bölgede en çok ithal edilen fasıl demir ve çeliktir. Bu faslı sırasıyla hububat; mineral yakıtlar, mineral yağlar ve mumlar; inciler, kıymetli taş, madeni paralar; bakır ve bakırdan eşya izlemektedir. Burada dikkat çeken önemli özellik, birçok ürünün yetişebildiği ülkemizde hububatın aşırı rakamlarda ithal edilmesidir. Bu da üretilen hububatın ülke ihtiyaçlarını karşılamadığını göstermektedir. Bu fasılda 230 bin dolarlık ihracata karşılık 120 milyon dolarlık ithalat yapılmaktadır. Bir diğer dikkat çeken fasıl, demir ve çeliktir. 75 milyon dolar gibi önemli bir rakamda ihracat yaptığımız bu fasılda 160 milyon dolarlık ithalat yapılmaktadır. En fazla ihracat Mısır, Almanya, Irak, Endonezya ve İtalya'ya yapılırken en fazla ithalat Rusya Federasyonu, Kanada, Almanya, ABD ve Çin'den yapılmaktadır. Karadeniz Çanağı'ndaki ülkelerle yapılan dış ticarete bakıldığında Rusya Federasyonu ile yapılan ticaret, hepsinin önündedir. Gürcistan hariç diğer ülkelerle yapılan dış ticarette dış ticaret açığı verilmektedir. Hububat, demir ve çelik fasıllarıyla ilgili bu kısımda vurgulanan sonuçlar, bu ülkelerle yapılan dış ticaret için de geçerlidir. Gürcistan dışında hiçbir ülkenin ilk 5 ithalatçı ülkesi arasına da Türkiye girememiştir. Karadeniz Çanağı ülkelerinin yapmış olduğu ithalata bakıldığında TR83 Bölgesi'nin çok da büyük bir paya sahip olmadığı görülmektedir. Bu kapsamdaki istisnai durumlardan bir tanesi Ukrayna'ya yapılan elektrikli makine ihracatıdır. Ukrayna'nın bu fasıldaki ithalatının yaklaşık yüzde 30'unu TR83 Bölgesi karşılamaktadır. Mobilya ihracatımız ise Ukrayna'nın bu fasıldaki ithalatlarının yaklaşık yüzde 20'sini oluşturarak bu kapsamda en önemli oranlar arasındadır. (OKA, 2010)

3.2. TR83 BÖLGESİ VE SAMSUN'UN FİZİKSEL YAPISI

TR 83 Bölgesi'nin toplam alanı 38.035 km2 olup, Türkiye'nin yaklaşık % 5 ini oluşturur. Çorum 12.783, Tokat 9.982, Samsun 9.690 ve Amasya 5.520 km2 dir. 3,8 milyon ha. Şekil 3.5.'de gösterildiği üzere, bölge alanının yaklaşık % 43,5 u işlenebilir tarım alanı, % 35'i orman ve fundalık, yaklaşık % 11'i de çayır ve mera alanıdır. Bu oranlar, meralar hariç Türkiye ortalaması üzerindedir. TR 83 Bölgesi Orta Karadeniz Bölgesi'nin İç Anadolu Bölgesi'ne komşu olarak konumlanmış olup, Şekil 3.6.'da gösterildiği gibi Karadeniz Bölgesi'nin sıradağları bölge içlerine uzanmaktadır. Bu nedenle, arazilerin 2/3 lük kısmı, tarım için uygun kabul edilen % 12 lik eğimden fazla bir eğime sahiptir. Çoğunluğu sürüme uygun olmayan eğimdeki bu topraklarda yapılan tarım faaliyetleri erozyonu arttırmaktadır.

Bu hareketli topografya ve yüksek eğimli yüzey yapısı, Kuzey Anadolu Fayının bu bölgeden geçiyor olmasıyla TR83 bölgesini deprem afeti konusunda oldukça kritik bir konuma getirmektedir. Bölgenin önemli bir kısmı 1. ya da 2. Derece deprem kuşağı içindedir. Şekil 3.7.'de de görüldüğü üzere, deprem kuşakları dışında kalan kuzeydeki alanlar da alüviyal dolgulardan oluşmaktadır. Bu da başlı başına bir heyelan ve deprem anında muhtemel zemin sıvılaşması riski oluşturmaktadır. Depremin de ötesinde, heyelan, su baskını ve kaya düşmesi gibi doğal afet risklerinin de önemli ve hasar verici olduğu kaydedilmektedir.

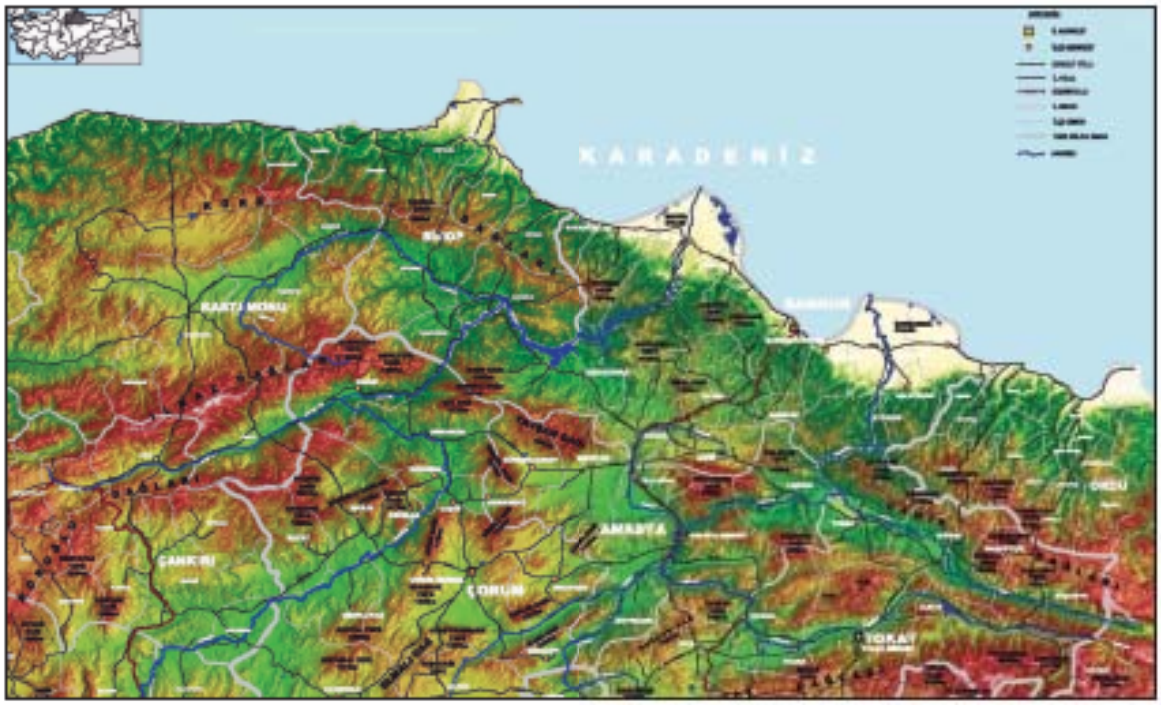
Bölgenin tamamı ülkenin önemli 26 akarsu havzasından Yeşilırmak ve Kızılırmak havzaları içine girmektedir .(Şekil 3.8.). Tarımsal alan ve üretim açısından zengin bir bölge olduğu söylenebilir. Tarım alanlarının bir kısmı Yeşilırmak, Kızılırmak ve bu akarsuları besleyen kollardan sulanmaktadır. Toplamda sulanan arazi 531.000 ha olup bunun % 36'sı Samsun, % 26'sı Amasya, % 26'sı Tokat, % 12'si de Çorum'da yer almaktadır.

Bölge su potansiyeli 13.300 hm3/yıl olup, Türkiye toplamının % 7'sini oluşturur. Bu açıdan bakıldığında Türkiye ortalamasının üzerinde bir su kaynağına sahiptir. Bu zenginlik, bölgede 19 adet ve toplamda 2011 mw hidro-elektrik ünitesi potansiyeli yaratmaktadır. Ancak bunlardan 8 tanesi realize edilebilmiştir. Buna ilave olarak 4 adet otoprodüktör, 2 adet de mobil santral mevcuttur. Bölgedeki toplam kurulu güç 1700 mw'a yakındır. Bu rakam Türkiye üretiminin % 3 nü oluşturmaktadır.

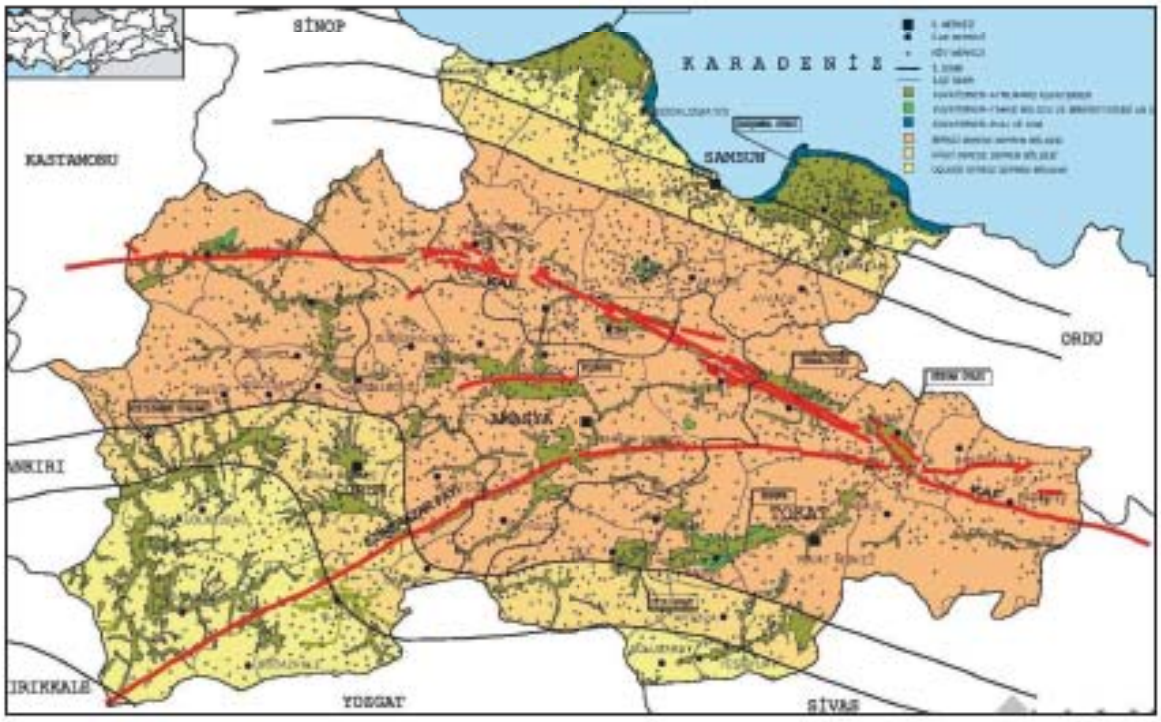
Samsun'a ve Çorum'a doğalgaz Mavi Akım projesi kapsamında getirilmiş olup, bu kent 2005 yılı başından itibaren kullanmaya başlamıştır. Mavi Akımı Amasya ve Tokat'a bağlayacak boru hatları inşaatı halen sürmektedir.



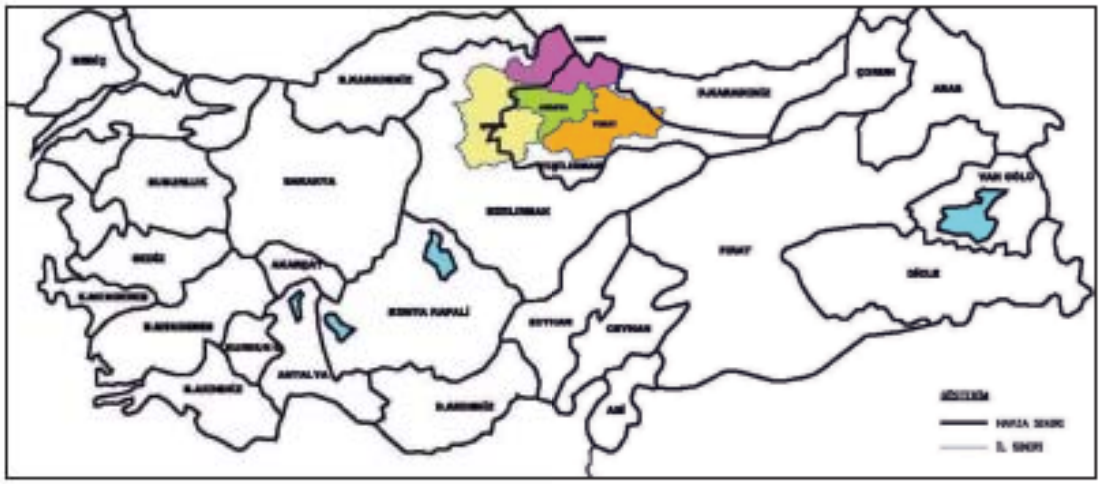
Şekil 3.5. TR83 Bölgesi Arazi Kullanımı
Kaynak: Yeşilırmak Havza Gelişme Planı, Mevcut Durum Raporu



Şekil 3.6. TR83 Bölgesi Coğrafik Yapısı
Kaynak: Yeşilırmak Havza Gelişme Planı, Mevcut Durum Raporu



Şekil 3.7. TR83 Bölgesi Deprem Kuşaklar
Kaynak: Yeşilırmak Havza Gelişme Planı, Mevcut Durum Raporu



Şekil 3.8. TR83 Bölgesi Türkiye Su Havzaları İçindeki Konumu
Kaynak: DSİ 1999 yılı Haritalı İstatistik Bülteni

Türkiye kentsel kademelenme hiyerarşisinde TR83 Bölgesi'ndeki en önemli kent Samsun olup, bir bölgesel merkez olmaya işaret eden 5. derecedir. Amasya, Çorum, Tokat İl Merkezleriyle Merzifon ve Bafra İlçe Merkezleri 4. derece yerleşim merkezleridir. Ayrıca, tüm diğer ilçe merkezleri 3. derece kentsel merkezdir.

Bölge kentleşme oranı % 45 civarında olup, bu da Türkiye kentli nüfusunun % 3'nü oluşturmaktadır. Türkiye'nin kentleşme oranının % 60'lara yaklaştığı düşünüldüğünde, bölgenin ülkeye oranla daha az kentleşmiştir bir bölgedir. Bölge su olanaklarının bol, tarım arazilerinin fazla olması bu durumun muhtemelen en önemli nedenlerindendir. Tablo 3.18.'de görüldüğü gibi bölge kentlerinin önemli bölümü (% 59) 20-50.000 büyüklüğündeki kentlerden oluşmaktadır ve Samsun 300.000 üzerinde bir nüfusa sahip tek kenttir. Samsun'un liman ve verimli tarım topraklarının neden olduğu "mekânsal karşılaştırmalı üstünlüğü" bu gelişimdeki en önemli faktörlerdir.

Bafra, Amasya ve Merzifon Bölgenin en yoğun kentleridir. Samsun yüksek nüfusuna karşın, hektara yaklaşık 15 kişi ile az yoğun bir kent yapısına sahiptir. Bu durum şüphesiz ki büyükşehir belediyesinin geniş sınırları ve bu alandaki hareketli topografyadan kaynaklanmaktadır. Tablo 3.9.'dan da görüleceği üzere, Samsun'daki kişi başına organize yeşil alanın yasal standartların altında olması, kentteki rekreatif yaşam kalitesinin de düşük olduğunun bir göstergesi olarak yorumlanabilir.

Tablo 3.18. Bölgedeki Yerleşmelerin Nüfus Gruplarına Göre Dağılımı

Nüfus grubu	Yerleşim yeri sayısı	Toplam yerleşme içindeki oranı (yüzde)	Nüfus	Toplam nüfus içindeki oranı (yüzde)
0 - 500	1 968	69,49	467 757	15,59
501 – 1 000	523	18,47	363 716	12,13
1 001 – 2 000	166	5,86	234 552	7,82
2 001 – 5 000	127	4,48	357 090	11,91
5 001 – 10 000	24	0,85	155 400	5,18
10 001 – 20 000	7	0,25	112 056	3,74
20 001 – 50 000	10	0,35	364 986	12,16
50 001 – 100 000	4	0,14	306 302	10,21
100 001 – 300 000	2	0,07	274 421	9,15
300 001 – 500 000	1	0,04	363 180	12,11
Toplam	2 832	100,00	2 999 460	100,00

Kaynak: Yeşilırmak Havza Gelişim Planı, Mevcut Durum Raporu

Tablo 3.19. Bölge Kentleri Nüfus Yoğunlu ve Temel Arazi Kullanım Değerleri

	Nüfus yoğunluğu (kişi/ ha)	Kişi başına düşen mevcut yeşil alan (m^2)	Planda kişi başına düşen yeşil alan (m^2)	Toplam arazi kullanımı içinde yeşil alan oranı (yüzde)
Amasya	50,6	7,0	-	3,5
Merzifon	42,9	4,3	7,0	3,5
Alaca	19,0	10,0	12,0	3,1
Osmancık	20,4	5,0	10,0	1,0
Sungurlu	11,8	15,0	-	2,0
Samsun	14,6	4,5	10,0	0,7
Bafra	59,3	5,0	10,0	2,9
Tokat	33,5	-	6,6	-
Turhal	31,7	3,0	-	1,0
Zile	-	7,3	-	2,7

Kaynak: Yeşilırmak Havza Gelişim Planı, Mevcut Durum Raporu

TR83 Bölgesi, ülkenin diğer istatistik bölgeleriyle karşılaştırıldığında yerleşme sayısı ve yerleşim birimi yoğunluğu açısından Türkiye ortalamasının üstündedir. Bölge yerleşimleri 1. derece köy yerleşimlerinden 5. derece bölgesel merkez olacak şekilde örgütlenmiştir. Sunmuş olduğu kentsel hizmetlerin ihtisaslaşması düzeyinde sadece Samsun 5. derece merkez olma fonksiyonu üstelenebilecek düzeye ulaşmıştır. Sahip olduğu intermodal ulaşım olanaklarının da ötesinde, bünyesinde barındırdığı kentsel ihtisaslaşma Samsun'u, kurulması düşünülen bir lojistik merkez için de bölgenin rekabetsiz şekilde tek adayı yapmaktadır.

3.2.1. Samsun'un Doğal ve Topografik Yapısı

Samsun topografyası kuzeydoğu Karadeniz kıyılarından başlayarak yükselmekte birçok plato ve vadiler yaparak Amasya İli sınırlarında 1100-1200 m. yüksekliğe ulaşmaktadır. Şekil 3.47.'de görüleceği üzere il topografyası iki yerleşim (kuzey batı-güneydoğu yönünde) koridoru oluşturmaktadır: Alaçam, Bafra, 19 Mayıs, Samsun, Tekkeköy, Çarşamba ve Terme'nin yer aldığı kuzey (sahil) koridoru (ki TR83 Bölge nüfusunun yaklaşık % 40'ı bu koridorda yer almaktadır) ve Vezirköprü, Havza, Ladik ve Kavak İlçeleri'nin yer aldığı güney koridorudur. Karadeniz'in dar sahil bandı, Kızılırmak ve Yeşilırmak Deltalarının da bulunduğu Bafra ve Çarşamba ovalarında genişlemektedir. Her iki delta arasına konumlanmış Samsun kenti ise diğer Karadeniz kentlerine kıyasla daha mutedil eğimlerde yerleşmiştir. Ancak yine de kuzeye doğru çıkıldığında rakım 150-200 mt ye ulaşmaktadır.

İlin yüzey alanı toplam 958.000 ha dır. Bu alanların % 47 gibi önemli bir kısmı tarım alanı olarak, % 5'i de çayır ve mera olarak kullanılmaktadır. Orman alanları yine tipik bir Karadeniz Bölgesi örneği olarak geniştir ve ilin % 40'nı kapsamaktadır. Ancak, ormana yönelik tasarrufların önemli bir kısmı devlet tarafından kullanıldığından ormanların yerel ekonomiye katkısı çok büyük olmamaktadır. Arazi varlığının durumu Tablo 3.20.de, il bütünü arazi kullanım haritası da Şekil 3.9.'da sunulmaktadır.

Tablo 3.20. Samsun İli Arazi Varlığı

	Tarım Arazisi		Çayır-Mera		Orman-Fundalık		Diğer		Toplam	
	Alan	yüzde	Alan	yüzde	Alan	yüzde	Alan	yüzde	Alan	yüzde
Samsun	450.207	47	47.894	5	383.155	40	76.632	8	957.888	100
TR83	1.653.259	44	412.296	11	1.325.011	35	412.945	11	3.803.511	100
Türkiye	26.968.000	34	20.500.000	26	20.703.000	26	10.184.700	13	78.355.700	100

Kaynak: Samsun İli Gelişim Planı, Mevcut Durum ve Analizi Raporu.

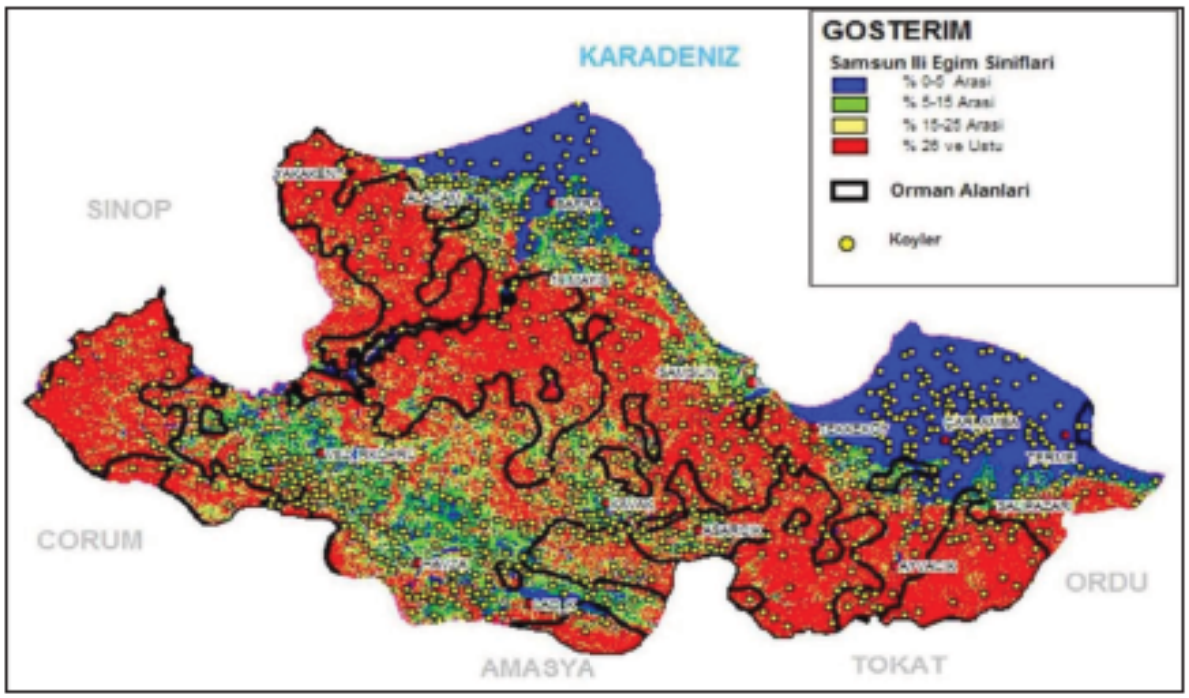
Kentin 1. ve 2. sınıf tarım arazileri önemli ölçüde Bafra ve Çarşamba Ovalarında bulunmaktadır. Samsun Kent sınırları içinde Kürtün ve Mert Irmakları'nın alüvyonlarının oluşturduğu 1 ve 2. sınıf tarım arazileri mevuttur. Çarşamba ovasının Tekkeköy'e doğru uzanan ve Samsun Büyükşehir Belediyesi sınırlarına giren tarım alanları da yüksek niteliktir. Şekil 3.10.'den de izlenebileceği üzere Vezirköprü, Havza ve Ladik koridoru da tarımsal niteliği yüksek arazileri barındırmaktadır.

Bu verimli arazilerin % 11 i sulanmaktadır Sulanan arazilerinin önemli bir kısmı (% 86 sı) çiftçilerin kendi olanaklarıyla gerçekleştirmiş oldukları sulamalardan oluşmaktadır Çarşamba Ovası sulama inşaatı halen devam etmektedir ve bitirildiğinde 83 bin ha bir alan sulamaya açılacaktır. DSİ'nin sulama inşaatları Bafra Ovası'nda da devam etmektedir. Sulama alanlarına ait bilgiler Tablo 3.21. de verilmiştir

Tablo 3.21. Sulama Alanları

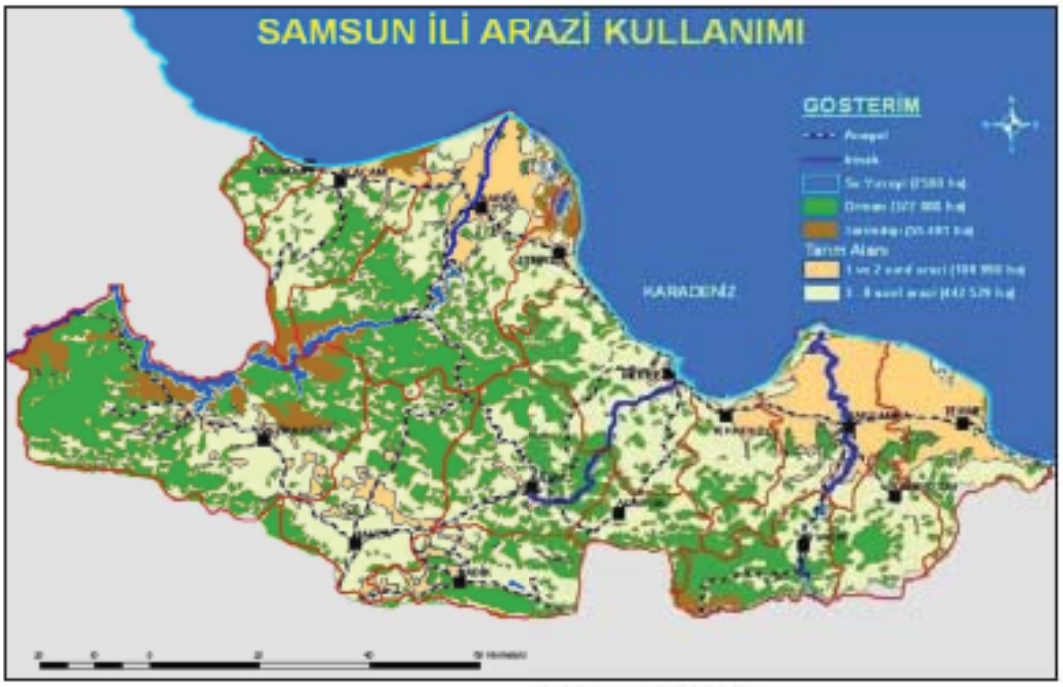
		Samsun		TR83		Türkiye	
		Alan (ha)	yüzde'si	Alan (ha)	yüzde'si	Alan (ha)	yüzde'si
Arazi Varlığı		957.888	100,00	3.803.511	100,0	78.356.238	100,00
Tarım Arazisi		455.324	47,53	1.653.259	43,5	26.027.240	33,22
Halen Sulanmakta Olan Alan		109.237	11,40	240.655	6,3	4.700.550	6,00
	DSİ	8.536	7,81	117.862	48,98	2.393.862	50,93
	KHGM	9.418	8,62	70.493	29,29	1.330.988	28,32
	Devlet Sulaması Toplamı	17.954	16,43	188.355	78,27	3.724.850	79,25
	Halk Sulaması	91.283	83,57	52.300	21,73	1.000.000	21,27
İnşaatı devam eden ve planlanmış sulama alanı		153.422	16,02	290.220	7,6		
Diğer Araziler (orman, mera, tarım dışı)		502.564	52,47	2.150.252	56,5		

Kaynak: Samsun İli Gelişim Planı, Mevcut Durum ve Analizi Raporu.



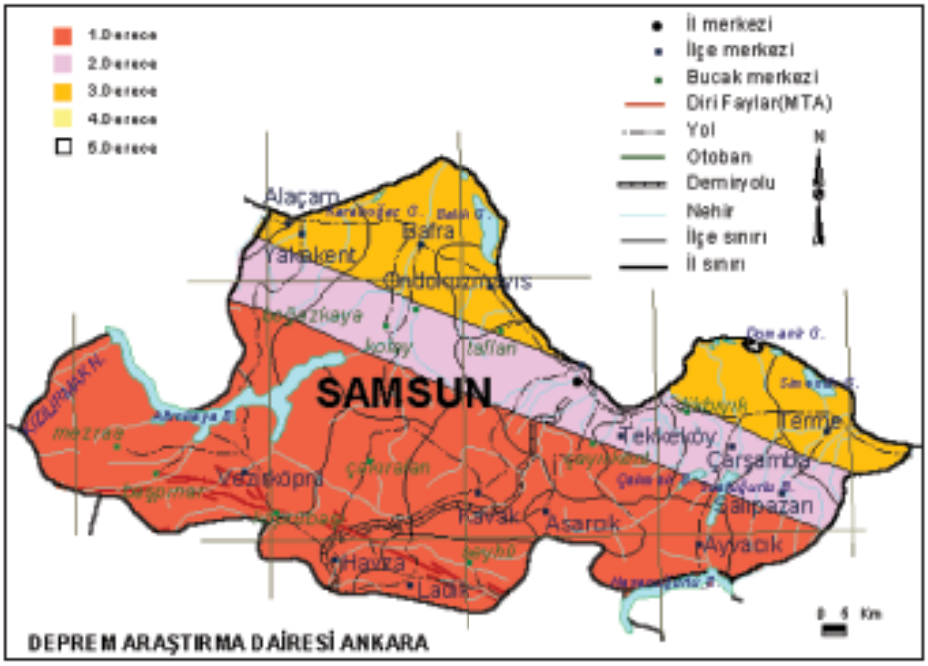
Şekil 3.9. Samsun İli Topografik Yapısı

Kaynak: Samsun İl Gelişme Planı, Mevcut Durum ve Analizi Raporu



Şekil 3.10. Samsun İli Arazi Kullanım Haritası
Kaynak: Samsun İl Gelişme Planı, Mevcut Durum ve Analizi Raporu

Depremin Karadeniz Bölgesi'nde, Kuzey Anadolu Fayı nedeniyle önemli bir sorun olduğu daha önce de belirtilmiştir. Şekil 3.11.'da sunulan haritanın da gösterildiği üzere, Samsun İli'nin neredeyse tamamı 1. Derece deprem kuşağı içinde kalmaktadır. Samsun kent merkezi ise yine ağırlıklı olarak 2. ya da 3. Derece deprem kuşağında yer almaktadır. Bu nedenle yapımı düşünülen lojistik köy imar planı, yerleşim planı ve bina inşaatlarında "Deprem Yönetmeliği'nin" öngördüğü önlemler titizlikle uygulanmalıdır.



Şekil 3.11. Samsun İli Deprem Haritası
Kaynak: www.deprem.gov.tr/Sarbis/depbolge/samsun.gif (erişim: 4.10.2010)

3.2.2. Kentin Mekânsal Gelişimi ve Mevcut Arazi Kullanımı

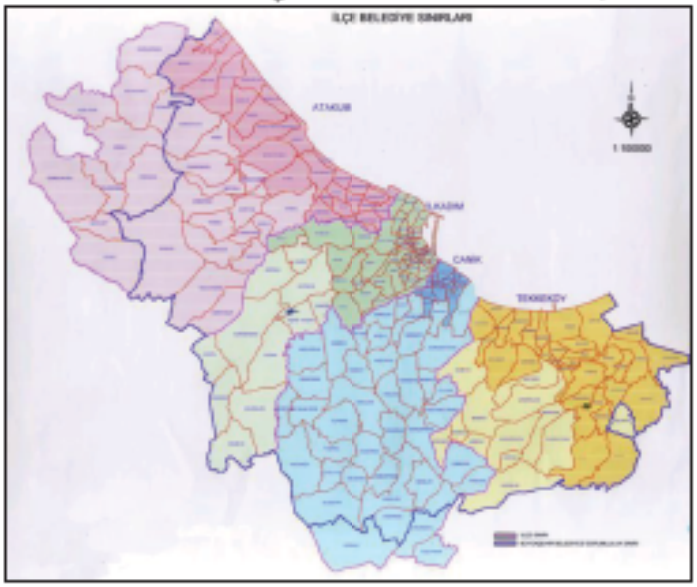
Samsun Kenti'nin mekansal gelişimini belirleyen en önemli faktör, sahil olagelmiştir. Şekil 3.12. ve Şekil 3.13.'den izleneceği gibi, 19 Mayıs Üniversitesi'nden başlayarak, Tekkeköy'deki yeni havaalanına kadar olan yaklaşık 40 km'lik sahil bandı büyük oranda yapılaşmıştır. Samsun Büyükşehir Belediyesi ve dört alt belediyeden oluşmaktadır. Atakum, İlkadım, Canik ve Tekkeköy Belediyeleridir. Bu belediyeler aynı zamanda ilçe merkezi belediyeleridir (Tablo 3.22.). Büyükşehir belediyesinin idari alanı yaklaşık 80 bin ha bulmakta, mücavir alanları ile bu alan yaklaşık 132 bin ha ulaşmaktadır. Belediye idari sınırları dışında toplam 77 köyün hizmetleri yine Samsun Büyükşehir Belediyesi'nce karşılanmaktadır.

Tablo 3.22. Samsun Büyükşehir ve İlçe Belediyeleri Alan Kullanımları

	İdari Alan (ha)	İmar Alanı (ha)	Mücavir Alan (ha)	Köy Sayısı
Büyükşehir	79.676	15.118	51.734	77
Atakum	23.728	7.030	12.987	16
İlkadım	14.071	3.160	10.698	11
Canik	23.015	1.400	21.744	37
Tekkeköy	18.862	3.590	5.980	12

Kaynak: www.samsun.bel.tr erişim 08.10.2010)

Samsun'un kent tarihi MÖ 3.500 yıllarında Gaskar'lar tarafından, bugünkü Dündartepe civarında kurulan yerleşim ile başlamıştır. Daha sonra MÖ 562 de Milet Uyarlığı bu bölgede "Amisos" kentini kurmuştur. Kent MÖ 1. yy da Roma İmparatorluğu egemenliğine girmiş, MS 395 yılında Doğu Roma İmparatorluğu'na kalmıştır. Bizans İmparatoru Justinyanus döneminde önemli bir piskoposluk merkezi haline getirilmiştir. 1071 yılında Selçuklu Devleti, bugün Samsun ismiyle yeni bir Müslüman kenti kurar ve 1204 yılındaki 4. Haçlı seferiyle kurulan Trabzon Rum İmparatorluğu etkisine girer. Bu dönemde iki Samsun vardır. Bugünkü merkezin bulunduğu yerde, Müslümanların ikamet ettiği Samsun ve bunun 2-3 km kuzeybatısındaki Gavur ya da Kara Samsun'dur. Her iki kent de, 15 yy dan itibaren kesin olarak Osmanlı egemenliğine girer. Osmanlı döneminde Trabzon ve Sinop Limanlarının yanı sıra ikincil önemde bir Karadeniz limanı olan Samsun, bu dönemde Kırım ticaretinden faydalanmıştır. Kırım'ın 18. yy da Karadeniz'de başlayan buharlı gemi seferleri ve Bafra'daki nitelikli tütün tarımı, Samsun'da uluslar arası ticaretin gelişmesine neden olmuştur. Birinci dünya savaşının uluslar arası deniz ticaretinde neden olduğu kriz Samsun ekonomisinde önemli krizlere neden olmuş, savaş sonrasında kent İngiliz askerlinin işgal ve gözdağı amaçlı kırımına uğramıştır. Osmanlı döneminde Trabzon'a bağlı bir mutasarrıflık olan Samsun, Cumhuriyet Dönemi'nde il olmuştur.



Şekil 3.12. Samsun Büyükşehir Belediyesi İdari ve Hizmet Sınırları
Kaynak: (www.samsun.bel.tr erişim 08.10.2010)

Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki en büyük yerleşme, Atakum Beldesi'dir. Belde, kentin en önemli konut gelişim bölgesidir. Yine bu beldenin sahil alanları, kentin önemli rekreasyon alanlarını ve prestij konut alanlarını oluşturmaktadır. Konut, ona yönelik rekreasyon ve hizmet alanları dışında önemli bir kentsel çalışma alanı bulunmamaktadır. Yerleşim alanları sahilden başlayarak, güney batıya eğimli alanlara ve kuzey batıdaki sahil kesimlerine doğru gelişme göstermektedir. Henüz işletmeye açılan raylı sistem merkezden başlayarak, ağırlıklı olarak bu beldeye hizmet etmekte ve 19 Mayıs Üniversitesine kadar ulaşmaktadır.

Samsun Kenti'nin tarihi merkezi, hemen liman gerisinde ve bugün İlkadım Belediyesi sınırları içinde bulunan alandır. Bu bölge, kentin ilk gelişim bölgesi olmak nedeniyle, önemli bir konut stokuna sahiptir, kentsel hizmetlerin ve bölgesel ticaretin yoğunlaştığı çalışma alanlarını içinde barındırmaktadır. İlkadım Beldesi'nin önemli bir miktarda sanayi kuruluşu (bir adet ilaç fabrikası hariç) barındırdığı söylenemez. Ancak, Samsun Limanı, Samsun Serbest Bölgesi ve bunlara ait altyapılar (Depolama alanları, yükleme rıhtımları, silo, gar alanı vs) belde sınırları içindedir. Ayrıca, Ankara Yolu depolama ve tır garajlarının gelişmeye başladığı bir aks görünümündedir (Şekil 3.51.). Beldenin sahip olduğu ticaret ve hizmet alanlarının varlığı yine beldeye önemli miktarda trafik çekmekte ve yetersiz yollar özellikle zirve saatlerde iyice sıkışmaktadır. Bu durum Samsun Ulaşım Altyapısı başlığında detaylı olarak incelenmektedir.



Şekil 3.13. Samsun Uydu Görüntüsü

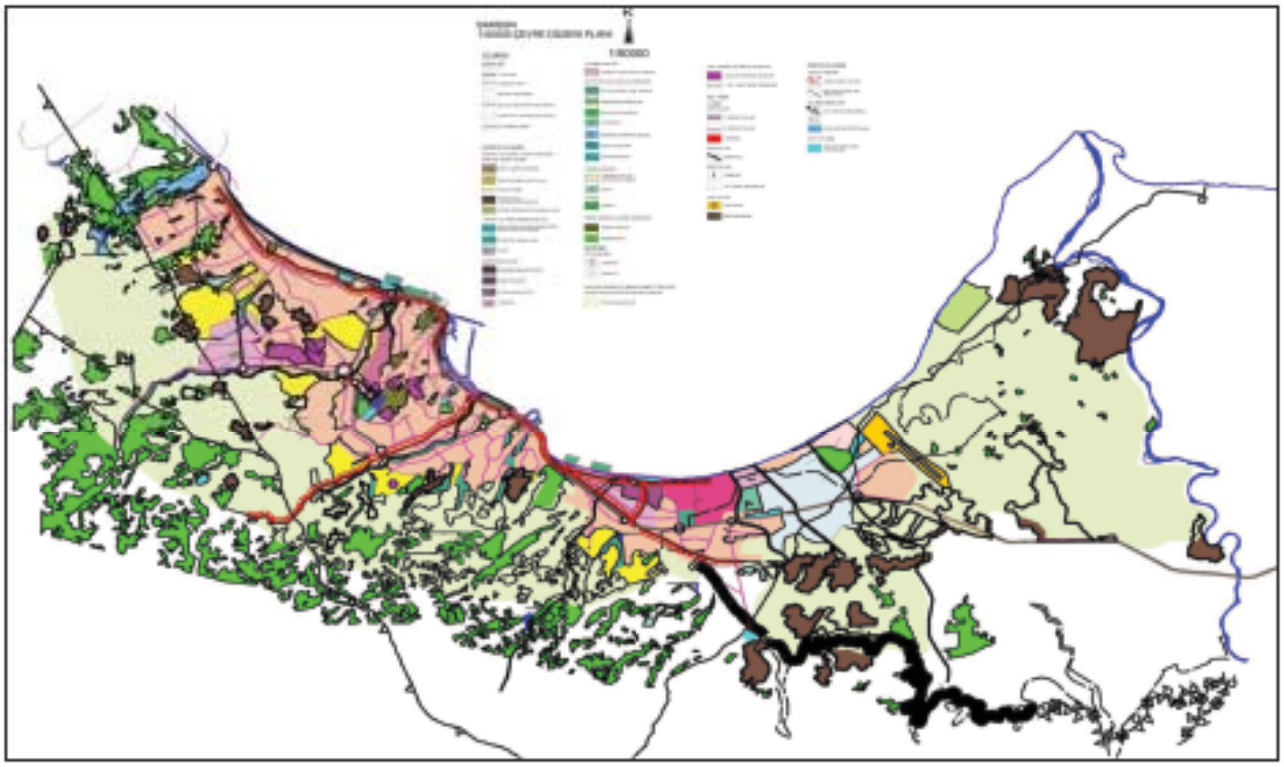
Canik Beldesi, İlkadım Beldesi'ne komşu olup, mert ırmağının güneydoğusunda yer almaktadır. Canik Beldesi Büyükşehir Belediye sınırları içinde en geniş idari sınırlara ve en geniş mücavir alana sahipken, az bir kısmı imar planı sınırları içine girmektedir. Samsun Kenti'nin ilk sanayi sitesi ve bunun gerektirdiği işgücü barındıran gecekondu alanları Canik Beldesi sınırları içinde gelişmiştir. Sonraki yıllarda bir ikinci sanayi sitesi (Günsan) yapılmıştır. Bu açıdan bakıldığında önemli bir sanayi çalışanını barındırmaktadır. Beldedeki konut stoğunun yüksek kalite olduğu söylenmese de, gecekondu alanlarında yüksek yoğunluklu yerleşime yönelik bir dönüşüm başladığı gözlenmektedir.

Canik Beldesi'nin güneydoğusunda yer alan Tekkeköy, Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki bir diğer beldedir. Bu belde, konut gelişimden daha çok tarımsal üretim ve konut dışı kentsel çalışma alanlarına sahip bir bölgedir. OSB, Gıda OSB, gübre fabrikası, Gelemen Devlet Üretme Çiftliği, TCDD Gelemen Aktarma Merkezi, küçük sanayi siteleri, büyük alan kullanımı gereken ticari alanlar ve Havaalanı bu beldede yer almaktadır. Yine tersane inşası tamamlanarak bu beldede hizmete girmiştir. Tekkeköy, Çarşamba Ovası uzantısında yer alıyor olmasından ötürü geniş düz alanlar sahip bir beldedir ve ovanın değerli tarım arazileri bu bölgede de yer almaktadır.

Genel olarak yapılacak bir değerlendirmede, Samsun'un diğer Karadeniz kentlerine kıyasla daha mutedil eğimlere sahip bir coğrafyada kurulduğu, bunun da kentsel gelişim için avantaj sağladığı söylenebilir. En önemli kısıtlılık ise kentin doğusu ve batısı bağlayan tek bir ana arter olmasıdır.

3.2.3. Mevcut Nazım İmar Planı

Yürürlükteki 1/50000 ölçekli Metropoliten İmar Planı çalışması, 25 eylül 2000 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Samsun Valiliği ve plan alanı sınırları içinde kalan 11 adet belediyenin birlikte imzaladığı protokolle başlamıştır. Çalışma, Samsun Büyükşehir Belediyesi'nin organizasyonunda ve sağladığı imkanlarla tamamlanmıştır. Ancak, 2004 yılında çıkan 5216 Büyükşehir Belediyeleri Kanun gereği bu belediyelerin önemli bir kısmı Samsun Büyükşehir Belediyesi sınırlarına dahil edilerek, yukarıda belirtilen 4 ilçe belediyesi birleştirilmiştir. Yaklaşık on yıl önce tamamlanan ve 2020 yılı hedef yılını tanımlayan 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı 1.060.000 kişilik bir nüfus için hazırlanmıştır. Şekil 3.14'de sunulan bu plan, kentsel gelişmenin tarım topraklarına kaymasını önlemeyi ana plan stratejisi olarak seçmiştir. Şekil 3.15. 1/5000 Plan Mozaiği ve Ulaşım Şeması görülmektedir. Bunun ötesinde, kent makroformu oluşturuluıken beldelerdeki onaylı planların bir araya getirilmesi sağlanmıştır. Ulaşım kararlarında ise Ulaşım Ana Planın önerdiği kararlar esas alınmıştır. Bu açıdan bakıldığında söz konusu planın, önemli değişiklikler getirebilecek stratejilerden kaçındığını söylemek mümkündür.



Şekil 3.14. 1/50.000 Çevre Düzeni Nazım İmar

Makroformun batı kısmı (Atakum, İlkadım ve kısmen Canik), kentin yaşam alanlarını, doğu kısmı ise (Canik'in bir kısmı ve Tekkeköy) kentin çalışma alanları olarak tanımlanmıştır. Ticari ve hizmet merkezi ağırlıklı olarak İlkadım Beldesi içinde tanımlanmıştır. Bu haliyle mevcut nazım plan, tek merkezli bir yapı tanımlamıştır. Bu tek merkezli yapı içinde, kentin doğusu ile batısını birleştiren ana ulaşım aksı, sahilde yer alan Atatürk Bulvarı'dır. Gerçi mevcut 100. Yıl Bulvarı, tamamlanmış Doğu Çevre Yolu ve 2. Bulvar, doğu-batı yönünde hizmet veren diğer akslar olsa da bunlar en fazla Atakum'u, İlk adıma bağlayan arterlerdir. O nedenle bu arterler de aldıkları trafik yükünü yine tek arter olan Atatürk Bulvarına aktarmaktadır. Planın öngördüğü, Ankara Yolu ile Atakum'u bağlayacak olan ve kısmen doğu batı dolaşımına hizmet edecek, Batı Çevre Yolu henüz gerçekleşmemiştir ve güzergah revizyonu düşünülmektedir.

Gerek 2004 yılındaki idari düzenlemeler, gerek plan öngörüleri dışında yaşanılan gelişmeler, yeni bir Nazım Plan çalışması gerektirmektedir. Yeni bir plan çalışmasının en önemli stratejisi çok merkezli bir metropoliten alan olmalıdır. Halihazırda öngörüldüğü üzere, kentin ağırlıklı ticari merkezinin İlkadım Beldesi sahil kısmında, önemli çalışma alanlarının da doğudaki Tekkeköy'de konumlandırmak önemli trafik sorunlarını kaçınılmaz olarak yaşanacaktır. O nedenle, konut ve istihdam açısından dengeli ve iç yeterliliği olan alt bölgeler yaratılması, tek tek merkezlere yoğunlaşmış trafik talebini dağıtacak, mevcut ve önerilen ulaştırma şebekesinin yeterli olmasını garanti edecektir. Aksi takdirde, kent içi yolcu trafiği tarafından tıkanmış bir

kentte lojistik aktivitelerin gerektirdiği taşımacılık da zorlanır durumda olacaktır. Yeni bir planlama çalışması ayrıca rayli sistem hattının mutlaka Tekkeköy'deki çalışma alanlarına ve oradan da havaalanına ulaştırılması stratejisini uzun dönem için tavsiye etmelidir. Öte yandan, Ulaşım ana planında da söz edilen ve kentin batısından başlayıp kentin güneyini kat edip doğrudan doğuda havaalanı civarına bağlanacak bir transit yolun gerçekleştirilmesi, kentin yaşamaya başladığı ve kötüleşeceği de açık olan trafik sorununu hafifletmesi açısından çok önemlidir. Onedenle, bu ulaşım bağlantısı yeni yapılacak nazım imar planında yer almalıdır.



Şekil 3.15. 1/5000 Plan Mozaiği ve Ulaşım Şeması

3.3 TR 83 BÖLGEDE VE SAMSUNDA HİZMET ALAN SANAYİ VE LOJİSTİK FİRMALAR

TR 83. Bölgede yer alan ve hizmeti alacak olan Sanayi kuruluşlarla, bu kuruluşlara lojistik hizmet verecek 3PL lojistik firmalar belirlenmiştir.

3.3.1 TR 83 Bölgede Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar

TR 83 bölgede yer alan sanayici kuruluşlar genellikle organize sanayi bölgelerinde üretim yapan kısmen ihracata dönük olmak üzere genellikle iç piyasa ve bölge için faaliyet gösteren küçük ölçekli firmalardan oluşmuştur. Küresel markalar henüz TR 83 bölgesinde yer almamaktadır.

İstanbul Sanayi Odası tarafından yapılmakta olan Türkiye'nin en büyük 500 Sanayi kuruluşu arasında TR 83 bölgesinde sadece 4 kuruluş yer almaktadır. Bunların tamamı da Samsun merkezli firmalardır.

Yeşilyurt demir Çelik Endüstrisi ve Liman işletmesi Ltd.	133. sırada
Samsun Makine Sanayi A.Ş	360. sırada
Ulusoy Un Sanayi ve Ticaret A.Ş.	431. sırada
Özyılmaz Fındık Ticaret ve Sanayi Ltd.Şti.	468. sırada

Sırada yer almaktadır. Amasya, Tokat ve Çorum illerinden listeye girebilecek firma çıkmamıştır.

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

Sanayici kuruluşlara hammadde ve yarı mamul akışı nakliyesi tedarikçilerine ait olmak üzere gerçekleşmektedir. Bulunan taşıma firmaları yerine diğer illerdeki taşımacılık ve lojistik firmalarında yerine getirilmesine yol açmaktadır. Bu durum da bölgeye yapılan taşımanın bölgede bulunan az sayıda taşımacılık şirketine bir iş olanağı yaratmamaktadır. Henüz bölge malzeme girişini karşılayacak çekilde diğer illerden taşıma yapacak büyüklükte taşımacılık ve lojisitk şirketi yapılanması sağlanmamıştır.

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

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

Deniz taşımasından de sadece Samsun ilinde bulunan üretim ve ürün malzemelerinin taşınmasında yararlanılmaktadır. Bu noktada da konteyner taşımasının başlamamış olması küçük ölçekli taşımalar için deniz yerine daha pahalı olan kara taşımasının öne çıkmasına neden olmaktadır. Toplam süreç yönetimi olan kapıdan kapıya taşımayı ara depolamayı içeren lojistik bu nedenle bölgede oluşmamıştır. Bölge üreticilerine hizmet edememektedir.

3.3.1.1 Samsun'da Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar.

Samsun Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı firmalar içinde lojistik hizmetlerini dışarıdan sağlayabilecek ölçeğe yaklaşan firmaların listesi aşağıda verilmiştir. İhracatlarına ve istihdamlarına göre öne çıkan 100 firma Tablo 3.23.'de verilmektedir.

Tablo 3.23. Samsun Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı İhracatlarına ve istihdamlarına göre öne çıkan 100 firma firmalar

Sn	Firma Ünvanı	Adres	Semt/İlçe	Telefon	Faks
1	Yeşilyurt Demir Çekme Sanayi Tic.Ltd.Şti.	Cumhuriyet Mah. San.Böl.No:28	Tekkeköy	2562330	2560499
2	Ulusoy Un Sanayı Ve Tıc.A.Ş.	Kutlukent No:198		2669090	2669094
3	Yılmaz Tar.Ürün.Tic.Ve San.A.Ş	Stadyum Cad. No: 29	Çarşamba	8331255	8331592
4	Asçelik Döküm İşleme San. Ve Tic.Ltd.Şti.	Organize San. Böl. Dumlupınar Cad. No:8	Kutlukent	2668847	2669787
5	Samsun Makina Sanayi A.Ş.	Org.San.Bölg.Yaşar Doğu Cd. No:33	Kutlukent	2665160	2665162
6	Bafra Eriş Un Yem Gıda San.Ve Tic.A.Ş.	Köprübaşı Mevkii	Bafra	5520470	5520475
7	Yılmaz Kardeşler Gıda San.Tic. A.Ş.	Kirazbucağı Mevkii.Dsi Yanı No:108	Çarşamba	8331060	8333414
8	Borsan Elekt.Malz.İml.San.Tic. Ltd.Şti.	Organize San.Bölgesi Org.San. Bulv.No:34	Kutlukent	2665925	2666194

9	Vezirköprü Orman Ürün. Ve Kağı T San. A.Ş	Adliye Karşısı No.8	Vezirköprü	6471741	6471578
10	Semolina Mısır İrmiği Gıda San Ve Tic.A.Ş.	Organize Sanayi Böl.Sakarya Cd No:7	Kutlukent	2664390	2664393
11	Dinçer Oto Gıda Sanayi Ve Tic. Anonim Şirketi	Cumhuriyet Caddesi No:20		4351230	4351231
12	Etp Otomotiv Dış Tic.Ve Loj. Hizmetleri Tic.Ltd.Şti.	Kılıçdede Mah.Yunusemre Sok. No:41	Merkez	2301192	2301137
13	Tütüncüler Gıda Ve Tarım Ür. Paz. San. Ve Tic. Ltd. Şti.	Altınkaya Mah. Alaçam Cad. No:233	Bafra	5441495	
14	Doğuş Okul Yayınları Ticaret Ltd.Şti.	Hürriyet Mah. Dr.Kamil Cad. No:60		2304418	2330800
15	Sultan's (International) Gıda San.Ltd.Şti.	Organize Sanayi Bölgesi Cumhuriyet Cad.No:2		2665737	2665120
16	Bahadır Tıbbi Alet Cihaz Ve İnş.Makina San.Tic.A.Ş.	Organize Sanayi Bölgesi Kutlu Kent Beldesi	Tekkeköy	2567801	2567005
17	Elektrosan Elektro Bakır San. A.Ş	Org.San Bölgesi Vali Erdoğan Cebeci Blv. No:59	Kutlukent	2669916	2668065
18	Unsan Un Sanayı Tıc.A.Ş.	19 Mayıs Mah. No:128	Kutlukent	2668100	2665625
19	Şehiriçi Un Aş.	Hançerli Mah. Atatürk Bul. No: 120	Merkez	(482)4151 419	4151419
20	Karter Gıda San.Tic.Ltd.Şti.	Çay Mah.Ünye Cad.No:43	Terme	8761061	8762686
21	Pak Petrol Ürünleri Gıda Ve İnşaat San.Ve Tic.Ltd.Şti.	Gazi Osman Paşa Mah. Stad Cad. No:27	Bafra	5434459	5432259
22	Aygün Cerrahi Aletler San.Ve Tic.A.Ş.	Org.San.Bölg.Kutl ukent Beldesi		2666680	2669844
23	Po-El-San Plastik San.Tic.Ve Paz.Ltd.Şti.	Organize Sanayi Bölgesi Ulubat Lı Cad.No:5	Kutlukent	2667524	2667751
24	Yaman Dış Tic.İnş.Tur.San.Tic. Ltd.Şti.	Bahçelievler Mah.Ozden Gec.No: 1/A		4453189	4451554
25	Hasanusta Gıda Sanayi Ve Tic. A.Ş.	Gıda Borsası E Blok No:6		4359877	4325568
26	Amisos Müzik Aletleri San.Tic. Ltd.Şti.	19 Mayıs Sanayi Sitesi 81.Sok. No.33-34	Kutlukent	2664365	2664366

27	Sampa Otomotiv San.Ve Tic.Ltd. Şti.	Örnek Sanayi Sit.Sahil Cad. No:4	Kutlukent	2667792	2669358
28	Beşgöz Araboğulları Unculuk San.Ve Tic.A.Ş.	Hançerli Mah.Liman Reis		4474055	4474046
		Sok. No:7/4			
29	Şemsettin Yiğit	Gülsan Sanayı Sit 42 Sok No 35 Samsun		2287764	2287765
30	Özyılmaz Fırı.Tic.Ve San.Ltd. Şti.	Orta Mah.Körırmak Sk.No:40 (Hal Arkası)	Çarşamba	8334256	8322400
31	Tüzen Orman Mob.Tar.Teks. Gıda Ve İnş. Mlz.San.Tic.Şti	Samsun Serbest Bölge Liman İçi	Merkez	4451974	4451732
32	Profal İç Ve Dış Tic.Ltd.Şti.	Org.San.Bölg.Sakarya Cad.No:13	Merkez	2665260	2665260
33	Cazgır İnş.Isı Sis.Tic.Ve San. A.Ş.	Cumhuriyet Cd.No:45/A		2306811	2305522
34	Kar-Dez Su Ürünleri Sanayi Ve Ticaret Ltd.Şti.	Ayvacık Yolu 4.Km.	Çarşamba	8331864	8335251
35	Profal Alüminyum Metal San.İma İth.İhr.Tic.Ltd.Şti.	Gülsan Sanayi Sitesi 60.Sk No:4		2382400	2387894
36	Burhan Ocak	Çay Mah.Anafartalar Cad.No:8	Terme	8768555	8750484
37	Oto Binbir Çeşit Koll.Şti.	Organize San. Blv. No:36	Kutlukent	2666410	2381078
38	Samsun Segman Ve Gömlek San. Tıc.Ltd.Stı.	Organize Sanayi Bölgesi Kızılırmak Cad. No:3		2669187	2669201
39	Sevil Dekorasyon San.Tic.Ltd. Şti.	Atatürk Bulvarı No:276	Kutlukent	2665860	2664048
40	Elti Gıda İç Ve Dış Tic.Ltd. Şti.	Pazar Cad.Çiftehamam Sok. No:39/1	İlkadım	4324343	4323313
41	Özonat Taşımacılık Turizm Nak. İnş.San. Ve Tic.Ltd.Şti.	Gazi Mah.Ali Rızabey Cad.No:10	Merez	2387711	2387594
42	A Grup Trz. Ot.Kir.Sos.Hiz.Pet.Ur.Taş.Oto.G.İnş.S.T.Ltd	Hacınabi Mah.Emir Efendi Sok. No:5	Bafra	5323823	
43	Kaleli Profil Ve Yapı Mal.San. Ve Tic.Ltd.Şti.	Gülsan San.Sitesi 36 Sok.No:25	Merkez	(258)3716782	3718555

44	Nail Kocaman	Kavakpınar Mah.Veli Efendi Sok No:60	Bafra	5431575	
45	Söyleyen Yaş Sebze Meyve Paz.İth.İhr.San.Tic.Ltd.Şti	Tabakhane Mah.Hacı Kabaş Sokak No:3/A	Bafra	5437622	5434779
46	Yaşar Akca - Hedef Mobilya İthalat İhracat	Pazar Mah. Demirciler Cad. No:1/36		2666780	2666780
47	Pelin Triko İth.İhr.Paz.San.Ve Tic.Ltd.Şti	Yeni Mah.Emek Cad.Yahşihan Sk. No:3	Merkez	2382273	2288694
48	Resman Cam Pvc Alü.San.Tic.A.Ş.	Organize San.Blg.	Kutlukent	2669292	2669711
49	Engizli Oto Cam Pazarlama İnş. Turz.San.Ve Tic.Ltd.Şti	Sanayi Sitesi Cami Karşısı No:14		2383540	2382511
50	Hazar Mobilya Ev Alet.Teks Paz.İhr.San.Tic.Ltd.Şti.	Pazar Mah. Müftü Sok. Piyade İşhanı No:14/4		4318828	4323613
51	Kmc İnşaat Dış Tic.Ltd.Şti.	19mayıs 1.Sk.Karaca Apt.No:1/1	Merkez	4355973	
52	Samsun Mutfak Soğutma Isıtma Hav. San.Ve Tic.Ltd.Ş	Samsun-Ordu Karayolu 2.Km		2665550	2665550
53	Yılro İnternational Giyim San. Ve Tic.Ltd.Şti	Org.San.Bölg.	Kutlukent	2667170	2669993
54	Kurplas Pvc Pencere Kapı Sist.San Ve.Tic.Ltd.Şti.	Erdoğan Cebeci Bulvarı N:24	Kutlukent	2665868	2669682
55	Tüterler Konfeksiyon Sanayi Ve Ticaret Ltd.Şti.	Kale Mah.Namık Kemal Cad.No:33		4324040	2665299
56	Elaskom Kauçuk Metal San.Tic.Ltd.Şti.	Org.San.Sitesi Yaşar Doğu Bulvarı No:27	Tekkeköy	2664181	2664180
57	Fa-Min Madencilik Metal San. Ve Tic.Ltd.Şti.	Cumhuriyet Mah.Atatürk Bulvarı No:320/1		4392566	4392566
58	İmaretçioğlu Tıbbi Aletler San Ve Tic. Ltd.Şti.	Cuhuriyet Cad.No:108/2		4450111	4451811
59	Oskar Uluslararası Nak.Ve Tic. Ltd.Şti.	Bahşi Mah.H.Özdamar Sok.No:5	Ladik	(216)4459060	4459059
60	Yılmaz Kara - Kara Tic.	Ulugazi Mh.100.Yıl Bulv. No:133	Gaziler		
61	Fkk Güney Oto Lastik Takoz San Ve Tic.A.Ş.	Kerimbey Mevkii 12.Km.		2668090	2668094
62	Ali Muzaffer Küçükibrahimoğlu Profal Mak.Güneş Es	19 Mayıs Sanayi Sitesi 72 Sok. No:44	Kutlukent	2666278	2666277

63	Trikopark Teks.İth.İhr.Paz.San Ve Tic.Ltd.Şti.	Yeni Mh.7.Sk.No:4	Canik	2386116	2386116
64	Samsun Yurt Savunma San.Ve Tic.A.Ş.	Org.San.Sitesi Erdoğan Cebeci Bulv. No.28	Kutlukent	2666671	2666672
65	Aytemur Orman Ürn.İth.İhr.Kapı İml.Ve İnş.Tic.Ltd.Şti.	Gülsan San.Sitesi 66.Sok.No:41		2283915	2384171
66	Elaskom Elastomer Komp.Tek.San Tic.Ltd.Şti.	Organize San. Bölgesi Org. San Bulvarı No:31	Kutlukent	2664035	2669358
67	Çiçek Su Ve Tar.Ür.Tic.Al.Sat. Komis.-Abdullah Çiçek	Yeni Samsun Yolu No:22	Çarşamba	8332168	8337101
68	Sakır Pamuk	Sanayi Sitesi 32.Blok No:6/7	Çarşamba	8331268	8335955
69	Apaydın Metal Ürünleri Sanayi Ticaret A.Ş.	Organize Sanayi Böl. Yaşardoğu Cad. No:28	Tekkeköy	2668730	2668770
70	Kaper Banyo Ürün.İnş.Taah.San. Ve Tic.Ltd.Şti.	19 Mayıs Sanayi Sitesi 81.Sok. No:10	Kutlukent	2665581	2665591
71	Yiğit Profil Sac Demir Boru San.Tic.Ltd.Şti	Gülsan Sanayi Sitesi 40.Sok. No:35		2287764	2287768
		Samsun			
72	Samsun Cerrahi Aletler San.Ve Tic.Ltd.Şti.	Yeni Mh.Altuntaş Sk.No.5	Merkez	2284355	2380800
73	Solaren Isıtma Sistemi.San.Ve Tic.Ltd.Sti.	19 Mayıs San.Sit.72 Sk.No.44	Kutlukent	2666278	2666277
74	Arabacılar Mobilya Mefruşat Tic.A.Ş.	Atatürk Bulvarı Kirazlık Mah. No:13	Kutlukent	2666628	2666629
75	Okutgen Motorlu Araçl. San.Ve Tic.Ltd.Şti.	Atatürk Bulvarı Kirazlık Mah. No:215	Kutlukent	2664600	2664601
76	Ünal Kumaş Konfeksiyon Ve Teks Sanayi Tic.Ltd.Şti.	Kale Mah.Namık Kemal Cad.No:43	Merkez	4315036	4313859
77	Baf-Yat Bafra Yat.Gıda.Tar.Hay Sos.Hiz.İnş.İhr.Paz.Ltd	Hacı Nabi Mah.Tekel Sok. No:58	Bafra	5445503	5445503
78	Nazım Alper Küpçü - Küpçü Tekstil	Eski San.Sit.7.Sk.No:23		2284069	2287290

79	Oto Binbirçeşit Döküm San Ve T İc Ltd Şti	Organize San.Bölgesi No 36	Kutluke nt	26664 10	2666 413
80	Sürsan Su Ürünleri San.Ve Tic. A.Ş.	Bankalar Cad.Kurdoğlu İşhanı Kat:4		4316099	4323671
81	Karakoç Gıda San. Tic.Ltd.Şti	Pazar Mh.Çifte Hamam Sok.Saray İş Merk N:1/5-16		4328151	4354237
82	Kökboy Boya Ve Sıva San.Tic.A. Ş.	Petrol Ofisi Bakım Tesisleri Böl.Müd.Yanı	Kutlukent	2666061	2667242
83	Ferah Akça - Akça İth.İhr.	19 Mayıs Mah. Gazi Cad.No:88/3		4327698	4326379
84	Sıhhat Tekstil Ltd. Şti	100.Yıl Bulvarı No:42 Bafra	Bafra	5437806	5437806
85	Emek Last.Ve Plas.Ayakkabı San Ve Tic.A.Ş	Org.San.Böl.Vali M.Erdoğan Cebeci Bulv.No:34	Kutlukent	2666222	2666699
86	Samkar Deko. Yapı Malz. Gıda Mad.San.Ve Tic.Ltd.Şti	Gazi.Mah.Alinzab ey Cad.No:56	Merkez	2387711	2387594
87	Erol Ofset Matbaacılık Yay.Amb .San.Ve Tic.Ltd.Şti.	Pazar Mh.Necati Efendi Sk.N:43 -A	Merkez	4319696	4324117
88	Üstün Avize San.Ve Tic.Ltd.Şti .	Ankara Yolu 12.Km		4655347	4655343
89	Anadolu Isı İnşaat San.Ve Tic. Ltd.Şti.	Organize Sanayi Bölgesi Cumhuriyet Cad. No:8	Kutlukent	2666519	2666519
90	Ceylan Tıbbı Konteynır Mak.Ic Ve Dıs Tıc.San.Ltd.Stı.	19.Mayıs Sanayi Sitesi 71.Sok. No:32	Kutlukent	2666557	2666058
91	Aysam Orto.Ve Tıbbi Alet.San. Tic.Ltd.Şti.	Ulugazi Mh.İstiklal Cd.M. Kafeli Apt. B/Bl N:28/5		4353772	4200294
92	Öz-Aksa Organik Fındık Tarım Ür.İth.İhr.San.Tic.Ltd.Şt	Evci Beldesi Milic Mh.Samsun Ordu-Karayolu	Terme	8767626	8767626
93	Filiz Şekerleme Gıda Sanayi Ve Ticaret A.Ş.	Organize Sanayi Bölgesi Yaşar Doğu Cd.N:32-34	Kutlukent	2664444	2664450
94	Osman Sonses - Tasarım End. Mutf.Ve Soğ.Sist.	Yenimahalle Eski San.Sitesi Altıntaş Çıkmazı N:1		2288601	2288603
95	Panel Yonga Levha İnş.Gıda Tur Pet.San.Ve Tic.A.Ş.	Akçay Köyü	Terme	8891224	8891226

96	Lara Koltuk Oturma Grupları Ve İnş.San.Tic.Ltd.Şti.	Örnek Sanayi Sitesi 33sk.No:5	Kutlukent	2664530	2664529
97	Alemdar Soğutma Ve Mutfak Malz.San.Ve Tic.Ltd.Şti.	Gülsan San.Sitesi 54.Sok.No:20		2380929	2382064
98	Çebiler Alüminyum Pvc Cephe Sist.San.Tic.Ltd.Şti.	İstasyon Mah.Cumhuriyet Cad. ÇelikApt.No:146		2343000	2342599
99	Coş-Kar Zirai Alet.Ve	Feyziçakmak	Bafra	5440075	5440076

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

Lojistik master plan içinde yer alan Sanayici anketlerinde bu firmalarla ilgili lojistik potansiyel ölçülmüş ve gelecekteki pazar ve potansiyel tahminlerine data temin edilmiştir. Raporumuzun iş potansiyeli başlığı altında sunulmaktadır.

3.3.1.2 Çorum'da Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar

Çorum Ticaret ve Sanayi Odasından temin edilen bilgiler çerçevesinde ilde bulunan ihracat ve istihdam açısından büyük sanayi kuruluşları Tablo 3.24. verilmiştir. Bu firmalarla da lojistik potansiyellerinin belirlenmesi amacıyla bir anket çalışması yapılmıştır. Bu belirleme iş potansiyeli başlığı altında değerlendirilmesi yapılmıştır

Tablo 3.24. Çorum Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı ihracat ve istihdamına göre büyük kuruşlar

S.NO	FİRMA ÜNVANI	ADRES
1	BEREKETLİ UĞUR MAKİNA VE İNŞ. SAN.İHR.İTH.DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.	ANKARA YOLU 6.KM. P.K.57
2	UĞUR MAKİNA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	ANKARA YOLU 6.KM. P.K.57
3	YETSAN OTO KALORİFER VE RADYT. SAN.VE TİC.A.Ş.	ANKARA ASFALTI 7.KM
4	HAYAT TIBBİ ALETLER VE OLUKLU MUKAVVA SAN.VE TİC.A.Ş.	OSMANCIK YOLU 3.KM.
5	ALAPALA MAKİNA GIDA SAN.A.Ş.	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ 1.CD.
6	ECE BANYO GEREÇLERİ SAN.VE TİC .A.Ş.	ORGANİZE SAN.BÖLG.5.CAD.
7	ÇORUM YUMURTA ÜRETİM PAZ.A.Ş.	ANKARA ASFALTI 4.KM NO:206
8	AHLATCI KUYUM.MUCEVH.MAK.SAN.T IC.LTD.STI.	EGRIDERE CADDESI NO 17
9	YAGMAKSAN IC VE DIS TIC.SAN.LT D.STI.	ORGANİZE SAN.BÖLG.12.CD.6
10	KAVSAN AYAKKABI SAN.VE TİC.A.Ş .	HACIPIRİ MAH.YENİ SAN.SİTESİ KAVLU CAD.NO:2
11	ERKAN MAK.END.İML.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.	ANKARA YOLU BULV.7.KM.NO:80
12	DUDUOĞLU ÇELİK DÖKÜM SAN. VE TİC.A.Ş.	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ 11.CAD.NO:11
13	ÇAĞIL MAKİNA SANAYİ VE TİC.A.Ş .	ANKARA ASFALTI 5.KM.
14	ARSAN MAKİNA İMAL.SAN.TİC.A.Ş.	ORGANİZE SAN.BÖL.12.CAD.NO.11
15	EKMEKÇİOĞULLARI ÇİNKO BAKIR KURŞUN SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	ANKARA YOLU 5.KM.ÇORUM
16	ERDEMLİ MAKİNA SAN.TİC.LTD.ŞTİ	ORG.SAN.BÖLG.10.CAD. NO:3
17	MUTLUKAL GIDA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	ORGANİZE SAN.BÖL.4.CAD.NO:17/C
18	EKMEKÇİOĞULLARI METAL VE KİMYA SAN.TİC.A.Ş.	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ 6.CAD. NO:20
19	TAM YEM LTD.ŞTİ.	ANKARA YOLU 7.KM
20	KOZMAK HİDROLİK ELEMANLARI SAN .VE TİC.LTD.ŞTİ.	KÜÇÜK SANAYİ SİT. 65. SOK. NO:3
21	HİDROKOZ HİDROLİK EKİPMANLARI SAN.VE TİC.LİMİTED ŞİRKETİ	KÜÇÜK SAN.SİTESİ 73.SK.NO:3
22	ANMAKSAN MAKİNA SANAYİ VE TİC. LİMİTED ŞİRKETİ	ANKARA YOLU 4.KM.
23	EMİROĞLU GIDA TİC.SAN.LTD.ŞTİ.	ANKARA ASFALTI ÇEVRE YOLU 3.KM .
24	ALİ DOST MAK. İML. SAN.	K.S.S.91.SOK.NO:1-3
25	KARADAYI MAKİNA SANAYİ TİC.A.Ş .	ANKARA YOLU 5.KM.NO:220
26	DOST GIDA SAN.TİC.A.Ş.	ANKARA YOLU 6.KM P.K.73
27	SARAY İNŞAAT MAKİNA VE MAL.SAN VE TİC.LTD.ŞTİ	YENİYOL MAH.SEL SOKAK NO 26
28	EJDER BLOK TUĞLA UN İRMİK VE GIDA SAN.VE TİC.A.Ş.	ANKARA YOLU 6.KM
29	AR ELEKTRIK ELEKT.INS.TURZ.TAA H.IML.TIC.SAN.A.S.	GÜLABİBEY MAH.YENİDOĞAN 4.SOK. NO.4/A-B
30	MUSTAFA SEBER-MACİT ÇUBUK-DURA MAKİNA ADİ ORTAKLIĞI	KÜÇÜK SANAYİ 12.CADDE NO:18
31	KOÇMAK MAKİNA SAN.VE TİC.LTD. ŞTİ.	KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ 67 SOKAK NO :8
32	AVRASYA ÇELİK HORTUM MAK.NAK. SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ	MİMARSİNAN MAH.KÜÇÜK SAN.SİTES İ 71.SK.NO.1
33	HİTİT UN GIDA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	ANKARA ASFALTI 6.KM.
34	YILMAZ MAKİNA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ 6.CAD.N:16
35	HAYAT KAĞIT VE ENERJİ SAN.TİC. A.Ş.	ANKARA YOLU 5.KM.
36	HİTİT MAKİNA SAN.VE TİC.LTD. ŞTİ.	KARAKÜÇÜKİRFANOĞLU K. SAN.SİT.37.SK.NO:8
37	MEDIPRO MEDIKAL URUN.SAN.VE TIC.A.S.	ORG.SAN.BÖLGESİ 7.CAD.NO.19
38	ALTAN MAKİNE İML.TİC.LTD.ŞTİ.	ORGANİZE SAN.BÖL. 8.CD.NO:24
39	YAĞMAKSAN YAĞLILAR MAK.SAN.TİC .LTD.ŞTİ.	ORG.SAN.BÖLGESİ.12.CD.NO:6
41	İKİ EL MAKİNE İNŞAAT GIDA SAN. VE TİCARET LTD.ŞTİ.	KÜÇÜK SANAYİ SİT. 49 SOK.NO:1
42	KAYSUN GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ .	ORG.SAN.BÖLGESİ 6 CD.NO:11
43	DS SMITH ÇOPİKAS KAĞIT VE OLUK LU MUKAVVA KUTU SAN.A.Ş.	ÇORUM ANKARA ASFALTI 4.KM.
44	KIZILIRMAK DÖKÜM SAN.VE TİC.A. Ş.	ANKARA ASFALTI 7. KM.
45	Y.B.S.DIS TIC.LTD.STI.	KUCUKSANAYI SITESI 79.S.NO:2
46	ECE HOLDİNG A.Ş.	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ 5.CAD.
47	ÇORUM UN İRMİK VE MAK.SAN.TİC. LTD.ŞTİ.	ANKARA YOLU 6.KM.
48	TAM YUMURTA ÜRETİM PAZ.SAN.VE TİC.A.Ş.	CEPNİ MAH.ANKARA YOLU BULVARI NO 74
49	YÜKSEL UN İRMİK VE BAKL.SAN.VE TİC.A.Ş.	ANKARA ASFALTI 4. KM.P.K.75
50	MUTLU ORMAN ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ 5.CAD.
51	YUVA VİYOL VE AMBALAJ SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	İNÖNÜ CD NO.105

3.3.1.3 Tokat'ta Hizmet alan Sanayici Kuruluşlar

Tokat Ticaret ve Sanayi Odasından temin edilen bilgiler çerçevesinde ilde bulunan istihdam ve ihracat açısından önde gelen sanayi kuruluşları Tablo 3.25.'de verilmiştir. Bu firmalar da ildeki lojistik firmalara için bir potansiyel olarak görünmekte ve raporun iş potansiyeli bölümünde analiz edilmektedir.

Tablo 3.25. Tokat Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı ihracat ve istihdamına göre büyük kuruşları

Sıra	İşletme Unvanı	Adresler
1	AFF Çalışkan Makine Hırd. İnş. Oto. Gıda San. Tic. Ltd. Şti.	San. Sit. 13. Blok No:50
2	Alpay Unlu Mamüller Paz. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B.
3	Al-Sa Profil Doğrama San. ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. Fabrikalar 2. Kısmı
4	Anadolu Pen - Fikret Ek	Sanayi Sitesi 14. Blok No:142
5	Antik Traverten Mad. İnş.Gıda Md. D Tic. San. Ve Tic. Ltd. Şti	Yeniyurt Mah. 3982 Sok. No:16/A
6	Ars Pen ve Mobilya San. Tic. Ltd. Şti.	Organize San Böl. 2. Kısım
7	As-Şener Termosifon Sıhhi Tesisat. İnş. Boya San. ve Tic.Lt. Şti.	Sanayi Sit. 36. Blok,No:55
8	Aşıkbaba Et ve Et Ürünleri	Organize Sanayi Bölgesi 2. Kısım
9	Atılgan Plastik Ambalaj Day. Tük Mad. ve Tar. Ürn. San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1 Kısım
10	Avrupa Mobilya San. Tic. A.Ş.	O.S.B. 1 Kısım
11	AYFEMU Mob. İmalat San. ve Tic. A.Ş.	O.S.B. 1 Kısım
12	Bektaşlar Mobilya Gıda İnş. Tar. Day. Tük. Mal. San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2 Kısım
13	Bilkaylar Mermer Maden A.Ş.	O.S.B. Su Kuyuları Mevkii No:2
14	Sinmez Çelik Kapı PVC Aluminyum İmalat San.	Yeniyurt Mah. İsmail Altıngövde Cad. 21. Blok No:12
15	Tokat Yeşil Oniks Mermer Fab.	O.S.B.
16	Çeltekler Tarım Hay. Petrol Ür. İnş. Nak. Gıda San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1 Kısım
17	Çerioğlu Aluminyum ve Plas. Doğ. San.	Sanayi Sitesi 8. Blok No:65
18	Çopuroğlu Gıda ve İhtiyaç Mad. Tic. ve Ltd. Şti.	O.S.B. 2. Blok No:20
19	Çuhadaroğlu Modüler Mutfak ve Büro Möble	GOP Bul. Orman İşl. Altı
20	Deniz Tarım Makinaları	Sanayi Sitesi 15. Blok No:132
21	Desima Mob. Kanepe Yatak İml. San. ve Tic. A.Ş.	Sanayi Sitesi Fabrikalar Bok No:44
22	Dimes Gıda San. Tic. A.Ş.	Yeniyurt Mah. Yenişehir Cad. No:1
23	Diva Ahşap ve İnşaat San. Tic. A.Ş.	Yeilırmak Mah. Bosna Cad. Mevlana Sit. 1. Blok
24	Ece Cam Dekorasyon	G.O.P. Bulvarı Sümbül Baba Tek. Yanı No:1
25	Eroğlu Ambalaj Orman Ür. İnş. San. ve Tic. Ltd. Şti.	Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım
26	ESPA Gıda Ltd. Şti.	O.S.B. 1 Kısım
27	Fatih Unlu Mamülleri	Sanayi Sit. Keresteciler Blok No:18
28	Fener Makine Sanayi Tic. Ltd. Şti.	Sanayi Sitesi 37. Blok No:99
29	Gardaşlar Döşeme Mobilya ve Mefruşat	Ali Paşa Hamam Sok. No:16
30	Gökçe İnş. Tarım Gıda Taahhüt San.ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2 Kısım
31	Göltaş İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1 Kısım
32	Göreniş Met. Nakl. Turizm İnş. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2. Kısım
33	Gümak Güzel Makine San. Tic.	Sanayi Sitesi 13. Blok

34	Gümüş Makine San. ve İnş Tic. Ltd. Şti.	Sanayi Sitesi 10 Blok No:116
35	Turan Güneş Mobilya İmalat Sanayi	O.S.B. 2. Kısım
36	Gür Aksesuar Tekstil San. ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2. Kısım
37	Güvenal Metal Gıda Turizm İnş. Tic. Ltd. Şti.	Sanayi Sitesi 22. Blok
38	Hasözgen Tekstil San. ve Tic. A.Ş.	O.S.B. 1 Kısım
39	Haykır İnşaat Ticaret	Sanayi Sitesi 30. Blok Karşısı
40	İdolsa Gıda Tekstil San. Ve Dış Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım Gümrük Müdürlüğü Karşısı
41	İzzetoğulları Çelik Kon. Gıda Tarım İnş. Hay. Turizm Ltd. Şti.	O.S.B.2. Kısım
42	Kardeşler Unlu Mamulleri	Sanayi Sitesi Yeniyurt Mah. Gürcan Özbek Cd. No:40
43	Karmen Şarapçılık San. Tic. A.Ş.	Yarahmet Mah. Şeftali Sk. No:39/A
44	Katar Gıda Yemek San. İml. ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2058
45	Kesici Tekstil Sanayi Ticaret Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım
46	Keskin Tarım Makinaları İmalat ve Pazarlama Ltd. Şti.	1. O.S.B.
47	Kışla Unlu Mamuller Odun Kömür Dış Tic. San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2. Kısım
48	Kibar İnş. Ambalaj Gıda Temizlik Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım Gümrük Müdürlüğü Karşısı
49	Kuzey Fittings Su Armatürleri San. ve Tic. A.Ş.	O.S.B. A/24
50	Lezzet Kuruyemiş	Sanayi Sitesi Fabrikalar Bok No:29
51	Maksutoğlu Tekstil San. ve Tic A.Ş.	O.S.B.
52	Meka Gıda Tüketim Maddeleri Tarım Ürünleri Ticaret ve Sanayi Ltd. Şti.	Şeftali Sok No:25
53	Mevlanam Unlu Mamülleri Tar. Ürün. San. ve Tic. Ltd. Şti.	Kemalpaşa kasabası İnönü Mah. Karadeniz Cad. No:34
54	Mufi Gıda Üretim San. ve Ticaret A.Ş.	Merkez Behzat Caddesi No:242 /B
55	Nur Aklı Turizm Sey. Ot. Ve Tic. San. Ltd. Şti.	Sanayi Sitesi 35. Blok No:16 17
56	Oyacıoğlu Gıda San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım
57	Ömer Müh. Müşavirlik Tic. Ltd. Şti.	Sanayi Sitesi 8. Blok No:15
58	Özseven Gıda Tar. İmalat Oto. İnş. San. ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2. Kısım
59	Romaş Mobilya A.Ş.	O.S.B. 1. Kısım
60	S.C. Cansu Gıda Tarım Hay. Yem. İnş. San. Tic. Ltd. Şti.	Sanayi Sitesi Hızarcılar Blok No:51
61	Selanik Mermer Karo Sanayi	Sanayi Sitesi Fabrikalar Blok No:2
62	SE-NA Tekstil Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Bosna Cad. Mevlana Sitesi 2. Blok altı No:1/B
63	Sertağaç San. Orman Ür. Paz.	San. Sit. Keresteciler Blok No/22-23
64	Simsan Un ve Unlu Mam. iml. Gıda Tur. Nak. İhr. İtl. San. Tic. Ltd. Şti.	GOP Bul. Sivas Cad. Gökçe apt. N:6
65	SNS Gıda Kozmetik San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 2. Kısım
66	Şafak Modüler Mobilya San. ve Tic. A.Ş.	O.S.B.
67	Şahin Tarım Makineleri San Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım
68	Şanlı Aliminyum ve Plastik Gıda Turizm Sanayi Ltd.	Sanayi sitesi 8. Blok No:4
69	Şener Pano Endüstri Ürünleri Elektrik San. Tic. A.Ş.	O.S.B. 1. Kısım
70	TAV-PA Tavukçuluk İşl. San. Tic. Ltd. Şti.	GOP Bulvan No:130
71	Tokat Altuntaş Gümrük Hizmetleri ve Petrol San. Tic. A.Ş.	O.S.B. No:51
72	Tokat Cam Sanayi Tic. A.Ş.	O.S.B. .1 Kısım
73	Tokat Çiğdem Unlu Mam. Gıda İnş. San. ve Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 9. Cad. No:3
74	Tokat Dora Gıda inş. Oto. Turizm Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım Gümrük Müdürlüğü Karşısı
75	Tokat Edeler Gıda Maddeleri Tar. İnş. Tur. San. Tic. Ltd. Şti	O.S.B. 2. Kısım
76	Tokat Erdem Haz. Beton İnş. Nak. San. Tic. Ltd. Şti.	Gümenek Yanı Döllük Köyü Mevkii
77	Tokat Madenoğlu Gıda San. Tic. Ltd. Şti.	OSB Vali Rcep Yazıcıoğlu Bul. No. 32
78	Tokat Mapesan A.Ş.	O.S.B. 1. Kısım

79	Tokat MU-TAUnlu Mamulleri Gıda Turizm San. Tic. Ltd. Şti	O.S.B. 1. kısım
80	Tokat Pen PVC Doğrama Sanayi	Sanayi Sitesi Acentalar Blok No:59
81	Tokat Şahinler Kerestecilik	O.S.B. 1. Kısım
82	Tokat Şen Yaprak Gıda San. Tic. - Ali Şen	Buğday Hali No:5
83	Tokat TOPÇAM Gıda Üret. Ve Paz. Ltd. Şti.	2. O.S.B.
84	Tokat Vitrin Mob. Dkors. San. Tc. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım
85	Tokatlı kardeşler Unlu Mamuleri İmalat Paz. San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B.
86	Turanlar Gıda Orman Ürün. Tem. San. Tic. Şti.	Sanayi Sitesi Keresteciler Blok No.3
87	Üçyıldız Pet. LPG Dol. Nak. Gıda mad. Mermer İth İhc. Tic. San. Ltd. Şti.	O.S.B Üstü, Devlet Boğazı Tüp Depoları
88	Vural Elek. Maden. Köm.Akrykt. Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. 1. Kısım
89	Yalçın Isı Sistemleri İnş. Mak. Gıda. Pls. İm. San. Tic. Ltd.Şti.	O.S.B. 2. Kısım
90	Yeşilırmak Ata Ekmek Unlu Mamüller San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. Fırıncılar sitesi
91	Yeşilova Tarım Makineleri İmalatı	Sanayi Sitesi 11. Blok
92	Yüce Dış Ticaret Tekstil Ltd. Şti.	O.S.B 2. Kısım
93	Zafer Un	Tokat - Turhal Karayolu 7. Km
94	Kardelen Ayakkabı Konfeksiyon San. Tic. Ltd. Şti.	O.S.B. Denizli Cad. 1. Kısım No:17A
95	Kaner Tekstil San. Dış Ticaret A.Ş. Tokat Reşadiye Şubesi	Kermik Mah. Turgut Reis Cad. No:19
96	Doğanlar Kon. Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.	Kurtuluş Mah. Kurtuluş Cad. No.35/1

3.3.1.4 Amasya'da Hizmet Alan Sanayici Kuruluşlar

Amasya Ticaret ve Sanayi odasından temin edilen bilgiler çerçevesinde ildeki ihracat ve istihdam olarak öne çıkan firmalar Tablo 3.26.'da verilmiştir. Bu firmalar da raporun iş potansiyeli bölümündeki ankette değerlendirilmeye alınmıştır.

Tablo 3.26. Amasya Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı ihracat ve istihdam olarak öne çıkan firmalar

NO	Ünvanı	Adres	Kapasite
1	4 LİNE MOBİLİ PARK İMALAT TAAHHÜT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	MEHMET PAŞA MH. M.K.P. CD. NO:37 MERKEZ/AMASYA	2.400 Takım/Yıl Muhtelif Modüler Mobilya Üretimi
2	AHMET TEKMEN ÇÖZÜM HAFRİYAT	GÖKMEDRESE MH. YENİYOL MEVKİİ M.K.P. CAD. NO:115/B MERKEZ/AMASYA	
3	AKİKTAŞ MADENCİLİK İNŞAAT TAAHHÜT TURİZM TEKSTİL NAKLİYE OTOMOTİV SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	TOKAT YOLU 14. KM. KAYNAR MEVKİİ MERKEZ/AMASYA	7.796 Ton/Yıl Bloktan Kesilen Mermer
4	ALTERNATİF MERMER MADENCİLİK İNŞAAT TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	AMASYA ÇORUM YOLU 24.KM.Sİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ NO:6 MERKEZ/AMASYA	7.796 Ton/Yıl Bloktan Kesilen Mermer
5	AMASYA CEVHERZADE GIDA TURİZM İNŞAAT VE SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ZİYA PAŞA CD. 15/1 MERKEZ/AMASYA	
6	AMASYA MOBİLYA DEKORASYON ORTKA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	GÜMÜŞLÜ MH. ATATÜRK CD. ŞİMŞEK APT. NO:23 / A MERKEZ/AMASYA	29.700 Adet / Yıl Muhtelif Modüler Mobilya Üretimi
7	AMASYA TOPRAK SANAYİ MAMULLERİ İMALAT TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	YÜZEVLER MH. TORUMTAY SK. YEŞİLIRMAK İŞHANI NO:20/6 MERKEZ/AMASYA	
8	AMASYA UN GIDA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	MECİTÖZÜ YOLU YILDIZKÖY MEVKİİ MERKEZ/AMASYA	79.800 Ton/Yıl Un, 19.950 Ton/Yıl Kepek Üretimi
9	ARTİ MOBİLYA TASARIM İMALAT İNŞAAT NAKLİYE DAYANIKLI TÜKETİM MALLARI PAZARALAMA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	YÜZEVLER MH. NURİ AYVALI SK. NAMÇEK APT. NO:5 MERKEZ/AMASYA	151.200 Adet/Yıl Koltuk Kolu ve Lata Üretimi

10	AS İLAÇ SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. NO:52 MERKEZ/AMASYA	5.961.000 Kg/ Yıl Muhtelif Pestisit İmalatı
11	ASTAŞ AMBALAJ SOĞUK HAVA SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	DOĞANTEPE KÖYÜ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ MERKEZ/AMASYA	384.000 Adet/Yıl Ahşap Kasa İmalatı
12	ATEMGIDAŞ AMASYA TEMEL GIDA SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	HELVACI MAH. TOKAT YOLU ÜZERİ 6. KM. NO:123 MERKEZ/AMASYA	
13	AYDIN TOP EMEK KUM	SARAYDÜZÜ CD. NO:4/A MERKEZ/AMASYA	
14	BAFAY YAĞ UN GIDA TARIM VE MAKİNALARI GÜBRE SANAYİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ TAŞOVA ŞUBESİ	DOĞU MH. ULUKÖY YOLU ÜZERİ TAŞOVA/AMASYA	43.200 Ton/Yıl Karma Yem Üretimi
15	BEŞGÖZ GIDA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	BOĞAZKÖY BEŞGÖZ EKMEK FABRİKASI MERKEZ/AMASYA	
16	BEŞGÖZ SOĞUK HAVA, TARIM, SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	BOĞAZKÖY MERKEZ/AMASYA	27.900 Ton/Yıl Sebze ve Meyve Soğuk Hava Depolama
17	BİNYAPI MERMER MADENCİLİK İNŞAAT PETROL NAKLİYE MAKİNE İTHALAT İHRACAT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ(BİNYAPI A.Ş.)	MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. NO:11 / A MERKEZ/AMASYA	480.000 m²/Yıl Kilitli Parke Taşı İmalatı
18	BİRSAN BİRLİK GIDA SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	DANİŞMENT CD. NO:94/1 MERKEZ/AMASYA	
19	BORU TEKNOLOJİ VE ENDÜSTRİ MERKEZİ SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ (KISA UNVANI:BORUTEM SAN.TİC.LTD.ŞTİ.)	İPEKKÖY MH. OSMANLI SK. NO:8 MERKEZ/AMASYA	
20	CYD MADENCILIK MUHENDISLIK MÜŞAVİRLİK İNŞAAT NAKLİYE İTHALAT İHRACAT SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	HALİM HAFIZ SK. SAĞIROĞLU İŞ MERKEZİ KAT:3 NO:25 MERKEZ/AMASYA	
21	ÇETİNLER KİREÇ TORBALAMA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. AKGÜL APT. NO:60/2 MERKEZ/AMASYA	1.728.000 Adet/Yıl Söndürülmüş Torba Kireç
22	ÇETİNLER TOPRAK SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. NO:60/2 MERKEZ/AMASYA	
23	DAĞCILAR UNLU MAMÜLLER TARIM HAYVANCILIK GIDA NAKLİYE SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	AYDINLIK KÖYÜ MERKEZ/AMASYA	
24	DAĞCILAR UNLU MAMÜLLER TARIM HAYVANCILIK GIDA NAKLİYE SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ YÜZEVLER ŞUBESİ	YÜZEVLER MH. MERCAN SK. NO:98 / 1 MERKEZ/AMASYA	
25	DERYA KANEPE-KOLTUK-HALI-MOBİLYA NAKLİYE SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ İHSANİYE ŞUBESİ	İHSANİYE MH. ZÜBEYDE HANIM.CAD.DEMİRKAYALAR KARŞISI AS YAPI İNŞ.ALTI. MERKEZ/AMASYA	
26	DEV-İŞ BETON YAPI ELEMENLARI İNŞAAT NAKLİYAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	PİRİNÇÇİ MH. ATATÜRK CD. DOĞLA APT. NO:19 / A MERKEZ/AMASYA	355.200 m²/Yıl Kilitli Parke Taşı Üretimi
27	DOĞANSOY MERMER İNŞAAT SANAYİ VE TAAHHÜT TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ MERKEZ/AMASYA	1.620 m²/Yıl Blok Mermer
28	DOVİ MODÜLER MOBİLYA İMALAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ATATÜRK CD. SEÇİLMİŞ APT. NO:40/A MERKEZ/AMASYA	178.500 Takım/Yıl Muhtelif Modüler Mobilya
29	DURUCASU ELEKTRİK ÜRETİM LİMİTED ŞİRKETİ TAŞOVA ŞUBESİ	KADİR TORUN CD. NO:1 TAŞOVA/AMASYA	
30	EKİNCİLER MERMER MADENCİLİK İNŞ.TAAHHÜT NAKLİYAT MOBİLYA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.AMASYA ŞUBESİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ NO:12 MERKEZ/AMASYA	
31	EL-SE MERMER MADENCİLİK TURİZM GIDA PETROL ÜRÜNLERİ NAKLİYE PAZARLAMA İTHALAT İHRACAT SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKLETİ	M.K.P. CD. NO:1/A MERKEZ/AMASYA	
32	EMEK İNŞAAT TAAHHÜT KUM NAKLİYE HAFRİYAT TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	MEHMET PAŞA MH. ATATÜRK CD. NO:48 MERKEZ/AMASYA	339.023 Ton/Yıl Mıcır Üretimi

33	EMMİOĞLU MERMER MADENCİLİK İNŞAAT TAAHHÜT İNŞAAT MALZEMELERİ MÜHENDİSLİK AKARYAKIT PETROL ÜRÜNLERİ TURİZM İMALAT İTHALAT İHRACAT TİCARET VE SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	MERKEZ ELİKTEKKE KÖYÜ MERKEZ/AMASYA	98.736 Ton/Yıl Mermer
34	ENSAR İNŞAAT DEKARASYON SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	M.K.P. CD. ŞİŞMAN İŞHANI NO:3 MERKEZ/AMASYA	23.100 Takım/Yıl Muhtelif Modüler Mobilya
35	ERBAA HAZIR BETON İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ TAŞOVA AMASYA ŞUBESİ	TAŞOVA AMASYA KARAYOLU BELEDİYE KUM OCAĞI YANI TAŞOVA/AMASYA	
36	fimar		38.777 Ton/Yıl Plaka Levha Mermer Üretimi
37	FİMAR İNŞAAT TAAHHÜT NAKLİYE MERMER MADENCİLİK PETROL AKARYAKIT ÜRÜNLERİ TURİZM OTOMOTİV İTHALAT İHRACAT SANAYİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	AMASYA MECİTÖZÜ KARAYOLU ÜZERİ 20 KM. MERKEZ/AMASYA	4.937 Ton/Yıl Plaka Mermer
38	FİMAR MERMER MADENCİLİK İNŞAAT AKARYAKIT İMALAT İTHALAT İHRACAT TİCARET SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	ELİKTEKKE KÖYÜ MERKEZ/AMASYA	190.080 Ton/Yıl Bloktan Kesilen Mermer
39	FİMART MOZAİK TASARIM OTOMOTİV İNŞAAT TAAHHÜT DEKORASYON MERMER MADENCİLİK İMALAT NAKLİYE PAZARLAMA İTHALAT İHRACAT TİCARET SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ (Fimart Mozaik Tasarım Ltd.Şti.)	AMASYA MECİTÖZÜ KARAYOLU ÜZERİ 20. KM. MERKEZ/AMASYA	10.032 Ton/Yıl Mermer İşleme(Fon Taşı, Mozaik vs)
40	FKM MERMER MADEN İNŞAAT TURİZM PETROL MAKİNA NAKLİYAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	AKBİLEK MH. İSMAİL HAKKI MUMCU CD. NO:2 MERKEZ/AMASYA	
41	GAZİMİHALOĞLU SÜT ÜRÜNLERİ GIDA TURİZM VE İNŞAAT PAZARLAMA SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ZİYA PAŞA BULVARI NO:6 MERKEZ/AMASYA	63.200 Kg/Yıl Baklava ve Dondurma Üretimi
42	GAZİMİHALOĞLU SÜT ÜRÜNLERİ GIDA TURİZM VE İNŞAAT PAZARLAMA SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ İPEKKÖY ŞUBESİ	İPEKKÖY KOZA MH. 120ADA 13 PARSEL MERKEZ/AMASYA	3.316 Ton/Yıl Süt Ürünleri İmalatı
43	GÖKKOR BETON PARKE ZIMBA TELİ VE İNŞAAT MALZEMELERİ İMALAT İTHALAT İHRACAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	TOKLUCAK KÖYÜ MERKEZ/AMASYA	
44	GÖKMER MERMER MADENCİLİK NAKLİYE İNŞAAT TAAHHÜT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ 1. CAD. OFİS BİNASI YANI MERKEZ/AMASYA	4.970 Ton/Yıl Bloktan Kesilen Mermer
45	GÜR UN SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KAPIKAYA KÖYÜ PAŞALIK MEVKİİ MERKEZ/AMASYA	72.960 Ton/Yıl Un, 18.240 Ton/Yıl Kepek Üretimi
46	HALİT KURUOĞLU BİRLİK GIDA TEKSTİL AMASYA ŞUBESİ	DERE MH. MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. NO:19 MERKEZ/AMASYA	
47	HAMEKA HİDRO ELEKTRİK ENERJİ ÜRETİM ANONİM ŞİRKETİ	SANAYİ SİTESİ 13. BLOK NO:12/3 TAŞOVA/AMASYA	
48	İKLİM SOĞUK HAVA TESİSLERİ GIDA TARIM ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BEŞGÖZ MEVKİİ İĞDE ÇEKMECE SK. NO:7 MERKEZ/AMASYA	22.934.000 Kg/Yıl Sebze ve Meyve Soğuk Hava Depolama
49	KADEM MADENOĞLU MADENOĞLU EKMEK FIRINI	İPEKKÖY KOZA MAHALLESİ NO:1 MERKEZ/AMASYA	
50	KAHVECİOĞLU GIDA İNŞAAT TAAHHÜT TOPLU TEMİZLİK PAZARLAMA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	ZİYARET KASABASI AYANLAR MEV. HAYVAN PAZ.YOLU ÜZ. MERKEZ/AMASYA	653.184 Kg/Yıl Ekmek Üretimi
51	KAŞKA MOBİLYA BEYAZ EŞYA TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ YENİ SANAYİ AMASYA ŞUBESİ	YENİ SANAYİİ SİTESİ NO:15 / 4 MERKEZ/AMASYA	
52	KISMET HAZIR YEMEK GIDA TURİZM TEMİZLİK HİZMETLERİ İNŞAAT PETROL ÜRÜNLERİ SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	DERE MH. KOCACIK ÇARŞISI İĞNECİ BABA SOK. KAT 2 NO:5 MERKEZ/AMASYA	1.364.188 Adet/Yıl Muhtelif Yemek Üretimi
53	KOZLU GIDA İMALAT SANAYİ TİCARET VE TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	İHSANİYE MH. ZÜBEYDE HANIM CD. NO:95 MERKEZ/AMASYA	218.880 Ton/Yıl Un, 54.720 Ton/Yıl Kepek Üretimi

54	MASAT ENERJİ ELEKTRİK ÜRETİM VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ TAŞOVA AMASYA ŞUBESİ	AMASYA TAŞOVA YOLU ÜZERİ 36 KM KARABÜK KÖYÜ ALTI TAŞOVA/AMASYA	
55	MATARACI MERMER MADENCİLİK MAHRUKAT İNŞAAT NAKLİYE VE OTOMOTİV SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ MERKEZ/AMASYA	
56	METİN HAFRİYAT VE MERMER SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	AMASYA MERKEZ AKYAZI MEVKİİ, KARTALTEPE MERKEZ/AMASYA	2.634 m³/Yıl Ocaktan Kesilen Blok Mermer
57	MİM MERMER MADENCİLİK SANAYİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. NO:35/C MERKEZ/AMASYA	4.520 Ton/Yıl Plaka Mermer
58	MUHARREM KUL AMASYA EKMEKÇİLİK İMALAT VE TİCARET	HELVACI MH. ATEMGIDAŞ MERKEZ/AMASYA	
59	NESİL GIDA TEKSTİL TİCARET SANAYİ VE PAZARLAMA ANONİM ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ NO:19 MERKEZ/AMASYA	1.074 Ton/ Yıl Plastik Ürünler İmalatı
60	NİKSAR TEKSTİL SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ TAŞOVA ŞUBESİ	DOĞU MH. BAHAR CD. TAŞOVA/AMASYA	
61	OĞRAŞ TOPRAK ve GIDA SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	İHSANİYE MH. KÖLE MEZARLIĞI MEVKİİ MERKEZ/AMASYA	13.700.000 Adet/Yıl Delikli Blok Tuğla ve 13.622.000 Adet/Yıl Süt Ürünleri İmalatı
62	ON NUMARA SÜT VE SÜT ÜRÜNLERİ ÜRETİM DAĞITIM SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KOZA MH. VATAN SK. 19/B İPEKKÖY MERKEZ/AMASYA	203,36 Ton /Yıl Süt Ürünleri İmalatı
63	ÖMSAN GIDA TURİZM TARIM HAYVANCILIK SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	FATİH SULTAN MEHMET CD. ZİYARET KASABASI MERKEZ/AMASYA	451 Ton/Yıl Konsantre İmalatı
64	ÖZÇETİN TOPRAK SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	AMASYA TURHAL KARAYOLU 35 KM. EZİNEPAZAR KASABASI MERKEZ/AMASYA	
65	ÖZEN HAFRİYAT-KUM-NAKLİYE-İNŞAAT MERMER TİCARET SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	ATATÜRK CD. NO:110 MERKEZ/AMASYA	339.024 Ton/Yıl Mıcır Üretimi
66	ÖZGÜR GIDA MOBİLYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	YEŞİLIRMAK MH. ÇAĞPAR CD. NO:32 TAŞOVA/AMASYA	3.670 Adet/Yıl Modüler Mobilya Üretimi
67	ÖZMAYA SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ AMASYA ŞUBESİ	TAŞOVA YOLU ÜZERİ 6. KM. MERKEZ/AMASYA	91.820.000 Kg Yıl Kuru Maya ve Ekmek Katkı Maddesi Üretimi
68	ÖZTORUN DİZAYN TİCARET VE SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ	MUSTAFA KEMAL PAŞA CD. NO:32 MERKEZ/AMASYA	
69	PAKİŞ MERMER MADENCİLİK İNŞAAT VE MAKİNA SANAYİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ MERKEZ/AMASYA	7.796 Ton/Yıl Bloktan Kesilen Mermer
70	PARALEL MOBİLYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	YENİ SANAYİ SİTESİ B 5 BLOK NO:1 MERKEZ/AMASYA	1.440 Adet/Yıl Koltuk Üretimi
71	RECEPAĞA UNLU MAMÜLLER GIDA TURİZM SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KIZSEKİ KÖYÜ AKDAĞ SOĞUK HAVA DEPOSU NO:1-2 MERKEZ/AMASYA	
72	SADIK KAPLAN	YENİ MH. AMASYA CD. NO:20 GÖYNÜCEK/AMASYA	12.000 Ton/Yıl Un ve Kepek Üretimi
73	SAĞIROĞLU KİREÇ, MADENCİLİK İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ŞAİR AKİF SK. NO:33 MERKEZ/AMASYA	93.000.000 Kg/Yıl Söndürülmüş Toz Kireç Üretimi
74	SELPİN KILIÇ	BAHÇELERİÇİ MH. İTİMAT SK. YILMAZLAR APT.BODRUM KAT MERKEZ/AMASYA	36.000 Çift/Yıl Çorap Üretimi
75	SEMA TARTAN TARÇIN EV KURABİYELERİ	DERE KOCACIK MH. M.K.P. CD. TARTAN APT. NO:14 MERKEZ/AMASYA	
76	SEMERŞAH MERMER MADENCİLİK İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	YENİ SANAYİ SİTESİ METAL BÖLÜMÜ E BLOK NO:2 MERKEZ/AMASYA	4.455 Ton/Yıl Ocaktan Kesilen Blok Mermer
77	SONER MAKİNA METAL İNŞAAT NAKLİYE MÜHENDİSLİK PROJE TAAHHÜT TESİSAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KİRAZLIDERE MH. TERMİNAL CD. KADEM SOK. BOZKURT APT. NO:3 MERKEZ/AMASYA	16.185 Adet/Yıl Saç Buğday Silosu İmalatı
78	UĞUR KANKURDAN SARPİNE KOLTUK	YENİ SANAYİ SİTESİ C 1 BLOK NO:1 MERKEZ/AMASYA	2.496 Takım/Yıl Koltuk Takımı Üretimi
79	ÜÇEL KİREÇ SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	M.K.P. CD. AKGÜL APT. 60/2-A MERKEZ/AMASYA	

80	VERDE MOBİLYA DAYANIKLI TÜKETİM MALLARI İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	İPEKKÖYÜ MH. KARAÇALLIK MEVKİİ OPET PETROL ARKASI MERKEZ/AMASYA	1.200 Adet/Yıl Mutfak ve Banyo Üretimi
81	YAYLA YEMEK TEMİZLİK GIDA İNŞAAT NAKLİYE SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KOCACIK ÇARŞISI NO:11/A MERKEZ/AMASYA	1.574.082 Adet/Yıl Muhtelif Yemek Üretimi
82	YAYLA YEMEK TEMİZLİK GIDA İNŞAAT NAKLİYE SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ AMASYA KARASU ŞUBESİ	İHSANİYE MH. KARASU MEVKİİ MERKEZ/AMASYA	1.679.000 Adet /Yıl Muhtelif Yemek Üretimi
83	YENİSOYLAR UNLU MAMÜLLERİ GIDA MADDELERİ TURİZM TARIM ÜRÜNLERİ HAYVANCILIK DAYANIKLI TÜKETİM MALZEMELERİ TEMİZLİK MALZEME VE HİZMETLERİ ORMAN ÜRÜNLERİ YAKACAK İTHALAT İHRACAT İMALAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	AMASYA-SULUOVA KARAYOLU 2. KM. BOĞAZKÖY MERKEZ/AMASYA	
84	YENİSOYLAR UNLU MAMÜLLERİ GIDA MADDELERİ TURİZM TARIM ÜRÜNLERİ HAYVANCILIK DAYANIKLI TÜKETİM MALZEMELERİ TEMİZLİK MALZEME VE HİZMETLERİ ORMAN ÜRÜNLERİ YAKACAK İTHALAT İHRACAT İMALAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ ŞEYHCUİ ŞUBESİ	ŞEYHCUİ MAHALLESİ NO:64 / A MERKEZ/AMASYA	
85	YEŞİL AMASYA HAZIR YEMEK GIDA VE HAYVANCILIK SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	YENİ SANAYİ HİZMET BİNASI BİLA NO MERKEZ/AMASYA	1.259.250 Adet/Yıl Muhtelif Yemek Üretimi
86	YILDIZ TOPRAK, NAKLİYE, TURİZM, İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET	EZİNEPAZAR KASABASI AMASYA-TURHAL KARAYOLU 40. KM. ÜZERİ	36.864 m³/Yıl Delikli Blok Tuğla Üretimi
	LİMİTED ŞİRKETİ	MERKEZ/AMASYA	
87	YILMAZER MOBİLYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	MEHMET PAŞA MH. PİRİNÇCİ CD. NO:7/B MERKEZ/AMASYA	
88	YILSAR GIDA YAĞ VE TARIM ÜRÜNLERİ NAKLİYE SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ TAHİR KÖSE CAD 1. SOK. NO:14 MERKEZ/AMASYA	544.500 Litre/Yıl Muhtelif Ebatlarda Yağ Dolumu
89	YURT UNLU MAMÜLLER SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	DERE KOCACIK MH. FERİT YILDIRIM SK. ÖZEL İDARE İŞHANI LİSE KARŞISI MERKEZ/AMASYA	
90	ZEKİ KULOĞLU KULOĞLU SÜT MAMÜLLERİ	İHSANİYE MH. SAMSUN CD. NO:82/A MERKEZ/AMASYA	104.700 Kg/Yıl Yoğurt İmalatı
91	ZEKİ KULOĞLU KULOĞLU SÜT MAMÜLLERİ İPEKKÖY ŞUBESİ	İPEKKÖY MERKEZ/AMASYA	455.900 Kg/Yıl Muhtelif Süt Ürünleri

3.3.2 TR 83 ve Samsun ili Lojistik Firmaları

TR 83 bölgesinde lojistik hizmet veren firmalar henüz bölgesel anlamda organize olamamışlardır. Ülke bazında hizmet sunan TR 83 bölgesi merkezli bir lojistik firması yoktur. Samsun'da bulunan birkaç firmanın bu konuda çalışmaları olmakta ve gelecekte hem ulusal hem küresel anlamda büyüme ile veya şirket birleşmeleri ile potansiyel yaratabilecekleri tahmin edilmektedir. Bölgede bulunan az sayıda lojistik firma küçük ölçeklidir ve büyüme potansiyeline hem iş kapasitesi, hem yatırım hem de yönetim bilgisi olarak sahip değillerdir. Bu firmaların bir finansör desteği ile birleşmeleri öncelikle bölge çapında bir lojistik ağ kurmaları daha sonra büyük illerde yapılanmaları şarttır.

3.3.2.1 Samsun'da Bulunan Lojistik Firmalar

Samsun Ticaret ve Sanayi odası kayıtlarına göre kamyonet taşıması yapan, yolcu taşıyan firmalar ayıklandıktan sonra ortaya çıkan lojistik, taşımacılık firmaları Tablo 3.27.'de verilmiştir.

Tablo 3.27. Samsun Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları

FİRMA ADI	ADRES	YETKİLİ KİŞİ
BORA SOĞUK HAVA DEPOSU GIDA İNŞAAT İTHALAT İHRACAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	BANKALAR CADDESİ FERAH SOKAK KURDOĞDU İŞHANI K:1 D:19 SAMSUN	AHMET İHSAN KALKAVAN - MÜDÜR
FER DIŞ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	LİMAN İÇİ MERKEZ-SAMSUN	HIZIR ALTINCABA - MÜDÜR
MSD-TARIM ÜRÜNLERİ VE SOĞUTMA TESİSLERİ SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KILIÇDEDE MAHALLESİ CUMHURİYET CADDESİ NO:169/A	ENGİN BAŞNAMLI - MÜDÜR
SERRA DEPOLAMA İNŞAAT AKARYAKIT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	KALE MAHALLESİ FERAH SOKAK NO:6/1 İLKADIM-SAMSUN	RAŞİT TÜRKDÖNMEZ - YÖNETİM KURULU BAŞKANI
SAMSUNPORT-SAMSUN ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ ANONİM ŞİRKETİ	LİMAN MAHALLESİ RIHTIM CADDESİ İLKADIM-SAMSUN	ALİ OSMAN SADE - MÜDÜR
CEYNAK LOJİSTİK VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ SAMSUN İRTİBAT BÜROSU	SAMSUN LİMAN İÇİ İLKADIM-SAMSUN	
YEŞİLYURT DEMİR ÇELİK ENDÜSTRİSİ VE LİMAN İŞLETMELERİ LİMİTED ŞİRKETİ LİMAN İŞLETMELERİ ŞUBESİ	KUTLUKENT BELDESİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ TEKKEKÖY-SAMSUN	HİKMET YEŞİLYURT - MÜDÜR
SERKAN ÖZÜTEMİZ-GEMİCİ KARDEŞLER PALAMAR HİZMETLERİ	LİMAN MAHALLESİ EBUSUUD EFENDİ CADDESİ NO:70/4 İLKADIM-SAMSUN	
EUROFİX GEMİCİLİK NAKLİYAT VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	LİMAN MAHALLESİ GEZİ CADDESİ AP AYDIN APT. N:42K:5 D:15 SAMSUN	KARINA KHALATYAN - MÜDÜR
COŞKUNSU DENİZCİLİK VE TİCARET ŞÜKRÜ COŞKUNSU	KALE MAHALLESİ ORHANİYE SOKAK NO:7 GÜNEŞ İŞHANIKAT:4 DAİRE:16 55030	ŞÜKRÜ COŞKUNSU - (Firma Sahibi)
CİHAN EKŞİ CSÇ DIŞ TİCARET	ZAFER MAH. İSTİKLAL CAD. NO. 107/17 SAMSUN -MERKEZ	CİHAN EKŞİ - (Firma Sahibi)
AKTİF DENİZCİLİK HİZMETLERİ LİMİTED ŞİRKETİ	KALE MAHALLESİ KAZIMPAŞA CADDESİ ARIN İŞ MERKEZİ NO:38/3 KAT:2NO:38/3 KAT:2	BAYRAM MÜDERRİSOĞLU - MÜDÜR ve ORTAK
ALEMDARZADE DENİZCİLİK NAKLİYAT SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	LİMAN İŞLET. BİNASI ALTI LİMANİÇİ SAMSUN ŞB. 7.CD. 31.SK. ÇARŞI APT. 16/7 B.EVLER ANKARA SAMSUN-MERKEZ	AYŞE GÜLEN ALEMDARZADE VURAL - MÜDÜR
ARİF ŞENGÖZ - MARİNA DENİZCİLİK	KALE MAHALLESİ ATATÜRK BULVARI ÇENESİZLER İŞHANI 7	ARİF ŞENGÖZ - (Firma Sahibi)
ATAKA DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	19 MAYIS MAHALLESİ 1. SOKAK KARACA APT.KAT:1 D:1	CEMİL BİÇME - MÜDÜR ve ORTAK
MUSTAFA YILDIRIM - VİRA-M GEMİ VE KONTEYNER ACENTELİĞİ	LİMAN MAHALLESİ GEZİ CADDESİ KARACA APT. NO:22/5	MUSTAFA YILDIRIM - (Firma Sahibi)
POYRAZ DENİZCİLİK TURİZM NAKLİYAT VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	LİMAN MAHALLESİ GEZİ CADDESİ ŞAHİN APAYDIN APARTMANO:42 KAT:5 D:15	BİROL ŞAHİNTÜRK - MÜDÜR ve ORTAK
SAFA DENİZCİLİK İŞLETME,TAŞIMACILIK İNŞAAT,PETROL,TURİZM,GIDA PAZARLAMA SANAYİ İÇ VE DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	19 MAYIS SANAYİ SİTESİ KROM CADDESİ 105.SOKAK NO:2KUTLUKENT	İBRAHİM HAKKI SAROĞLU - MÜDÜR
SAMSUN DENİZ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	BANKALAR CAD. NO:38/A SAMSUN	AHMET UZUN - MÜDÜR
MARMARA DENİZCİLİK ANONİM ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	FUAR YOLU LİMAN İÇİ	NİHAT BUDANOĞLU - MÜDÜR
FLASH DENİZCİLİK NAKLİYAT TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KALE MAHALLESİ ATATÜRK BULVARI ÇENESİZLER İŞ HANI KAT:5	ŞABAN KAÇAK - MÜDÜR

KALKAVAN DENİZCİLİK TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KALE MAH.BANKALAR CAD.KURDOĞLU İŞHANI	METE KALKAVAN - MÜDÜR
SOLMAZ GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ ANONİM ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	LİMAN MAHALLESİ OZAN SOKAK NO:13 D:13	HAKAN MUMCU - MÜDÜR
SÜLEYMAN HAKAN DİLMAÇLI-HAKAN DENİZCİLİK	LİMAN MAHALLESİ DOĞANYURT SOKAK YILDIRIM APARTMANINO:1/2	SÜLEYMAN HAKAN DİLMAÇLI - (Firma Sahibi)
SÜLEYMAN TÜRKEL-SMS SAMSUN DENİZCİLİK TAŞIMACILIK VE TİCARET	LİMAN MAHALLESİ OZAN SOKAK HİCRET APARTMANI NO:21/8	
VİRA-M GEMİ VE KONTEYNER ACENTELİĞİ GÜMRÜK HİZMETLERİ TAŞIMACILIK TARIM ÜRÜNLERİ İTHALAT İHRACAT TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	LİMAN MAHALLESİ GEZİ CADDESİ KARACA APARTMANI NO:22/5	MEHMET YILDIRIM - MÜDÜR
YAMAN DIŞ TİCARET İNŞAAT TURİZM SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	KILIÇDEDE MAHALLESİ CUMHURİYET CADDESİ NO:169	AYDIN ADIYAMAN - MÜDÜR
KUZEY HAVA YOLLARI TAŞIMACILIK VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ATATÜRK BULVARI BÜYÜK SAMSUN OTELİ NO:629 SAMSUN	Mustafa Kurumahmutoğlu - YÖNETİM KURULU BAŞKANI
SAMSUN HAVA TAŞIMACILIĞI LİMİTED ŞİRKETİ	BANKALAR NO:14-T.H. K. İŞHANI KAT.2/8	ZİYA ŞAHİNKAYA - MÜDÜR
KARADENİZ RO RO VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI ANONİM ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	ACENTELER BİNASI LİMAN GİRİŞİ NO:1	TUNÇER ÜÇÜNCÜOĞLU - MÜDÜR
ULUSOY DENİZCİLİK ANONİM ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	RIHTIM NO:BİLA BAKIRKÖY MERTER-FABRİKALAR YOKUŞU İST. SAMSUN	İSMAİL HAKKI ŞAHİN - ŞUBE MÜDÜRÜ
KALYONCU RO-RO DENİZCİLİK NAKLİYAT TURİZM TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	ATATÜRK BULVARI ÇENESİZLER İŞHANI NO:584 KAT:7/85	HASAN KALYONCU - MÜDÜR
EMRAH KIZILTAŞ-YAŞAR NAKLİYAT	ANKARA YOLU DERECİK MEVKİİ YENİ NEKLİYECİLERSİTESİ A BLOK NO:9	
ERKAN KURTARMA. TAŞIMACILIK. OTOMOTİV. TEMİZLİK HİZMETLERİ SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	YAŞAR DOĞU MAHALLESİ ANKARA CADDESİ NO:25	SAYİT ACI - MÜDÜR
ERKUT NAKLİYAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	T.C.D.D. SAMSUN LİMANI YENİ ACENTA BİNASI 8 NOLU DAİRE	ALİ PAK - MÜDÜR
ERZİNCAN NAKLİYAT ANBARI CELAL YILDIZ	YENİHAMAM SOK. NO:1	CELAL YILDIZ - (Firma Sahibi)
FATİH TELCİ - GÜNEŞ NAKLİYAT	DERECİK MAHALLESİ YENİ NAKLİYECİLER SİTESİ B BLOK NO:6	
FAZLI ABDİK-ABDİK NAKLİYAT	19 MAYIS SAN.SİTESİ ABANOĞLU MAH. SUOĞLU CD. 15/4	FAZLI ABDİK - (Firma Sahibi)
GÖKHAN NAKLİYAT TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	KALE MAHALLESİ KAZIMPAŞA CADDESİ TÜRK HAVA KURUMU	SÜLEYMAN KONUŞ - MÜDÜR
GÜNEŞ NAKLİYAT DAVUT TELCİ	ATATÜRK BULVARI NAKLİYECİLER SİTESİ NO:7 SAMSUN	DAVUT TELCİ - (Firma Sahibi)
GÜNGÖR NAKLİYAT İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	19 MAYIS MAHALLESİ HİMAYEİ EFTAL SOKAK YILMAZLAR İŞHANI NO:16/4	CENGİZ GÜNGÖR - MÜDÜR
KALYONCU NAKLİYAT TURİZM TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	ANKARA YOLU DERECİK ALTI 9 KM	HASAN YILMAZ - MÜDÜR
AR-NAK NAKLİYE VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KALE MH. SALİHBEY CD. ATEŞLER İŞHANI NO:20/3	MÜMİN ÇETİN - MÜDÜR
AHMET BÜLENT GÜNEN - KARTAŞ KARADENİZ NAKLİYAT AMBARI	ORGANİZE SAN.BÖLG.ORGANİZE SAN.CAD.NO:34	BÜLENT GÜNEN - (Firma Sahibi)

CEVA LOJİSTİK LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	19 MAYIS SİTESİ BULVAR CADDESİ NO:7 KUTLUKENT	ALİ ASLAN UZUN - ŞUBE MÜDÜRÜ
KAYALAR NAKLİYAT TURİZM TAAHHÜT TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	GAZİ OSMANPAŞA MAH. CAKABEY SOK.NO:7	İBRAHİM KAYA - MÜDÜR
KEMAL ÇAYLAN	KAMYON GARAJI ANBARLAR SİTESİ NO:14 SAMSUN	KEMAL ÇAYAN - (Firma Sahibi)
MEHMET ÇALIK-ÇALIK NAKLİYAT	ANKARA YOLU DERECİK MEVKİİ YENİ NAKLİYECİLER SİTESİ B BLOK NO:3	
MURAT LOJİSTİK EKSPRES TAŞIMACILIK TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	ANKARA YOLU DERECİK ALTI YEŞİLKENT NAKLİYECİLERSİTESİ A BLOK NO:18	MUSTAFA EKŞİ - MÜDÜR
MUSTAFA İBA-SAMSUN AĞIR NAKLİYAT	NAKLİYECİLER SİTESİ NO:8	MUSTAFA İBA - (Firma Sahibi)
SAĞLAMLAR NAKLİYE KATIYAKIT GIDA İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	HANÇERLİ MAHALLESİ ILICA ÇEŞME GEÇİDİ NO:5	KAHRAMAN SAĞLAM - MÜDÜR
SEÇKİNER NAKLİYAT MADENCİLİK TURİZM SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	19 MAYIS MAHALLESİ ÇARŞI İÇİ CAMİ CADDESİ KOÇARSLAN PASAJI NO:6	ALİ SEÇKİN - MÜDÜR
KÖKTAŞLAR NAKLİYAT İNŞAAT TAAHHÜT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	KILIÇDEDE MAHALLESİ CUMHURİYET CADDESİ NO:131 KAT:2/4	ALAETTİN KÖKTAŞ - MÜDÜR
RİVA NAKLİYAT TAAHHÜT GIDA-HAYVANCILIK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ SAKARYA CADDESİ NO:5 K:1 KUTLUKENT	İSA ÇAKIR - YÖNETİM KURULU ÜYESİ
SUAT TÜFEKÇİ-TÜFEKÇİ NAKLİYAT	NAKLİYECİLER SİTESİ B BLOK NO:2	SUAT TÜFEKÇİ - (Firma Sahibi)
YILKAR NAKLİYAT TİCARET SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	ATATÜRK BULVARI ÇENESİZLER İŞHANI KAT:2/4	ÖNDER YILMAZ - MÜDÜR
YUSUFOĞLU DEPOCULUK, ANTREPOCULUK, NAKLİYE, TAŞIMACILIK, TURİZM, AKARYAKIT, İNŞAAT, TEMİZLİK TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ	NAKLİYECİLER SİTESİ B BLOK NO:5	YUNUS YUSUFOĞLU - MÜDÜR
YÖNVER MADENCİLİK NAKLİYAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ATATÜRK BULVARI ÇENESİZLER İŞHANI KAT:2	MELAHAT YILMAZ - MÜDÜR
YİĞİTOĞLU NAKLİYAT İTHALAT İHRACAT PAZARLAMA LİMİTED ŞİRKETİ	NAKLİYECİLER SİTESİ NO:7	SEYFEDDİN ADIYAMAN - MÜDÜR
ÖZ GİRESUN YURTİÇİ NAKLİYAT AMBARI İŞLETMECİLİĞİ LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	KUTLUKENT 19 MAYIS SANAYİ SİTESİ 69. SOKAK NO:56	REŞAT GÜRSOY - ŞUBE MÜDÜRÜ
ÖZKARADENİZ NAKLİYAT VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	NAKLİYECİLER VE AMBARCILAR SİTESİ D BLOK NO:1-2	KEMAL YÜKSEL - MÜDÜR
TENDA LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ŞABANOĞLU MAHALLESİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ ORGANİZE CADDESİ NO:32	AHMET BÜLENT GÜNEN - MÜDÜR
TURAN COŞKUN-NAK KARGO TAŞIMACILIK	19 MAYIS SANAYİ SİTESİ 61.SOKAK NO:41	
ŞAHİNKAYA NAKLİYAT ALİ ŞAHİNKAYA	ATATÜRK BULVARI ANBARLAR SİTESİ NO:1	ALİ ŞAHİNKAYA - (Firma Sahibi)
U.F.T. ULUSLAR ARASI FURKAN TAŞIMACILIK TÜTÜN MAMÜLLERİ GIDA TEMİZLİK TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ BİRİNCİ ŞUBESİ	ESKİ SANAYİ SİTESİ 16.SOKAK NO:2 CANİK	ADEM SOYCAN - ŞUBE MÜDÜRÜ
TRANSBERG ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE SEYAHAT LİMİTED ŞİRKETİ	İSTASYON MAHALLESİ YUNUS EMRE SOKAK ALTAN APT.	NADİR BEKTAŞ - MÜDÜR
SVS ULUSLARARASI TAŞIMACILIK. İNŞAAT. TURİZM. PETROL. OTOMOTİV İTHALAT VE İHRACAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	ULUGAZİ MAHALLESİ DAR SOKAK NO:2	VOLKAN SANDIKÇI - MÜDÜR

SANDIKÇI ULUSLARARASI TAŞIMACILIK İNŞAAT TURİZMİTHALAT VE İHRACAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	LİMAN MAHALLESİ GENÇLİK CADDESİ YATAĞAN SOKAK	YILMAZ SANDIKÇI - MÜDÜR
PEKDEMİRLER ULUSLARARASI NAKLİYAT TURİZM İNŞAATVE DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	19MAYIS MAHALLESİ HİMAYE-İ EFTAL SOKAK NO:17/3	BURHAN TECİROĞLU - MÜDÜR
ALPSOY ULUSLARARASI TAŞIMACILIK LOJİSTİK DEPOCULUK ANTREPOCULUK HİZMETLERİ LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	19 MAYIS SANAYİ SİTESİ 65.SOKAK NO:15KUTLUKENT	
CENK KARA TAŞIMACILIĞI LİMİTED ŞİRKETİ SAMSUN ŞUBESİ	19 MAYIS SANAYİ SİTESİ 65.SOKAK NO:15KUTLUKENT	
KAVAKLILAR ULUSLARARASI NAKLİYAT VE TİCARET KOLLEKTİF ŞİRKETİ MURAT CANDEMİR VE DURSUN ARLI	ANKARA ASFALTI 2.KM KAVAK SAMSUN	DURSUN ARLI - MÜDÜR
KÖKTAŞ LOJİSTİK DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ, VAGON BAKIM-ONARIM, GEMİ İNŞAAT MADEN TİCARET SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ	KILIÇDEDE MAHALLESİ CUMHURİYET CADDESİ NO:131-2	FUAT KÖKTAŞ - YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Lojistik hizmet veren firmalarla ilgili anket çalışması yapılmış firma ölçekleri belirlenmiştir. Bu firmalar iş potansiyeli bölümünde değerlendirilmiştir. Listede bulunan firmalardan Yeşilyurt, Ceynak, Köktaşlar ve Tenda Lojistik gelecekte sektörün liderliğini yapacak firmalardandır. Bu firmaların sağlıklı büyümesi, yatay hizmet yelpazelerini geliştirmeleri, stratejik iş birliği anlaşmalarıyla hinterlandlarını genişletmeleri, küresel şirketlerle ortaklık yapacak ölçeğe gelmeleri beklenebilir.

Ulusal lojistik şirketlerden ise Solmaz, Ulusoy, Ceva ve Arkas Samsunda şube bazında çalışmaktadır. Bu firmaların da yatırımları çok küçük kalmakta ve temsilcilik-acente şeklinde hizmet vermektedirler. Alt yapıda iyileştirmeye gidildiğinde bu dört firma da yerel olarak yapılacak yatırımlarda yer alacaklardır.

3.3.2.2 Çorum'da Bulunan Lojistik Firmalar

Çorum'da çok az sayıda firma lojistik ve taşımacılıkla ilgili olarak çalışmaktadır (Tablo 3.28.) Depolama yapan firma yoktur. Firmaların içinde bir kısmı da büyük şehirlerdeki nakliyecilere komisyonu desteği vermektedir. Çorum Lojistik firmaları da anket kapsamına alınmış ve değerlendirilmiştir.

Çorum bu yapısı ile bir lojistik üs olmaya, lojistik konusunda katma değer yaratacak depolama hizmeti vermeye hazır değildir. Lojistik firmaları da bu nedenden dolayı küçük ölçekli ve yerel kalmaktadır. Küresel lojistik firmalarının ötesinde ulusal lojistik firmalarımız bile Çorum'da bir yapılanma içine girmemişlerdir.

Tablo 3.28. Çorum Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları

FİRMA ADI	ADRES	YETKİLİ KİŞİ
YILDIRIM NAKLİYAT TİCARET	Çepni Mah.Kerebigazi Otoparkı No:48	Ali Rıza Yıldırım
ÇORUM BİRLİK NAKLİYE TAAHHÜT	Çepni Mh.İnönü Cd.No:46/2	Salim Çolak
ARSLAN NAKLİYAT SAN. VE TİC. ŞTİ.	Ulukavak M.Çevre Yolu İskilip Bul. No:290	Arslan Özdemir
ŞEKER NAKLİYE VE TİC. LTD. ŞTİ.	Yazı Mah.Hükümet Cad.No:20 Osmancık	Hüseyin Şeker
ÇORUM TUĞLA TOPRAK PAZARLAMA	Çepni Mah.İnönü Cad.No:46/1	Atilla Özejder
TUNCER İNŞAAT NAKLİYE TAAHHÜT SAN. TİC. LTD.ŞTİ.	Karakeçili M.Samsun Yolu Çimento Fab. Karşısı No:5	Hüseyin Ağar
UĞUR TAŞIMACILIK VE İTHALAT İHRACAT DIŞ TİCARET LTD.ŞTİ	Ankara Yolu 6.Km.	Memduh Özdemir
ÇAĞLAR NAKLİYAT TURİZM PAZARLAMA LTD.ŞTİ	Zeynel Mah.Belediye Sitesi Hacıhamza/Kargı	Ahmet - Osman Çağlar
KIZILIRMAK NAKLİYE TAAHHÜT TİC.VE. SANAYİ LTD.ŞTİ	PTT Cad.No:6 Kargı	Mustafa Kızılırmak
ALTANLAR MAKİNA NAKLİYE İNŞ. VE TAAHHÜT TİC. SAN. LTD.ŞTİ.	Gülabibey Mh.Eğridere Sk.No:25/A	
BÖREKÇİLER NAKLİYAT MAD. İNŞAAT SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.	Üçtutlar Mah.Fatih Cad.Fatih İş Merk. No:24/C	Halim - Harun Börekçi
HİTİT TAŞIMACILIK İNŞAAT TAAHHÜT TİC. VE SAN. LTD.ŞTİ	Kunduzhan Mh.5.Oruç Sk.No:4	
SARAY NAKLİYE TUR.OTO.İNŞ.TAAH GIDA VE SAN.TİC.LTD ŞTİ.	Karakeçili Mh.Albayrak Cd. Küçükpark iş Mrk.Kat:1 No:3	Bahadır Yılmaz
FATİH DEMİRTAŞ-FATİH NAKLİYAT	Belediye Kamyon Garajı No:12	Fatih Demirtaş
METİN HODUL-METİN NAKLİYAT	Çepni Mh.Hıdırlık Otoparkı No:2	Metin Hodul
RECEP SÜMÜŞ-TAÇ KARGO	Çepni Mh.İskilip 1.Sk.No:10	Recep Sümüş
MUSTAFA ELMAS - ÖZKAN KARGO	Küçük Sanayi Sitesi 16.Sk.No:4	Mustafa Elmas

3.3.2.3 Tokat'ta Bulunan Lojistik Firmalar

Tokat'ta merkezi olan herhangi bir lojistik şirketi yoktur. Nakliye işi ile ilgilenen sadece 1-2 kamyonla iş yapan şahıs şirketi dışındaki ve petrol ürünleri taşıması amacı dışında lojistik taşıması yapana firmaların listesi aşağıda verilmiştir. Bu çalışmada kargo şirketlerinin şubeleri araştırma dışında tutulmuştur.Tablo 3.29.'da belirtilen firmaların da taşımacılık dişinde başka işlerle iştigal ettikleri görülmektedir.

Tablo 3.29. Tokat Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları

Ticaret Unvanı
AN-KA DAĞITIM KURYECİLİK İNŞAAT GIDA TURİZM SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
AS TOPÇAM NAKLİYAT TAAHHÜT TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
AYDINLAR ULUSLARARASI NAKLİYAT,ORMAN ÜRÜNLERİ,TARIM,MADENCİLİK VE OTOMOTİV SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
AYŞİM GRUP LOJİSTİK,OTOMOTİV VE KİRALAMA,TURİZM TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
BİLMEZ YAKACAK,NAKLİYE,İNŞAAT,GIDA MADDELERİ TEKSTİL SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
ER-KE ULUSLAR ARASI TAŞIMACILIK, NAKLİYE , TURİZM, TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
GÜRÇETİN NAKLİYAT HAYVANCILIK, TARIM ÜRÜNLERİ, YAKACAK MADDELERİ, İNŞAAT SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
SOMTAŞ TAŞIMACILIK TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
TOKAT CİHAN NAKLİYAT TİCARET VE SANAYİ LİMİTED ŞİRKETİ
TOKAT GÜÇLÜLER NAKLİYAT,TURİZM,İNŞAAT,OTOMOTİV,GIDA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
TOKAT KATIRCIOĞLU NAKLİYE VE GIDA ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET LTD.ŞTİ.

3.3.2.4 Amasya'da Bulunan Lojistik Şirketler

Amasya ilimiz TR 83 bölgesinde lojisitk sektörü açısından en geri kalmış ilimizdir. Amasya Ticaret ve Sanayi odası kayıtlarına göre il içinde lojistik hizmeti veren bir kuruluş yoktur. Yurt dışı taşımacılık yapmak amacıyla kurulan bir kuruluş da bulunmamaktadır. Odaya kayıtlı hiçbir şirkette depolama hizmeti verilmemektedir Yurtiçi kara taşıması yapan münferit firmalar vardır. Taşımacılık şirketlerinin listesi de Tablo 3.30.'da verilmektedir.

TR 83 bölgesinde üretimin ve taşımanın Samsun ilinde yoğunlaşması bu analizlerden de görülmektedir. Samsun hem üretimin gelişmesinde hem tüketimin artmasında, uluslar arası ve ulusal taşımacılık ve lojisitk olarak diğer illerin açaık ara önünde yer almaktadır.

Tablo 3.30. Amasya Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Lojistik, Taşımacılık Firmaları

Firma adı
Ceylan Lojistik Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi
Karagözler Nakliyat Limited Şirketi
Akçay Nakliyat Limited Şirketi
Bülbül nakliyat Limited Şirketi

3.4 TR 83 BÖLGE VE SAMSUN'DA LOJİSTİK ODAKLAR

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

Lojistik odaklarının başlıcaları şunlardır;

Organize Sanayi Bölgeleri

Deniz Limanları

Demir yolu istasyonları

Hava limanları

Küçük Sanayi siteleri

Haller

Serbest Bölgeler

Lojistik üsler ve merkezler

Büyük ölçekli antrepolar

Tır ve kamyon garajları

TR 83 Bölge kapsamı içindeki Samsun,Çorum, Tokat Amasya illerinde bölgenin lojistik yapısını etkileyecek lojistik odaklar Samsun ilinde yoğunlaşmıştır Diğer iller Organize Sanayi Bölgeleri ile Samsun'a ithalat ve ihracat işlemlerinde destek vermekte ancak Samsun'da inşa edilmesi hedeflenen lojistik köye OSB'leri dışında destek verememektedirler. Bu illerdeki OSB çalışmaları özet olarak ve referans olması amacıyla aşağıda verilmiştir.

3.4.1 Çorum ili Lojistik Odakları

Çorum il sınırları içinde 2 adet Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır. Bunlardan Çorum Organize sanayi Bölgesi ilk yapılan ve büyük ölçekli bir işletmedir. Tahsis edilen parsellerde % 80 oranında faaliyet gerçekleşmektedir. 4.300 kişilik bir istihdam yaratılmaktadır. Bölgenin yine büyük ölçekli Organize sanayi Sitelerinden olan Sungurlu Organize Sanayi Bölgesinde altyapı inşaatı uzun yıllar boyunca devam etmektedir. Henüz üretim başlamamıştır.

Çorum OSB'de bulunan işletmeler ağırlıklı olarak makine, tekstil, çelik döküm, tarım aletleri ve gıda sektöründe faaliyet göstermektedir (Tablo 3.31.). Çorum ilinde ayrıca 7 adet Küçük sanayi Sitesi bulunmaktadır. Bu sitelerde 1.500 kişilik bir istihdam söz konusudur.

Tablo 3.31. Çorum ili OSB'leri

	ÇORUM OSB	SUNGURLU OSB
Kuruluş yılı	1978	1997
Büyüklüğü(ha)	437	484
Toplam Sanayi Parseli	137	90
Tahsis edilen parsel	105	2
Üretime geçen firma	81	0
İnşaa halinde	15	2
İstihdam	4.339	2

Kaynak: www.osbuk.org.tr

3.4.2 Tokat İli Lojistik Odakları

Bölge illerinden Tokat'ta bulunan 5 adet Organize Sanayi Bölgesinden'den 4 tanesi faaliyet geçmiştir. Bunlardan ilk kurulan Tokat Organize sanayi Bölgesinde paresllerin büyük kısımı tahsis edilmiş ve %80 oranında üretime geçilmiştir. 1.500 kişilik bir istihdam yaratılmaktadır. Nşiksar, Zile ve Turhal'de bulunan Organize sanayi Bölgelerinden sadece Turhal'da 8 firma çalışmakta diğerlerinde üretim başlamış olup diğerlerinde faaliyete geçilmemiştir. Erbaa Organize Sanayi Bölgesi ise kuruluş aşamasındandır. Tokat'taki OSB'lerde yer alan firmalar ağırlıklı olarak gıda, mobilya, tekstil, mermer ve orman ürünlerinde faaliyet göstermektedir. OSB'ler ile ilgili ayrıntılı bilgiler Tablo 3.32.'de verilmektedir. Tokat ilinde 7 adet Küçük sanayi Sitesi bulunmakta olup 1.400 kişilik bir istihdam yaratılmıştır.

Tablo 3.32. Tokat İli OSB'leri

	TOKAT OSB	ERBAA OSB	NIKSAR OSB	ZILE OSB	TURHAL OSB
Kuruluş yılı	1978	2006	1997	2006	2001
Büyüklüğü(ha)	500	-	210	109,3	59,42
Toplam Sanayi Parseli	176	-	26	70	41
Tahsis edilen parsel	127	-	9	12	34
Üretime geçen firma	93	-	0	0	8
İnşaa halinde	12	-	1	0	1
İstihdam	1512	-	0	17	97

Kaynak: www.osbuk.org.tr

3.4.3 Amasya İli Lojistik Odakları

Amasya ilinde bulunan OSB sayısı 4 adettir. Bu OSB'lerden Merzifon ve Amasya OSB 'de üretime geçilmiştir. Merzifon OSB'nin istihdam kapasitesi ve doluluk oranı Amasya Merkez OSB'den yüksektir. İlk kurulan organize sanayi bölgesi olmasının etkisi görülmektedir. Bu bölgesin doluluk oranı %70 e ulaşmıştır. Daha sonra kurulan Amasya Organize Sanayi bölgesi ise henüz % 60 seviyesinde faaliyete geçmiştir. Suluova Besi Organize Sanayi Bölgesi altyapı inşaatı aşamasındadır Besi ağırlıklı olarak faaliyet gösterecektir. Suluova'da kurulmakta olan genel amaçlı organize sanayi bölgesi de henüz alt yapı çalışmalarını gerçekleştirmektedir.

Organize Sanayi Bölgelerinde 'lerde ağırlıklı olarak elektrikli makineler, plastik, mobilya, tekstil, mermer ağaç ve mobilya, gıda ve ambalaj sanayinde faaliyet gösteren firmalar yer almaktadır. Amasya'da bulunan OSB'ler ile ilgili detaylı bilgi Tablo 3.33.'de verilmiştir. Amasya'da bulunan Organize sanayi bölgelerinin dışında 6 adet küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. 1.200 kişilik bir istihdam yaratılmaktadır.

Tablo 3.33. Amasya İli OSB'leri

	AMASYA OSB	MERZIFON OSB	SULUOVA OSB	SULUOVA BESI OSB
Kuruluş yılı	1993	1987	2005	2004
Büyüklüğü(ha)	79,5	111,8	74,8	90
Toplam Sanayi Parseli	34	47	85	136
Tahsis edilen parsel	29	44	11	0
Üretime geçen firma	18	30	0	0
İnşaa halinde	6	16	3	0
İstihdam	378	2.319	0	0

Kaynak: www.osbuk.org.tr

3.4 4 Samsun ili Lojistik Odakları

Samsun henüz lojistik odaklarını birbirleri ile ilişkili olarak kullanamamaktadır. Limanlar birbirinden bağımsız çalışmakta, organize sanayi bölgeleri birbirleri ile ilişkide olamayacak mesafededir. Şehirde kara taşımasının odağı haline gelen bir TIR ve kamyon garajı bulunmamaktadır. Hal ünitesi yeni kullanıma alınmıştır. Serbest bölge limana bitişik inşa edilmiştir. Sanayi siteleri artık ekonomik ölçeklerini kaybetmiştir. Şehirde depolama alanları küçük ölçekte ve dağınıktır. Büyük ölçekli antrepo da bulunmaktadır.

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

3.4.4.1 Samsun Limanları

3.4.4.1.1. Samsunport

Samsun bölgesinde faaliyete geçen ilk liman TCDD Samsun limanı adıyla kurulan şehir merkezinde yer alan limandır (Şekil 3.16.). Bu limanın gerek hizmet kalitesi gerek teknik kapasite olarak yetersiz kalması ve Samsun'da bulunan iki önemli sanayi kuruluşu olan Yeşilyurt Demir Çelik ve Toros Gübre Samsun tesislerinin kendi iskelelerini yapmasıyla liman-iskele sayısı artmıştır. Öncelikle Yeşilturt limanının kendi kapasitesi dışında da liman hizmeti vermesi Toros Gübre limanının da buna katılması ile Samsun'da liman hizmeti veren tesis sayısı üçe çıkmıştır. Bunun dışında kalan akaryakıt elleçlemesi yapan şamandıra şeklinde çalışan tesisler de ortaya çıkmış ancak akaryakıt taşıması ve boru hatları rapor kapsamı dışında olduğundan incelemeye alınmamıştır.



Şekil 3.16. Samsun Limanı Genel Görünümü

Tarihçe

Samsun Şehrinin tarihi çok eski olup, şehir Milattan Önce 3500 yılında batı ve güneyden gelen Gaskaslar tarafından Mert Irmağı'nın ağzında kurulmuştur. Limanda biri hususi idareye (Park İskelesi) ve altı tanesi Belediye'ye ait (Gaz, Zahire, Gümrük, Yolcu, Un ve Tütün İskeleleri) olmak üzere toplam yedi iskeleden istifade edilerek yükleme boşaltma hizmetleri Çaparolar Cemiyeti eliyle yapılmaktaydı. Bu iskeleler 29/1/1944 tarih ve 3/357 sayılı kararname ile devlet Demiryolları İşletmesi Umum Müdürlüğü emrine verilmiş ve yine aynı tarihte 503 sayılı karara göre Samsun Limanı Milli Koruma Kanununun ilgili 6 ncı maddesinin VIII ci fıkrasına göre Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devredilmiştir.

Limanın Umum Müdürlükçe işletilmesine 1/3/1944 tarihinde başlanmıştır. Liman 1953 yılına kadar açık gemi demirleme yeri olarak kalmıştır. Ancak Doğu Karadeniz'i İç Anadolu'ya bağlayan bu sahil kentinde artan yük trafiği limanın inşasını zorunlu kılmıştır.

1953 yılında; 8 tane küçük teknenin yanaşabileceği bir iskele olan ve sahilden 1,5 Km. mesafede yaklaşık 10 metre su derinliği bulunan bu sığ açık limanda hinterlandın artan yük trafiğinin karşılanması gereği ortaya çıkmıştır. Limanın inşası gündeme gelmiş, uluslar arası bankaların da desteği 12,5 milyon dolarlık kredi temininden sonra inşaata başlanmıştır.

Limanın inşası 27/7/1953 tarihinde bir Türk – Alman işbirliği olan Rar – Philippe Holzman – Hochtief müteahhitliğine ihale edilerek, 3 Eylül 1953 tarihinde sözleşmeye bağlanmıştır. Limanın inşaat çalışmaları devam ederken 1963 yılından itibaren 776 metrelik rıhtım, sanayi rıhtımı ve sahada kullanılmak üzere çeşitli kapasitelerde elektrikli vinçler kurulmuştur.

16 Mayıs 2008 de Özelleştirme İdaresi Başkanlığının yapmış olduğu ihalede en yüksek teklifi (125.200.000.-USD) veren Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş. 36 yıllık işletme hakkına sahip olmuştur. 01.04.2010 tarihinden itibaren de liman ismi Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. olarak değiştirilerek ticari hayatına başlamıştır.

Temel Veriler, Teknik Özellikler, Ekipmanlar

Samsunport Limanı, Karadeniz'e Kuzey yönünden açık olan geniş Samsun koyunda yer almaktadır Limanın coğrafi koordinatları: 41° 18.00' K, 36° 22.00' D'dur. Liman, sahip olduğu geniş hinterland, mevcut yurtiçi ve yurtdışı demiryolu bağlantısı, uluslararası havaalanına yakınlığı ve uluslararası karayoluna kolay erişimi ile hem İç Anadolu, Orta Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerinin ithalat-ihracat kapısı işlevini yerine getirmekte, hem de Ortadoğu ve Asya'ya yapılan ticaret için önemli bir transit liman konumuna sahip olmaktadır. Bu anlamda Samsunport Limanı, Karadeniz'in en önemli uluslararası limanları arasındadır.

Samsunport Limanı, rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, gemi kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi, genişleme alanı açısından Karadeniz'de bulunan limanlarımızın en büyüğüdür. Ayrıca, Samsunport Limanı denizcilik ve terminal hizmetlerini eksiksiz verebilen nadir limanlarımızdan biridir . Samsun Serbest Bölgesinin sınır komşusu olması, limanın önemini daha da artırmaktadır.

Liman, toplam olarak yaklaşık 450.000 m² (45 ha) alana; toplam 1.756 Metre boyunda rıhtıma sahiptir, Gerektiği takdirde rıhtım boyunun uzatılma imkanına da sahiptir. Rıhtımların teknik özellikleri Tablo 3.34. 'de verilmiştir.

Liman hizmetleri saha, büro, gemi ve güvenlik hizmetleri olmak üzere toplam gemi ve yük trafiğine bağlı olarak bugün için 150- 160 personel ile yürütülmektedir.

Samsunport Limanı'nda halihazırda Liman hizmetleri tarifesinde tanımı yapılan şu hizmetler verilmektedir:

1. Yükleme, boşaltma, şifting, depolama, terminal hizmetleri

- Genel kargo, dökme katı ve dökme sıvı hizmetleri
- Konteyner hizmetleri
- Ro-Ro hizmetleri
- Demiryolu Feribot hizmetleri

2. Rıhtım hizmetleri

- Pilotaj
- Römorkaj
- Demirleme/demir alma
- Barınma

3. Diğer hizmetler

- Katı ve sıvı atık kaldırma
- Su tedarik
- Yolcu (feribot) hizmetleri

- Yakıt ikmal
- Ambar kapağı kaldırma/yerleştirme
- Kantar
- Gümrük Kontrolü

Tablo 3.34. Rıhtım Teknik Bilgileri

RIHTIM	UZUNLUK (m)	DERINLIK (m)
1, 2, 3, 4, 5 numaralı rıhtımlar	776	-10,5
6 numaralı rıhtım	180	6,5
7, 8 numaralı rıhtım	400	-7,5
9, 10 numaralı rıhtım	400	-12
1 adet 1435 mm ray açıklığına sahip demiryolu feribot rampası		-8,0
1 adet 1435-1520 mm ray açıklığına sahip demiryolu feribot rampası		-5

Limanda, sanayi rıhtımı olarak adlandırılan rıhtımda iki adet demiryolu feribot rampası mevcut olup, bu rampalardan biri sadece Türk ve Avrupa ray açıklığına (1435 mm) sahiptir Diğer rampa ise Türk ve Rusya bugi değiştirilebilir ray açıklıklarına (1435, 1520 mm) sahip olarak inşa edilmiştir.

Ayrıca, liman içerisinde FER Dış Ticaret Ltd. Şti.'ne ait 3600 m2 alana kurulu yatay depo, 3.500 m2 alana kurulu 27 ton kapasiteli çelik silo bulunmaktadır. Yine Karayolları bitüm tesislerine direk bağlantılı asfalt boru hattı mevcuttur.

31 Mart 2010 tarihindeki işletme devrinden sonra yeni işletmeci SAMSUNPORT şirketinin yaklaşık bir 6 ay içerisinde yapmış olduğu yatırımlar sonrasında limanın yıllık elleçleme kapasitesi Tablo 3.35. ve konteyner elleçleme ekipmanları Tablo 3.36.verilmiştir (samsunport).

Tablo 3.35. Samsunport Limanın Yıllık Elleçleme Kapasitesi

Konteyner Kapasitesi	110.000 TEU/Yıl
Sahada Stoklama Kapasitesi	550.000 TEU/Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	16.000.000 Ton/Yıl
Dökme Katı/ Sıvı Yük Kapasitesi	7.000.000 Ton/Yıl

Ocak-Eylül 2010 döneminde, Samsun (samsunport) Limanı'nda elleçlenen toplam genel kargo ve kuru/sıvı dökme yük miktarı (konteynerize yük 794 ton) 1.234.350 Ton'dur. Samsunport'dan alınan verilere göre, limanda 2010 yılı için toplamda 349.512 Ton genel kargo, 598.748 Ton kuru dökme ve 21.538 Ton sıvı dökme yük, 263.758 ton RO-RO tonu (karışık eşya) elleçlemesi yapılmış olup, 2010 yılı sonu itibarıyle 800.000 ton dökme katı, 40.000 ton dökme sıvı, 450.000 ton karışık, 500.000 ton RO-RO tonajı, ve 1000 TEU konteyner elleçlemesi olmak üzere toplamda 1.790.000 ton yük ve 1000 TEU konteyner elleçlemesi hedeflenmektedir

Tablo 3.36. Samsunport Liman ekipmanları

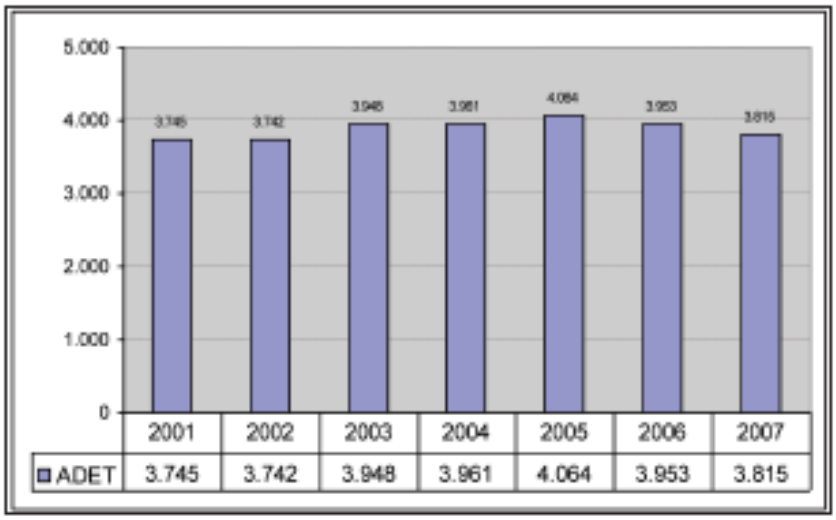
EKİPMAN	ADET	KAPASİTE (TON)
Elektrikli Rıhtım Vinçleri	17	3-35
Mobil Kara Vinçleri	6	10-25
Dolu Konteyner Elleçleyiciler	3	45
Boş Konteyner Elleçleyiciler	1	10
Mobil rıhtım vinçleri	6	25-104
Forkliftler	15	2,5-5
Çekici	5	25-50

Liman Samsunport tarafından devralındıktan sonra 5 ay içinde, 2 adet 840'lik, 2 adet 835'lik, 1 adet 870'lik SENNEBOGEN mobil vinci dökme ve kargo yük elleçlemesinde kullanmak üzere, bir adet LHM 400 liebherr marka vinci (Karadenizdeki Türk Limanlarında tek) konteyner elleçlemesinde, 3 adet 3 tonluk 1 adet 5 tonluk forklift, gemi haplamalarında kullanılmak üzere 2 adet L25, 1 adet L45, 1 adet L90 (2010 yılı sonuna kadar 2 adet daha gelecektir) VOLVO loder araç parkına katmıştır.

Ayrıca pilotaj ve römorkaj hizmetleri için de 1 adet kılavuz botu, 3 adet bot ve 3 adet römorkör Dok hizmetlerinde kullanılmaktadır.

Taşıma Miktarları

2000'li yılların başından 2006 yılı kadar gemi sayısında önemli bir değişiklik olmazken, TCDD tarafından işletilen Samsun Limanı'nın bölgesel yük talebine cevap verememesi nedeniyle 2006 yılında faaliyete geçen Yeşilyurt İskelesi Samsun Limanı'na gelen yıllık gemi sayısında ve yük trafiğin de 2010 yılına kadar yıllara dayalı olarak önemli düşüşlere neden olmuştur. 2006 yılına kadar olan gemi trafiği Ro-Ro gemisindeki artış dikkate alınmadığında dökme yük ve genel kargo yük trafiğinde önemli azalışa neden olmuştur. Bu azalış limanın yeni işleticisinin limana yaptığı yatırımlarla önlenmiştir. 2002-2007 yılları arasında limana gelen gemi sayıları Şekil 3.17.'de gösterilmiştir .Tablo 3.37.'de Samsun Limanına gelen gemi sayısı ve elleçlenen yük miktarları verilmektedir Tablo 3.38.'da ise yıllar itibarı ile Samsun Limanına Gelen Ro-Ro Gemi Adedi-Tir Ve Tonajları verilmektedir.



Şekil 3.17. Samsun Limanı 2002 - 2010 Gemi Trafiği (adet)

Kaynak: TCDD Liman İşletmesi, Samsunport

Tablo 3.37. Samsun Limanına gelen gemi sayısı ve elçlenen yük miktarları

YILLAR	GEMİ SAYISI	ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI (Ton) TOPLAM
2002	1.187	2.610.895
2003	945	2.768.736
2004	1052	3.112.234
2005	1093	3.067.208
2006	756	2.046.291
2007	710	1.616.305
2008	718	1.513.111
2009	753	1.529.006
2010 (*)	636	1.236.432

(*) 9 aylik veriler

Tablo 3.38. Yıllar İtibarı İle Samsun Limanına Gelen Ro-Ro Gemi Adedi-Tır Ve Tonaj

YILLAR	GEMİ ADEDİ	YÜKLEME TON	YÜKLENEN TIR	BOŞALTILAN TON	BOŞALTILAN TIR	TOPLAM TON	TOPLAM TIR
2002	169	160.881	8.958	154.010	9.137	314.891	18.095
2003	198	184.165	8.884	206.481	10.015	390.646	19.846
2004	286	295.296	15.621	263.703	15.580	558.999	31.201
2005	296	381.747	20.021	268.127	19.199	649.874	39.220
2006	235	367.598	20.020	275.406	18.941	643.004	38.961
2007	187	307.642	16.625	214.603	14.800	522.245	31.425
2008	144	222.142	12.592	156.385	10.931	378.527	23.523
2009	106	163.812	7.551	83.778	8.466	247.590	16.017
2010 (*)	127	164.190	7.510	99.598	7.213	263.788	14.723

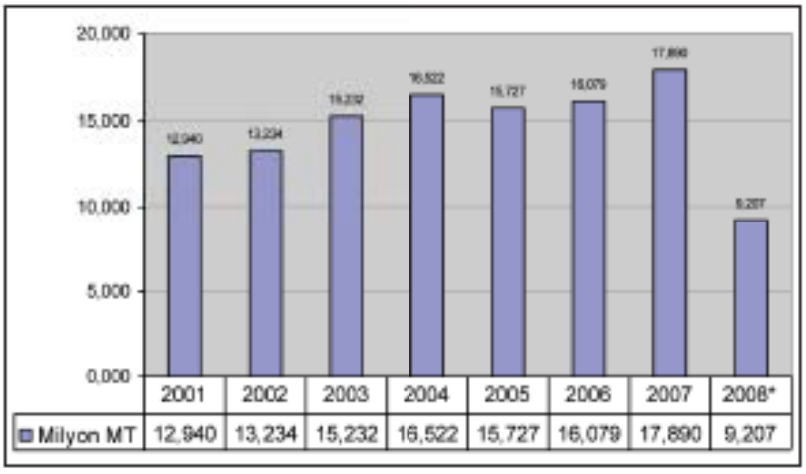
(*) 9 aylik veriler

Samsun Limanı'nda 2002 yılında toplam 2.610.895 Ton yük elleçlemesi (yükleme/boşaltma) yapılmış iken, bu miktar 2009 yılında 1.529.006 Ton'a ve 2010 yıl 9 ayında ise 1.236.432 Ton'a ulaşmıştır. 2002-2010 yılar bazında toplam kargo hacminin dağılımı Tablo 3.39.'da ve toplam kargo hacmi Şekil 3.18'da gösterilmiştir.

Tablo 3.39. Samsun Limanı toplam kargo hacminin dağılımı (2002-2020)

YIL	Dahili	İhracat	İthalat	Transit	TOPLAM	Değişim (%)
2002	443.573	541.002	1.602.142	24.178	**2.610.895**	
2003	424.227	319.927	2.017.392	7.190	**2.768.736**	% 6.08
2004	419.291	417.848	2.258.620	16.475	**3.112.234**	% 12.40
2005	388.573	478.816	2.186.338	13.481	**3.067.208**	-% 1.44
2006	70.557	515.794	1.452.703	7.237	**2.046.291**	-% 33.28
2007	41.919	531.109	1.038.635	4.642	**1.616.305**	-% 21.01
2008	13.670	497.155	996.868	5.418	**1.513.111**	-% 6.38
2009	1.100	566.951	959.184	1.771	**1.529.006**	% 1.05
2010(*)	14.819	469.959	749.273	299	**1.234.350**	

(*) 9 aylık veriler



Şekil 3.18. Samsun Limanı 2002 - 2010 yıllık toplam kargo hacimleri (Milyon Ton)
Kaynak: TCDD liman İşletmesi, Samsunport

Samsun Limanı, bölge sanayi ve tarımının en önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantıları ile İran ticareti için ideal bir transit limanı ve çoklu taşımacılık bağlantı noktası olacaktır.

Samsun Limanında, bölgedeki yüklerin konteynerize edilmesi ve bu yüklerin Akdeniz'e çıkışında ve AB ülkelerine ait varış limanlarına ulaştırılmalarında önemli bir ana liman görevi üstlenmek üzere, modern konteyner limanı projesi kapsamında çalışmalar yapılmaktadır. Yine hub bat taşımacılığında Samsun Limanını hub liman haline getirmek için işletici kuruluş çalışmalarını hızlı bir şekilde yürütmektedir. Samsun Limanı'nda özelleştirme sonrası yeni liman işleticisi şirket (Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) tarafından birçok altyapı yenileme ve modernize çalışmaları yapılmış ve halihazırda da yapılmaktadır.

Bu çalışmalar kapsamında, liman işletmecisi bölgede çok büyük bir eksikliği hissedilen depolama ile ilgili altyapıyı eksikliğini gidermiş, konteyner stoklama sahaları oluşturmuş, liman içi araç trafiğini düzenlemek ve liman operasyonunun hızlanmasını sağlamak amacıyla yapılan betonlama ve asfaltlama çalışmalarının büyük bir kısmı tamamlamış, yine gelen ve giden yüklerin elleçlenmesi için gerekli olan modern elleçleme araç ve ekipmanlarını parkına katmıştır..

Altyapı projelerinin önemli ayaklarından biri olan ve gerek TCDD'nin ve gerekse Samsunport'un operasyon etkinliğini artırmak amacıyla mevcut demiryolunun yeniden planlanması ile demiryolu rayları arasında kalan atıl alanlar liman terminal sahasına kazandırılarak, gereksiz manevraların önüne geçilmiştir. Bu çalışma ile demiryolunun daha etkin kullanılması amaçlanmaktadır. Liman içinde oluşturulması planlanan ilave vagon boşaltma sahası ve rampa ile demiryolu ile gelen giden yükün artırılması da amaçlanmaktadır.

Limanda, altyapı çalışmaları dışındaki önemli yatırımlardan biri olan "Liman Otomasyon Programı" kapsamında yapılan çalışmalardır. Bu amaçla liman altyapı çalışmaları ile beraber otomasyon altyapısı da beraber yürütülmektedir. Bu sayede liman kullanıcıları anlık gemi ve yük bilgilerine sahip olabileceklerdir.

Tüm bu altyapı yenileme ve modernizasyon çalışmaları sonrasında, Liman kullanıcılarının ve armatörlerin Samsunport Limanı'na olan ilgisinin daha da artmasıyla ithal ve ihraç mallar en uygun şartlarda yerlerine ulaşabileceği gibi, ilk aşamada feeder gemilerle taşınması hedeflenen konteyner taşımacılığında hedef panamax gemilerle son noktaya kadar taşınmasıdır. Liman hinterlandındaki illerden konteyner limanlarına gönderilerek konteynere yüklenen yüklerin veya tersi gelen yüklerin artık Samsun Limanında konteynerize olması hedeflenmektedir.

Samsun Limanı'nın dökme yükte Karadeniz'de önemli bir transit ve aktarma limanı olması yönünde aşağıdaki avantajları sıralanabilir:

- Limanın gemi, konteyner ve dökme yük trafiğine uygun coğrafi ve jeopolitik konumu. Ortadoğu, Kafkaslar ve Türk Cumhuriyetleri için önemli bir deniz giriş/çıkış kapısı olması yanında, demiryolu feribot rampasıyla da demiryolu giriş ve çıkış kapısıdır.
- Limanın sınır komşusunun Samsun Serbest Bölgesi olması ve Liman ile Serbest Bölge arasındaki koridorla, harici taşımaya gerek kalmaması ve limanın serbest bölge statüsünde kullanılabilmesi,
- Teknik olanaklar açısından, tüm denizcilik ve terminal hizmetlerini verebilen, liman olması,
- Artan Dünya ticareti ve özellikle Karadeniz'e sınır ülkelerin ve Türk Cumhuriyetlerinin dış ticaretinde görülen hızlı yükselişin Samsun limanı yük trafiği hacmine olumlu yansıması,
- Bölge artalanının, Samsun Serbest Bölgesi'nin sağladığı yüksek hacimli bölgesel kaynaklı tarımsal ve endüstriyel yük miktarı,
- Yine bölge artalanının ihracata yönelik güçlü üretim yapısı ve zengin doğal yeraltı kaynaklarına (madenler, mermer vb.) sahip olması,
- Pan Avrupa Ulaştırma Bölgeleri içerisinde yer alması ve çoklu (intermodal) ulaştırma türlerinin etkin olarak uygulanmasına olanak vermesi,
- Limanın Lojistik sektöründe tecrübeye sahip, profesyonel bir şirket tarafından işletiliyor olması ve şirketin rekabete yönelik politikaları ve uluslararası liman standartlarını yakalamaya yönelik olarak yürütmekte olduğu alt ve üst yapı çalışmaları ile konteyner ve yük trafiğinin hızla artması,
- Bölgede genel konteyner hacmi, hızlı bir büyüme göstermektedir.
- Bölgedeki yük trafiğindeki artış, yükün geldiği gittiği nokta ile bağlantılı olarak konteyner taşımacılığına ve bu kapsamda da feeder gemilere hizmet anlamında fırsatlar yaratabilir.
- Samsun, feeder gemi operasyonlarına açısından da önemli bir coğrafi konumdadır.
- Samsun'un bir liman şehri olarak, uzun yıllara dayanan bir taşımacılık kültürüne sahip olması ve gerek deniz ve gerekse kara taşımacılığı açısından, Türkiye ölçeğinde değerlendirildiğinde, önemli bilgi ve tecrübe birikimine sahip şirketlere, kalifiye personele ve altyapıya sahip olması,
- Devletin Samsun'da liman merkezli bir lojistik köy kurulması yönünde planları olması,
- Bölgedeki genç nüfus, ve 19 Mayıs Üniversitesi bünyesinde kurulan yeni bölümlerle, lojistik konularında, sektöre kalifiye eleman yetiştirilecek olması.

Yukarıda sıralanan tüm bu avantajlarının yanında Samsun Limanı'nın bir takım dezavantajları ve sorunları da mevcuttur. Bunlar özetle:

- Limanın artan taşıma hacmi ve konteyner trafiğini karşılama ve daha etkin hizmet verebilme açısından uzun vadede genişleme olanaklarının oldukça sınırlı olması,
- Limanın özelleştirme sürecinin sonuçlandırılmasının uzun sürmüş olması ve özelleştirme sonrasında dahi halen yeni işletmecinin yasal mevzuat ve devir işlemleri ile sıkıntılarının mevcut olması,
- Bölgedeki diğer ülke limanlarının hızla artan yük trafiği ile rekabet edebilmede, merkezi yönetimin gerek Samsun Limanı'na ve gerekse diğer Türk limanlarına gereken somut desteği yeterince veremiyor olması,
- Dünya ticareti açısından önemli bir coğrafyada yeralan üç yanı denizlerle çevrili bir ülke olarak, Türk denizciliğinin ve deniz taşımacılığının halen olması gereken seviyenin çok gerisinde olması,
- Türk denizciliği, deniz taşımacılığı ve limanlarının, Dünya ölçeğinde gerektiğince tanıtılamıyor ve merkezi yönetimce bu sektörlere küresel rekabet için gerekli desteğin (yasal mevzuat, teşvikler vb. anlamında) verilemiyor olması olarak sayılabilir.

3.4.4.1.2 Yeşilyurt Limanı

Bir aile şirketi olan Yeşilyurt, tüccarlıktan sanayiciliğe ilk olarak Karabük'de kurduğu yıllık 100 000 ton/yıl kapasiteli haddehane ile başlamış ve sonrasında Samsun'da 1987 yılında yıllık 420 000 ton/yıl kapasiteli 2. haddehanesini faaliyete geçirmiştir. Kendi kütük ihtiyacını karşılamak içinde 1997 yılında Samsun'da 420 000 ton/yıl kapasiteli izabe fabrikasını faaliyete geçirmiştir. Dünya çelik piyasalarında üst seviyelerde yerini alan Yeşilyurt yeni modernizasyon çalışmaları ile yıllık haddehane kapasitesini 720.000 ton/yıl ve sıvı çelik kapasitesini de 1.300.000 ton/yıla yükselterek, 8-32 ebatlarında her türlü nervürlü inşaat demiri üretimi gerçekleştirmektedir (Şekil 3.19.). 2006 yılı başında ise çelikhane hammadde ihtiyacını karşılamak ve 3.şahıslara da hizmet vermek için Liman işletmesini hizmete sokmuştur. Yeşilyurt grup olarak bölge ve ülke ekonomisinin yükselmesindeki bir lokomotif misyonunu artırarak sürdürmektedir.Her yıl açıklanan Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu içerisinde, ilk 100 büyük kuruluş içerisinde yerini sürekli olarak alan firmamız,kalite standartlarından ödün vermeden,çevreye,insana değer veren,sürekli yenileşmeden yana profesyonel yönetim kadroları ile çalışmalarını artırarak sürdürmektedir.



Şekil 3.19. Yeşilyurt Limanı

Yeşilyurt liman işletmesi

Samsun şehir merkezine 15 km uzaklıkta organize sanayi bölgesinde yerleşmiş bulunan Yeşilyurt Limanı, coğrafik konumu 41° 14' 45" N , 36° 26' 36' E koordinatları arasındadır.Demiryolu güzergahı üzerinde bulunan limanımız Samsun havaalanına 7 km, anayola 2 km mesafededir. Yeşilyurt Limanımız konumu itibari ile Rusya'nın; Novorossijsk,Tuapse,Anapa,Azak,Taganrog,Yeisk Ukrayna'nın; Simreropol, Herson,Odessa Gürcistan'ın; Batum,Sochi,Romanya'nın; Köstence ve diğer birçok ülke limanlarına yakınlığı ile bölgesel ticaret hacminde ve Dünya Ticaretine, entegre olmuştur. Modern teçhizat ve ekipmanları ile bölgenin en önemli liman tesislerinden birisidir (Tablo 3.40.).

Tablo 3.40. Yeşilyurt limanı kapasiteleri

RIHTIM	UZUNLUK (m)	DERINLIK (m)
1. nolu iskele	270	-17 / -12
2. nolu iskele	270	-17 / -12
3. nolu iskele	108	-9 / -5

Yeşilyurt Limanında Verilen Hizmetler

1. Yükleme, boşaltma, şifting, depolama hizmetleri

- Her türlü dökme Katı yük grupları
- General kargo yükler

2. Rıhtım hizmetleri

- Pilotaj
- Römorkaj
- Demirleme/demir alma

3. Diğer hizmetleri

- Kapalı depolama işlemleri
- Açık alan depolama
- Katı ve sıvı atık alma
- Tatlı Su
- Elektrik
- Ambar kapağı kaldırma/yerleştirme
- Kantar
- Gümrük Kontrolü

Toplam liman sahası 120.000 m² olarak kullanılmaktadır. Bu alan içinde 80.000 m² lik kısmı açık depolama alanı olarak kullanılmaktadır. İlanda her biri 1000 ton kapasiteli 2 adet kantar bulunmaktadır (Tablo 3.41. ve Tablo 3.42.)

Tablo 3.41. Yeşilyurt Limanı Deniz Araçları

ADİ	ADETİ	KAPASİTESİ
RÖMORKÖR	1	2.200 Bhp
RÖMORKÖR	1	2.000 Bhp
PALAMAR BOTU	1	150 Bhp
KLAVUZ BOTU	1	620 Bhp

Tablo 3.42. Yeşilyurt Limanı Kapalı Ambarları

ALANI/m²	ADETİ	TOPLAM
2.000	2	4.000
1.200	4	4.800
800	10	8.000
TOPLAM	16	16.800

Türkiye'nin en önemli limanlarından biri olan Yeşilyurt Liman işletmeleri bölgesel ve ulusal bazda önemli bir yük hacmine sahiptir. Tablo 3.43. de Yeşilyurt Limanı Ekipman ve kapasiteleri verilmektedir. Limanda genel olarak dökme yükler elleçlenmektedir. Bu yük gruplarından başlıcaları; Hurda, kömür, buğday, klinker, maden, çeşitli hububatlar, çimento, demir, paletli eşyalar, tomruk, boru, proje kargolarıdır.

Tablo 3.43. Ekipmanlar ve kapasiteleri

EKIPMAN	ADET	KAPASITE (TON)
Sennebogen-6180 paletli	1	180
Sennebogen-6130 paletli	1	120
Sennebogen-880 paletli	1	30
Sennebogen-870 paletli	2	25
Sennebogen-835 paletli	1	18
Sennebogen-835 lastikli	2	15
Forklift	2	15
Forklift	1	7,5
Ekskavatör	3	
Loder	5	
Bobcat	2	
Kamyon	15	

Tablo 3.44. Yeşilyurt Limanı 2006-2009 Yılları Arası Gemi Ve Yük Miktarları

Yıl	Dahili	İhracat	İthalat	Adet	TOPLAM	Değişim (%)
2006	174.415	114.600	1.215.820	461	**1.504.835**	
2007	210.043	190.937	2.186.697	605	**2.587.677**	% 71,96
2008	541.108	2.524.373	639.446	902	**3.704.927**	% 43,17
2009	396.891	679.545	2.541.437	833	**3.617.873**	-% 2,36

Yeşilyurt Liman işletmelerinin Karadeniz ve ulusal bazda önemli bir liman olması yönünde avantajları şunlardır;

- Liman demiryolu güzergâhı üzerinde olmakla beraber, bitişiğinde T.C.D.D. ye ait Gelemen yük aktarma tesisleri mevcuttur. Bu güzergâh ile Limanda elleçlenen tüm yük grupları demiryolu bağlantısı olan Türkiye'nin her tarafına gönderilebilmekte ve iç ve Doğu bölgelerinden gelen dökme yükler,n limanda yüklemesi yapılabilmesi.
- Yeşilyurt Liman işletmesinin bölgeye kazandırdığı hareketliğe bağlı olarak Samsun Şehrinin lojistik bir üs olması kapsamında çalışmalar devam etmekle birlikte T.C.D.D. da devamlı olarak hat yenileme ve vagon kapasitelerine artırma yönünde çalışmalar yapılmaktadır.
- Yine bir liman şehri olan Samsun şehrinin geçmiş yıllara dayanan bir taşımacılık kültürüne sahip olması ile birlikte hem deniz hem de kara taşımacılığı olarak ulaşım yönünden bir kavşak noktasında bulunması.
- Limanın jeopolitik konumu itibari ile Rusya, Ukrayna ve Türk Cumhuriyetler için gemi ve yük trafiğine uygun önemli bir ticaret kapısı durumunda olması.
- Artan Dünya ticaretinin ve özellikle Rusya ve Orta Asya ülkelerinde görülen dış ticaretindeki hızlı yükselişin bölgesel olarak yük trafiği hacmine olumlu yansıması.
- Liman yerleşim yeri olarak şehir içi trafiğinden uzak olması, çevre yolu bağlantısına yakınlığı dolayısıyla yük-liman trafiğinde sağlanan devamlılık ve akışkanlık,
- Liman, yerleşim yeri olarak bölgesinin organize sanayi bölgesinde olması dolayısı ile mevcut fabrika ve sanayi tesislerine yakınlığından ötürü sanayi tesislerine kolaylıklar sağlaması,
- Sahip olduğu modern elleçleme ekipmanları ve her biri dalında uzman müşteri memnuniyetine odaklı personeli ile hızlı ve güvenli bir liman hizmeti sunulması;
- Yeşilyurt liman işletmeleri olarak, ISO 9001-2008 kalite standartlarına uyarak, çalışan ve müşteri memnuniyetini sağlayarak, tüm süreçleri iyileştirerek, çevreyi koruyarak, hizmeti emniyetli, zamanında ve kaliteli bir şekilde gerçekleştirilmesi.

Yeşilyurt liman işletmelerinin hedef ve projeleri ise;

- Planlanan yeni rıhtım uzama projesi ile yaklaşık 400 metre daha rıhtım yanaşma kapasitesinde artış sağlanacak ve toplamda 1.050 metre rıhtım yanaşma kapasitesine ulaşılacaktır.
- Yeşilyurt limanı rıhtım özelliklerinin yeni tamamlanacak proje ile birlikte maksimum draft ve uzunluğa erişmesi dolayısı ile yüksek grostonajda birkaç geminin aynı anda yanaşıp ayrılabilirliği ile bölgenin yüksek kapasiteli Limanlarından biri olacaktır.
- Hâlihazırda yıllık 6.000.000 ton /yıl ve yıllık 1.000 adet/yıl gemi yanaştırma kapasitesinde olan limanı tamamlanacak yeni genişleme projesi ile 10.000.000 ton/yıl ve 1.500 adet /yıl kapasitesine ulaşacaktır.
- Yine mevcut kapalı depolama alan kapasitesi ilave yapılacak olan ambarlar ile 30.000 m² lik alana kavuşacaktır.

Tüm bunların yanında bölgesel olarak da birtakım ortak sorunlar mevcuttur. Bunların başlıcaları ise;

- Liman hizmetlerine bağlı olarak çalışacak Lojistik sektörünün gelişimini tam olarak sağlayamaması.
- Devletin sektörü destekleyecek gerekli adımları atması ve bu bağlamda gerekli yasal ve mevzuat düzenlemelerinin yetersiz oluşu.
- Antrepoculuk ve depolama hizmetlerinin artan yük hacmini karşılayabilecek seviyeye henüz ulaşmamış olması
- Demiryolu ve karayolu ağlarının yeterli modernizasyonu yapamamış olması ve alt yapı eksikliklerinin giderilememesi.

3.4.4.1.3 Toros Tarım Samsun Limanı

Toros Tarım Samsun Terminal Yetkililerinden alınan bilgilere göre; Toros Samsun Limanı fabrika sahası dahil 1.370.000m2 alan üzerine kurulmuştur (Şekil 3.20.). Ana faaliyet alanı gübre üretimi olan Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş. Türkiye'nin en büyük gübre pazar payına sahip olan kuruluşumuzdur. Liman amacıyla değil üretim amacıyla kurulmuş olan tesis; üretim üniteleri; 2 adet fosforik asit ünitesi, 1 adet NPK kompoze gübre üretim ünitesi, 1 adet DAP gübresi üretim ünitesi, ve bu üniteleri besleyen yardımcı tesislerden oluşmaktadır. Ayrıca üretilen mamül maddeler 06 ve 16 nolu Torbalama ünitelerinden sırasıyla 1500 Ton/Gün ve 2000 Ton/gün kapasiteler ile paketlenmektedir.



Şekil 3.20. Toros Tarım Samsun Limanı

Terminal

Türkiye'nin Karadeniz kıyısında yer alan Toros Samsun Terminali, özelleştirilmesi ardından 2005 yılı sonunda üçüncü şahıslara hizmet vermeye başlamıştır. Bulunduğu ülkenin dış ticaretinde dökme yük terminali olarak önemli yere sahip olan Toros Samsun terminali Hazar denizi ve Karadeniz ülkeleri ile dış ticarette ve transit ticarette önemli rol alacak potansiyele sahiptir.

İki adet gemi yanaşma nihtımına sahip bir adet parmak iskeleden oluşan terminal, hizmet kalitesi deneyimi ve ekipman donanımı ile bölgedeki diğer limanlara yakın hızda ve efektif yük elleçleme imkânı verecek kapasiteye sahiptir.

Yük elleçleme kapasitesi:

Liman tamamen dökme yük elleçlemeye göre planlanmıştır. Kapasite olarak

- 14.000 ton/gün kömür ve 10.000 ton/gün gübre ve tahıl boşaltma.
- 2.000 ton/gün torbalı boaltma ve yükleme.
- 5.000 ton/gün dökme yük yükleme. Potansiyeline sahiptir.

Diger liman hizmetleri:

- Klavuzluk ve römorkaj hizmetlerini 24 saat aralıksız olarak Terminalin kendisi vermektedir.
- İskelelerden su servisi yapılmaktadır ancak yakıt sadece kara tankerleri ile verilebilir.
- Katı atıklar doğrudan iskelelerden alınabilmektedir.
- Sürekli irtibat sağlayacak sabit ve seyyar deniz telsizleri (VHF) mevcuttur.
- Terminalin ISPS kodu mevcut olup numarası 1155157'dir.

Sıvı Yük Depolama:

- İki adet toplam 17.984 m3 kapasiteli Amonyak tankları.
- Sekiz adet toplam 24.756 m3 kapasiteli Fosforik Asit tankları.
- Yedi adet toplam 33.600 m3 kapasiteli Sülfürik Asit tankları. Mevcuttur fabrika üretimi için kullanılmaktadır.

İskeleler:

İskele No	Amacı	DWT Uzunluğu	Platform Gemi Boyu	Yanaşan Gemi Eni	Yanaşan Draft	Max. Air Draft		Max. Kapasite (Ton/Gün)
			m.	m.	m.	m.	m.	
1	Dökme	50.000	204	225	32	9.5-19.5	20	14.000
2	Dökme-Sıvı	30.000	204	225	32	9.5-19.5	20	10.000

Sıvı Yükleme / Boşaltma Kapaitesi:

Ürün Cinsi	Yükleme ve Boşaltma Kapasitesi (ton/saat)	Hat Çapı (inç)	İskele No
Amonyak	450	10	2
Fosforik asit	250	8	2
Sülfürik asit	300	8	2

Dökme Kuru Yük Elleçleme Ekipmanları:

İskele-1: 30 ton kaldırma ve 1.000 ton/saat boşaltma kapasiteli, iskele platformu boyunca ray üzerinde hareket edebilen bir adet vinç.

Dökme Kuru Yük Depolama:

- İki adet her biri 20.000, bir adet 40.000, bir adet 15.000 ve bir adet 10.000 tonluk gübre hammadesi depolamaya müsait kapalı depo.
- Bir adet 45.000, bir adet 40.000 ve bir adet 13.000 tonluk mamul gübre depolamaya müsait kapalı depo.
- Bir adet 4.300 ton torbalı gübre depolamaya müsait kapalı depo.
- 223.600 m2 dökme yük depolamaya müsait açık depolama alanı.

Toros Tarım Limanı bu durumuyla Üretici özel limanı görünüşünde çalışmakta ancak boş kapasitesi olması nedeniyle zaman zaman grup dışına da hizmet verebilmektedir. Liman fiili elleçleme miktarları Firma tarafından verilmemiştir.

3.4.4.2 Samsun ili Organize Sanayi Bölgeleri

Samsun İl sınırları içinde İlki 1982 yılında onanmış olmak üzere iki tanesi kurulmuş ama kısmen çalışmaya başlamış, bir tanesi de kuruluş aşamasında olan 4 adet organize sanayi bölgesi projesi vardır.

3.4.4.2.1 Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi

Samsun - Merkez Organize Sanayi Bölgesi; Bakanlar Kurulu'nun 15.5.1976 tarih ve 7/12207 sayılı kararına istinaden kurulmuştur (Şekil 3.21.)

Müteşebbis Heyet Samsun Valisinin Başkanlığında

- Samsun İl Özel İdaresi
- Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
- Tekkeköy Belediyesi kuruluşlarından teşkil edilmiştir.

Bölge arsası ; Samsun-Ordu devlet karayolunun 12. kilometresinde yer almaktadır. Bölge sınırları Doğu yönünde Azot ve Bakır fabrikaları,Güney' de 19 Mayıs ve İlkadım Küçük Sanayi Siteleri, Batı yönünde Kirazlık ırmağıdır.



Şekil 3.21. Samsun-Merkez Organize Sanayi Bölgesi Genel Görünümü

7.7.1977 tarihinde İmar ve İskan Bakanlığı'nca onanan "Samsun Nazım Planı" nda söz konusu yer; sanayi, Organize Sanayi ve depolama alanı olarak belirlenmiştir. Aynı alan 19.12.1980 tarihinde İmar ve İskan Bakanlığı'nca onanan 1/5000 ölçekli "Samsun Kent Bütünü Nazım İmar Planı"nda sanayi bölgesi olarak gösterilmiştir Bu alan daha sonra 6.4.1982 tarihinde "Samsun Organize Sanayi Bölgesi" olarak onanmıştır.

OSB'de yer alan firma sayısının yıllara göre değişimi aşağıdaki gibidir:

- 2000 - 47 firma faal (üretim yapıyor),
- 2003 - 60 firma faal (üretim yapıyor),
- 2006 - 72 firma faal (üretim yapıyor),
- 2010 - 80 firma faal (üretim yapıyor),

Bölge'deki firmalar ağırlıklı olarak Madeni Eşya, Elektriksiz Makine, Demir Dışı Metaller, Plastik, ve Gıda sanayii sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Yukarıda belirtilen 80 firmanın sektörel dağılımı aşağıdaki Tablo 3.45. 'da gösterilmiştir.

Tablo 3.45. Samsun-Merkez Organize Sanayi Bölgesinde Yer Alan Firmaların Sektörel Dağılım

Faaliyet Alanı	Üretim Yapan (Faal)	İnşaat Halinde	Proje Safhasında	TOPLAM
Gıda Sanayi	7		0	7
Dokuma ve Giyim Sanayi	6		1	7
Orman Ürünleri Sanayi	6		0	6
Kağıt Sanayi	1		0	1
Lastik Sanayi	3		0	3
Plastik Sanayi	9		1	11
Kimya Sanayi	5		0	5
Gübre Sanayi	3		0	3
Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri Sanayi	2		0	2
Cam Sanayi	1		0	1
Demir ve Çelik Sanayi	2		0	3
Demir Dışı Metaller Sanayi	9		0	10
Madeni Eşya Sanayi	10		0	10
Elektriksiz Makinalar Sanayi	10		0	10
Meslek, Bilim, Ölçü, Kontrol ve Optik	3		0	3
Elektrikli Makinalar Sanayi	3		0	3
TOPLAM	**80**		**2**	**85**

Doğal gaz ile ilgili ihale Eylül 2003 yılında yapılmış ve Ekim 2003 tarihinde işe başlanmıştır. Tamamen OSB katılımcıları tarafından finanse edilen ve 750.000 'a mal olan şebeke inşaatı Ocak 2004 yılında tamamlanarak BOTAŞ ile Kesintisiz Doğal Gaz Satış Sözleşmesi yapılmıştır. Bugün itibariyle bölgede 37 firma proses ve ısınmada aylık ortalama 1.350.000 m³ civarında doğal gaz kullanmaktadır. Ayrıca Samsun İlinde kullanılan Doğal Gaz'ın % 13 'ü Samsun OSB 'de kullanılmaktadır.

Bölgenin elektrik enerjisi, Samsun İTM 'den özel enerji nakil hattıyla temin edilmektedir. Kurulu gücü 40 MW'dır. Bölgede aylık ortalama 28.000.000 kWh enerji tüketilmektedir. Samsun İlinde kullanılan elektriğin % 27,70' i Sanayide, sanayide kullanılan elektriğin de % 70' i Samsun-Merkez OSB 'deki işletmelerce tüketilmektedir.

Samsun İlinde 2009 yılında 304 Milyon $ 'lık İhracatın % 60 'ı olan 182 Milyon $ 'lık kısmı Samsun-Merkez OSB 'deki yaklaşık 40 adet işletmece yapılmıştır. Samsun-Merkez OSB'de halihazırda yaklaşık 5.154 kişi istihdam edilmekte olup; bu sayının işletmelerin tamamı faaliyete geçtiğinde yaklaşık 5.500 civarında olacağı tahmin edilmektedir.

Bölge'de kesintisiz doğal gazın yanısıra, elektrik, su, kanalizasyon, yol ve yağmur suyu hatlarının tamamı faal durumdadır. Bölgede yaklaşık 15 kilometre yol, 13 km. doğalgaz, 28 km. içmesuyu, 12 kilometre kanalizasyon, 16 kilometre elektrik şebekesi bulunmaktadır.

Samsun-Merkez OSB Atıksu Arıtma Tesisi ile ilgili Etüd-Proje Mühendislik Hizmetleri tamamlanma aşamasındadır, kısa zamanda Müteahhitlik işleri ihale edilecektir. Samsun-Merkez OSB' nin 2 km. dışında liman olması araç trafiği yönünden büyük hareketlilik sağlamaktadır..

Bölge ulaşım imkanları açısından en avantajlı bölge konumundadır. Ordu Karayoluna 1 km mesafede olup, Çarşamba Havalimanı 13 km., Yeşilyurt Limanı hemen sınırında olması nedeniyle 2 km., Demiryolları Lojistik merkezi ile mesafe de 2km.' dir.

3.4.4.2.2 Samsun Kavak Organize Sanayi Bölgesi

Samsun-Kavak Organize Sanayi Bölgesi, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'nın 05.04.1993 tarih ve 1620 sayılı yazısı ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 1993 yılı yatırım programına dahil edilmiştir (Şekil 3.22.). 15 Nisan 2000 tarih ve 24021 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun gereği

olarak hazırlanan Kuruluş Protokolü 04.12.2000 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanarak Bakanlığın OSB Sicil Defterine 27 sicil numarası ile kayıt edilmiştir.

Buna göre Samsun-Kavak Organize Sanayi Bölgesi Müteşebbis Heyeti,İl Valisinin Başkanlığında

İl Özel İdaresi (% 47)

Samsun Ticaret ve Sanayi Odası (% 47)

Kavak Belediyesi (% 6) kuruluşlarından teşkil edilmiştir.



Şekil 3.22 KOSB Mevcut Alan Krokisi

Bölge arazinin yer seçim etüdü Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca 27.7.1993 tarihinde yapılmıştır. Alternatif alanlar içerisinden Çamlık mevkiinde arazi Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca 23.1.1995 tarihinde uygun bulunmuş ve bu alanda 140 hektar planlanabilir büyüklükteki arazide bölgenin kurulması Devlet Planlama Teşkilatı tarafından onaylanmıştır. Seçilen arazinin yüzölçümü 1.393.617 m2 olup 865.274 m2 (%62) hazine arazisi 528.343 m2 si (% 38) şahıs arazileridir.

Kavak OSB; Samsun Limanına 50 km,Samsun-Çarşamba Havaalanına 70 km, Merzifon Havaalanına 90 km,Sivas-Ankara Demiryoluna 6 km,Samsun-Ankara Karayolu na 3 km mesafededir.

Bölgenin 1/1000 ölçekli halihazır haritası İller Bankası16. Bölge Müdürlüğünce hazırlanmıştır. Bölgenin imar planları ise Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nın girişimleri ile bedelsiz olarak T.O.B.B Sanayi Dairesi tarafından hazırlanmıştır.

Yapılan 1/2000 ölçekli imar planı Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın görüşüne sunulmuş, verilen talimat ve görüşler doğrultusunda hazırlanan 1/1000 ölçekli imar uygulama planları Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ' nca 24.03.1998 tarih ve 3861 sayılı yazıları ile uygun görüşle vize edilmiştir.İmar uygulama planları bunu takiben Kavak Belediye Meclisinin 31.03.1998 tarih ve 11 sayılı kararı ile onaylanarak kesinlik kazanmıştır.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanarak kesinlik kazanan son parselasyon planına göre genel arazi kullanım oranları Tablo 3.46.'da verilmektedir.

Tablo 3.46. Kavak OSB Arazi Kullanım Oranları

Sanayi Parselleri.....	772.892	m^2	%	55,46
Sosyal Tesisler.....	48.926	m^2	%	3,52
Arıtma Tesisleri.....	45.325	m^2	%	3,25
Rekreasyon Alanı.....	16.952	m^2	%	1,21
Tedaş.....	16.446	m^2	%	1,18
Trafik ve Yollar.....	61.620	m^2	%	4,42
Çevre Bandı ve Yeşil Alanlar.....	431.456	m^2	%	30,96
İmar Uygulama Alanı.....	1.393.617 m^2			

50 hektarlık (I. Etabın) Altyapısı tamamlanmıştır. I. Etapta değişik büyüklükte 53 adet sanayi parseli bulunmaktadır (Tablo 3.47.)

Bölgenin alt yapısı tamamlanan 50 hektarlık kısmında 53 adet sanayi parseli bulunmaktadır (Tablo 3.48.). Bu parsellerin toplam yüzölçümü 419.595 m2 dir. Bölgede 06.02.2004 tarih ve 25365 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 5084 sayılı ve 18.05.2005 tarih ve 25819 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 5350 sayılı yasalar ve bu yasalara alt yönetmelikler kapsamında 15 firmaya bedelsiz arsa tahsisi yapılmıştır. Tablo 3.49. KOSB'de Yer Alan Firmaların Statülerine Göre Sektörel Dağılımı, Tablo 3.50.'de KOSB'de Faaliyetteki Firmalar ve Tablo 3.51.'de KOSB'de İnşaat Aşamasındaki Firmalar verilmektedir.

Tablo 3.47. Sanayi Parsellerinin Dağılımı:

140 HEKTARA GÖRE			**50 HEKTARA GÖRE**		
Sanayi Parsellerinin Yüzölçümü	**Parsel Adedi**	**Parsellerin Yüzölçümü Toplamı**	**Sanayi Parsellerinin Yüzölçümü**	**Parsel Adedi**	**Parsellerin Yüzölçüm Toplamı**
7000 m^2'ye kadar	39	205.435 m^2	7000 m^2'ye kadar	31	165.908 m^2
7000-10.000 m^2	13	113.372 m^2	7000-10.000 m^2	10	84.587 m^2
10.000-20.000 m^2	27	367.193 m^2	10.000-20.000 m^2	6	85.477 m^2
20.000'den büyük	4	86.892 m^2	20.000'den büyük	2	42.304 m^2
TOPLAM	**83**	**772.892 m^2**	Kamulaştırma Dışı Tutulan	2	10.024 m^2
			TEİAŞ Trafo Merkezi	2	31.295 m^2
			TOPLAM	**53**	**419.595 m^2**

Tablo 3.48. Kavak OSB Bulunan ve Projesi Devam Eden Firmalar

Faaliyet Alanı	Üretim Yapan (Faal)	İnşaat Halinde	Proje Safhasında	Üretimi Duran	TOPLAM
Gıda Sanayi	1	0	1	0	**2**
Alkol, Tütün ve Tütün Ürünleri	0	0	0	0	**0**
Dokuma ve Giyim Sanayi	0	0	1	0	**1**
Orman Ürünleri Sanayi	0	1	0	0	**1**
Plastik ve Ambalaj Sanayi	0	1	0	0	**1**
Tıbbi Gereçler, Boya, Petrol Türevleri ve Kimya Sanayi	0	0	0	0	**0**
Çimento ve Yapı Malzemeleri Sanayi	1	2	0	0	**3**
Cam Sanayi	1	0	0	0	**1**
Demir ve Çelik Sanayi	0	0	0	0	**0**
Makine Sanayi	0	0	0	0	**0**
Kağıt Sanayi	0	0	0	0	**0**
Kozmetik Sanayi	0	0	0	0	**0**
Otomotiv Yan Sanayi	0	0	0	0	**0**
Tarım Alet Ve Makinaları İmalat Sanayi	1	0	0	0	1
Madeni Eşya Sanayi	4	0	0	0	4
TOPLAM	**8**	**4**	**2**		**14**

Tablo 3.49. KOSB'de Yer Alan Firmaların Statülerine Göre Sektörel Dağılımı

FİRMA ADI	ADA PARSEL	m2	FAALİYET KONUSU	İSTİHDAM
GÜVEN ISI	182/12	7.970	Güneş Enerji Sis. İml.	10 Kişi
USTA MAKİNA	182/9	5.109	Biçerdöver İml.	12 Kişi
ALEMDAR SOĞUTMA MUTFAK SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	182/8	5.029	Endüstriyel Mutfak	20 Kişi
SAMKEK SAN. TİC.LTD. ŞTİ.	180/4	8.938	Hazır Kek İml.	30 Kişi
VAROL MUTFAK SANAYİ	181/7	5.077	Endüstriyel Mutfak	30 Kişi
ÇETAŞ CAM	182/10	5.110	Temperli Cam	30 Kişi
	182/17	5.031	Temperli Cam	
GÖKSARAN İNŞ. İNŞ. MALZ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	182/14	4.826	Dış ve İç Cephe Kaplama Mlz.	30 Kişi
MEŞALE ÇAY KAZAN SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	180/6	14.893	Çay Kazanı	90 Kişi
	180/7	13.457		
	TOPLAM	**75.440**		**252 Kişi**

Tablo 3.50. KOSB'de Faaliyetteki Firmalar

FİRMA ADI	ADA PARSEL	m2	FAALİYET KONUSU	İSTİHDAM
KEPROSAN	180 / 11	14.799	Derz Çıtası ve PVC Profil İml.	30 Kişi
KARPİYER İÇ VE DIŞ CEPHE ÜRÜN. İHT. İHR. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	182 / 13	7.016	EPS – XPS Cephe Kaplama Sistemleri	30 Kişi
ATÖLYE YAPI ELEMANLARI SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	182 / 11	5.178	Ahşap Panel ve Mobilya İmalatı	30 Kişi
KİSKA YAPI SANAYİ A.Ş	183 Ada 4-5	31.699	Prefabrik Yapı Elemanları	60 Kişi
	TOPLAM	**58.692**		**150 Kişi**

Tablo 3.51. KOSB'de İnşaat Aşamasındaki Firmalar

FİRMA ADI	ADA PARSEL	m^2	FAALİYET KONUSU	İSTİHDAM
ÇELENK YEM TARIM ÜRÜN GIDA.LTD.ŞTİ	178 /10-11	11.579	Karma Yem İmalatı	40 Kişi
TEKSİM GİYİM SAN.TİC.LTD.ŞTİ	177 / 11	16.670	Tekstil ve Konfeksiyon İmalatı	200 Kişi
	TOPLAM	**28.249**		**240 Kişi**

Bölgede bu güne kadar toplam 14 firmaya 17 parsel tahsisi edilmiştir bu firmalardan 8 firma üretime geçmiştir. Halen 4 firma fabrika inşaatı devam etmekte olup 2 firma proje aşamasındadır.Üretimde olan firmalardaki istihdam sayısı 252'dir. Yapılan tahsislerin tümünde faaliyete geçildiğinde öngörülen istihdam 642 kişi olacaktır. Bölgede, 5.5 kilometre yol, 6 kilometre kanalizasyon, 6 kilometre su şebekesi bulunmaktadır.

5084 sayılı Bedelsiz Arsa Tahsisine ilişkin kanun un 06.02.2010 tarihinde sona ermesi sebebiyle yatırımcılara Bölgede Bedelli Arsa tahsisine başlanmış olup Arsa Tahsis bedeli Müteşebbis Heyetimizin 23.03.2010 tarih ve 185 sayılı kararı gereğince 10.-TL/M2 belirlenmiş olup bölgemizde bedelli arsa tahsisine başlanılmıştır. Bu kapsamda 1 firmaya bedelli arsa tahsisi yapılmış olup firma inşaatına başlamıştır.

Bölgede bu güne kadar toplam 14 firmaya 17 Parsel tahsis edilmiş olup 8 firma üretime geçmiştir. Halen 4 adet fabrika inşaatı devam etmekte olup 2 firma proje aşamasındadır. Üretimde olan firmalardaki istihdam sayısı 252 kişidir. Yapılan tahsislerin tümünde faaliyete geçildiğinde öngörülen istihdam 642 kişi olacaktır.

Ayrıca 2 adet parsel TEİAŞ'ne 154 KV Trafo Merkezi yapımı için tahsis edilmiştir.

3.4.4.2.3 Samsun Bafra Organize Sanayi Sitesi

Samsun – Bafra OSB'nin kuruluşu ,Sanayi ve Ticaret Bakanlığının 06.08.1997 tarih ve 10229 sayılı kararı ile 1997 yılında onaylanmıştır.Sanayi Sitesinde İl Özel İdaresinin %29, Bafra Belediyesinin %35, Bafra Ticaret ve Sanayi Odasının %36 hissesi bulunmaktadır. Bölge için tahsis edilen arazinin tamamı Maliye Hazinesine ait olduğundan 1,5 kr/m2 olarak tamamı 34.200,00 TL. 09.11.1998 tarihinde Kamulaştırılmıştır. Bölgenin Tapusu 12.07.2000 tarihinde OSB Tüzel kişiliği adına tescil edilmiştir.

Samsun Bafra Organize Sanayi Sitesinde sözleşmeli işçi statüsünde 1 Bölge Müdürü, 1 Muhasebeci ve 1 Odacı görev

yapmaktadır yönetim olarak görev yapmaktadır. Samsun Bafra OSB bünyesi içerisinde dördü bedelli altısı da bedelsiz olmak üzere toplam on firmaya arsa tahsis işlemi gerçekleştirilmiştir. 2009 yılı Bedelli arsa tahsis m¸ fiyatı 16,96 TL'dir.

Sanayi Bölgesinin Web sitesi kayıtlarına göre Samsun Bafra OSB içerisinde dördü bedelli altısı bedelsiz olmak üzere toplam 13 firmaya arsa tahsis işlemi gerçekleştirilmiştir. Bafra Organize Sanayi Bölgesinin sektörel dağılımı Şekil 3.23.'da görülmektedir.

Haydaroğlu Gıda San.ve Ticaret Ltd.Şti.. : Bölge içerisinde Pirinç Fabrikası ve Paketleme ünitesi kurmuş olup, 25.01.207 tarihinde faaliyete geçmiştir. Tahsis edilen alan 9.887,39 m2 olup, 2.600,00 m2 kapalı alanda 30 kişi istihdam etmektedir

Kaya Tur.Koz.Gıda İnş.Tic.ve San.Ltd.Şti.. : Bölge içerisinde Biber / Domates Salçası üretimi yapmak üzere fabrika yeri tahsis edilmiş olup, 06.06.2007 tarihinde faaliyete geçmiştir. Tahsis edilen alan 12.689,84 m2 olup, 2.400,00 m2 kapalı alanda sezonunda ile 80 kişi istihdam etmektedir.

Kalmaksan Kaldırma Mak.Tic.ve San.A.Ş.. : Bölge içerisinde İnşaat Vinçleri, Kaldırma Makineleri üretimi yapmak üzere fabrika yeri tahsis edilmiş olup, 29.02.2008 tarihinde faaliyete geçmiştir. Tahsis edilen alan 18.423,00 m2 olup, 4.500,00 m2 kapalı alanda 35 kişi istihdam etmektedir

Mert Gıda Bakliyat Tic.ve San.Ltd.Şti.. : Bölge içerisinde Bakliyat Eleme ve paketleme Fabrikası kurulmak üzere 9.844,67 m2 yer tahsisi gerçekleşmiş, 2.400,00 m2 kapalı alanda yapılmış olup üretim durdurulmuştur

Başarı Ticaret Kolektif Şti.. : Bölge İçerisinde Haşere İlaçları , fare zehir Fabrikası kurmak üzere 4.887,76 m2 yer tahsisi gerçekleşmiş, 750 ,00 m2 kapalı alanda 04.05.2009 tarihinde faaliyete geçmiştir

Bafram Sebze Meyve Org.Tar.Hay.Ür.Soğuk Hava Dep.Tic.ve San.Ltd.Şti.. Bölge içerisinde Sebze-Meyve Kurutma ve işleme ile Soğuk Hava Deposu Ünitesi teşekküllü Fabrika kurmak üzere 14.750,64 m2 yer tahsisi gerçekleşmiş, 1.100,00 m2 kapalı alanda meyve sebze paketleme, 1.000,00 m2 'lik soğuk hava deposu olmak üzere 16.07.2009 tarihinde 30 kişi ile , faaliyete geçmiştir.

Bafra Eriş Tarım Hayvan Ürünleri Gıda Turz.Tic.ve San.Ltd.Şti.. : OSB alanı içinde Biber -Domates Salçası ve Közlemesi faaliyeti ile ilgili Fabrika kurmak üzere 9.857,36 m2 yer tahsisi gerçekleşmiş olup 3.000,00 m2 kapalı alanda sezonunda 120 kişi çalıştıramk üzere 08.09.2008 tarihinde üretime geçmiştir.Aynı firmaya 06.04.2010 tarihinde toplam 9.950,32 m2 yer tahsisi gerçekleşmiş, tahsisi edilen yerde bezelye konservesi, domates salçası ve közlenmiş biber üretimi yapacaktır.Proje safhasında olan ilave işyerinde toplam 60 kişi istihdamı gerçekleşecektir.

Damsan Araç Üzeri Ekipmanlan Tic.ve San.Ltd.Şti.. : OSB alanı içinde Tarım Makineleri, Karasör, Damper,Traktör Römorkü üretimi faaliyeti ile ilgili Fabrika kurmak üzere 15.745,07 m2 yer tahsisi gerçekleşmiş, 3.000,00 m2 kapalı alanda 30 kişi ile üretim yapmeyı palanlayan firmamız 31.05.2010 tarihinde üretime başlamıştır.

Doğanca Gıda Nak.Akaryakıt Tarım Orman ve Su Ürn. Paz.İth.İhr.Tic. Ve San Ltd.Şti. : OSB alanı içinde ilk etap da 500,00 m2 kapalı alanda 10 ton süt işleme kapasitesi ile pastorize süt ve mamülleri üretimi faaliyeti ile ilgili Fabrika kurmak üzere ,5.000,m2 alan yer tahsis edilmiş olup, 600,00 m2 kapalı alanda 15 kişi ile üretim yapacaktır.Yatırım proje aşamasındadır.

Samsun Balıkçılık Su ürünleri Hayvancılık İnşaat Tur.Plas.Meş.Tic.ve San.Ltd.Şti. : OSB alanı içinde 600 m2 kapalı alanda 300 ton balık hammaddesi işleme kapasitesi ile balık yağı, yemi ve unun üretmeyi planladıkları yatırım için 5.000,00 m2 yer tahsisi gerçekleştirilmiştir Asgari 10 kişi çalıştırmayı taahhüt eden firma 1 yıl içerisinde faaliyete geçmeyi düşünmekte olup,proje aşamasındadır.

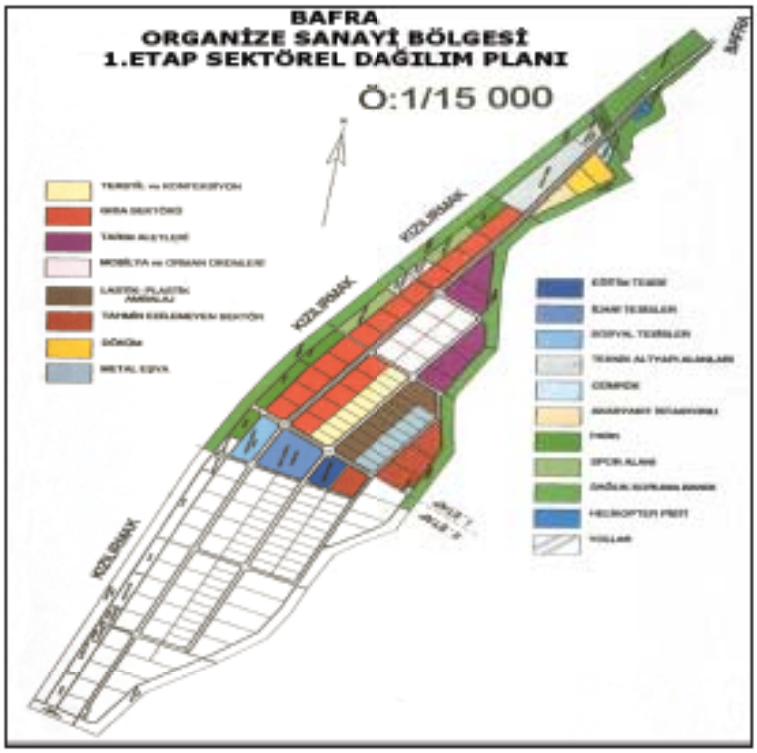
Abalıoğlu Yem Soya ve Tekstil San.A.Ş. OSB alanı içinde 39.877,33 m2 bedelli olarak yer tahsisi gerçekleştirdiğimiz ve Türkiye genelinde fabrikaları olan firma, 2011 yılı içerisinde ilk etapta 45 kişi ile küçükbaş-büyükbaş-kanatlı ve balık yemi üretimi yapmayı planlamaktadır.

Barışçıl Gıda Ener.İnş.Nak.Tur.İth.İhr.Tic.ve San.Ltd.Şti. OSB alanı içinde 9.886,54 m2 tahsisi edilen alan içerisinde Pirinç kepekli pirinç,kırık pirinç, kepek ve diğer bakliyat ürünlerini üretmeyi düşünen firma, iki sene içerisinde faaliyete Geçmeyi ve 50 işçi istihdam etmeyi taahhüt etmektedir.

Özsu Balıkçılık ve Su ürünleri ltd.Şti. Bölge içerisinde tahsis edilen 5.000,25 m2 alan içinde , 2.000 m2 kapalı alanda günlük 40 ton balık işleme kapasitesi ve dondurulmuş su ürünleri, balık unu, yemi ve yağı üretmeyi planlamayı düşünmekte-

dirler. Asgari 40 kişi istihdamlı ,2.225.0.000 TL.'lik yatırım tutarıyla ilgili firma 24 ay sonra faaliyete geçmeyi planlamaktadır.

Bölgenin toplam alanı 228 hektar olup 17 Eylül 2002 tarihinde I.Etap 110 hektarlık kısmı ihale edilmiş, 31.12.2007 tarihi itibari ile altyapı işleri bitmiş ve geçici kabulleri yapılmıştır.



Şekil 3.23. Bafra OSB Sektörel Dağılımı

3.4.4.2.4. Gıda Organize Sanayi Bölgesi

Samsun Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, kuruluş protokolü Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca 13.04.2007 tarihinde onaylanmış ve Müteşebbis Heyet kurularak tüzel kişilik Bakanlık sicil defterine 252 no ile işlenerek tescil edilmiştir. Bölge alanı 465.454 m2 olan arazisinin yer seçimi 14.02.2007 tarihinde komisyon kararı ile uygun bulunmuştur. 2007 yılında Bölge Müdürlüğünün kurulması ile beraber dönemin Samsun Valisi Hasan Basri GÜZELOĞLU başkanlığında ilk Müteşebbis Heyet toplantısını yapan Samsun Gıda İhtisas OSB, arazisinin imar planları hazırlanıp onaylandıktan sonra 25 adet firmaya tahsis yapılmış, sonradan üç adet firmanın ayrılmasıyla sayı 22'ye inmiştir.

Uygulama projeleri Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanarak altyapı yapım işi müteahhitlik hizmetleri 29.04.2010 tarihinde ihale edilmiştir. İhalenin 11.05.2010 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Küçük Sanatlar ve Sanayi Siteleri ve Bölgeleri Genel Müdürlüğü'nce onaylanması üzerine sözleşme 26.05.2010 tarihinde imzalanmış ve noter onayına müteakip 28.05.2010 tarihinde işe başlanmıştır. İşin bitim tarihi 31.10.2012'dir. Halen altyapı çalışmaları devam etmekte olup bir katılımcı firma inşaatını sürdürmektedir.

Samsun Gıda İhtisas OSB Samsun'a yaklaşık 17 km uzaklıktadır. Şekil 3.24. Samsun-Gıda OSB Parselasyon planı görülmektedir. Bölgenin toplam alanı 465.454 m2 olup; bunun 259.690 m²'si sanayi alanı olarak kullanılacaktır. Bölgede büyüklükleri 3600 m2 ile 38.700 m² arasında değişen 25 adet parsel bulunmaktadır. Yatırıma konu edilecek ve arsa tahsisi yapılmasına karar verilen 22 adet yatırım teklifinin toplam yatırım 244.657.600.-TL yaratacağı doğrudan istihdam 1319 kişidir.



Şekil 3.24. Samsun-Gıda OSB Parselasyon planı

Mevcut 47 hektarlık alana yapılacak olan tahsislerle ilgili yerel ve ulusal basında ilan verilmiş ve verilen süre içerisinde 58 adet yatırım başvurusu alınmıştır. Müteşebbis Heyetin yapmış olduğu incelemeler sonucunda 25 adet yatırımcıya tahsis yapılmasına karar verilmiştir.

Tahsis talebi karşılanamayan 33 yatırımcı ve yatırım talebinde bulunacağı beklenen diğer yatırımcılar için OSB sahasının genişleme zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Yapılan ön etüt çalışmasında Gıda İhtisas OSB'nin güney sınır bölgesi arazilerinin OSB'ye dahil edilmesi halinde toplam yüz ölçümü 443.822 m2 olmak üzere 61 adet daha sanayi parseli planlanacağı öngörülmüştü. Ancak OSB genişleme alanı olarak 208.574 m2'lik alanın üzerinden Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğünce Gıda OSB lehine tahsis kaldırılmış olup; kalan kısmı Tarım ve Köyişlerine olan tahsisisin devamına karar verilmiştir. Tahsisi kaldırılan 208.574 m2'lik alanın OSB'ye devir işlemleri üzerinde çalışmalar sürdürülmektedir. Tablo 3.52.'de Samsun Gıda OSB arsa tahsislerinin sektörel dağılımı ve Şekil 3.25.'de ise tevsi planı görülmektedir.

Tablo 3.52. Arsa tahsislerinin sektörel dağılımı

1-	**Dondurulmuş Gıda sektörü**	**3 Firma ile**	**35.119, 79**	**m²**	**%14**
2-	Entegre Yem Üretimi	2 Firma ile	39.425	m²	%15
3-	İlaç Üretimi	1 Firma ile	38.762	m²	%15
4-	Bitkisel Yağ Üretimi	1 Firma ile	29.950	m²	%12
5-	Soya, mısır, pirinç unu, un,	3 Firma ile	28.111, 86	m²	%11
6-	Süt Ürünleri işleme sektörü	2 Firma ile	20.779, 96	m²	%8
7-	Et Ürünleri işleme sektörü	1 Firma ile	3.767	m²	%2
8-	Deniz Ürünleri İşleme	1 Firma ile	3.767	m²	%2
9-	Sebze meyve işleme, Hububat-Bakliyat, Meyve Suyu, Pirinç, Fındık Entegre, Organik Tarım Ürünleri işleme, Tıbbi Aromatik Bitkiler, Turşu, sirke, pekmez, salça üretimi	8 Firma ile	43.294, 66	m²	%17



Şekil 3.25. Samsun Gıda OSB Tevsi Planı

Bölgede faaliyet gösterecek firmalara enerji sağlanması maksadıyla doğalgaz temini ve şebeke hattı yapımı için SAMGAZ firması ile görüşmelere başlanmıştır. Altyapı projeleri olarak yol, içme suyu, kanalizasyon, yağmursuyu, elektrik ve haberleşme projeleri devam etmekte olup halen altyapı yapım çalışmaları da devam etmektedir.

3.4.4.3 Samsun Serbest Bölgesi

Samsun Serbest Bölgesi, Bakanlar Kurulu'nun 14/12/1995 tarih ve 95/7523 sayılı kararı ile 73.150 m² olarak yer ve sınırları belirlenerek, Yap-İşlet-Devret modeline göre Sasbaş-Bayındır Samsun Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi A.Ş.'ne 30 yıllık bir süre işletme yetkisi ile verilmiştir. Diğer taraftan, bölgenin sınır ve tel çitleri ile giriş kapısının yapımı bitirilerek, 20/03/1998 tarihinde Serbest Bölge kamu birimleri personelinin de görevine başlamaları ile bölgenin resmi açılışı yapılmıştır. İşletme Sözleşmesine göre Sasbaş, bölgenin alt ve üst yapı tesislerini inşa edecek, bunun yanında sözleşmenin imzalandığı ilk yıldan itibaren ve kullanıcılara verilmek üzere 100'er m²'lik en az 10 işyeri ve 5.000 m²'lik en az bir depo ve bilahare kullanıcı taleplerinin gerisinde kalmamak şartıyla yeterli miktarda işyeri, depo ve açık alan inşa ederek kullanıcıların hizmetine sunacaktır.. Sasbaş taahhüdü kapsamında ve Samsun Serbest Bölgesi Yerleşim Projesi doğrultusunda Şekil 3.26. de görüldüğü gibi inşaatları yapmıştır.



Şekil 3.26. Samsun Serbest Bölgesi

Serbest Bölge kamu birimleri idari binası ile Sasbaş idari binası 1998 Aralik ayında tamamlanarak 1999 Ocak ayında hizmete geçirilmiştir. 5.000 m²'lik kapalı depo, 28adet toplam 850m²'lik büro ve banka binası, kontrol ve güvenlik binası, trafo binası, kantar tesisi ile ısı merkezi binası tamamlanarak hizmete sokulmuştur. 1.125 m²'lik 10 adet işyeri binasına ait kaba inşaat ve sıvası bitirilmiş, ancak çatı kaplama ve yan paneller tamamlanmadığından iskana açılamamıştır. Sasbaş, yukarıda bahsedilen yatırımları için 5.500 m²'lik milyon ABD Doları tutarında yatırım yaptığını beyan etmektedir.

Ayrıca, üretim konusunda yatırım yapan kullanıcılar yatırımlarını tamamlamış, ikisi üretime geçmiş birisi fabrika montaj çalışmalarını bitirmiş olup, deneme üretimine geçecek safhaya gelmiştir. Ağaç panel üretimi yapan bir diğer kullanıcı yatırımlarını kısmen tamamlamış geçici iskanı alarak üretim faaliyetlerine devam etmektedir. Bir başka kullanıcı da açık alan tahsisi yapılmış olup üst yapı inşaatları da devam etmektedir. Öte yandan, Yüksek Planlama Kurulu tarafından Samsun Serbest Bölgesinde faaliyet konuları aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.

Üretim Faaliyetleri

İmalat sektöründe yer alan faaliyetler ile tekstil mamulleri hammaddeleri, konfeksiyon üretimi ve özellikle elektronik, optik, tıbbi elektronik, elektrikli ölçü aletleri, hesap makineleri, bilgisayar ve benzeri ekipmanların üretimi ve konfeksiyon aksesuarları ile yurtiçi tüketimin yanı sıra ihracata da katkısı olmak kaydıyla her türlü tarımsal ve sınai üretim faaliyetleri.

Ticaret ve hizmet faaliyetleri

1-Ambalajlama, depolama, tasnifleme, etiketleme , tamir, montaj ve benzeri diğer işlemler dahil olmak üzere ticari faaliyetleri kolaylaştırıcı işlemler,

2-Bankacılık, sigortacılık, müşavirlik ve mühendislik hizmetleri dahil olmak üzere uygun görülecek diğer hizmet faaliyetleri olarak belirlenmiştir

Halen bölgede, bir adet 5.500 m²'lik depo, tamamı 28 adet olmak üzere toplam 850 m²'lik büro, 7.514 m²'lik açık alan ve 7.390 m²'lik açık stok sahaları mevcuttur. Bölge alım-satım konusunda faaliyet gösteren 11 adet kiracı kullanıcı, üretim konusunda faaliyet gösteren 5 adet yatırımcı kullanıcı, 1 adet depolama, 1 adet kiralama ve 1 adet de işletme ruhsatlı olmak üzere toplam 19 adet firma tarafından kullanılmaktadır. Ayrıca bölge kapalı depolar ile açık stok sahası değişik zaman ve sayıda depo kullanma belgesi sahibi firmalar ve açık alan ruhsatı sahibi firmalar tarafından kullanılmaktadır.

Bölgenin resmi açılışının yapıldığı 1998 yılından 2009 yılı sonuna kadar 803.072.232,97 $'lık ticaret hacmi gerçekleştirilmiştir. Bölgedeki faaliyet ruhsatı sahibi kullanıcı firmaların işyerlerinde 2009 yılı sonu itibariyle 207 adet personelin istihdamı sağlanmıştır

Bölgede yatırım

Bölgeden TCDD'nin bina ve ekipmanlarının tahliyesi için TCDD'ye atölye binası, sintine arıtma tesisi ile elektrik santral binası ve teçhizat için 1996 birim fiyatlarına göre 16 milyar liralık bir yatırım yapılmıştır. Bölgenin normalde 2 yıllık bir sürede yaklaşık 3 milyon dolarlık bir yatırımla bitirilmesi gerekirken, bölgenin bataklık oluşu nedeniyle, inşaat alt yapılarında kazık çakılmak suretiyle zemin ıslahı yapılmış ve böylece alt yapı maliyeti artarak 5.5 milyon dolara yükselmiştir. Gümrüklü saha içerisinde bulunan bölge girişinin serbest hale gelebilmesi için giriş düzenlenmesi ve sınır çitlerinin tanzimi için 60 milyar liralık bir yatırım yapılmıştır. Bölgedeki yatırımcı firmalar fabrika inşaatı ve makineleri için 9.307.000 $'lık yatırım yapmışlardır. Bölgeyi kurup işletmekle yetkilendirilen Sasbaş, 5000 m²'lik antrepo, 850 m²'lik 28 adet büro binası, kontrol ve güvenlik binası, trafo binası, kantar tesisi, ısı merkezi binası, Serbest Bölge kamu birimleri binası ile kendi idaresi binasını tamamlayarak hizmete sokmuştur.

Samsun Serbest Bölgesi'nin seçilme amacı

Samsun Türkiye'nin B.D.T ülkeleri ile olan ilişkilerinde merkez il olmak özelliğini taşıması,

Samsun'un bir limana sahip olması ve deniz yoluyla bir çok pazara ulaşılması,

Samsun'un eski bir ticaret merkezi olması ve tarihi ipek yolu üzerinde bulunması,

Samsun İç Anadolu yollarının Karadeniz'e giriş noktasında bulunması,

Samsun'da uluslar arası bir havaalanının bulunmasıdır.

Bölgenin ticaret hacmi, ilk yıldan itibaren ticaretin artmaya başladığı, ülkemizdeki ekonomik kriz döneminde ise gerilediği, krizden kurtulmaya başlandığı sinyalleriyle birlikte de tekrar artmaya başladığı gözlenmektedir (Tablo 3.53).

Tablo 3.53. Ticaret Hacminin Mal Hareketlerine Dağılımı ($)

YILLAR	Bölgeden Yurtdışına	Bölgeden Türkiye'ye	Türkiye'den Bölgeye	Yurtdışından Bölgeye	Toplam
1998	63,947	821,866	970,140	102,018	1,957,971
1999	664,048	1,034,599	543,975	2,141,608	4,384,230
2000	8,578,731	2,625,484	5,170,434	470,208	16,844,857
2001	5,889,968	1,193,567	3,800,027	1,445,229	12,328,791
2002	495,997	6,046,841	286,114	5,078,145	11,907,097
2003	975,491	8,343,329	992,079	6,933,327	17,244,226
2004	819,856	51,336,475	19,638,797	13,826,249	85,621,377
2005	735,235	29,857,300	23,769,184	4,283,361	58,645,080
2006	534,087	28,171,401	21,856,233	4,031,843	54,593,564
2007	380,505	51,268,246	34,404,954	9,720,976	95,774,683
2008	4,926,067	202,599,105	182,039,124	16,843,932	406,408,230
2009	11,172,656	12,291,347	1,948,072	11,877,926	37,290,002

Kaynak: Samsun Serbest Bölge Müdürlüğü,

Bölgeden yurtdışına mal çıkışının az olduğu yurtdışından bölgeye ve bölgeden de Türkiye'ye mal girişinin ağırlıklı olduğu görülmektedir. Yani bölgenin ithalat kapısı gibi kullanılmak istendiği ortaya çıkmaktadır ki, serbest bölgelerde amaç ithalat değil, bilakis bölgede ürettikten sonra yurtdışına mal satışının ağırlıklı olması gerekmektedir. Bundan şu anlaşılmaktadır: Alım-satımcı firmalar çoğunlukla yurtiçine mal sattıkları, yüzde yüz yurtdışı çalışan üretimci firmaların ise tam kapasite ile çalışıp üretemedikleri anlaşılmaktadır.

Bölgenin toplam alanı 73.000 m olmasına rağmen, idari binalar, yollar, yeşil alanlar, tır parkı çıkarıldıktan sonra 44.671.99 m²'lik üretim ve depolama alanları bulunan bölgenin 1998 yılındaki resmi açılışından 2003 yılı ortalarına kadar her platformda yeterince tanıtım yapılmış olmasına rağmen İl firmaları tarafından fazlaca itibar görmediği gözlenmektedir (Tablo 3.54.).

Tablo 3.54. Bölgedeki Arazi Durumu: (2009 Sonu İtibariyle)

Serbest Bölge sahası	73.150,00.-m²
Bölgenin Net Parsel Alanı	44.671,99.- m²
Kiraya Verilen Toplam Parsel Alanı	40.801,97.-m²
Kiraya Verilebilir Toplam Parsel Alanı	3.870,02 .-m²

Kaynak: Samsun Serbest Bölge Müdürlüğü

Bölgedeki kiraya verilebilir 3.870.02 m2'lik mevcut alanın çok üzerinde müracaat eden firmalar bulunmaktadır. Samsun ve çevresi için 73.000 m2 si brüt ve 44.671.99 m2'si üretim ve depolama alanı olan bir serbest bölge sahası bugüne kadar yatırımcıyla dolmalı ve bir 100.000 m2'lik sahanın daha serbest bölge yapılması gerekirdi. Bu durumun gerçekleşememesinin en önemli nedeni serbest bölge alanın yetersiz ve genişleme imkanının bulunmamasıdır Tablo 3.55.'de Serbest Bölgede Yapılan Çalışmaların Faaliyet Konularına Göre Dağılımı ve Tablo 3.56.'de Serbest Bölgede Faaliyette Olan Firmalar verilmektedir.

Samsun Serbest Bölgesindeki firmalarda 2009 yıl sonu itibariyle 207 kişinin istihdamı sağlanmaktadır. Bölge Müdürlüğümüzde 6, Sasbaş A.Ş.'de ise 9 personel çalışmaktadır.

Tablo 3.55. Serbest Bölgede Yapılan Çalışmaların Faaliyet Konularına Göre Dağılımı

Faaliyet Konusu	Yerli		Yabancı		Toplam
	Kiracı	Yatırımcı	Kiracı	Yatırımcı	
Alım-Satım	10	1	-	-	11
İşyeri Kiralama	-	1	-	-	1
Üretim	-	5	-	-	5
Depolama	-	1	-	-	1
İşletici	-	1	-	-	1
Toplam	10	9	-	-	19

Kaynak: Samsun Serbest Bölge Müdürlüğü

Tablo 3.56. Serbest Bölgede Faaliyette Olan Firmalar

Sn	Firma Adı	Konusu	Telefon	Web Adres
1	Borpanel Mobilya-Orman Ürünleri ve İnşaat Malz.San.Tic.A.Ş.	Üretim-Masif Panel	445 19 74	www.borpanel.com.tr
2	İmaretçioğlu Tıbbi Aletler San.ve Tic.Ltd.Şti. Samsun Serb.Bölg.Şb.	Üretim-Tıbbi İlaç Ampülü	445 01 91	www.imaretcioglu.com
3	Sampas-Samsun Ağaç Masif Panel San.ve Tic.Ltd.Şti.	Üretim-Masif Panel	445 24 10	www.samsunpanel.com
4	Bahadır Sağlık San. A.Ş.	Üretim-Cerrahi El Aletleri	445 13 17	www.bahadir.com.tr
5	Tuna Keskinel Şerit İmalat ve Ticaret	Üretim-Metal Şerit		
6	Samsun Gübre Ticaret ve San.Ltd.Şti. Samsun S.Bl.Şb.	Alım-Satım	420 06 56	
7	Ulusoy Un San.ve Tic.A.Ş. Samsun Serb.Bölge Şb.	Alım-Satım	266 90 90	www.ulusoyun.com.tr
8	Agrotekno Tekn.ve Tarım Ürün. İth. İhr. Tic. Ltd. Şti. Samsun Ser.Bölg.Şb.	Alım-Satım	233 67 68	www.agrotekno.com
9	Keb Dış Ticaret Ltd.Şti. Samsun Serbest Bölge Şubesi	Alım-Satım	228 29 27	
10	MDA Kimya Tar.Gıda San.ve Tic.Ltd.Şti.Samsun S.B.Ş.	Alım-Satım	(312)3876063	
11	Mehmet Şişman-Şişmanoğlu Ticaret Samsun Serb.Bl Şb.	Alım-Satım	266 60 56	
12	Sasbaş Bayındır Samsun Serbest Bölgesi Kurucu ve İşletmecisi A.Ş.	İşletici	445 18 18	www.sasbas.com.tr
13	İntermil Gıda San. Tic. A.Ş.	Alım-Satım	(212)2696924	
14	Agron Tarım Ürün.Danış. Tic. Ltd.Şti.	Alım-Satım	4354159	
15	Mer grain Tarım ve End. Ürün.	Alım-Satım	(324)3310310	
16	Tiryaki Agro Gıda San ve Tic. A.Ş.	Alım-Satım	(342)3379700	

Kaynak: Samsun Serbest Bölge Müdürlüğü

3.4.4.4 Küçük Sanayi Siteleri

Samsun ilinde 5'i büyükşehir sınırları içinde olmak üzere toplam 14 adet küçük sanayi sitesi mevcuttur. Bu sanayi sitelerinde toplam 6,160 işyeri vardır. Sanayi sitelerinin doluluk oranı %66'dır (Tablo 3.57.) Kent lojistiğine kapasite olarak büyük katkısı olmamasına rağmen şehir trafiğini olumsuz etkilemesi açısından küçük sanayi sitelerinden metropol içinde kalanların şehir dışına çıkartılması doğru bir karar olacaktır. Lojistik master planda bu konuda işlenmiştir.

Tablo 3.57. Küçük Sanayi Siteleri İstatistiki Bilgileri (Aralık 2009)

Sn	Kooperatif Adı	Adresi	Dolu İşyeri	Boş İşyeri	Toplam İşyeri	Doluluk Oranı (%)
1	Samsun Merkez	Samsun	480	6	486	98.77%
2	Samsun Bafra 1	Bafra	65	146	211	30.81%
3	Samsun Bafra 2 (Kızılırmak)	Bafra	207	15	222	93.24%
4	Samsun-Çarşamba	Çarşamba	381	0	381	100.00%
5	Samsun Vezirköprü	Vezirköprü	150	2	152	98.68%
6	Samsun-Ondokuzmayıs	Samsun	900	900	1,800	50.00%
7	Samsun-Ladik	Ladik	29	66	95	30.53%
8	Gülsan Sanayi Sitesi	Samsun	750	30	780	96.15%
9	İlkadım Sanayi Sitesi	Samsun	301	373	674	44.66%
10	Alaçam Sanayi Sitesi	Alaçam	112	66	178	62.92%
11	Havza Sanayi Sitesi	Havza	90	38	128	70.31%
12	Terme Sanayi Sitesi	Terme	211	71	282	74.82%
13	Örnek sanayi Sitesi	Samsun	262	320	582	45.02%
14	Ondokuzmayıs KSS	19 Mayıs	130	59	189	68.78%
	TOPLAM		**4068**	**2092**	**6,160**	**66.04%**

Kaynak: Samsun Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü

Samsun ilinde 5'i metropol sınırında olmak üzere il bünyesinde 14 adet küçük sanayi sitesi mevcuttur. Bu sanayi sitelerinde 2.700'ü metropol sınırında olmak üzere yaklaşık 6.000 civarında küçük işletme mevcudiyeti vardır. Metropol sınırları içindeki KOS İşletmelerinde iş yeri sayısı 2.693 olup bu işletmelerde 12.575 kişi istihdam edilmektedir. Metropol sınırındaki mevcut sanayi sitelerinin doluluk oranı % 66.9 civarındadır.

Samsun Merkez Küçük Sanayi Sitesi

1958 yılında kurulan sanayi sitesinin yapımında kredi kullanılmamıştır. Şehrin gelişmesine paralel olarak kent yerleşim merkezi içersinde kalan sanayi sitemizde 486 işyeri bulunmakta olup çoğunluğunu Mobilya, Oto Bakım Onarım,Oto Yedek Parça Satışı,Torna Tesviye grubu oluşturmaktadır.

Gülsan Küçük Sanayi Sitesi

1975 yılında kredi kullanılmadan yapılan ve şehrin gelişmesine paralel olarak kent yerleşim merkezi içersinde kalan sanayi sitemizde 780 işyeri bulunmakta olup çoğunluğunu Mobilya, Oto Bakım Onarım,Oto Yedek Parça Satışı, Torna Tesviye,Muhtelif Kalıp İmalatı,İnşaat Malzemeleri Satışı ve Hırdavat grubu oluşturmaktadır.

19 Mayıs Küçük Sanayi Sitesi

Şehir merkezimize 12 km mesafede olan ve Samsun Organize Sanayi Bölgemizin bitişiğinde yer alan 19 Mayıs Küçük Sanayi Sitesi kredi desteği ile 1985 yılında kurulmuştur.İçersinde 1800 iş yerini barındıran 19 Mayıs KSS'nin Sosyal Tesis ve altyapı

çalışmalarının tamamlanamamasından dolayı doluluk oranı 900 işyeri olarak gerçekleşmiştir. Faaliyette bulunan iş yerleri ağırlıklı olarak ; Mobilya, Dış Lastik Kaplama, PVC Doğrama, Oluklu Mukavva ve Kutu İmalatı, Kalıp İmalatı, PE Poşet İmalatı gruplarından oluşmaktadır.

İlkadım Küçük Sanayi Sitesi

1980 yılında kurulan ve işyerlerinin tamamı ortaklarına teslim edilen İlkadım KSS 678 işyeri kapasitesine sahip olup 301 işyeri faal durumdadır. Faal durumda bulunan işyerlerinin büyük bir bölümü mobilya imalat ve satışı grubundan oluşmaktadır.

Örnek Küçük Sanayi Sitesi

1980 yılında kurulan ve kredi desteği olmayan bu KSS de 582 iş yeri inşa edilerek sahiplerine teslim edilmiştir.Halen 262 işyeri faal durumdadır. Faal işyerlerinin büyük bir kısmı Orman Ürünleri İmalatı, Mobilya İmalatı, Gıda İmal ve Paketleme, Otomotiv Yedek Parça İmalatı, Endüstriyel Ekipman İmalatı grubunda oluşmaktadır.

Küçük Sanayi Sitelerinin İl Ekonomisine Katkıları

Organize Sanayi Bölgeleri gibi planlı kentleşmeye yol açacak sorunsuz bir kent yaratılmasına neden olmaktadırlar. Projelerinde yer alan Çıralık okulları ve Sosyal Tesisler vasıtasıyla, sanayi için nitelikli iş gücünün yaratılmasına yol açarak, istihdamın gelişmesine önemli katkılarda bulunmaktadırlar. Büyük sanayi için mal ve hizmet yönünden bir alt yapı oluşmasını sağlayarak onun gelişmesine yardımcı olmaktadırlar. Bu nedenle küçük sanayi sitelerinin ihtisas siteleri haline getirilmesi ve OSB'lere yakın konuşlandırılması gerekmektedir.

3.4.4.5 Samsun Gümrükleri

Gümrük idareleri uluslar arası taşımacılığın hızlı ve ekonomik olarak sağlanması için lojistik master planlarda önemli yer tutmaktadır. Dağınık alanlarda yapılan gümrük muayeneleri işlem hızını azaltmakta beklemelere neden olmaktadır. Bu nedenle lojistik köylerde kurulacak gümrük müdürlükleri ile tüm hizmetlerin aynı yerde hızlı, düzenli ve kayıt altına alınarak yapılması mümkün olmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi'ne giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kuralları, 27.10.1999 tarihinde kabul edilen ve 04.11.2000 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 4458 Sayılı Gümrük Kanunu ile belirlenmiştir. Gümrük Kanunu'nun 3. maddesinin 2. fıkrasında yer alan tanıma göre, gümrük mevzuatında belirtilen işlemlerin (devlet adına) kısmen veya tamamen yerine getirildiği merkez veya taşra teşkilatındaki hiyerarşik yönetim birimlerinin tamamı "gümrük idaresi veya idareleri" olarak adlandırılmıştır.

Türkiye genelinde, Gümrük Müsteşarlığı taşra teşkilatına bağlı 18 Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bulunmaktadır[1]. Bu 18 Başmüdürlükten biri olan Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün görev ve sorumluluk bölgesinde;

1. Samsun Gümrük Müdürlüğü,
2. Samsun Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,
3. Samsun Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Gümrük Müdürlüğü,
4. Ordu Gümrük Müdürlüğü,
5. Ordu Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,
6. Tokat Gümrük Müdürlüğü,
7. Çorum Gümrük Müdürlüğü,
8. Ünye Gümrük Müdürlüğü,
9. Ünye Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, olarak 9 gümrük müdürlüğü bulunmaktadır.

[1] Gümrük Müsteşarlığı web sitesi www.gumruk.gov.tr erişim: 18.10.2010

Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bünyesinde (bağlı Gümrük Müdürlükleri ve Gümrük Muhafaza Müdürlükleri ile birlikte), 1 Başmüdür Vekili, 1 Başmüdür Yardımcısı, 3 Gümrük Müdürü, 3 Gümrük Muhafaza Müdürü, 2 Gümrük Müdür Yardımcısı, 2 Bölge Amiri, 1 Bilgisayar Programcısı, 11 Kısım Amiri, 2 Şef, 1 V.H.K.İ , 29 Muayene Memuru, 62 Memur, 43 Muhafaza Memuru, 3 Muamele Memuru dahil olmak üzere, toplam 176 personel görev yapmaktadır.

Türkiye genelinde Gümrük Başmüdürlükleri bazında 2010 yılı Ocak-Ağustos dönemine ait ihracat ve ithalat rakamları Tablo 3.58.'de verilmektedir

Tablo 3.58. Gümrük Başmüdürlükleri Bazında 2010 Yılı Ocak-Ağustos Dönemine Ait İhracat ve İthalat Rakamları

	İHRACAT	İTHALAT
BAŞMÜDÜRLÜK		
Gürbulak Gümrükleri Başmd.	147.625	2.197.633
Ankara Gümrükleri Başmd.	2.612.182	4.280.542
Antalya Gümrükleri Başmd.	1.039.307	889.815
Bursa Gümrükleri Başmd.	9.096.051	9.575.265
Edirne Gümrükleri Başmd.	630.838	4.432.163
Gaziantep Gümrükleri Başmd.	1.916.605	753.196
Hakkari Gümrükleri Başmd.	45.104	2.508
İskenderun Gümrükleri Başmd.	1.337.356	4.030.093
Mersin Gümrükleri Başmd.	4.180.582	6.801.476
İstanbul Gümrükleri Başmd.	28.742.272	39.930.805
İzmir Gümrükleri Başmd.	11.532.930	14.868.436
İzmit Gümrükleri Başmd.	8.349.652	22.432.008
Malatya Gümrükleri Başmd.	166.938	171.479
Habur Gümrükleri Başmd.	1.020.960	86.864
Samsun Gümrükleri Başmd.	697.157	2.713.971
Sinop Gümrükleri Başmd.	452.028	1.276.285
Trabzon Gümrükleri Başmd.	672.949	352.960
Hopa Gümrükleri Başmd.	197.447	82.162
GENEL TOPLAM	**72.960.711**	**114.877.661**

Kaynak : Gümrükler Genel Müdürlüğü web sitesi (www.gumrukler.gov.tr – istatistikler)

Görüldüğü üzere, tüm TC gümrüklerinde Ocak-Ağustos 2010 döneminde tutar bazında, gümrük kayıtlarında yer alan toplam ihracat gümrük işlemlerinin % 0,9'u ve ithalat gümrük işlemlerinin % 2,4'ü Samsun Gümrük Başmüdürlüğü'ne bağlı gümrüklerce gerçekleştirilmiştir. Bu oranlarla Samsun, Türkiye'de en yüksek gümrük işlem hacmine sahip (ihracat ve ithalatta) 9. başmüdürlük konumundadır. Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı Gümrük Müdürlükleri bazında 2008, 2009 ve 2010 (ilk sekiz ay) yıllarına ait ihracat, ithalat verileri Tablo 3.59.'de gösterilmiştir.

Tablo 3.59. Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne Bağlı Gümrük Müdürlükleri Dış Ticaret Rakamları ($)

	2010 (8 Ay)	2009	2008
İTHALAT (000$)			
SAMSUN	2.670.514	4.353.792	6.739.862
ORDU	12.961	13.244	50.068
ÜNYE	30.422	44.425	64.021
TOKAT			
ÇORUM	75	874	179
TOPLAM	**2.713.972**	**4.412.335**	**6.854.130**
İHRACAT (000$)			
SAMSUN	546.472	665.214	858.120
ORDU	67.230	100.956	233.483
ÜNYE	45.094	84.679	62.997
TOKAT	3.969	6.864	6.496
ÇORUM	34.391	45.576	43.684
TOPLAM	**697.157**	**903.289**	**1.204.760**

Kaynak : Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü

Tablo 3.59. incelendiğinde, Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı 5 gümrük müdürlüğü arasında, dış ticaret işlem tiplerinde (ithalat, ihracat), Samsun Limanı'ndan yapılan dış ticaretin gümrük işlemlerinin de yerine getirildiği müdürlük olması nedeniyle Samsun Gümrük Müdürlüğü en yüksek işlem hacmine sahip müdürlük olarak ön plana çıkmaktadır. 2010 yılının ilk 8 ayında, tutar bazında, Başmüdürlük görev bölgesinde yapılan ithalat işlemlerinin % 98'i, ihracat işlemlerinin % 77,63'ü Samsun Gümrük Müdürlüğü'nce gerçekleştirilmiştir. Tablo 3.60. 'de Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bağlantılan 01.01.2010 – 30.08.2010 tarihleri arası 8 aylık ithalat-ihracat bilgileri verilmiştir. Tablo 3.61.'de Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne ait 2010 yılının ilk 9 ayının istatistiki bilgileri verilmiştir.

Tablo 3.60. Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü ithalat-ihracat bilgileri

Gümrüğü	İthalat (000$)	İthal Edilen Ürünler	İthal Edilen Ülkeler	İhracat (000$)	İhraç Edilen Ürünler	İhraç Edilen Ülkeler
Samsun	2.670.514	Üre, buğday, kepek, LPG, Ağaç Ürünleri, kereste, tomruk, elektrot, amonyum-nitrat, kömür, kabuklu-kabuksuz ceviz, motorin, jelatin, kapsül, hurda metal, manganez, küspe, biçerdöver minibüs, dökme demir	Rusya, Romanya, Ukrayna, Gürcistan, Fransa, Bulgaristan, Kırgızistan, Slovakya, Almanya, Kazakistan, Belçika, Finlandiya, Moldova	546.472	Narenciye, domates, elektrik hıyar, fındık, ekipmanları, vana, valf, mobilya, nar, kuru maya, ekmek katkı maddesi, lokum, şekerleme, jet yakıtı, üzüm, inşa demiri, motor, kümes hayvanı, motor, motor yağı, kayısı, kapı	Rusya, Almanya, Gürcistan, Hollanda, İsviçre, İtalya, Nahçıvan, İngiltere, Irak, Romanya, Belçika, Etiyopya, Ukrayna, Kırgızistan, Türkmenistan, Kazakistan, Afganistan, Özbekistan, İran
Ordu	12.961	Dekoratif kağıt, parafin, endüstriyel odun	Almanya, Ukrayna, Hollanda, Romanya	67.230	Fındık ve Mamulleri, MDF, MDFLam, Dökme Beton it	Almanya, İran, Irak, İsviçre, Hırvatistan, Belçika, Fransa, Hollanda, Sırbistan
Ünye	30.422	Taş Kömürü, kereste, tomruk, atık çimento oksit Petro kok	Rusya, Ukrayna, İran, İsviçre, Kosova	45.094	Çimento, Bentonit, Kliniker, Fındık, Bazalt taşı, eksikavatör, temizlik maddesi	Rusya, Romanya, Ukrayna, Bulgaristan, İtalya, Gürcistan, Azerbaycan
Çorum	75	LPG tüpü, Vals topu	Irak, Gürcistan, Özbekistan	34.391	Gıda, karton, makine, şirınga, yumurta, seramik, makama, medikal malzeme	Almanya, Gürcistan, İtalya, İran, Azerbaycan, Bulgaristan, Belçika, Irak, Kazakistan, Türkmenistan, Yunanistan, Kosova, Amavutluk
Tokat				3.969	Mobilya, meyve suyu, buğday unu, MDF, süt ürünleri, mermer, soğutucu	Irak, Gürcistan, Suriye, İran, Ürdün
Toplam	**2.713.972**			**697.157**		

Kaynak : Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü

Tablo 3.61. Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne ait 2010 yılının ilk 9 ayının istatistiki bilgileri

FAALİYET KONUSU	Ocak-Şubat-Mart	Nisan-Mayıs-Haziran	Temmuz-Ağustos-Eylül	TOPLAM
Tahsil Edilen Gümrük Vergisi Tutarı TL	38.651.396	4.305.998	7.867.912	50.825.306
Tahsil Edilen Katma Değer Vergisi Tutarı TL	67.979.202	75.815.968	86.949.461	230.744.631
Tahsil Edilen Para Cezası Tutarı TL	21.495	35200	14.993	71.708
Tescil Edilen (Giriş) İthalat Beyannamesi Sayısı	707	773	850	2.330
Tescil edilen (Çıkış) İhracat Beyannamesi Sayısı	2826	4802	4355	11.983
Tescil Edilen Antrepo Beyannamesi Sayısı	56	48	63	167
Tescil Edilen Aktarma Beyannamesi Sayısı	261	201	442	904
Tescil Edilen TIR Karnesi Sayısı	1.404	3.485	4.193	9.082
Giriş Yapan TIR Sayısı	607	1.368	1.311	2.679
Gelen Gemi Sayısı	448	534	531	1.513
Gelen Uçak Sayısı	99	208	187	479
Gelen Yolcu Sayısı (Uçak)	3.940	10.537	12051	26.528
Giden Yolcu Sayısı (Uçak)	4.306	6.553	12.861	23.720

Kaynak: Samsun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü

3.4.4.6 Antrepolar ve depolar.

Samsun ilinde zincir mağazaların kendi ürünleri için kullandıkları depoların dışında çok kullanıcıya dönük çağdaş sistemlerle inşa edilmiş özel depolar bulunmamaktadır. Migros Havalimanı yakınında kendi ihtiyacını karşılamak üzere bir depo inşa etmiş ve kullanmaya başlamıştır. Gerek organize sanayilerde bulunan firmalar gerek şehrin ana arterlerinde yer alan küçük işletmeler kendi tesislerinin yanındaki ufak depolarını kullanmakta hatta depoları ihtiyacı karşılayamamakta ve sektörde bir depo talebi yaratmaktadır. Samsun'da çağdaş standartlarda inşa edilmiş depo ihtiyacı söz konusudur ve potansiyel araştırmasına bu talep ortaya konacaktır.

Samsun gümrük Müdürlüğüne bağlı iki adet açık alan geçici depolama alanı mevcuttur. Bunlardan biri Samsunport liman alanı olur diğeri de hava alanında Metro Çarşamba şirketine ait açık alandır. Bu alanların lojistik açısından bir katma değeri olmamaktadır zira açık alan depolama kabul edilmiş lojistik standartları dışında kalmaktadır.

Petrol Ofisi Terminali, Sadaş Samsun, Altınbaş Petrol ve Akpet adına tescilli 4 adet akaryakıt deposu da antrepo olarak çalışmaktadır. Rapor kapsamımız dışında kalmaktadır. Özfen şirketine ait bir adet ve Setur şirketine ait 3 adet gümrüksüz satış ürünleri için kullanılan küçük alanlar da değerlendirilmeye alınmamıştır. Alyak katı yakıt için bir adet, Enisa Enerji adına bir adet ve Toros Tarım adına 2 adet C ve B tipi antrepo da kurumların kendi kullanımları için değerlendirilmekte ve dışarıya hizmet vermemektedir. İnşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Samsun'un bu konudaki eksikliğini kapatacaktır.

3.4.4.6.1 Metro Hava Kargo Merkezi

Çarşamba havaalanında bulunan modern, gerekli olan bütün teçhizatlara sahip bir kargo binasıdır. Türkiye'de ilk kez, devlet dışında özel sektör tarafından işletilmek üzere inşa edilmiş hava kargo merkezidir. Arka tarafı Samsun'un gümrüksüz alanına, ön tarafı aprona bakan bir şekilde yerleştirilmiştir. A tipi gümrüklü antrepodur. Sol tarafta da 1162 m² lojistik amaçlı kullanılacak bir depo mevcuttur. 6 tane soğuk hava depomuz mevcuttur. Soğuk hava depolarının tümünün toplam kapasitesi yaklaşık 1800 m²'dir.

Bu merkeze ayda yaklaşık 50 ton hava kargo indirilmekte ve 10 ton hava kargo sevk edilmektedir (Şekil 3.27.).



Şekil 3.27. Metro Hava Kargo Şirketi

3.4.4.7 Tır ve Kamyon Garajları

Samsun'da Belediye tarafından başlatılan "Samsun Denizle Kucaklaşıyor" projesi altında daha önce kent merkezinde bulunan Kamyon garajı kent dışına çıkartılmıştır. Samsun'da kara nakliye araçları Samsun Ankara kara yolu üzerinde şehrin yük potansiyelinin tersi noktasında Yeşilkent beldesinde kurulan Kamyon –Tır garajında beklemektedir. Bu tesiste iki bölüm haline araç parkı sağlanmaktadır. 36.000 m2 alanda organize edilmiştir.

Birinci bölümde başkanlığını Seyfettin Adıyaman'ın yapmakta olduğu Samsun Nakliye Komisyoncuları Derneğinin yönetiminde 38 firma tarafından kurulmuş olan birlik yer almaktadır. 4 sene önce arazinin bu dernek üyeleri tarafından satın alınması ile proje başlatılmıştır. Firmaların Merkezi İstanbul'da olan Murat Lojistik dışındaki bütün üyeler yerel nakliye komisyoncularından oluşur. Genellikle araç sahibi olmayan bu kişiler Samsun'da üreticiler veya toptancılar ile çalışmaktadırlar. Müşterilerin isteğine göre kamyon garajından araç temin etmekte ve bu araçları düşük bir komisyon alarak müşterilerine yollamaktadır. Tümün ün Ulaştırma bakanlığı H belgeleri bulunmaktadır.

İş kapasiteleri düşüktür. Yaz aylarında günde 50 araç, kış aylarında da 400-500 araçlık bir yük planlaması yapmaktadırlar. Mevcut alanın 5 yıl sonra küçük geleceği ve yani yer arayışına çıkılacağı tahmin edilmektedir. Tesisin Samsunport limanına olan uzaklığı 7 km olup Samsun Merkez OSB ye olan uzaklığı 15 km den fazladır.

Tesiste çalışan firmalar geçtiğimiz 5 yıl içinde iş kapasitelerinin artığını ancak rekabet nedeniyle karlılıklarının azaldığını söylemektedir. İş potansiyelleri arasında soğuk taşımacılık yer almamaktadır. C belgeli araçların Samsun dönüşünde yük aldıkları ve ucuz fiyatla taşıdıkları, üreticilerin kendilerinden araç almak yerine kamyon şoförlerini doğrudan çağırarak iş verdikleri yapılan şikayetler arasındadır

Bölgede garaja bitişik ikinci tesis de Samsun Nakliyeciler Kooperatifi tesisidir. 1990 yılında kurulmuş olan kooperatifin 143 araçlık üye kapasitesi vardır. Her üyenin bir aracı bulunmaktadır. Bu kooperatifte çalışan araçların çoğu Damperli kamyondur. Uzak mesafe taşımacılık yapmamaktadır. Daha çok limana gelen dökme yüklerin taşıması bu kooperatif tarafından yapılmaktadır. Kooperatifin işleri azalmaktadır bunun bir nedeni de bölgede kurulan yeni nakliyeciler kooperatifleridir. Samsun il sınırları içinde Kutlukent, Tekkeköy, Bafra, Çarşamba, Terme, Havza, Kavak bölgelerinde irili ufaklı yeni kooperatifler kurulmuştur. Kooperatif daha önce L1 belgesi almış ancak daha sonra bu belgeyi R1 Olarak değiştirmiştir. Arazileri kooperatife ait olup 10 dönümlük bir alanda çalışmaktadırlar. Kooperatifin başkanlığını Mecit Yıldız yapmakta olup üyelerin maddi durumlarının iyi olmadığı bilgisi alınmıştır.

3.4.4.8 Samsun Sebze Meyve Hali

2006 yılında şehir dışında inşa edilmesi kararlaştırılan Samsun Sebze ve Meyve hali 2007 yılı sonunda tamamlanmıştır (Şekil 3.28.). 45 dönüm açık arazide inşa edilen hal binası 14.500 m² lik kapalı alana sahiptir. Her biri 200 m² lik 69 adet dükkandan oluşmaktadır. Tesiste ayrıca bir sosyal bölüm de bulunmaktadır. Hal Sameskom A.Ş: tarafından kurulmuş ve işletilmektedir. 59 ortaklı kuruluş Samsun bölgesindeki sebze ve meyve elleçlemesinin çağdaş ortamlarda yapılmasını amaçlamaktadır. Bu hale giren ve çıkan tarım ürünleri hal yasası çerçevesinde kayıt altına alınmaktadır.

Tesisin iş kapasitesi fazla değildir. Sezonda yaklaşık günlük 120 araçlık birş potansiyeli olup bu miktar kışın günde 60 kamyona düşmektedir. Tesiste 60 firma çalışmakta ve toplan istihdam mevsime göre değişmek üzere 600-700 kişidir. Hal'in en yoğun çalışma saatleri 03-08 arasıdır.



Şekil 3.29. Samsun Sebze ve Meyve Hali

3.4.4.9 Samsun Gıda Borsası

Samsun Gıda OSB 2 sene önce kurulmuştur (Şekil 3.30.). 110 dükkan kapasitesi vardır ve 60 üye borsada faaliyet göstermektedir. 26 dönüm arazi içinde kurulmuştur. Borsa alanındaki firmalar genellikle kendi araçları ile çalışmaktalar. Kendi satın aldıkları arazi üzerindedir. Kooperatif olarak başlamıştır. Borsa'ya genellikle Baklagiller, Kuru gıdalar, gelen ürünler içindedir. Borsa binaları bu iş için uygun değildir. Dükkan önleri Tıryanaşmaya uymamaktadır. Borsa genel sekreteri gelecek 5 yıl içinde bu bölgenin garaj olarak etkisinin kalmayacağını belirtmektedir.



Şekil 3.30. Samsun Gıda OSB

3.4.4.10. Gelemen Demiryolu Aktarma Merkezi

TCDD duyurularında Türkiye'de, 60 milyar dolarlık lojistik potansiyelini harekete geçirmek için lojistik merkez kurma çalışmaları yaptığından söz etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) 15 bölgede Demiryolu aktarma merkezleri kurarak hem üretim yapanların pazara ulaşımını hem de Türkiye'nin doğusu ile batısı arasında yük köprüsü olmasını sağlamayı planlamakta. Bu plan kapsamında TCDD farklı ölçeklerde olmak üzere; Hadımköy (İstanbul), Muallimköy (İstanbul), Menderes (İzmir), Çandarlı (İzmir), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Boğazköprü (Kayseri), Gökköy (Balıkesir), Yenice (Mersin), Uşak, Palandöken (Erzurum), Kayacık (Konya), Kaklık (Denizli) ve Bozüyük (Bilecik) de planlamalarını yapmakta. Daha sonra bu merkezlerin sayısı 12 ye indirilmiştir.

Samsun gelemen'de inşa edilmeye başlanan ve kullanıma giren ilk demiryolu aktarma merkezi 6 Temmuz 2007'de açılmıştır (Şekil 3.31.)



Şekil 3.31. Gelemen Demiryolu Aktarma Merkezi

256 dönüm üzerine kurulu Gelemen Demiryolu Aktarma Merkezi projesiyle yılda 500.000 ton olan taşıma miktarını 1.100.000 tona çıkartılacağı planlanmakta. Lojistik köyden demir,hurda, rulo saç, bakır, klinker, konteyner, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un, gübre taşıması yapılmaktadır. Merkez ağırlıklı olarak Yeşilyurt limanına gelen ve gidecek olandökme yükler için bir Intermodal Terminal olarak çalışmaktadır. Arazi yetmemekte ve genişleme olanağı bulunmamaktadır.

2009 yılında 446.000 Ton yük gelmiş ve 2010 yılı ilk 10 ayda 372.000 ton malzeme yollanmıştır. Kömür ve klinker toplan elleçlemenin % 50 sini oluşturmaktadır. Gelemen'de bir depolama yatırımı bulunmamaktadır. Merkez aynı zamanda TCDD'ye ait vagon ve lokomotifler için bakım ve park alanı olarak da kullanılmaktadır. Lojistik müdürlükte 11 eleman çalışmaktadır.

Merkeze gelen yükün büyük çoğunluğu kömürdür. Yeşilturt Limanından indirilen kömür burada kısa süre ile depolanmakta ve Yılnak, Akalbe, Safi, Alyak, Çelişkan, Atakaş, yeni Akkor ve Detay firmalarının açık depolarına sevk edilmektedir. Uzak mesafelere taşınacak olan kömür de trenlere yüklenerek Sivas hatta Diyarbakır'a kadar taşınmaktadır.

Yeşilyurt Demir Çelik için kütük demir ve inşat demiri taşması da bu merkezden yapılmaktadır. Merkezde konteynır yükleri için ekipman bulunmamakta Köktaş grubuna ait bir portal vinç ile elleçleme yapılmaktadır.

Ünye çimentonun Klinker malzemeleri de bu merkezde elleçlenmektedir.

Big bag'lerle veya torbalanmış gelen çimentonun da elleçlemesi bu merkezde yapılmaktadır. Ayrıca Divriği'den demiryolu ile gelen demir cevherinin de liman dan yüklenmesi için Gelemen bir Intermodal terminal olarak kullanılmaktadır. Mersinden Demiryolu ile gelen gübrelerin de elleçlenmesi Gelemen tarafından sağlanmaktadır.

3.5. TR 83 BÖLGE VE SAMSUN ULAŞTIRMA ALT YAPISI

Samsun ili kara, deniz, hava ve demiryolu ulaşım olanaklarını bünyesinde barındıran bölgesi içinde önemli bir odak olma niteliğine sahip bir bölgedir. Karadeniz bölgesini İç ve Batı Anadolu'ya bağlayan önemli akslar Samsun ili üzerinden geçmektedir.

Samsun'un da içinde yer aldığı bölge TR83 bölgesi olarak tanımlanmaktadır. Bu bölgede Samsun, Tokat, Çorum ve Amasya illeri yer almaktadır. Samsun bu iller arasında liman bağlantısı ile diğer illerden farklılık yaratmaktadır ve güçlü bir odak nokta niteliğindedir.

3.5.1. TR 83 Bölge Ulaştırma Alt yapısı

TR 83 bölgesi karayollarının 7. Bölge sınırları içerisinde yer almaktadır. Şekil 3.32.'de Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü'nün sınırları görülmektedir. Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü sınırları içerisine TR83 illerinin yanı sıra Ordu, Sinop gibi kıyı şehirleri ve Kırıkkale'nin bir bölümü de girmektedir.



Şekil 3.32. Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü Sınırları

TR 83 bölgesindeki iller ve bölge toplamındaki karayolu uzunlukları Şekil 3.62.'de görülmektedir. TR83 bölgesindeki toplam il ve devlet yolu uzunluğu 3035 km'dir. Bunun sadece 806km'lik kısmının Samsun ili sınırları içerisinde olmasına karşı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan sayımlarda en yoğun trafik hacminin Samsun-Doğu Karadeniz ve Samsun'u Ankara'ya bağlayan yollar üzerinde gözlemlendiği ölçülmüştür.

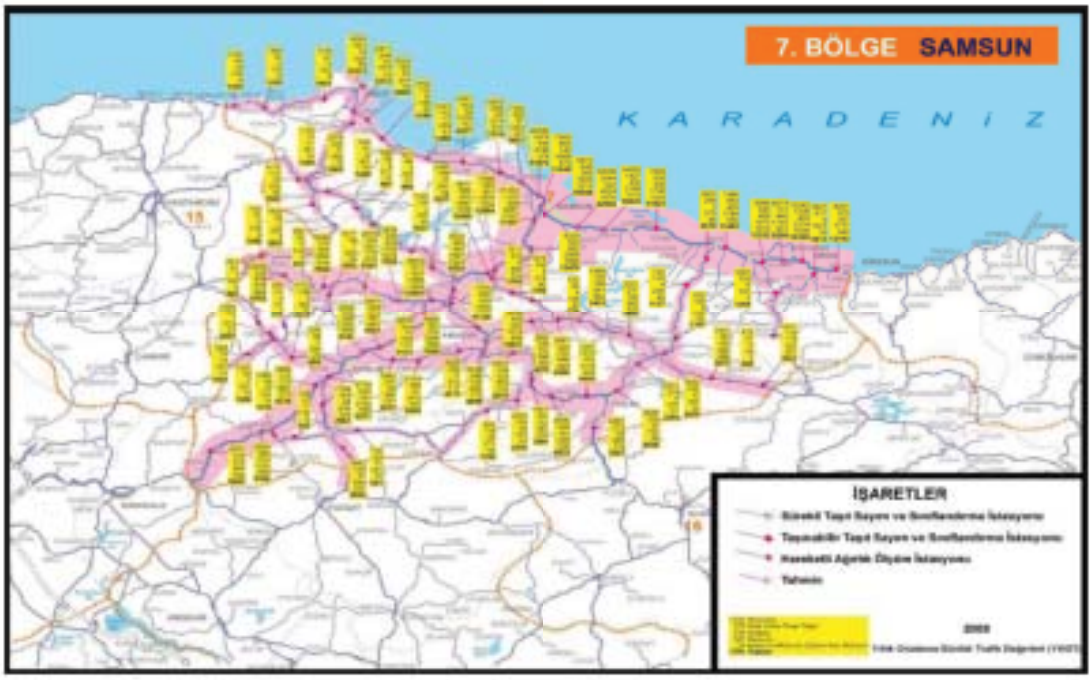
Tablo 3.62. TR83 bölgesindeki Karayolu Uzunlukları – 2010

YIL	BOLGE ADI	İl ve devlet yolu (km)	Otoyol (km)	Köy yolu (km)	Demir yolu (km)
2010	Türkiye	62023	2010	288013	8699
2010	TR83	3035	-	20892	353
2010	Samsun	806	-	8200	147
2010	Tokat	705	-	4509	137
2010	Çorum	1030	-	4868	-
2010	Amasya	494	-	3315	69

Yük taşımaları açısından da Samsun bölgesi içerisinde önemli bir odak noktasıdır. Yük taşımalarının başlangıç ve bitiş noktası bakımından bölgesi içerisinde en büyük payı Samsun ili almaktadır. Onu başlangıç noktası bakımından sırasıyla Çorum, Amasya ve Tokat, bitiş noktası bakımından ise Çorum, Tokat ve Amasya izlemektedir. Bölgeye gelen yükler açısından incelendiğinde ise İstanbul hem başlangıç hem de bitiş açısından birinci sırada yer almaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından ölçülen 7. Bölge trafik hacim değerleri Şekil 3.32.1.'de görülmektedir. Samsun-Ordu arasındaki yolculukların bölgedeki en yoğun trafik değerlerine sahip olduğu görülmektedir. Bunu Samsun-Çorum istikametine devam eden yolculuklar izlemektedir. Samsun ili bölgedeki yoğun trafik akışının merkez noktası niteliğindedir. Bütün trafik akımı Samsun ili içerisine girerek oradan dağılma eğilimi göstermektedir.

Tablo 3.63.'de TR83 bölgesindeki motorlu taşıt sayıları görülmektedir. Önemli bir sosyal değişken olarak özel otomobil sahipliliğine bakıldığında TR83 bölgesinde 1000 kişiye düşen özel otomobil sayısının Türkiye ortalamasının oldukça altında olduğu görülmektedir. Türkiye'de özel otomobil sahipliliği 98 iken TR83 bölgesinde bu oran 77'dir. Samsun ilinde ise bölge ortalamasının da altında ve 74 civarındadır. En yüksek otomobil sahipliliği ise Amasya iline aittir. Ancak büyüklük açısından bakıldığında TR83 bölgesindeki toplam özel otomobillerin %43'ünün Samsun ili içerisinde olduğu görülmektedir. Nüfusunun çevre illere göre daha yüksek olması nedeniyle otomobil sahipliliği değeri düşük kalmıştır.



Şekil 3.32.1. Karayolları Genel Müdürlüğü 7. Bölge Sınırları İçindeki Trafik Hacimleri

Tablo 3.63. TR83 Bölgesindeki Motorlu Taşıtların Dağılımı – 2010

BÖLGE ADI	Türkiye	TR83	Samsun	Tokat	Çorum	Amasya
Otomobil	7093984	211961	92222	43105	46885	29749
Minibüs	384053	19748	10710	3738	2671	2629
Otobüs	201033	4009	1316	1227	926	540
Kamyonet	2204951	71237	38503	13131	10559	9044
Kamyon	727302	20516	8255	4200	5192	2869
Motosiklet	2303261	66450	24846	15038	17070	9496
Özel amaçlı taşıtlar	34104	1172	455	296	246	175
Traktör	1368032	122968	42763	33482	31652	15071
Bin kişi başına özel otomobil sayısı	98	77	74	69	87	92

Denizyolu altyapısı açısından incelendiğinde ise Samsun ilinin TR83 bölgesinde denizyolu bağlantısına sahip tek il olduğu görülmektedir. 2008 yılında özelleştirme ihalesi yapılan limanın devri 2010 yılında tamamlanmış ve devri yapılmıştır.

Özellikle son dönemlerde Rusya ile artan ticari ilişkiler nedeniyle de liman önemini arttırmaktadır. Ayrıca karayolu, demiryolu ve denizyolu bağlantılarını bir arada barındırması ile de önemli bir avantajı bünyesinde barındırmaktadır. Samsun limanına ilişkin detaylı bilgilere ilerleyen bölümlerde değinilecektir. Bölgede Samsun limanı dışındaki limanlara ilişkin bilgiler aşağıda özetlenmiştir.

Yeşilyurt limanı; Samsun-Ordu karayolu üzerindeki Samsun Organize Sanayi Bölgesi içerisindedir. Liman sahası 73.875m², yük elleçleme kapasitesi yılda 5 milyon ton ve dökme katı depolama alanı 50.000 m²'dir. Üç iskelesi bulunan limanın hizmet kapasitesini arttıracak genişleme alanı mevcuttur.

Toros Tarım Sanayi Samsun Liman İşletmesi; liman sahası 137.000m², derinliği 19m'dir. Dökme katı sıvı yükler ve genel kargo konusunda faaliyet göstermektedir.

Tekkeköy Tersane ve Liman Projesi; Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından önerilen proje Samsun Tekkeköy'de Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait 1000 dönümlük bir araziyi kapsamaktadır.

TR 83 bölgesindeki havayolu trafiğine bakıldığında da Samsun Çarşamba havaalanının bölge içindeki en önemli havaalanı olduğu görülmektedir. Bölgede Samsun-Çarşamba havaalanının dışında iki havaalanı daha bulunmaktadır. Bunlar Tokat ve Merzifon havaalanlarıdır. Tokat ve Merzifon havaalanlarında yabancı uçak bulunmamaktadır.

Tablo 3.64.'da TR83 bölgesindeki 3 havaalanında gözlenen havayolu trafiğine ilişkin TUİK tarafından toplanan veriler özetlenmiştir. Tabloya bakıldığında bölgedeki havayolu yolculuklarının %95'inin Samsun havaalanında gerçekleştiği görülmektedir. Samsun havaalanının geçmişten bu yana yolcu ve uçak sayısının hızla arttığı görülmektedir. 2004 yılında gelen+giden yolcu sayısı 350bin civarındayken 2008 yılında bu oran 680.000'e kadar çıkmıştır.

TR83 bölgesindeki demiryolu altyapısına ilişkin veriler ise Tablo 3.65.'de görüldüğü gibidir. TCDD verilerine göre bölgedeki toplam Hat uzunluğu 430km'dir. Bunun %89'unu Samsun-Kalın hattı oluşturmaktadır. TCDD'ye ait demiryolu altyapısı Şekil 3.33.'de haritada görülmektedir. Bölgedeki demiryolu ağının en önemli problemi batı ile olan ilişkilerin Kayseri üzerinden yapılıyor olmasıdır. Ancak TCDD tarafından geliştirilen Samsun-Ankara hattının yapılması ile bugünkü zayıf ilişkileri güçlendirmek mümkün olabilecektir.

Tablo 3.64. TR83 Bölgesindeki Havayolu Trafiği – 2008

	İniş- Kalkış Yapan Uçak Sayısı			Gelen+Giden Yolcu
	Türk	Yabancı	Toplam	
Samsun-Çarşamba	4.936	563	5.499	680.888
Tokat	321	-	321	21.828
Amasya-Merzifon	170	-	170	13.888
Toplam	5.427	563	5.990	716.604

Tablo 3.65. TR83 Bölgesindeki Demiryolu Altyapısı – 2009

Hat Kesimleri	Hat Uzunluğu	Anahat Yolcu	Toplam Yolcu	Yük	İş Treni	Toplam
Samsun- Kalın	382,5	561.526	561.526	1.710.405	101	2.272.032
Samsun-Çarşamba	35,9	0	-	-	-	-
Samsun-Gelemen	11,6	0	0	5.148	0	5.148



Şekil 3.33. Türkiye Demiryolu Ağı

3.5.2. Samsun Ulaştırma Alt Yapısı

Samsun ili Karadeniz Bölgesi içerisinde önemli bir kavşak olma niteliğindedir. Orta ve Doğu Karadeniz bölgelerini İç Anadolu ve İstanbul, Ankara gibi büyük şehirlere bağlayan önemli yollar Samsun ili içerisinden geçmektedir.

3.5.2.1. Samsun Karayolu Alt Yapısı

Daha önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi Samsun ili Türkiye'nin her yerine erişme imkanına sahiptir. İl sınırları içerisindeki il ve devlet yollarının toplam uzunluğu 2010 yılı itibari ile 806 km'ye çıkmıştır. Bunun 383km'si Devlet Yolu, 423 km'si ise İl yoludur. Köy yollarının uzunluğu ise 8200 km'dir.

2002 yılı sonu itibari ile il sınırları içerisindeki bölünmüş yolların uzunluğu 120 km iken 2003-2009 yılları arasında 138 km bölünmüş yol inşaatı tamamlanmıştır. 2010 yılında ise 29 km bölünmüş yol yapılması hedeflenmiş ve bunun 23 km'lik kısmı tamamlanmıştır. 2010 yılı itibari ile Samsun-Ankara arasında yapılması planlanan 402,5 km uzunluğundaki bölünmüş yol projesi ve 542,6km uzunluğundaki Karadeniz Sahil Yolu Projelerinin tamamlanması ile Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi ile Batısı birbirine bölünmüş yollarla bağlanmış bulunmaktadır.

Bunun yanısıra 2003 yılından bu yana Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 32 adet köprü yapılmış ve 1.222 km asfalt çalışması tamamlanmıştır. Samsun il karayolu altyapısı Şekil 3.34.'de görülmektedir. Samsun iline en uzak olan ilçesi Vezirköprü iken en yakın ilçesi ise Tekkeköy'dür.



Şekil 3.34. Samsun İli Karayolu Altyapısı

3.5.2.2. Samsun Demiryolu Alt Yapısı

2009 yılı TCDD verilerine göre Türkiye içindeki toplam Ana Hat uzunluğu 9.080 km'dir. Samsun ili sınırları içindeki toplam hat uzunluğu ise 148 km'dir. Samsun ili içerisinden geçen ve işletilmekte olan 3 hat bulunmaktadır. Bunlar;

- Samsun-Kalın,
- Samsun-Çarşamba,
- Samsun-Gelemen hatlarıdır.

Bu hatlar içerisinde en uzun olan 382,5km ile Samsun-Kalın hattıdır. Bunu 35,9km ile Samsun-Çarşamba ve 11,6 ile Samsun-Gelemen hattı izlemektedir. Samsun-Gelemen hattı TCDD tarafından geliştirilen Lojistik Merkezler Projesi ile önem kazanmaktadır. TCDD tarafından Lojistik merkez tanımı, farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslar arası, yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanmaktadır. Lojistik merkezlerde kombine taşımacılığın önemi üzerinde durulmuştur.

TCDD tarafından 12 noktada Lojistik Merkez planlanmıştır (Şekil 3.35.). Bunlardan biri de Samsun (Gelemen) bölgesidir. Aşağıdaki haritada TCDD tarafından geliştirilen Lojistik Merkezler görülmektedir. Samsun-Gelemen Lojistik Merkezinin 1. Etabı 2007 yılında işletmeye alınmıştır. TCDD Gelemen Lojistik Alanı, 256 dönüm genişliğinde olup, deniz dolgusu şeklinde genişlemeyi planlamaktadır. Mevcut tesisler Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılmış, bunun karşılığında ise TCDD nin liman tarafındaki tesisleri Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir. 25 mt ye 500 mt lik bir Konteyner alanı yapılması planlanmaktadır. Mevcut alanın yaklaşık 80 dönümü, idari tesis alanı olarak kullanılmaktadır. Toplamda 1000 dönümlük bir alana ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir. Alandaki yükleme rampalarında 2500 ton gücündeki portal vinç özel sektör tarafından işletilmektedir. 11 vagon ve 2500 tonluk bir otomatik boşaltma alanı mevcuttur.



Şekil 3.35. TCDD Tarafından Geliştirilen Lojistik Merkezler

15 Ekim 2010 günü Gelemen Lojistik Bölgesine yaptığımız ziyaret sonucu, ana yük taşımacılığını, kömür ve demir cevheri, klinker ve çimentonun oluşturduğu ifade edilmiştir. Bunun yanında az miktarda gıda ve gübre taşımacılığı da yapılmaktadır. 2008 yılında en yüksek 1.085.000 ton yük taşıması yapılmıştır. 2010 yılı 9. ay itibariyle taşınan yük 700 bin tona ulaşmıştır.

Samsun içinde demiryolları bugünkü yapısı ile çok tercih edilen bir tür değildir. Bunun en önemli sebebi zayıf demiryolu bağlantıları nedeniyle zamandan tasarruf sağlayamamasıdır. Ancak TCDD tarafından geliştirilen Samsun-Ankara demiryolu projesinin tamamlanması durumunda bu durumun değişiklik göstereceği düşünülmektedir.

Kent içi ulaşım açısından da Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen Hafif Raylı Sistem Hattının inşası 2010 yılı Ekim ayında tamamlanmıştır. Tamamlanan hattın toplam uzunluğu 17,2km'dir ve toplu taşıma hatlarının ve kent içi trafiğin yoğun olduğu sahil şeridine paralel olarak tasarlanmıştır.

Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen demiryolu projesi Şekil 3.36.'deki harita üzerinde görülmektedir. Hat Vilayet binası ile Üniversite arasında yer almaktadır. Maksimum hızı saatte 70km, ortalama ticari hızı ise 29km'dir.

Sistem zirve saatte 4 dakika, zirve dışı saatlerde ise 10dakikalık sefer sıklığı ile işletilecektir. Toplam durak sayısı ise 20'dir. Hattın başlangıç noktasından bitiş noktasına kadar geçen yolculuk süresi 31dk olarak hesaplanmıştır.



Şekil 3.36. Samsun Büyükşehir Belediyesi Hafif Raylı Sistem Projesi

3.5.2.3 Samsun Denizyolu Alt Yapısı

Samsun Denizyolu altyapısının bölgedeki diğer limanlara kıyasla en önemli avantajları arasında demiryolu bağlantısı gelmektedir. Demiryolu bağlantısı sayesinde Akdeniz Bölgesine kolaylıkla bağlanabilmektedir. Ayrıca Rusya ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ile de yoğun ticari ilişkiler içerisindedir. Liman alanı içinde Serbest Bölge bulunması da limanın diğer bir önemli avantajıdır. Serbest bölge 1998 yılı itibari ile hizmet vermeye başlamış ve 71.000m²'lik bir alanı kaplamaktadır.

Samsun limanının Karadeniz içerisindeki diğer limanlarla olan ilişkileri Şekil 3.37.'de görülmektedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği gibi örgütlenmeler ile de diğer limanlarla olan ilişkileri hızla artmaktadır. Liman Kuzey Avrupa, BDT ve Ortadoğu ülkeleri arasında kara, demir ve denizyolu kombine taşımacılığı hizmet verecek olanaklara sahiptir.



Şekil 3.37. Samsun Limanının Diğer Karadeniz Limanları ile Olan Mesafeleri

1953-1963 yılları arasında inşaatı tamamlanan liman i4.756m uzunluğunda mendirek ve -10,5m su derinliğinde 776m uzunluğundaki ana rıhtım ile -5, -6m su derinliğinde 180m'lik rıhtım ile işletmeye açılmıştır.

Samsun limanına ait işletme bilgilerine bakıldığında ise;

- Rıhtım Uzunluğu: 1.756 m
- Liman Alanı: 338.000 m² (14.000 kapalı)
- Maksimum Draft : -12m (liman taraması bitişinde; halihazırda 10,5 - 11,0 m)
- Gemi Kabul Kapasitesi: 1.130 ad./yıl
- Yük Elleçleme Kapasitesi: 2.380.000 ton/yıl
- Rıhtım Kapasitesi: 4.300.000 ton/yıl

Limanda konteyner yükleri için boş alanlar mevcuttur. Liman alanı içerisinde Toprak Mahsulleri Ofisi'ne ait 30.000 ton kapasiteli bir hubu bat silosu bulunmaktadır.

Özelleştirilmesi yapılan limanın önümüzdeki döneme ilişkin yatırım planı ise aşağıdaki gibi listelenmektedir.

- 50.000 metrik ton kapasiteli tahıl siloları
- 25.000 m² Kapalı yatay depo
- 5.000 m² Soğuk hava deposu
- 200.000 m² Saha betonu
- 20.000 m³ Sıvı ürün tankı
- Makine donanımını yenilemek amacıyla planlanan yatırım ise şu şekildedir:
- 1 adet 270 ton/saat kapasiteli dökme katı yük vinci
- 1 adet 400 ton/saat kapasiteli dökme katı yük vinci
- 1 adet 20 TEU/saat kapasiteli konteynır vinci
- 3 adet Konteynır stacker
- 2 adet Loder
- 5 adet Forklift

3.5.2.4. Samsun Havayolu Alt Yapısı

Samsun ili içerisindeki tek havaalanı Çarşamba ilçesindedir. 1999 yılında hizmete girmiştir ve sivil uçuşlar için kullanılmaktadır. Havaalanından iç ve dış hat uçuşları yapılmaktadır. Şehir merkezine olan uzaklığı 25km'dir. Yolcuya açık toplam alanı 4.725m2 araç kapasitesi ise 246'dır. Yıllık yolcu kapasitesi 2milyon civarındadır.

Samsun ili havayolu uçak trafiği çok yoğun olmasa da son yıllardaki gelişimine bakıldığında yolcu ve uçak sayısının hızla arttığı görülmektedir. Tablo 3.66.'da Samsun havaalanına iniş ve kalkış yapan uçak sayısındaki değişiklikler 2004 yılından bu yana görülmektedir. 2 milyon yolcu kapasitesine sahip havaalanında 2008 yılı itibari ile taşınan yolcu sayısı 680 bin civarındadır. Ama bu sayının son yıllarda hızla arttıda gözlenmektedir. Ülke genelinde izlenen havayolu ulaşım politikalarının bu sayının artmasında oldukça etkili olduğu söylenebilir. DLHMİ işletmesinin verilerine göre 2009 yılı sonu itibari ile ise bu oran 870.000 düzeyine kadar ulaşmıştır. İç hatta 2008 yılından bu yana yaşanan artış oranı %48'e çıkarken dış hatta bu oran %14 civarında kalmıştır.

Tablo 3.66. Samsun havaalanına iniş ve kalkış yapan uçak sayısındaki değişiklikler

İniş-kalkış yapan uçak sayısı					
Samsun (Çarşamba)	Yıl	Toplam	Türk	Yabancı	Toplam Yolcu (Gelen + Giden)
	2004	3389	3244	145	346.626
	2005	3919	3718	201	446.815
	2006	4604	4313	291	549.904
	2007	5070	4660	410	625.820
	2008	5499	4936	563	680.888

3.5.3. Samsun Ulaşım Ana Planı

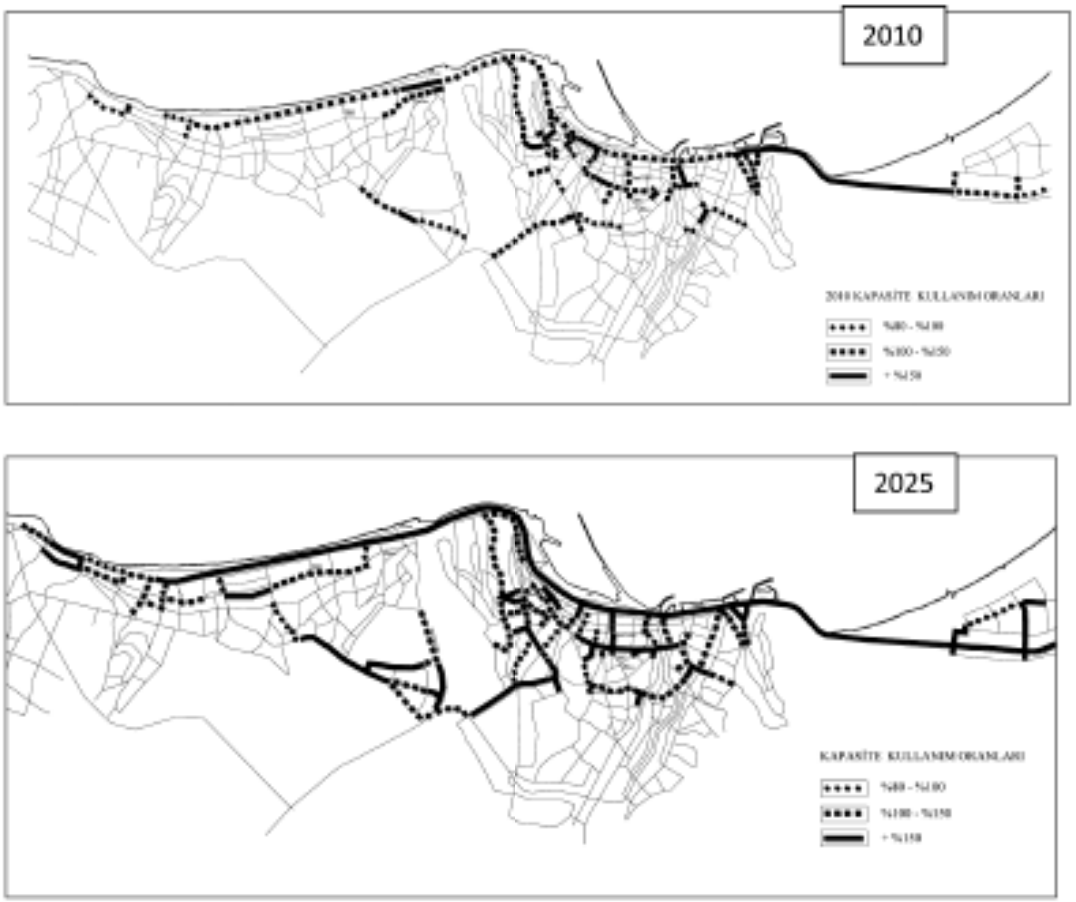
Samsun İli Ulaşım Ana Planı 2002 yılında yapılmıştır. Plan yapılırken Samsun ili için yapılan "Çevre Düzeni Planı" genel amaçları ile uyum içinde olması amaçlanmıştır. Çevre Düzeni Planının Genel Stratejileri;

- Araçlı yolculukların azaltılması ve yolculuk uzunluklarının kısaltılması için konut alanları içinde alt merkezlerin geliştirilmesi
- Yeni ana ulaşım koridorlarının oluşturulması
- Samsun Ulaşım Ana Planı kararları ile getirilen önerilere göre arazi kullanım plan kararlarının ve uygulamaların yeniden gözden geçirilmesi
- Kent Merkezinin gelişiminin yönlendirilmesidir.

Karayolu Şebekesine İlişkin Politikalar

Karayoluna ilişkin stratejilerin başında Samsun ili içinden geçen transit trafiğin kent dışına alınması ve merkez bölgelere girişlerin toplu taşıma araçları ile yapılması gelmektedir. Bunun yanında karayolu şebekesinde kademelenmenin eksikliği vurgulanmıştır. Şerit sayılarının koridor oluşturacak şekilde devamlılığının sağlanması mevcut yollarda kademelenmenin oluşturulması açısından önemli bir strateji olarak ortaya konmuştur. Merkezi alanlarda uygulanan tek yön uygulamaları korunmuş ve merkeze girişlerin daha yüksek kapasiteli araçlarla yapılması önerilmiştir.

Kentin topografik yapısı da dikkate alınarak eğimin uygun olduğu yerlerde bisiklet ve yaya yollarının yapılması önerilmiştir. Mevcut karayolu yapısı incelendiğinde özellikle merkezi alanlara girişte ana koridor olan Atatürk Bulvarında oluşan talebin kapasitenin oldukça üzerinde olduğu görülmüştür. Şekil 3.38.'de 2010 ve 2025 yılı karayolu şebekesinde gözlenecek hacim kapasite oranları görülmektedir.



Şekil 3.38. 2010 ve 2025 yılı karayolu şebekesi kapasite kullanım oranı

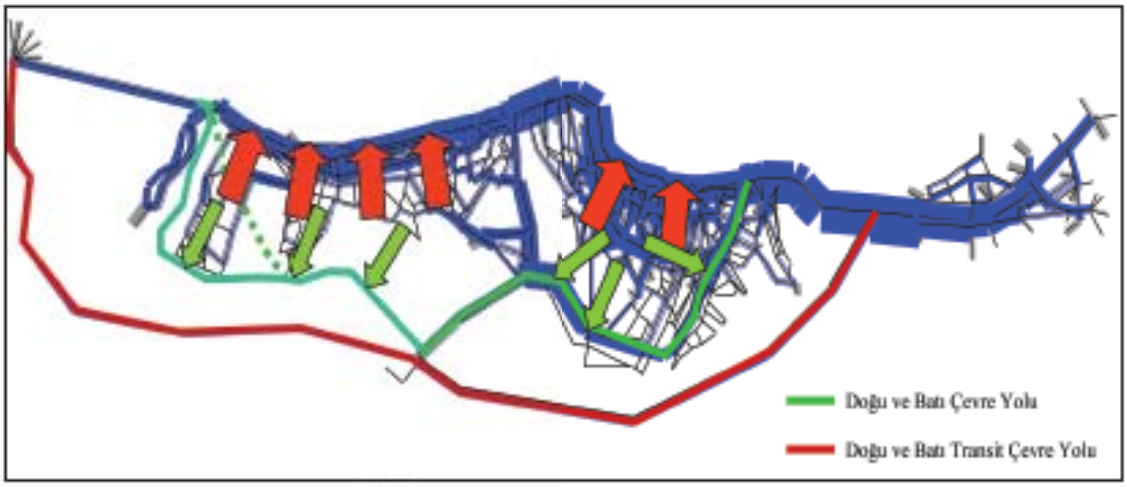
Kent merkezindeki tıkanıklığın önlenmesi için merkezdeki yollarda ağır taşıt ve transit araç yoğunluğunun azaltılması önerilmektedir. Bu nedenle otogarın, kamyon garajının ve sebze-meyve halinin kent dışına taşınması ile bu merkezlere gelecek taşıtların yapımı devam eden "Çevre Yoluna" ve önerilen "Dış Çevre Yoluna" alınması planlanmaktadır. Büyük taşıtların merkeze girmesi getirilecek yasaklamalar ve denetimlerle engellenebilecek olsa da küçük taşıtların daha uzun olan ve topografik yapısı uygun olmayan çevre yollarına aktarılması her zaman mümkün olamayabilir.

Doğu Çevre Yolunun tamamlanması ile bu güzergah üzerine taşınan otogar, hal ve kamyon garajı bu yol üzerine yeni bir yük getirecektir. Güzergahın kıyı şeridine de bağlanması ile kent içi trafikten de yük çekeceği düşünüldüğünde güzergaha olan talebin kısa sürede kapasite değerine ulaşacağı düşünülmektedir. Halihazırda doğu çevre yolu tamamlanarak hizmete girmiştir.

Batı Çevre Yolunun da tamamlanması ile kent içi trafiğin ve yeni yük getirecek odakların bu güzergah üzerine eklenmesi ile kıyı kesimindeki trafiğin rahatlaması planlanmaktadır. Ancak bunun ikinci bir etkisi daha olacaktır. O da yerleşim dokusun bu güzergah ile kuzeye doğru yayılmasıdır. Batı çevre yolu henüz etüt aşamasındadır Yapılan itirazlar sonucunda batı çevre yolu için Ankara Yolu ve 19 Mayıs Üniversitesi kampusu arasında yani bir güzergah planlanmaktadır. Konut dokusunun kuzeye yayılması ile kent içi trafiğe hizmet etmesi düşünülen raylı sistem üzerindeki trafik hacimlerinin de azalacağı düşünülmektedir.

Doğu ve Batı Çevre Yollarının zaman içinde kent içi trafiğe hizmet eder bir fonksiyon üstlenmesi bu yollarda da tıkanıklıkların yaşanmasına neden olacaktır. O nedenle Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından kentin daha dışından geçen ve transit trafiğe hizmet edecek Doğu ve Batı Transit Çevre Yolları için etüt projeleri yapılmaktadır. Transit çevre yolu, Çevre Bakanlığı tarafından 2007 yılında yaptırılan 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planlarında da önerilmiştir. Bu yolların kentin dışından geçeceği için yüzey şekilleri düşünüldüğünde tünel ve viyadükleri gerekli kılacak yüksek maliyetli yollar olacağı düşünülebilir.

Şekil 3.39.'de Çevre Yolu ve Transit Çevre Yolu görülmektedir. Transit Çevre Yolları kentin gelişiminden oldukça uzakta bölünmüş ve erişim kontrollü kentler arası bağlantı yolu niteliğindedir. Bu yollar Doğu ve Batı Karadeniz ile İç Anadolu arasındaki ilişkileri sağlayacak şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 3.39. Samsun İli Çevre Yolu Projeleri

Çevre Yolu projelerinin yanı sıra kent içinde Atatürk Bulvarında yaşanan tıkanıklığı azaltmaya yönelik bazı yeni yol projeleri de bulunmaktadır. Atatürk Bulvarına alternatif olarak üretilecek ikinci bulvar projesi Şekil 3.40.'da görülmektedir. İkinci Bulvar 2010 yılı itibariyle tamamlanarak hizmete girmiştir. Ulaşım Talep Modeli kullanılarak yapılan testlerde bulvarın 2025 yılından önce kendi kapasitesini aşacağı gözlenmiştir. Bu nedenle Büyükşehir Belediyesi tarafından önerilen 2x2 ulaşım aksı üzerindeki bisiklet şeridi ve toplu taşıma aksı için ayrılan kesiti daraltılarak 2x3 şeritlik bir kapasite sağlaması amaçlanmaktadır.



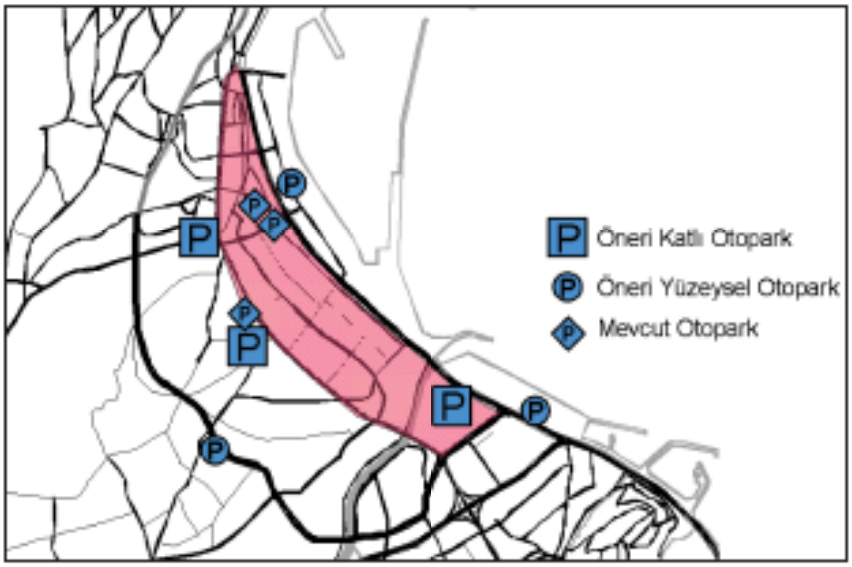
Şekil 3.40. Büyükşehir Belediyesi Tarafından Önerilen 2. Bulvar Projesi

Yeni yol projelerinin yanı sıra şebeke işletme önlemleri alınarak da merkez bölgelerde kapasite artışına yönelik öneriler geliştirilmiştir. Bunlardan bazıları kent merkezinde uygulanan tek yön uygulamalarının korunması ve Atatürk Bulvarı ve 100. Yıl Bulvarı arasında kalan bölgede parklanmanın yasaklanmasıdır. Bu akslar üzerindeki sinyalizasyon planlarının da yeniden gözden geçirilmesi ve yeşil dalga sisteminin uygulanması gerekmektedir.

Ayrıca, Karayolları Bölge Müdürlüğü, sahil yolunda Kürtün ırmağından Belediye evlerine kadar olan kısımda, mevcut trafik sıkışıklığına bir çözüm olmak üzere, İstanbul Mecidiyeköy örneğinde olduğu gibi bir köprülü geçiş önermekte olup, ilgili belediyelerce henüz bir görüş belirtilmemiştir.

Merkezi alanlardaki parklanma karayolu şebekesi üzerinde tıkanıklıkların yaşanmasına neden olmaktadır. Bunun önüne geçilebilmesi için merkezi alanlarda yüksek fiyatlı park alanları sağlanarak kişilerin kısa süreli parklanmaya yöneltilmesi gerekmektedir. Merkezi alanlar dışında daha düşük fiyatlı otopark alanları yaratılarak merkezi alanlara toplu taşıma araçlarıyla girilmesi de otopark problemini azaltacak önlemler arasındadır. Şekil 3.41.'de haritada önerilen otopark alanları şematik olarak gösterilmektedir.

Ulaşım Ana Planı kapsamında otobüs ve ara toplu taşıma işletmeciliğine ilişkin de bazı önerilen bulunmaktadır. Otobüs hatlarının daha çok raylı sistem hattına yolcu besleyecek şekilde yeniden organize edilmesi gerekliliği üzerinde durulmuş ve aktarma istasyonları ile hat ve bilet bazında bir entegrasyonun gerekliliği vurgulanmıştır. Otobüs işletmeciliği açısından 3 merkez bölge önerilmiştir. Bunlar Batı'da Atakum, Doğu'da Tekkeköy, Güney'de ise Merkez Bölgedir.



Şekil 3.41. Ulaşım Ana Planında Önerilen Otopark Alanları

Raylı Sisteme İlişkin Politikalar

Raylı sistem hattı geliştirilirken toplu taşıma hatları bir sistem bütünlüğü içinde değerlendirilmiş ve tüm ulaşım sisteminin bütünleştirilmesi amaçlanmıştır. Sistemin bütün parçalarını birbiriyle rekabet eder şekilde değil, birbirini tamamlayıcı bir sistem olarak düşünmeye özen gösterilmiştir.

Samsun Raylı Sistem Projesi ile yaklaşık 29km uzunluğunda 28 adet istasyonlu bir hat planlanmıştır. Hattın yapılaşmanın yoğun olmadığı kesitlerinde karayolu kesişmeleri için karayolunu üst geçitlere alınması planlanmış, karayolu trafiğinin yoğun olduğu yerlerde ise raylı sistem için üst geçişler yapılması önerilmiştir. Önerilen tramway hattı Ekim 2010 tarihinde hizmete girmiş olup, etkinliği henüz izlenememiştir.

Kent içi Yük Taşımacılığı

Kent iç yük taşımacılığında yük taşıyan araçların merkez alanlardaki dolaşımını azaltmak amaçlanmıştır. Bu amaçla kent içi yük trafiğinin yolcu trafiğinin yoğun olduğu zirve saatler dışında gerçekleştirilmesi ve merkezi alanlarda yük boşaltma ve doldurma amaçlı uzun süreli parklanmaların önüne geçilmesi planlanmaktadır. Ancak büyük yük araçlarına getirilecek yasaklanmaların küçük araçlarla parçacıl yük taşımacılığını teşvik etmesi kent içi trafik açısından en büyük tehditlerden birini oluşturmaktadır.

Bu önlemlerin yanı sıra kentin çevresinde oluşturulacak depolama alanlarında yüklerin birleştirilerek daha büyük araçlarla kent merkezine taşınması ve bu depo alanlarının büyük yük çekici odaklara yakın yerlerde planlanması da plan önerileri arasında yer almaktadır.

Şehirler Arası Ulaşım ve Yük Taşımaları

Şehirler arası karayolu yolcu taşımacılığı açısından Otogarın Batı Çevre Yolu üzerine taşınması önerilmektedir. Ancak bu durumda kent içine taşınacak yolcuların küçük araçlara aktarılmasından dolayı kent içi trafikte yaşanacak sıkıntıların çözümü için de önlemler alınması gerekmektedir.

Çarşamba yolu üzerindeki havaalanın ise kent içine büyük bir yük getirmeyecek kadar düşük düzeyde bir talebe sahip olduğu düşünülmektedir. Kent merkezinden oldukça uzakta tasarlanmıştır.

Demiryolu ulaşımı açısından ise Samsun Garı ve Limanının kent merkezinde olması, büyük yük odaklarının Çevre Yolları üzerine alınmasına rağmen kent içine yük girişini sürdürmesine neden olmaktadır. Bu nedenle Ulaşım Ana Planında Doğu Çevre Yolu ile yakın ilişkili bir alanda demiryolu yük ve gare tesisleri ile depo ve atölyelerin önemli bir kısmının taşınması önerilmektedir. Böylece merkeze çekilecek ağır yük trafiğinin azaltılması hedeflenmektedir.

Depolama alanları, kamyon garajı, sebze ve meyve hali, hurdacılar gibi kent içinde yük çeken odakların Doğu Çevre Yolu üzerine alınması planlanmaktadır. Böylece kent içi yük trafiğinin çevre yolları üzerine aktarılması ve kent merkezindeki yoğunluğun azaltılması amaçlanmaktadır.

Ayrıca Samsun Çarşamba hattının kent merkezi ile Tekkeköy arasında kalan kesitinin Belediyeye devredilerek 3-4 dakika sıklıklarla kent içi trafiğe de hizmet verecek şekilde işletilmesi de önerilmektedir. Ulaşım Ana Planında yapılan testler sonucunda 2025 yılında zirve saatte 12 bin kişilik bir yolculuk çekeceği düşünülmektedir.

3.6. İŞ POTANSİYELİ

3.6.1 Giriş

TR 83 bölgenin Lojistik potansiyeli bölgenin GSMH ile ölçülmektedir. Küçük ölçekli işletmelerin bulunduğu, katma değeri düşük el işçiliği az olan sanayi üretimin bulunduğu, tarıma dayalı üretim yapılan bölgelerde lojistik potansiyel bölge GSMH'nının % 13'ü olarak belirlenmektedir.

Yine yapılan araştırmalarda bölgenin depolama kapasitesi kişi başına 1 m2 olarak belirlenmektedir. Bu oran bölgedeki lojistik odakların OSB, sanayi sitesi gibi yapıların doluluk oranlarının % 85 e ulaştığı kesimler için geçerlidir. Doluluk oranlarının düşük olduğu bölgelerde üreticiler kendi iş yerlerinin bir bölümünü depo olarak kullanmakta ve lojistik olarak katma değer yaratacak dış kaynak olarak çalışan 3PL depoları bu bölgelerde gelişmemektedir. Üreticilerin üretim kapasitelerinin artması ile üretim tesislerindeki depo alanları dışarıya çıkartılmakta ve fabrika içi alanlar üretime ayrılmakta harici depo talebi gündeme gelmektedir.

Amasya, Çorum ve Tokat'ta bulunan OSB'ler henüz ilk yapılanma dönemini yaşamakta ve bu işletmelerde harici depo talebi bulunmamaktadır. Bundan dolayı bölge depolama potansiyeli hesaplanırken gelişmemiş OSB yapılarında üretime destek veren giriş lojistiğinde kullanılacak harici depolama operasyonu ihtiyacı doğmamaktadır. Bu üç il potansiyel çalışmasında değerlendirme kapsamı dışında tutulmuştur. Bölge sanayicileri arasında bu proje için OKA'nın desteği ile yapılan bir pazara araştırmasında önemli bir talep ortaya çıkmamıştır. Samsunda kurulacak olan Lojistik İhtisas Organize sanayi bölgesi çalışmasında da küçük bir talep alınmış ve aşağıda kapasite çalışmasında nazarı dikkate alınmıştır.

Bu üç ilde tüketime dönük depolama talebi ise henüz zincir mağazaların yaygınlaşmaması, olanların ölçeklerinin küçük olması, bölgede lojistik hizmet verecek firmaların bulunmamasının nedeniyle bir depolama kapasitesi ortaya çıkmamaktadır. Yurt içi taşıma ile ilgili olarak tüketim malzemelerinin tüketiciye ulaşması konusunda bölgede bulunan küçük ölçekli bayi ve distribütörler kendi işlettikleri depolarda küçük ölçekli çalışmaktadır. Kendi araçları ile yapılan mikro dağıtım de bölgedeki illerde bir 3PL lojisitk hizmetinin verilmesini sağlamayacak kadar küçük kalmaktadır.

Samsun İli ise OSB'nin artık olgunluğa ulaşması ile özellikle bu bölgede bir lojistik köy ihtiyacını ortaya çıkartmaktadır. Bu nedenle potansiyel analizinde Samsun içinde inşa edilecek olan İhtisas Organize Lojistik Sanayi Bölgesi baz alınmıştır. Samsun'da zincir mağazaların sayısının artması , gelecekte Samsun ilinin Karadeniz bölgesi için zincir mağazaların aktarma istasyonu gibi çalışacak olması potansiyelin olacağını ortaya koymaktadır. Tüm Türkiye'de olduğu gibi zincir mağazalar da bu ile önce kendi koltuk ambarı şeklinde çalışacak depolarını açmakla çalışmaya başlamaktadırlar. Bölgenin diğer illerindeki tüketimin artması, zincir mağaza sayılarının çoğalması ile 3PL lojisitk firmaları devreye girecekler ve bu odaklara yapılacak olan dağıtımlar büyük ölçekli modern depolarda konsolide edilecektir. Bu amaçla lojistik köy'ün kullanılması göz önüne alınacaktır.

Samsun ilinin potansiyeli ve bu amaçla inşa edilecek olan lojistik köyün kapasitesi belirlenmek durumundadır.

3.6.2 Lojistik Köy Kapasite Çalışması

Samsun ilinde yapılan kapasite belirleme çalışması iki farklı sektörde doğrudan talep alınması ile başlamıştır. Bu talepler bölgenin teorik potansiyeli ile karşılaştırılmış ve Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin ilk yatırım ölçeğine ulaşılmıştır.

Teorik potansiyel Samsun'un GSMH ile doğrudan orantılıdır. TUIK illere göre GSMH hesaplamasını son yıllarda yapmamaktadır. 2010 yılı sonunda çıkması beklenen rapor henüz yayınlanmamıştır. Bu nedenle 1987-2001 arasında TUIK tarafından yapılan ve illere bağlı GSMH'nın iller bazında pek fazla değişmeyen oranları baz olarak alınmıştır.

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Amasya	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Çorum	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Samsun	1,6	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,5	1,4	1,4	1,5	1,4	1,4
Tokat	0,6	0,7	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8
TR83	3,5	3,5	3,7	3,5	3,6	3,5	3,6	3,4	3,4	3,4	3,3	3,4	3,4	3,2	3,2
Türkiye	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,	100,
İl GSYİH / TR GSY															

(Kaynak Yeşilırmak Havza Gelişim Planı TR 83 Sayfa 3-5)

Bu tablo TR 83 illerindeki illerin GSYIH /GSMH içinden;

Amasya için % 0,4

Çorum için % 0,7

Tokat için % 0,5

Samsun için % 1,4 Pay alındığını göstermektedir.

Yine TUİK rakamları bize 2008 için toplam GSMH'mızın 800 Milyar Dolar, 2009 için GSMH'mızın 615 Milyar Dolar (2009 ekonomik krizi nedeniyle düşmüştür) olduğunu göstermektedir. 2010 yılı için beklenen GSMH 750 Milyar Dolar olarak beklenmektedir.

Bu varsayımlar çerçevesinde ;

Amasya için 2010 GSMH 300 Milyon Dolar

Çorum için 2010 GSMH 525 Milyon Dolar

Tokat için 2010 GSMH 375 Milyon Dolar

Samsun için 2010 GSMH 1.050 Milyon Dolar olduğu belirlenmiştir.

Türkiye için varsayılan Lojistik potansiyelimizin GSMH'nın % 13'ü olduğu bilinmektedir. Bu varsayım ile her ilimizin lojistik potansiyelleri

Amasya için 39 Milyon Dolar

Çorum için 68 Milyon Dolar

Tokat için 48 Milyon Dolar

Samsun için 137 Milyon Dolar'dır.

Görüldüğü gibi Samsun ili diğer 3 ilimizin toplamına yakın bir lojistik potansiyele sahiptir. Samsun'un içinde demiryolu olan limanlara sahip olması, Anadolu'nun ve diğer üç ilin Karadeniz'den yurt dışına açılan kapısı olması nedeniyle Master plan Samsun ili baz alınarak hazırlanmakta ve diğer illerin katkıları artı değer olarak ele alınmaktadır.

İller için belirlenen lojistik potansiyelin Pazar haline gelmesi bir dış kaynak işlemidir. Yani firmalar kendi yapmakta oldukları depolama, taşıma, envanter yönetimi, stok maliyeti ve iletişim giderlerini 3. Şahıslara devir yapmaları lojistik pazarını oluşturmaktadır.1. bölümde de açıklandığı gibi Türkiye'de yapılan araştırmalar Türkiye'nin toplam lojistik potansiyelinin % 35'i Pazar haline gelmiş ve lojisitk şirketlere iş kapasitesi olarak değerlendirilmektedir.

Lojistik Pazar oranı illerin ekonomik gücüne, üretim ölçeklerine, ihracat potansiyellerine göre değişmektedir.

Nüfusu 1.000.000 altında olan KOBİ ölçeğinin fazla olduğu iller için bu oranın % 10

Nüfusu 1.000.000-2.000.000 olan iller için % 20

Nüfusu 2.000.000 – 5.000.000 olan iller için % 30

Bunun ötesindeki iller için % 40, İstanbul için % 40 olduğu ön görülmektedir. Bu çerçeveden baktığımızda TR 83 bölgesindeki illerde lojistik Pazar büyüklüğü şu değerlere ulaşmaktadır.

Amasya için Lojistik Pazar 3.9 Milyon Dolar

Çorum için Lojistik Pazar 6.8 Milyon Dolar

Tokat için Lojistik Pazar 4.8 Milyon dolar

Samsun için Lojistik Pazar 34.3 Milyon Dolardır.

Gelişmiş ülkelerde lojistik hizmetler pazarında depolama toplam pazarın % 40 ını oluşturmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde Uluslararası taşıma, demiryolu ve denizyolu taşıması 3PL şirketler tarafından sağlanırken depolama hizmetleri çoğunlukla giriş lojistiğinde üretici şirketlerin kendi tesislerinde, bitmiş ürün lojistiği de bayi ve distribütör depolarında gerçekleşmek-

tedir. Depolama konusunda dış kaynak kullanımı düşüktür ve ülkemizde lojistik pazarının % 20 sini oluşturmaktadır. Bu oran düşük nüfuslu illerimde % 20'a kadar inmekte İstanbul ilinde % 35'a kadar çıkmaktadır. Amasya, Çorum, Tokat illerimizde % 20 Samsun ilinde ise % 30 oranında depolama hizmeti pazarı olacağı tahmin edilmektedir.

Amasya için depolama pazarı 780.000 Dolar

Çorum için depolama Pazarı 1.340.000 Dolar

Tokat için depolama pazarı 960.000 Dolar

Samsun için depolama Pazarı 10.290.000 Dolardır.

Depolama hizmetlerinde depo maliyeti (depo kirası toplan satışların 1/ 3 ünü oluşturmaktadır. Bu çerçeveden yapılan bir çalışma da her ilimizde depo cirolarını ortaya çıkartır. İllerdeki depo kiralarının bu Pazar içindeki tutarı da kullanılan depoların m2 olarak miktarını vermektedir. İller büyüdükçe, arazi fiyatları yükseldikçe, potansiyel arttıkça depoların kalitesi yükseldikçe depo kiraları artmaktadır.

Amasya için Bir yıllık depo kirası 30 Dolar olup maksimum 9.000 m2 3PL tarafından işletilebilecek lojistik amaçlı depo talebi belirlenmektedir.

Çorum için bu miktar 15.000 m² dir

Tokat için bu miktar 10.600 m² dir

Samsun için gereken depolama alanı ise m² si 40 Dolar/yıl hesabıyla 42.400 m² çıkmaktadır.

Samsun ilinde lojistik hizmetler uygun depo potansiyeli 86.000 m² olarak belirlenmektedir. Diğer illerde ortaya çıkan depo potansiyeli ihmal edilecek kadar küçüktür. Bu rakam Samsun'daki lojistik hizmetleri verecek olan firmaların bir lojistik köydeki başlangıç talepleri olacaktır. İhtisas Lojistik Organize Sanayi bölgesi projesi bir yılı izinlerin alınması,projelerin tamamlanması için 2 yılı da inşaatların yapılması ve devreye alınması için olmak üzere 3 yıllık bir zaman gerektirmektedir. Bu zaman içinde lojistiğe ilginin artacağı, limanların daha aktif hale geleceği, ulusal lojistik şirketlerin Samsun'da hizmet vermeye başlayacağı da düşünülerek kapalı depolama alanı 120.000 m² olmak üzere planlanacaktır.

Lojistik köylerde yıllar içinde lojistiğin olumlu etkisinin görülmesi ile, ölçeklerin büyümesi ile, dış kaynak kullanımının artması nedeniyle depo talebi normal nüfus artışının üzerinde, ekonomik büyümenin de etkisiyle depo talebi artmaktadır. Bir lojistik köyde ön görülen depolama artış oranı her 5 yıl için % 50 oranıdır. Lojistik köyde alan ihtiyacı , gelece dönük büyüme oranları 4. Bölümde Master plan içinde İhtisas Lojistik Organize Sanayi bölgesi çalışmasında detaylandırılmıştır.

3.6.3 Nüfus Oranına Göre Lojistik Köy Potansiyeli

Bölgelerin depo kullanım miktarları için kişi başına 1 m2 lik alan ön görülmektedir. Bu alana depolama amacıyla kullanılan inşli ufaklı alanlar da dahildir. Lojistik sektörünün gelişmesi sonucunda ölçekler büyümekte, küçük depolar kapanmakta veya başka amaçla kullanılmakta, OSB ler içindeki depolama alanları bölge dışına çıkmaktadır. Bu gelişmeler ile şehirlerde yeni depo talepleri artan nüfus başına 2 m² olarak ön görülmektedir. TR 83 içindeki iller henüz lojistik hizmetlerin oluşmaması nedeniyle mevcut depoları kullanmakta ancak özellikle Samsun ilinde büyük modern depo talebi başlamış durumdadır. Bu varsayımla yapılan bir çalışmada illerin şehir nüfusları baz alınarak toplam kullanılan depo oranları aşağıdaki nüfus çalışmasına göre 2009 yılı değerlerine bağlı olarak belirlenmektedir.

3.2 Şehir ve Köy Nüfusu

	Toplam	Şehir nüfusu	Köy nüfusu	şehir %	Köy%
TR Türkiye					
2008	71 517 100	53 611 723	17 905 377	75	25
2009	72 561 312	54 807 219	17 754 093	76	24
TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya					
2008	2 719 954	1 669 370	1 050 584	61	39
2009	2 739 487	1 714 044	1 025 443	63	37
TR831 Samsun					
2008	1 233 677	776 385	457 292	63	37
2009	1 250 076	802 011	448 065	64	36
TR832 Tokat					
2008	617 158	346 058	271 100	56	44
2009	624 439	356 246	268 193	57	43
TR833 Çorum					
2008	545 444	345 352	200 092	63	37
2009	540 704	350 477	190 227	65	35
TR834 Amasya					
2008	323 675	201 575	122 100	62	38
2009	324 268	205 310	118 958	63	37

(Kaynak TUIK Bölgesel Göstergeler)

Amasya ilinin mevcut depolama potansiyeli 200.000 m2

Çorum ilinin mevcut depolama kapasitesi 350.000 m2

Tokat ilinin mevcut depolama kapasitesi 350.000m2

Samsun ilinin mevcut depolama kapasitesi 800.000 m2 olarak görünmektedir. İhtisas

Lojistik Organize Sanayi bölgesi projesinin bölge sanayicisine, lojistik firmalarına ve ulusal lojistik firmalara duyurulması ile başlangıçta % 10 ve gelecek 3 yıl içinde ulusal şirketlerin de katılması ile % 15 lik bir potansiyele ulaşacağı varsayılmıştır. Başlangıçta 120.000 m2 lik bri depo kapasitesi ön görülmektedir.

3.6.4 TR 83 Bölgede Sanayici Ve Lojistik Şirketler Araştırması

Bölgede lojistik depo talebinin belirlenmesi, lojistik hizmetlerin potansiyelinin ölçülmesi amacıyla bir anket çalışması yapılmıştır. Bu anket çalışması raporun 2.3 bölümünde isimleri belirlenen firmalara uygulanmıştır. Her il için ayrı ayrı olmak üzere illerdeki büyük sanayi kuruluşları ve lojistik hizmet verebilecek taşıma firmaları bu ankete dahil edilmiştir. Samsun ili dışındaki

illerde dış kaynak olarak depolama çalışması yapan firmalara rastlanmamıştır. Yine de ileride bir potansiyel olabileceği ön görülerek taşımacılık firmalarına da anket uygulanmış, Samsun'da kurulacak bir İhtisas Lojistik Organize sanayi bölgesinde yer alıp almayacakları, ihtiyaçları olursa kaç m2 yere talep yapacakları sorulmuştur.

Anket için belirlenen firma sayıları aşağıda verilmiştir.

Samsun ili 100 sanayi kuruluşu,	71 Taşımacılık- Lojistik Kuruluşu
Amasya ili 91 Sanayici Kuruluşu	4 Taşımacılık kuruluşu
Çorum ili 51 Sanayici Kuruluşu	17 taşımacılık kuruluşu
Tokat ili 96 sanayici kuruluşu	12 Taşımacılık kuruluşu

Bu kuruluşlardan Samsun ilinde bulunan sanayi kuruluşlarına il özel idaresi Ar-ge Daire Bşk. kanalı kullanılarak, E posta ve fax yolu ile anketler iletilmiş ardından telefonla hatırlatma yapılmıştır. Samsunda bulunan lojistik ve taşımacılık firmalarına yine il özel idaresi Ar-ge Daire Bşk. tarafından doğrudan ziyaretler anket çalışması yapılmıştır. TR 83bölgede bulunan Amasya, Tokat, Çorum illerindeki sanayici ve taşıma kuruluşları ile ilgili anketler OKA Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı kanalı ile iletilmiştir.

Yapılan anketlere gelen cevap oranları düşüktür ancak yine de özellikle İhtisas Lojistik Organize sanayi Bölgesinde yer almak isteyen kuruluşların ankete olumlu cevap verdikleri göz önüne alınarak bazı bilgilerin kullanılabilir olduğu görülmektedir.

Anketlere cevap oranları şu şekildedir;

İli	Anket Grubu	Anket Sayısı	Cevap sayısı
Samsun	Sanayiciler	100	11
Samsun	Taşımacılar	71	22
Amasya	Sanayiciler	91	3
Amasya	Taşımacılar	4	0
Çorum	Sanayiciler	51	6
Çorum	Taşımacılar	17	0
Tokat	Sanayiciler	96	2
Tokat	Taşımacılar	12	0

Anketlere kritik soru Samsun'da inşa edilecek olan bir İhtisas Lojistik Organize sanayi Bölgesine ne kadarlık depoya ihtiyacınız olacağı sorusudur. Bu soruya olumlu cevap veren firmaların isimleri ve kaç m2 depo istedikleri ve gelecek 5 yıl içinde toplam kaç m2 depo talepleri olacağıdır. Alınan sonuçlar tablo 3.67.'de liste halinde verilmiştir.

Tablo 3.67. Lojistik Organize sanayi Bölgesinde Yapılan Anket Sonuçları

Firma Adı	İLOSB depo talebi (m²)	5 yıl içindeki depo talebi (m²)
Kalkavan Denizcilik	10.000	20.000
Köktaşlar	15.000	20.000
Sasbaş A.Ş.	10.000	25.000
Kartaş	5.000	5.000
ÜFT tütün mamulleri	5.000	5.000
Marmara Denizcilik	8.000	10.000
Solmaz Gümrükleme	5.000	5.000
Güneş Nakliyat	2.500	2.500
Eken Kereste	10.000	10.000
Semteks	2.500	2.500
Toplam	73.000	105.000

Katılımı düşük olan anket çalışmasında elde edilen talep büyüklüğü yaklaşık 73.000 m² depolama alanıdır. Bu değer geçtiğimiz yıl Mersin'de yapılan Lojistik Master Plan çalışmasında 450.000 m² çıkmış ardından yapılan duyurusu, seminer, proje çalışmaları, ulusal ve uluslar arası firmalara dururu, İstanbul'da yapılan tanıtım toplantıları ile 1.000.000 m2 ye yükselmiştir. Bu miktarın içinde yaklaşık yarısı mersin merkezli firma olup ulusla firmalar % 30 oranında yer almıştır. İlk anket ile projenin tanıtımı sonrasında talebin iki misline çıktığı görülmüştür. Geriye kalan % 20 kısmı da uluslar arası ve komşu il firmalarına alttir

Diğer bir konu da lojistik köy projelerinin sadece yerel iş adamları için yapılmaması gerektiğidir. Lojistiğin inşa edilecek tesiste gelişmesi için % 50 oranında yerel firmalar % 10 oranında komşu illerdeki bölge firmaları ve % 30 oranında ulusal lojistik firmalarının ve % 10 oranında uluslar arası lojistik firmaların katılımı önerilmektedir. Bu sayede ulusla firmaların ve uluslar arası firmaların bölgeye yapacakları katkı arttırılmış olarak ve bölge lojistiğinin gelişmesinde basamak olarak kullanılacaktır.

Bu durum da bize 120.000 m² lik depolama alanı ile başlayabileceğimiz bir potansiyel ön görmektedir. İnşa edilecek olan depo ölçeğine bağlı olarak Lojistik köy'de TIR park alanı, Konteyner stok alanı ve demiryolu tesisi, acenta ofisleri planlanacaktır. Master planda bu ölçekler belirlenecektir.

3.7 ALTYAPI, OPERASYON, YÖNETİM, DONANIM, HİZMET, İNSAN KAYNAKLARI İHTİYAÇLARININ SAPTANMASI VE İMKANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

3.7.1 Giriş

Lojistik master planı ile başlatılan Bölgesel gelişim programının başarılı olması lojistik hizmetlerin kalitesi ve müşteri memnuniyeti yaratması ile sağlanacaktır. Bu amaçla bölgede şu çalışmaların yapılması gerekmektedir. Lojistiğin ;

1- Lojistiğin bölgedeki kamu yöneticileri tarafından benimsenmesi

2- Bölgede lojistik sektörü için insan gücü yetiştirilmesi

3- Ulaşım altyapısının hızlı taşıma yapacak biçimde geliştirilmesi

4- Lojistik hizmetlerin en önemli unsuru olan depolama tesislerinin inşa edilmesi

5- Lojistik hizmetlerde yazılım kullanılmasının teşviki hatta zorunlu hale gelmesi

6- Verilecek olan hizmetlere uygun taşıma, depolama, elleçleme ekipmanlarının kullanılması

7- Sektörde haksız rekabetin önlenmesi amacıyla iş sahiplerinin bir örgüt altına toplanması

8- İş süreçlerinin iyileştirilmesi, şirketlerin hizmet yelpazesinin genişletilmesi için danışmanlık hizmeti alınması

9- Lojistik sektörünün bilgi ve beceri ihtiyacı için destekleyici birimlerin oluşturulması

10- Bölgenin lojistik potansiyelinin tanıtımı

11- Bölge lojistiğine destek veren lojistik odakların geliştirilmesi

Hazırlanan master planın 4 bölümü tüm bu hizmetlerin geliştirilmesini hedeflemektedir ve her biri detaylı olarak iş planına aktarılacak ve nasılları belirlenecektir. Raporun bu durumu mevcut yapıdaki eksiklikleri ortaya koymak, ihtiyaçları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

3.7.2 Sektörün mevcut durumu, ihtiyaçları, öneriler

3.7.2.1 Lojistiğin bölgedeki kamu yöneticileri tarafından benimsenmesi

Lojistik tabanda taşımacılık hizmetleri ve bu taşımanın durakladığı noktalarda depolama hizmeti olarak ele alınmaktadır. Depolama hizmeti dışında liman ve demiryolu istasyonları da yine lojistiğin birer unsuru olarak taşımacılığın durduğu noktalardır. Lojistik hizmetlerden taşımacılık hizmeti birçok resmi kurumun sorumluluk alanına giren bir operasyondur.

Samsun son 3 yıldır Lojistiğin il ve bölge için önemini benimsemiş ve bu konuda Samsun belediye Başkanlığının girişimi ile oluşturulan çalışma gruplarıyla çeşitli konferanslar, çalıştaylar yaparak lojistik konusunda ilde bir uyanışın başlamasına önayak olmuştur.

Daha sonra 19 Mayıs Üniversitesinin, Samsun Ticaret ve Sanayi Odasının, Samsun valiliğinin, İl özel idaresinin, Orta Karadeniz Kalkınma Ajansının da iş birliği ile Samsun'da bir lojistik master plan ihtiyacı ortaya çıkartılmış ve bu amaçla TR 83 bölge yöneticilerinin, il üst düzey yöneticilerinin bir araya Getirildiği Lojistik Platformu oluşturulmuştur.

Bölgede görev yapan üst düzey devlet görevlilerinin ve seçilmiş yöneticilerin lojistiğin önemini ortaya koymalarının devamı ancak Dünya'da ve ülkemizde lojistik konusundaki gelişmelerin takibi ile mümkün olacaktır. Hızla gelişen bir sektör olan lojistik sürdürülebilir bir program çerçevesinde yurt dışı lojistik köy ziyaretleri ile, yurt dışındaki önemli fuar ve konferans katılımları ile, yurt içindeki konferans ve fuar ziyaretleri ile canlı tutulmalıdır. Lojistik ilimizde tüm üst düzey yöneticileri ilgilendiren bir sektördür. Bu sektörle ilgili alınacak olan kararların, hazırlanacak olan projelerin anlaşılabilmesi, ortak kararla kabul edilerek güç kazandırılması amacıyla tüm yöneticiler aynı üst seviye sektör bilgisine sahip olmalıdır. Bu da kurulmuş olan lojistik platformunun çalışmalarını sürdürmesi, bilgilenmenin eksiksiz yapılması, çalışmaların raporlanarak alt kademelere aktarılması ile mümkün olabilecektir.

3.7.2 Bölgede lojistik sektörü için insan gücü yetiştirilmesi

Lojistik emek yoğun bir iş koludur. Başta araç kullanan sürücüler olmak üzere, depo içi çalışanlar, forklift kullanıcıları, paketleme yapanlar, koli hazırlayanlar verdikleri hizmetler konusunda yetiştirilmelidir. Samsun'da çağdaş anlamda bir depolama hizmetinin henüz yaygın olarak verilmiyor olması iş başı eğitimini zorlaştırmakta ve bu konuda gerek teknik liselerde işçi seviyesinde, meslek yüksek okullarda şef seviyesinde ve üniversitelerde uzman seviyesinde eleman yetiştirilmesini zorunlu hale getirmektedir. Bu elemanları eğitim kuruları ile sanayicilerin ve lojistikçilerin iş birliği programı dahilinde iş başı eğitimleri de planlanmalıdır.

Sürücüler verimli araç kullanımı, psikoteknik yetenek testleri, sağlık muayeneleri, simülasyon çalışmaları, araç bakım ve küçük onarımlar, el terminalleri kullanımı, rapor tanzimi, kayıt düzeni, ilk yardım gibi konularda eğitilmeli ve bu eğitimlerin sonuçları belli aralıklarla kontrol edilmelidir. Tüm araç kullananların Ulaştırma bakanlığı kara ulaştırma genel müdürlüğü tarafından verilen sürücü belgesine (SRC Belgesi) sahip olmaları sağlanmalıdır. Tehlikeli madde taşıyıcıların da ADR eğitimi almaları ve ilgili sürücü belgesine sahip olmaları gerekmektedir.

Forklift operatörleri kesinlikle forklift kullanım ehliyetine sahip olmalı, bunun eğitimini ve imtihanını alıp belgeye bağlanmalı, ekipman bakımı, verimli kullanım, kullanım yeteneklerinin geliştirilmesi, kullanım hızının arttırılması, el ve ekipman terminali kullanımı, hata tespiti, raporlama konularında yetiştirilmelidir.

Depo içi elleçleme yapan elemanlarda kayıt düzenlenmesi, sipariş toplama, palet ve kutu açma, palet ve kutu hazırlama, barkod uygulamaları, el terminali kullanımı, iş güvenliği gibi konularda yetiştirilmek durumundadır. Forklif operatörlerine de yeni teknolojilerin, yeni ekipmanların eğitimi üretici firmalar tarafından zaman içinde verilmeli ve eğitim programları düzenlenmelidir. Depo içi elleçleme yapan koli, ürün elleçleyen etiket yapıştıran elemanlarda benzer eğitimlerden geçirilerek çalışma verimlerinin arttırılması, hataların azaltılması, iş kontrolü, iş güvenliği gibi konularda eğitimlere alınmalıdır.

Depolarda veya araç filolarında yönetidlik yapan , bilgi sistemlerini kullanan uzmanlar da bölgede eksiktir. Yapılan anketlerde yazılım kullanımı yok denecek kadar düşük çıkmaktadır.Bu seviyede personel için de yönetim becerileri, raporlama, planlama yapma, kontrol, iş gücü planlaması, bilgi sistemleri, sektör yazılımları gibi konularda eğitim verilmesi şarttır.

3.7.3 Ulaşım altyapısının hızlı taşıma yapacak biçimde geliştirilmesi

Lojistiğin temel unsurlarından birisi de hızlı hizmet sağlanmasıdır . Yolda geçen zaman bir maliyettir ve gerek araç sürüşüne engel olan trafik sıkışıklıkları gerek indirme ve yükleme alanlarında yapılan beklemeler lojisitk süreci uzatmakta maliyeti arttırmaktadır. Bu nedenle şehir içinde kalmış olan Samsunport limanından çıkışlar ve girişler rahatlatılmalı, liman içi bazı operasyonlar liman dışına lojistik köye alınmalı, OSB,'ler serbest bölge, haller gibi lojistik odaklarda araç yoğunluğunun azaltılması için

araç bekleme alanları tesis edilmelidir. Bu odakların dışında yollarda bekleyen araçlar verimsizliğe hatta trafik yavaşlamasına, zaman kaybına neden olmaktadır.

Yolların kalitesi de trafiği normal hızda seyir edebileceği şekilde iyileştirilmelidir. Ana arterler üzerinde trafik ışıklarının yetersiz olması, köprü ve geçiş alt yapılarının azlığı trafiğin hızını kesmekte ve trafik kazalarına yol açma tehlikesi ortaya koymaktadır. Samsun Çarşamba arasında yeşil dalga şeklinde bir trafik düzeni kurularak, ana artere bağlantıların trafik ışıkları ile kontrol edilerek trafik sefer hızının arttırılması ve güvenli bir hale getirilmesi gerekmektedir.

Samsun'a güneyden gelen ana demiryolu hattının sinyalizasyon çalışması, hat sayısının gelişi gidişi olacak şekilde arttırılması, elektrikli hatta geçilmesi, demiryolu olmayan bölge illerinin demiryoluna kavuşturulması, Samsun Batum Karadeniz sahil demiryolu hattının inşaatı bölgeye hem potansiyel getirecek hem de demiryolu kullanımını arttıracak, ana yollardaki kara trafiğini rahatlatacaktır.

Samsunun dışından geçecek 3. Bir çevre yolu da şehir trafiğini rahatlatması ve transit geçecek araçların lojistik köye uğramaları için bir çözüm olarak önerilmektedir. Bu sayede ağır vasıtalar şehrin ana arterlerine girmeden doğrudan lojistik köye ulaşabileceklerdir.

3.7.4 Lojistik Hizmetlerin En Önemli Unsuru Olan Depolama Tesislerinin İnşa Edilmesi

Taşımacılık lojistik hizmetlerin en basit halidir. Lojistik ancak taşıma hattında katma değer hizmet verecek depoların veya aktarma merkezlerinin kullanımı ile değer yaratabilmektedir. Samsun gibi üzerinden transit yük geçen bir noktada lojistiğin gelişmesi ancak samsun'un bir lojistik üs haline gelmesiyle, Samsunda büyük araçlarla gelen ürünlerin küçük araçlara aktarılması, yüklerin gideceği adreslere göre konsolide edilmesi ile sağlanabilecektir. Verimlilik , maliyet azaltma, hız artırma bu noktalarda inşa edilecek olan depolarda ortaya konmaktadır.

Samsunda uluslar arası hatta ulusal anlamda kaliteli depo yatırımı yok denecek kadar azdır. Talebi karşılamaktan uzaktır. Yeni depo yatırımları için arazi fiyatları yüksek parseller küçüktür. Bölgenin lojistik değerinin artması için modern depolara ihtiyaç vardır. Bu depoların bir merkezde bir an önce toparlanmaması şehrin giriş ve çıkış arterlerinde firmaların kendi adına yapacakları depo inşaatlarının başlamasına neden olacaktır. Diğer şehirlerimizde gördüğümüz hataya Samsun'da düşmemek için Lojistik Master Planını takiben kurulması düşünülen Samsun ihtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin bir an önce duyurulması ve firmalara bu bölgede depo sahibi olacaklarının iletilmesi şarttır. Bu sayede gelecekte şehir dışında da olsa daha sonra şehir içinde kalacak olan küçük ölçekli, pahalı, teknik yeterliğe sahip olamayan münferit depoların inşası önlenecek ve yine gelecekte şehir trafiğini olumsuz etkileyecek Tır ve kamyon trafiğinin şehir içine girmeden çalışılması mümkün olacaktır.

İnşa edilecek olan depoların aynı yerde benzer maliyetle ve teşviklerle inşa edilmesi hem hizmet kalitesini arttıracak, lojistiğin olumlu etkisini ortaya koyacak hem de haksız rekabete, kalitesiz hizmet sunumuna engel olacaktır. Bir araya gelmiş depo tesisleri arasında eleman, ekipman, iş paylaşımı, mevsimsel iş birliği hatta ihtisaslaşma gibi olumlu çalışmalarda mümkün hale gelecektir.

3.7.5 Lojistik Hizmetlerde Yazılım Kullanılmasının Teşviki Hatta Zorunlu Hale Gelmesi

Lojistik bir süreç yönetimi işidir. İş planlarının bir yazılım içinde sağlanması, verilen hizmetin her noktasından bilgilerin sisteme aktarılması, sistem içinde bu bilgilerin planlama ile karşılaştırılması ve farklılıkların ortaya konarak sürecin yeniden planlanması gerekmektedir. Lojistik sektöründe başarı bu yazılımların iş kapasitesine uygun olarak seçilmesinde ve doğru kullanımında yatmaktadır. Yaptığı işi bir yazılımla kontrol edemeyen şirketlerin yaptıkları hizmetin lojistik olarak nitelendirilmesi mümkün değildir.

Bölgede lojistik şirketleri içinde yapılan anketlere verilen cevaplar ürkütücüdür. Ankete cevap veren 21 firmadan sadece 5 tanesi işlerini yaparken yazılım kullandıklarını belirtmişlerdir. 21 firma içinde kullanılan yazılımların uygunluğu analiz edilmemiştir ve gelen cevaplar şu şekildedir.

ERP kullanımı yoktur	
Muhasebe programı kullanımı	4 adet
Depo Yönetimi kullanımı	1 adet
Nakliye Yönetimi kullanımı	3 adet

Araç takip sistemi kullanımı	4 adet
El terminali kullanımı	1 adet
CRM kullanımı yoktur	

Bölgede lojistiğin gelişmesini sağlamak için sektör firmalarına yazılım kullanımının onlara sağlayacağı faydaların gösterilmesi gerekmektedir. Firmalar yazılımı bir maliyet ve ekstra iş gücü olarak görmekte hatta çekinmektedir. Rakiplerinde kullanımın olmaması da yazılım satın alınmasını zorunlu hale getirmemektedir. Bu konuda yapılacak olan çalışma sektör firmalarına yazılım kullanma seminerleri verilmesi ve ucuz yazılım paketlerinden başlayarak işlerine uygun yazılımların tanıtımının yapılması olacaktır. Yazılım kullanıcı eğitimlerinin de verilmesi planlanmalıdır.

Yazılım kullanımını teşvik edecek en önemli unsur hizmet alan sanayici firmaların teklif alırken lojistik ve taşıma yapan firmalardan yazılım kullanımlarını zorunlu kılmaları olacaktır. Aldıkları hizmetin raporlanmasının sözleşmelere yazılması, bu raporların bir yazılımın çıktılarına bağlanması da yazılım kullanımını arttırmaktadır. Bölge iş verenlerin bu konuda çeşitli duyurularla bilgi mektuplarıyla uyarılması yerinde olacaktır. Master plan içinde yer alan lojistik danışma merkezi de yazılım seçimi ve eğitimi konusunda bölge firmalarına destek veren bir çözüm olarak ortaya konmaktadır.

3.7.6 Verilecek Olan Hizmetlere Uygun Taşıma, Depolama, Elleçleme Ekipmanlarının Kullanılması

Alınacak olan lojistik hizmetin gerek taşıma olsun gerek depolama olsun uygun araç ve ekipmanla yapılması önemlidir. Hatasız hizmet, hızlı servis ve kalite uygun araç ve ekipman kullanımı ile sağlanabilir. Bu konuda yüke uygun araç seçimi, trafiğe çıkmaya uygun aracın kontrolü, araç belgelerinin olması, araç yaşı, yakıt sarfiyatı, teknik kontrollerinin ve muayenesinin yapılmış olması hatta aracın aranıyor olup olmadığı da kontrol edilmek durumundadır. Hizmet alanlar bu konuda sözleşmelerine maddeler koydurmalı ve hizmet verenleri araç kalitelerini arttırmak konusunda zorlamalıdır. Yağ akıtan araçlar, düzgün yakıt kullanmayan araçlar iş verenler tarafından da denetlenmeli ve müdahale edilmelidir.

Tır ve kamyon parkında bekleyen araçların gözle yapılan kontrolünde bir çoğunun aşınmış ve yenilenmesi gereken lastiklerle kullanıldığı tarafımızdan belirlenmiştir. Araç sahipleri, kooperatif yetkilileri ile yapılan görüşmelerde araç sahiplerinin ekonomik zorluklar içinde olması nedeniyle lastik alamadıkları, araç bakımlarını yaptıramadıkları öğrenilmiştir. Sebze meyve halinde ve toptancı halinde yapılan gözlemde de araç boşaltma ve yükleme alanlarında çok sayıda yağ izine rastlanmıştır. Bu da araçların araçlarda yağ kaçağı olduğu ve çevreyi kirlettiği sonucunu ortaya çıkartmaktadır.

Depolar için lojistik hizmet vermeye uygun olmayan, fabrikadan bozma veya derme çatma inşa edilmiş depolara rastlanmıştır. Depolarda araç yüklemesini kolaylaştıracak rampa sistemi bulunmamaktadır. Araçlar doğrudan depo içine girmekte ve yolların çamuru tozu depo içine taşınmaktadır. Depolar toz ve yabancı kuşların girişine açık vaziyette inşa edilmiş, su tesisatları depo içinden geçirilmiştir.

Lojistik depolar zeminden 130-140 cm yükseklikte inşa edilmeli ve araçlar depo içine girmeden hidrolik rampalı körüklü kapılara arkadan yanaşarak yük transferini sağlamalıdır. Depolarda yan duvar ve çatı mutlaka yangına dayanıklı izolasyonlu sandviç panellerle sağlanmalıdır. Bu uygulamam henüz yaygınlaşmamıştır.

Bölgede elektrikli forklift kullanımı yaygın değildir. Dışarı alanda kullanılan dizel forkliftler depo içinde de çalıştırılmakta gerek insan sağlığı gerek ürün koruması ihmal edilmektedir. İl sağlık müdürlüğünün ve belediyelerin bu konuda denetimler yapması ve depo içinde elektrikli forklift kullanımını zorunlu hale getirmesi gerekmektedir.

3.7.7 Sektörde Haksız Rekabetin Önlenmesi Amacıyla İş Sahiplerinin Bir Örgüt Altına Toplanması

Bölgede iş kapasiteleri düşüktür ve çok sayıda oyuncu söz konusudur. Lojistik hizmetlerin dış kaynak kullanımının yaygınlaşmamış olması da ölçekleri küçük bırakmakta sektörün gelişmesine engel olmaktadır. Hizmet alanlar aldıkları hizmette kaliteden önce fiyat konusuna odaklanmakta ve en ucuz hizmeti almaya çalışmaktadır. Özellikle nakliye konusunda firmalar arasında fiyat kırma, ucuz ancak kalitesi düşük hizmet sunma savaşı söz konusudur. Nakliye komisyoncuları araç başına aldıkları komisyon bedelinin geçmiş yıllara göre yarıdan fazla azaldığını ifade etmektedir. Bölgeye malzeme getiren yabancı araçların dönüş yükü olarak neredeyse mazot fiyatına taşıma yapmaları taşımacılık sektörünün sorunudur. Şikâyetler bireysel olmakta ve çözüm yolu önerilmemektedir.

Samsun'da bulunan taşımacı kooperatifleri arasında bile bu konunda sürtüşmeler şikayetler olmaktadır. Kooperatifler bir

örgüt olmasına karşılık üyelerinin iş kalitelerinin arttırılması, fiyat dengelenmesi, üye ihtiyaçlarının karşılanması konusunda bir çalışma yapmamaktadırlar. Nakliyeciler sitesinde bulunan dernek bile dernek üyelerinin çıkarlarını savunmak amacıyla bir yaptırımda bulunamamaktadır.

Lojistik sektörünün böyle parçalanmış durumdan kurtarılması ancak sektör kooperatif ve derneklerinin bir araya gelerek bir konsey oluşturmaları ve ilin lojistik sorunlarının ilgili yetkilileri ile bir rapor eşliğinde görüşülmesi ile çözümlenmesi söz konusudur. Bu çözüm önerisi de master planın 4 . bölümünde ortaya konmuştur.

3.7.8 İş Süreçlerinin İyileştirilmesi, Şirketlerin Hizmet Yelpazesinin Danışmanlık Hizmeti Alınması

Lojistik sektöründe büyüme yatay ve dikey iş geliştirme ile sağlanmaktadır. Dikey büyüme kurumların yaptıkları işlerin verdikleri hizmetlerin ölçeklerinin büyümesi yani daha fazla taşıma veya depolama yapması ile sağlanır. Bu ölçek büyütme olarak verimliliği arttırmakta ve karlılığı yükseltmektedir.

Yatay büyüme ise verilen hizmetlere bitişik başka hizmetlerin verilmesi veya bu hizmeti verecek yatırım yoksa diğer firmalarla stratejik iş birliği çerçevesinde müşteri adına satın alınması demektir.

Bölgede küçük ölçekli firmalar bu olanaktan yoksundur. Ölçeklerini nasıl büyüteceklerini, nasıl iş birliği yapacaklarını bilmemekte bunu yapacak ekonomik güce ve bilgiye sahip olamamaktadır. Büyük birkaç kuruluş ise dikey büyümekte yatay büyüme çalışmalarını gerçekleştirememektedir

Danışman kuruluşlar bu konuda devreye girmektedir. Geçmişte büyük şirketleri yönetmiş bilgiye sahip kişi ve kuruluşların Samsun'a davet edilerek yatay ve dikey büyüme konusunda pilot projeler hazırlatılması, eğitim ve seminerler verdirilmesi, kooperatiflere ve ölçeği büyük şirketlere danışmanlık hizmeti vermeleri sağlanmalıdır.

3.7.9. Lojistik Sektörünün Bilgi Ve Beceri İhtiyacı İçin Destekleyici Birimlerin Oluşturulması

Lojistik sektörü hızla gelişen bir sektör olarak büyümesini akademik bilgi ile uygulamanın yani pratik operasyonların birleştirilmesine bağlıdır. Üniversitelerde veya danışmanlık şirketlerinde, yazılım şirketlerinde, ekipman üreticilerinde geliştirilen teoriler, uygulamalar ve ekipmanlar sektör tarafından kullanılmalıdır. Ülkemizde olduğu gibi samsun'da da akademik yapının endüstriden uzak olduğu görülmektedir. Akademik kuruluşların henüz sektöre bilgi aktaracak lojistik bilgiye sahip olmamalarının, olan bilginin aktif şekilde kullanılmamasının, kurumsal hale gelmeyip sadece kişilerde kalmasının bu etkiyi yarattığı görülmektedir.

Yeni yatırımlarda, yazılım seçiminde, iş geliştirmelerinde, proje hazırlığında ihtiyaç duyulacak destek temin edilememekte ve Samsun merkezli lojistik kuruluşlar bu gibi taleplere cevap verememektedir. Bu nedenle bölge sanayicileri ve bölgeye gelen zincir mağaza yatırımları bölge ile çalışmak yerine kendi başlarının çaresine bakmakta ve kendi çözümlerini üretmektedir.

Yurt dışı ile ilişki kurmak isteyen kuruluşlara da bir destek sağlanamamaktadır İhtiyaca uygun ortaklık, iş birliği için ortada bilgi yoktur Sektör çalışanlarının alabilecekleri basit eğitimler bile planlanamamakta, ihtiyaç belirlenememekte ve aksiyon ortaya konulamamaktadır.

Lojistik konusunda bir kütüphane de yoktur. Sektör dergilerinin, yerli veya yabancı periyodiklerin, kitapların saklandığı ve isteyenin kullanımına sunulduğu bir kütüphane de oluşmamıştır. Master plan bu alt yapının kurulmasını da göz önüne alınarak hazırlanmaktadır

3.7.10 Bölgenin Lojistik Potansiyelinin Tanıtımı .

Küresel bir hizmet olan lojistikte sınırlar yoktur Dünyanın her yerinde üretilen ürünler dünyanın her yerine taşınabilmekte ve dağıtılabilmektedir. Bu özelliği lojistiği küresel bir iş kolu haline getirmiştir. Küresel ticaret artık küresel taşıma koridorlarında yapılmakta ve taşıtıcılar ürünlerinin geçtiği yol üzerindeki lojistik tesislerin yapılmasını ve kendilerine tanıtılmasını istemektedirler. Bu tanıtım faaliyeti samsun'un lojistik konusunda gelişme projesinin tanıtımından başlamakta, proje ilerledikçe güncelleme yapılmakta ve proje tamamlandığında da hazırız mesajının iletilmesiyle devam ettirilmektedir. Samsunun özellikle TCDD limanında geçmişte erilmiş bulunan hizmetlerinin kalitesinin yeterli olmaması nedeniyle kaybedilmiş bir imajı söz konusudur. Bu yetersi-

zlik yeni limanların kurulmasına yol açmış ancak henüz silinmemiştir. Limanı devri alan Ceynak Grubunun yaptığı yatırımın , limanın gelecekte alacağı durumun, Yeşilyurt limanının yatırım planlarının, bölgede inşa edilecek olan lojistik köy'ün, lojistik eğitiminin önce il içinde sonra bölgede, daha sonra ulusal çerçevede hatta dünya'ya duyurulması gerekmektedir.Bunun sağlanması da ancak bir tanıtım ajansının kurulması, Samsun'da lojistik odaklar da dahil olmak üzere ziyaretleri de kapsayan seminer ve konferanslar verilmesi, yılda bir de olsa bir lojistik ve taşımacılık fuarı ile bölgeye davetli çağırılması ile sağlanabilir.

Master plan bu eksikliği de kapsayacak öneriler içermektedir.

3.7.11 Bölge Lojistiğine Destek Veren Lojistik Odakların Geliştirilmesi

Bölgede bulunan lojistik odaklar lojistik sektörünün beslendiği ve birlikte büyümek zorunda olduğu noktalardır. Bu odaklar içine Organize Sanayi Bölgeleri, serbest bölge, limanlar, her iki hal, tır ve kamyon parkları, komşu iller lojistik odakları da dahildir. Bu noktaların sağlıklı büyümesi ancak burada yatırım yapan kuruluşların sağlıklı tedarik zinciri çözümleri üretmesi ile sağlanabilir.Bunun sağlanması ancak kurulacak olan lojistik danışma merkezinde bu birimlerin temsil edilmesi ve ortak iş geliştirme projeleri yapılmasıyla mümkün olacaktır. OSB ler içinde kamyon park alanları yaratılması, odaklar ile lojistik köy arasındaki trafiğin özel hale getirilmesi, kontrolü, ortak eğitim çalışmaları yapılması, OSB içindeki depo amaçlı kullanılan alanların üretime aktarılarak depolamaların Lojistik köy'de yapılması düşünülen projeler arasındadır.

Lojistik firmaların bu lojistik odaklarda yapacakları eğitim, tanıtım faaliyetleri lojistiğin gelişmesine ve bundan lojistik odakların da fayda üretmesine olanak sağlayacak.

3.8. LOJİSTİK MASTER PLANI SWOT ANALİZİ

Bu bölümde Samsun'un bir lojistik üs olması amacıyla hazırlanan Lojistik Master Planında önerilecek projelerin belirlenmesi amacıyla bir SWOT analizi yapılması gereği ortaya çıkmıştır. Master plan SWOT analizinde ki Kuvvetli yönleri geliştirici, Zayıf yönleri kuvvetlendirici, Fırsatları değerlendirici ve Riskleri nazarı dikkate alıcı öneriler içerecektir.

Samsun Lojistik Master Planı çalışmaları kapsamında, Samsun'da lojistik sektörünün paydaşlarının, sektörün çeşitli alt dallarında faaliyet gösteren şirketlerin, ilgili devlet kuruluşlarının ve yerel kuruluşların Samsun'un lojistik sektöründeki gelişimi konusundaki görüş ve düşüncelerinin alınması ve tartışılması amacıyla, 15 Ekim 2010 tarihinde bir Lojistik Çalıştayı düzenlenmiştir. Çalıştay, geniş bir çalışma grubuyla, Güçlü Yönler - Zayıf Yönler – Fırsatlar - Tehditler (SWOT) analizi ile gerçekleştirilmiş olup; SWOT çalışması sonunda, katılımcıların, sektöre yönelik orta, uzun ve kısa vadeli stratejiler ile ilgili düşünceleri de tartışılmış ve not edilmiştir. Çalıştay'a, çalışma grubu moderatörleri ve raportörleri dışında, Samsun'da ki farklı firma ve kuruluşları temsilen toplam 24 kişi katılmıştır.

Katılan kuruluşlar ve temsilcileri Tablo 3.68.'da verilmiştir.

Tablo 3.68. Lojistik Master Planı SWOT Analizine Katılan Kuruluşlar ve Temsilcileri

Katılımcı	Kurumu ve Görevi
Ersan Yapıcı	TOSYÖV
Yrd. Doçent Dr.Yetkin Bulut	Ondokuz Mayıs Üniversitesi İkt. Ve İdari Bil. Fak.i Dekan Yrd.
Ramazan Aydın	Samsun Büyükşehir Belediyesi
Zekai Özkan	Samsun PTT Baş Müdürü
Adil Tekin	TCDD Gelemen Lojisitk Müdürü
Ali Arif Aytaç	Yeşilyurt Liman İşletmesi
Fuat Köktaş	Köktaşlar Nakliye Ltd. Şti
Mevlüt Köktaş	Köktaş Lojistik A.Ş.
Murat Yeşilyurt	Yeşilyurt Liman İşletmesi
İsa Köktaş	Köktaşlar Nakliye Ltd. Şti
Aydın Ünal	Denizcilik Müsteşarlığı Samsun Bölge Müdürü
Berna Ünal	Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü
Gökhan Yalçın	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Uzmanı
Mevlüt Özen	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı genel Sekreteri
Servet Keskinsoy	STSO Başkan Yardımcısı
Sümer Çakır	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Uzmanı
Hasan Cinbaz	Amasya TSO Genel Sekreteri
Murat Koç	Samsun Gümrük Muhafaza Şube Müdür Yardımcısı
Hakan Tütüncüoğlu	Samsun Merkez OSB Müdürü
Ali İhsan Merdanoğlu	Samsun Gümrük Muhafaza Baş Müdür Vekili
Bircan Dizman	Metro hava Kargo Genel Müdürü
Arzu Özcan	Samsun Liman Başkanlığı
İskender Yağız	Samsun Deniz Ticaret Odası
Dursun Demir	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Uzmanı
Ahmet Arslan	Samsun Sanayi ve Ticaret İl Müdürü
Kadir Gürkan	Makine Mühendisleri Odası
Tuncer Üçüncüoğlu	Ulusoy Denizcilik Karadeniz Ro-Ro
Bedir Yıldırım	Samsunport Liman İşletmesi Müdürü
Muhterem Küstü	Çarşamba Ticaret Borsası
Aslı Moral	Samsun İl Özel İdaresi Kümelenme ve İnovasyon Merkezi
Doçent Dr. Murat Çelik	İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Okan Gümüş	STSO Genel Sekreter Yardımcısı
Dr. Sema Anman	Samsun il Özel İdaresi, Kümelenme ve İnovasyon Merkezi
Elif Karaibrahimoğlu	Samsun İl Özel İdares, Kümelenme ve İnovasyon Merkezi i
Ayşe Tan	Samsun İl özel İdaresi, Kümelenme ve İnovasyon Merkezi
Fatih Saraç	STSO Dış İlişkiler Uzmanı

Çalışma grupları bazında, tartışılan konular, açıklanan görüşler ve ulaşılan sonuçlar aşağıda sunulmaktadır:

3.8.1 Güçlü Yönler

Katılımcılar tarafından, Samsun'un lojistik konusundaki güçlü yönleri olarak aşağıdaki konular not edilmiştir(önem sırası olmaksızın):

1. Samsun'da güçlü gruplar tarafından işletilen üç liman olması
2. Limanlarının konumunun, hem yurtiçi hem de yurtdışı (komşu ülkeler) karayolu bağlantılarıyla desteklenmiş olması (yakınlık, otoyollar gibi)
3. Limanların, demiryolu bağlantısı ile çoklu mod (intermodal) taşıma için uygun olması
4. Rusya başta olmak üzere, komşu ülkelerin konteynır lojistik ihtiyaçlarının karşılanması açısından, Samsun Limanı'nın en uygun pozisyonda olması
5. Samsun'da akademik çalışmalara yön verebilecek bir üniversitenin ve üniversite bünyesinde lojistik alt sektörleri için eğitim programlarının bulunması
6. Samsun Limanı ve Serbest Bölgesi'nin yakınlığı
7. Bölge artalanındaki illerinin dış ticaret potansiyeli
8. TCDD Gelemen Demiryolu Yükleme İstasyonu yatırımları
9. Samsun'un elverişli coğrafi konumu
10. Transit taşıma için Batı'ya, Kuzey'e, Doğu'ya ve Güney'e açılan kapı olması
11. Türkiye'nin diğer limanlarına kıyasla liman maliyetlerinin düşük olması
12. Hava kargo terminalinin olması.
13. Çukurova'dan sonra Türkiye'nin en önemli iki ovasının (Yeşilırmak ve Kızılırmak) Samsun'da bulunması.

3.8.2 Zayıf Yönler

Katılımcıların, Samsun'un lojistik alanında zayıf yönleri konusundaki düşünceleri olarak aşağıdaki konular not edildi:

1. Lojistik sektöründe yetişmiş, kalifiye eleman eksikliği
2. Samsun'da (İstanbul'da olduğu gibi) alternatif vizyon, kurumsal gelişim ve verimlilik sağlamaya yönelik çalışan, danışmanlık ve teknik destek firmalarının bulunmayışı
3. Araçların liman giriş-çıkışında yaşadığı sıkışıklık ve bu sıkışıklığın karayolu trafiğini aksatması
4. Samsun'un büyük TIR filosuna sahip illerden biri olmaması
5. Bölgede her türlü taşıma moduna uygun taşımacılık firmalarının bulunmaması
6. Demiryolunda, genel kargo ve araç yükleme/boşaltma işlemlerinin yapılması için yeterli altyapının ve ekipmanın bulunmayışı
7. Pek çok şirketin yöneticilik vasfı olmayan kişilerce yönetiliyor olması =>
8. Lojistik ve taşımacılık firmalarının bölgedeki dağınık konumları
9. İhracat potansiyelinin diğer liman kentlerine göre az olması
10. Forwarding ve buna bağlı yan dalların doğru şekilde gelişememesi
11. Sektör ile ilgili eğitim faaliyetlerine yeterince önem verilmemesi
12. Demiryollarının hali hazırdaki yetersiz durumu ve gerekli yatırımın yapılmaması
13. Limanların kapasite ve teknoloji açısından yeterince verimli kullanılamaması
14. Limanların depolama alanlarının yetersizliği

15. İmalatçıya da dış ticaret firmalarının lojistik faaliyetlerini kendilerinin organize etmesi, outsourcing (3PL) kullanılmaması

16. Karayolu bağlantılarının fiziksel kalite eksikliği

17. Havayolu taşımacılığının yeterince yapılamaması

18. Lojistik firmalarının birbirinden kopuk şekilde ve rekabet sınırlarını zorlayıcı şekilde çalışması

19. Kombine taşımacılığın yeterince gelişmemiş olması

20. Depolama alanlarının eksik olması

3.8.3 Fırsatlar

Samsun'un sahip olduğu ve olması muhtemel olanaklarla, lojistik alanında, gelecekte edinebileceği fırsatlar konusunda, katılımcıların aşağıdaki görüşleri not edilmiştir:

1. Karadeniz ülkelerinin yeniden yapılanması çalışmalarında lojistik ve taşıma anlamında en önemli ve en yüksek potansiyele sahip bölgenin Samsun ili ve artalanı olması

2. Samsun Limanı işletmecisi firmanın (CEYNAK) limana yapacağı yatırımlar ve bunun ilin ve bölgenin talma potansiyeline olumlu yansıyacak olması

3. Yeşilyurt Limanı'nda başlayan araka alan büyütme ve deniz doldurma çalışmaları

4. Samsun'da bir Lojistik Köy kurulmasının planlanması ve bu plan doğrultusunda çalışmaların başlamış olması

5. Samsun'da kurulması planlanan Lojistik Köy ve bu köyün lojistik alanında yaratacağı bölgesel, ulusal ve uluslararası talep

6. Hükümetin Mersin – Samsun hattına verdiği önem ve her iki ilde de lojistik üs olması yönünde karar alınmış olması ve bu kararın yaratacağı talep ve potansiyel artışı

7. Sektörde büyümeye istekli, orta ve küçük ölçekli çok sayıda firma olması ve artan taşıma hacmiyle birlikte bu firmaların iş hacimlerinin de artacak olması

8. Transit taşımanın artırılması ile yeni iş ve istidam potansiyelinin ortaya çıkacak olması

9. Samsun Limanı'nın konteynır hub limanı olması yönündeki çalışmaların sektöre kazandırdığı ivme

10. Serbest Bölge'nin kaybetmekte olduğu cazibenin yeniden kazandırılması yönündeki çalışmalar

11. Samsun'un henüz sanayi ve lojistik anlamında doygunluğa ulaşmamış olması ve yeni yatırımlara uygun ve açık olması

12. Sektörün ve üst düzey yöneticilerin Samsun'un lojistik üs olması kavramı konusunda haberdar olması, be konuyu tartışması ve bu konuya destek vermesi

13. Lojistik eğitimi konusunda somut çalışmaların başlatılmış olması

14. Rusya ile son dönem de imzalanan işbirliği anlaşmaları

15. Karadeniz Sahil yolunun tamamlanmış olması.

16. İhtisas Organize Sanayinin olması

17. Bölgede tersane yatırımlarında yaşanan artış

3.8.4 Tehditler

Yukarıda sıralanan fırsatlarla birlikte, Samsun'un gelecekte karşı karşıya kalması olası tehditler de katılımcılarca aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

1. Samsun Liman İşletmecilerinin hizmet kalitesi ve ücretler konusunda olumsuz politika izlemesi ihtimali ve bunun yaratacağı cazibe ve talep azalması

2. Özellikle Avrupa ve BDT ülkelerine yapılan taşımalarda vize ve geçiş belgesi konularında yaşanan sorunların Türk taşımacıları olumsuz etkilemesi ve pazarın yabancı taşımacıların eline geçme riski

3. Yurtiçi taşımalarda yüksek yakıt ücretlerinin taşımacıları zor a bırakması ve maliyetleri artırması

4. Mevcut demiryolu taşıma araçlarının yenilenmemesi

5. Yakıt fiyatlarının değişiklik göstermesi, taşıma ücreti tespitinde sıkıntıl yaşanması

6. Yeterince denetlenmeyen firmalrın kuraldışı uygulamalarının, gerek sektördeki diğer kurumsal şirketlerde oluşturduğu sınırtı ve gerekse bölgenin lojistik sektörünün itibarına verdiği zarar

7. Serbest Bölge'nin kullanıcı firmalarca asli amacı dışında kullanılması (depolama ve aktarm-transit gibi)

8. Firmalrın fiyat düşürmeye dayalı haksız rekabete yol açan uygulamaları

9. Dünya'da ve Türkiye'de yaşanan ve yaşanabilecek küresel eknomik kriz

10. Türkiye'deki lojistik pazarının büyümesiyle küresel lojistik firmalarının ülekeye ve bölgeye olan ilgisinin, bu firmalarla rekabet edecek ölçekte firmaların çok az olması nedeniyle, beölgedeki orta ve küçük ölçekli firmalar üzerinde oluşturacağı tehdit,

11. Karayolu taşımacılık firmalarını giderek daha da zor koşullar altında çalışıyor olması

Katılmcıların desteği ve onayı ile 3. Bölümde Stratejilere temel olacak ve 4. Bölümde Samsun Lojistik Master planında ele alınacak olan maddeler ortaya çıkartılmıştır

4. LOJİSTİK STRATEJİLER

4.1. AMAÇ

Samsun Lojistik Strateji Planı'nın 4. Bölümü'nde, hazırlanacak olan master plana baz teşkil edecek temel stratejilerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmanın yapılabilmesi için 2. Bölüm'deki Mevcut Durum Raporu'nda açıklanan; küreselleşen Dünya ticaretinin içinde ülke ve bölge olarak yer almamız amacıyla uzun dönem stratejilerin bilinmesi gereklidir. 4. Bölüm'de küreselleşen ticarete ve lojistiğe yön veren uluslararası kuruluşların, uzun dönem stratejilerinin ve eylem planlarının belirlenmesi sağlanmıştır. Bu stratejiler dışa açılma yönündeki çalışmalarını hızla sürdüren ve küresel rekabet ortamında stratejik avantaj sağlamaya çalışan ülkemizin de gözönüne alacağı stratejiler olmak durumundadır. Birleşmiş Milletler'in, Dünya Bankası'nın, Ticaret ve Kalkınma Konseyi (UNCTAD)'nin ve Avrupa Birliği'nin taşımacılık ve lojistik stratejileri bu raporda ele alınmış ve buna paralel olması gereken ulusal stratejilerimiz de incelenmiştir.

Ulusal stratejilerimiz için 9. Kalkınma Planı detaylı olarak ele alınmış ve tüm kamu kuruluşlarını yönlendirmeyi amaçlayan planda sözü edilen stratejiler de 4. Bölüm'e ilave edilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından İTÜ'ne yaptırılmış bulunan ve bu alanda yerel olarak yapılmış en geniş çalışma olan Türkiye Ulaştırma Ana Planı da tüm taşıma modları ve lojistik açısından incelenmiştir. Bu planda öngörülen stratejiler de gelecek yıllarda ülkemizde taşımacılığın ve lojistiğin yönlendirilmesinde önemli bir kaynak olmak üzere 4. Bölüm'e eklenmiştir.

Avrupa Birliği tarafından tüm ülkeler için yaptırılmış olan TINA (Transportation Infrastructure Need Assesment-Ulaştırma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirmesi) çalışması da özellikle Türkiye'nin ana ulaştırma koridorlarında yer alabilmesi amacıyla hazırlanmış bulunan bir çalışmadır. TINA projesi de ulusal stratejilerimizin ve altyapı ihtiyacımızın belirlenmesi açısından bu çalışmaya dahil edilmiştir.

Deniz taşımacılığının uluslararası taşımacılık sektöründeki önemi bilinmektedir. Samsun'un lojistik üs olması hedeflenerek yapılan çalışmada Samsun'da kurulacak olan İhtisa Lojistik Organize sanayi Bölgesinin önemi büyüktür. Uluslararası deniz taşıma koridorlarında yer alan Samsun Limanlarının kapasite artırımı da hedefler içinde yer alacaktır. Amaç, Samsun'a gelen ve Samsun'dan giden gemilerin liman elleçleme hizmetlerinin olabildiği kadar hızlı, verimli ve rekabetçi fiyatlarla verilmesidir. Bu sayede gerek transit olarak gerekse de yurt içi için gelecek ve gidecek ürünlerin kapasitesinin arttırılması mümkün olacaktır. Samsun Limanları başta olmak üzere ulusal deniz taşımacılığımızda ve limanlarımızda uygulanacak stratejilerin de bilinmesi zorunluluğu vardır. Bu amaçla JICA (Japan International Cooperation Agency-Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı) tarafından hazırlanmış olan Ulusal Limanlar Master Planı da incelenmiştir. Raporumuzun 4. Bölümü JICA raporunda belirtilen stratejileri ve Samsun Limanı başta olmak üzere bölgemizdeki liman yatırımlarını da içermektedir.

Hükümet politikası olarak taşıma ve lojistik konusunda sorumlu olan TCDD, DLH (Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü) , TCK gibi kuruluşlarla da görüşülmüş ve uzun dönem vizyonları, stratejileri ve kısa dönem projeleri bu bölümde merkezi hükümet görüşü olarak yer almıştır.

Samsun'daki taşımacılığı ve lojistiği ilgilendiren yük hareketlerinin analizi amacıyla Samsun Limanı'ndan geçen ve komşu ülkelere ve bölgelere giden koridorlar da incelemeye dahil edilmiştir. 4.. Bölüm, özellikle kombine taşımacılığın gelişmesine paralel olarak Samsun bölgesinin gelişmesine katkıda bulunacak Samsun-Mersin hattını da incelemeye almıştır. Karadeniz – Akdeniz ülkeleri ile olan ticaretimizde ağırlıklı olarak konteyner taşımasına dönülmek suretiyle Samsun'a gelecek olan konteynerlerin demir yolu kanalı ile Samsun İhtisas Lojistik Organize sanayi Bölgesine taşınması ve buradan Samsun Limanı ile Karadeniz'e dağıtılmasını da gündeme getirmektedir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki gemi trafiğinin azalmasına, taşıma süresinin kısalmasına ve veriminin artmasına olanak sağlayacak bu proje de raporda ana stratejiler içinde gösterilmiş ve detaylı olarak bilgi verilmiştir.

Ülkemizdeki kara taşımacılığının ve lojistik hizmetlerinin düzen altına alınmasını amaçlayan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili yönetmelikte de Samsun bölgesini ilgilendiren stratejiler mevcuttur. 4. Bölüm'de bu stratejiler de ele alınmış ve bölgemizde uygulanacak yerel stratejiler içinde değerlendirilmiştir.

Küresel stratejilerden ulusal stratejilerimize geçişin ardından, Samsun Lojistik Master Planı'nda belirlenecek temel yerel stratejilerin tespiti zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu konuda Samsun'da yerleşik taşımacılık ve lojistik konusuna yön verecek, stratejileri olan, hazırlanacak rapordan etkilenecek resmi kuruluşlarla, yerel toplum örgütleri ile ve önemli taşımacılık ve lojistik şirketlerle de yüz yüze görüşmeler yapılmıştır. Yerel stratejilerin belirlenmesinde Samsun Lojistik Platformu bünyesinde kurulmuş olan çalışma grupları ile de görüşmeler yapılmış ve ilgili çalışma gruplarının öngördükleri stratejiler de 4. Bölüm içinde belirtilmiştir.

Samsun bölgesinde yer alan depo, antrepo, demiryolu elleçleme alanları, TIR ve kamyon parkları gibi tesislerin de kentsel ulaşımı etkilemeyecek şekilde şehir dışına alınması da düşünülmüştür. Raporumuzda bu önemli konu da yer almakta ve stratejiler içinde ele alınmaktadır. İlgili kuruluşların görüşleri, uzun dönem stratejileri ve kısa dönem beklentileri belirlenmiştir. 4. Bölüme eklenen bu görüşler birleştirilmiş ve küresel stratejilerin, ulusla stratejilerle ve yerel stratejilerle harmanlaması yapılarak raporun 4. bölümü olan master planda yol gösterecek stratejiler listesi hazırlamıştır.

Hazırlanan stratejiler listesinin önem sıralamasının yapılması amacıyla Delphi yönemi uygulaması yapılmış ve stratejiler geniş bir katılımcının birlikte değerlendirme çalışması ile önem sırasına göre sıralanmıştır. Master Plan bu stratejiler ışığı altında hazırlanacaktır.

4.2. VİZYON VE TANIMI

Vizyonumuz: "Samsun'u ülkemizin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak" olarak belirlenmiştir. Bu vizyon, küresel, AB ve ulusal taşımacılık ve lojistik stratejileriyle tam olarak uyuşan bir vizyon olup; Samsun İli'nde yerleşik lojistiğin gelecekte sadece Samsun için değil, tüm hinterlandı da içine alacak bir kapsama alanında gelişecek ve ekonomik gelişmeye katkısı olacak en büyük iş kolu haline geleceğine inanmaktayız. Bu inancın, Samsun'de yerleşik bu projenin ortaya çıkmasında emeği geçen tüm taraflarca da benimsenmiş bir vizyon olduğu kesindir.

Samsun, coğrafi konumu, özelleşen ve faal olarak çalışan limanı, demiryolu ve otoyol bağlantıları, Doğu Karadeniz'deki lokasyonu ile ülkemiz üzerinden geçecek olan uluslararası yük koridorlarında bir başlangıç noktası olacaktır. Bu koridorlarda oluşacak yük potansiyelinin, ülkemizin komşuları ile olan taşımacılık ve lojistik operasyonlarında bir başlangıç noktası olması hedeflenmektedir. Bu vizyon çerçevesinde Samsun İli'nin mevcut lojistik altyapısının uluslararası taşımacılık ve lojistik stratejilerine, AB hedeflerine ve ulusal planlarımıza uygun olarak güçlendirilmesi, eksiklerinin tamamlanması, gereken yatırımın belirlenmesi ve vizyonda belirtilen hedeflere ulaşılması için bir master plan çalışması yapılmaktadır.

4.3. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK UZUN DÖNEM STRATEJİLERİ

4.3.1. Uluslararası Kuruluşlarca Tavsiye Edilen Stratejiler

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

Birleşmiş Milletler Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri

24 Ekim 1945'te kurulmuş olan Birleşmiş Milletler, Dünya barışını ve güvenliğini korumanın yanısıra uluslar arasında ekonomik, toplumsal ve kültürel işbirliğini oluşturmayı amaçlayan uluslararası bir örgüttür. Bu hizmeti yaparken;

- Ülkeler arasındaki gelişmişlik uçurumunun azaltılması
- Gelişmekte olan ülkelerdeki ekonominin desteklenmesi
- Dünya ticareti üzerindeki engellerin azaltılması
- Ticaretin standart ve herkes tarafından anlaşılır hale getirilmesi
- Global ekonomik kayıpların azaltılması

ve Dünya barışına katkıda bulunulması gibi Dünya ticareti ile ilgili hedeflere yoğunlaşılmış ve bu amaçla bazı alt kuruluşlar oluşturulmuştur.

Birleşmiş Milletler, Dünya ticareti ile ilgili çalışmalarını Ekonomik ve Sosyal Konsey (ECOSOC) çatısı altında gerçekleştirmektedir. Ekonomik ve Sosyal Konsey yılda bir kez toplanmakta, genel olarak yaygın biçimde tanınan örgütlenmeler aracılığı ile çalışmaktadır. Bu örgütlenmelerden taşımacılık ve lojistik ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olanlar şunlardır:

- Kalkınma Programı (United Nations Development Programme - UNDP)

- Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD)
- Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe - UNECE)
- Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pasific - UNESCAP)
- Çevre Programı (United Nations Environment Programme - UNEP)

Ekonomik ve Sosyal Konsey, ayrıca özerk örgütlerin Birleşmiş Milletler ile işbirliğini düzenleyen organ olarak önemli bir başka işlev daha yüklenmiştir. Bünyesindeki bazı örgütler aracılığıyla Dünya ticaretini geliştirmeyi ve küreselleşmeyi gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Bu örgütlerden bazıları şunlardır:

- Dünya Bankası Grubu (WB)
- Uluslararası Para Fonu (IMF)
- Dünya Ticaret Örgütü (WTO)
- Dünya Gümrük Örgütü (WCO)

Birleşmiş Milletler'in Dünya ticaretinin küreselleşmesi ve bu paralelde ülkeler arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi, farklılıkların azaltılması, Dünya barışının sağlanması amaçlarına hizmet edecek olan hedef uluslararası ticaretin serbestleştirilmesidir. Bu hedefe ulaşmak amacıyla ticaretin önündeki engellerin azaltılması gerekmektedir. Uygulanacak stratejiler bu amaca hizmet etmektedir ve kuruluşun tüm birimlerince kabul edilmiştir.

Ekonomik ve Sosyal Konsey Çalışma Raporları şu şekilde özetlenebilir[92] :

1. Ticaretin hızının arttırılması, ürün fiyatlarının düşmesini, kullanım ömürlerinin uzatılmasını ve yolda geçen süre için finans yükünün azalmasını sağlayacaktır. Bunun için taşımanın durduğu veya yavaşladığı noktalardan biri olan gümrük kapılarında uluslararası gümrük işlemlerinin standardizasyonu sağlanacaktır. Bu sayede ürünlerin gümrüklerden beklemeden geçmesi için gereken işbirliği ve altyapı sağlanacaktır.

Depo, liman gibi tesislerin standardizasyonu da hedeflenmektedir. Limanlar uzak mesafe deniz taşımasının başladığı veya son bulduğu noktalardır. Bu noktalardaki liman hizmetlerinin hızlanması, liman verimliliklerinin artması, işlemlerin ve belgelerin standart hale getirilmesi ticaretin hızlanmasına olanak sağlayacaktır.

2. Ticaretin gerçekleşmesi için ülkeler arasında uygulanan kanunların, kuralların, belgelerin ve bilgilerin harmonizasyonu da hedeflenen stratejiler içindedir. Küresel anlamda bilginin ortak kullanımı için standardizasyonu gerekmektedir. Özellikle transit ticarette her ülkenin farklı kanun ve yönetmelikler uygulaması ortadan kaldırılmaya çalışılmaktadır.

Birleşmiş Milletler, yine aynı temel strateji altında alıcı, satıcı hatta her iki parti ile taşıyıcı arasındaki ticari işlemlerde kullanılacak olan sözleşmelerin de standart hale getirilmesini ve tüm Dünya'da aynı formatta sözleşmeler kullanılmasını ön görmektedir.

3. Kamu ve özel sektör işbirliğinin arttırılması da bir strateji olarak benimsenmektedir. Devletin ticaretten ve ticaretin devamındaki taşımacılık ve lojistikten operatör olarak elini çekmesi, denetleme görevini üstlenmesi önerilmektedir. Bu da ancak taşıma süreci içindeki devlet tekellerinin ve hizmetinin özel sektöre özelleştirmeler aracılığı ile aktarılması sayesinde gerçekleşebilir.

4. Kargo güvenliği de stratejiler içinde ele alınmaktadır. Özellikle zarar verici özellikli yüksek riskli kargo uygulamaları, tehlikeli madde taşıması, silah ve askeri malzeme lojistiği, uyuşturucu madde ticareti ve kaçak göçmenlerin kontrolü de stratejik olarak ele alınmaktadır. Dünya üzerinde yaygın bir şekilde kullanılan konteyner taşımacılığının yaratacağı kargo riski ve konteyner taşıması riskleri CSI (Conteyner Security Initiative) tarafından ele alınmakta ve liman kapılarında konteyner taramaları, uydu takip sistemleri, RFID sistemleri ile bu güvenliğin sağlanması hedeflenmektedir. Günümüzde güncel bir konu olan deniz yolu korsanlığı da Birleşmiş Milletler tarafından ele alınmakta ve çözüm yolu aranmaktadır.

5. Dijital teknoloji ve internet 21. yüzyılda uygulanacak stratejiler arasında ele alınmaktadır. Bütün ticaretin ve taşımacılığın dijital ortama geçirilmesi, bilgi girişinin bir sefer yapılması ve taşıma süreci içinde bilginin şeffaf bir şekilde transferi hedeflenmektedir. Bunun dışında web sitelerinin ticari işlemlerde kullanılması B2B (Business to Business) ve B2C (Business to Customer) ticaretin hatta e-lojistiğin de devreye hızla alınması benimsenen stratejiler içindedir. Dijital imza ve dijital formların yaygın bir şekilde ve her ülke tarafından anlaşılır şekilde kullanılması amaçlanmıştır.

[92] ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, Common ECE/ESCAP Strategic Vision for Euro-Asian Transport Links,
ECONOMIC COMMISSION FOR ASIA AND PACIFIC, INLAND TRANSPORT COMMITTEE - REVIEW OF DEVELOPMENTS IN TRANSPORT IN ASIA AND THE PACIFIC 2007

6. Küreselleşmenin gelişmesi ile birlikte artan transit ticaretin teşviki de strateji olarak benimsenmiştir. Transit ticarette özellikle kara ve demiryolu taşıması sırasında gümrük işlemlerinin azaltılması için ortak gümrük işletilmesi, gümrük ve limanlardaki işlemlerin hızlandırılması, demiryollarının uyumunun sağlanması da önemli bir strateji olarak ilgili kuruluş ve devletlere önerilmektedir.

7. Taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin maliyetlerinin düşürülmesi ve kalitesinin arttırılması da strateji olarak benimsenmiştir. Bunun sağlanması için verimliliğin ölçülmesi ve verilen hizmetlerde elde edilen avantajların kayıt altına alınarak ölçülmesi ve duyurulması da önem kazanmaktadır. Bunun sağlanması için ilk yapılacak şey, ortak ölçme kriterlerinin belirlenmesidir. Bu kriterler her ülke için ayrı ayrı olmayacak ve tüm taşıma şekilleri için geçerli olacak bir sistem içinde yazılımlarla otomatik kayıt sistemleri ile elde edilecektir. Bu amaçla kullanılacak olan yazılımların hazırlanması ve kullanılmasının teşviki de söz konusudur.

8. Kuralların ve yasal çerçevelerin belirlenmesi için, GAAT (General Agreement on Tariffs and Trade) paralelinde yıllar önce başlayan çalışmalara devam edilmesi gerekmektedir. Bunun sağlanması amacıyla uluslararası taşımacılıkta ve lojistik hizmetlerde ortak dil, işaret, tanım ve formların kullanılması benimsenmiştir. Bu amaçla tüm ülkelerden öncelikle ortak ticaret işbirlikleri çerçevesinde başlamak üzere taşımacılıkla ilgili yasaların karşılıklı kabulü, uygulamaların belirlenmesi, kayıt altına alınması gerçekleşecektir. Çok uluslu, küresel ve yaygın kuruluşların öncelik kazanması, bu kuruluşlarda uygulamaların başlatılması hedefler arasındadır. Milli uygulamalar fazla değiştirilmeden yerel operasyonlarda sorun çıkartmadan uluslararası uygulamaların başlatılması amaçlanmaktadır. Şeffaflığın arttırılması, bilgi paylaşımı da önemli bir alt kriterdir. Ülke yönetimlerinin bu stratejilere politik kararlılıkla ve yaygın çalışmalarla sahip çıkması, kurumsal yaklaşımlar sergilemesi gereklidir. Ülkelerden beklenen bir başka faktör olarak uluslararası kurumlara üyelik ve katılım, ülkelerarası ticari konfederasyonlara üyelik ve iş birliği de önem kazanmaktadır.

9. Taşıma koridorlarının oluşturulması da hedefler arasındadır. Birleşmiş Milletler özellikle UNCTAD, UNECE, UNESCAP çalışmaları çerçevesinde ilgili bölgelerde taşıma koridorları oluşturmayı ve bu koridorlarda multi-modal taşımayı teşvik ederek demiryolu taşımasının öne çıkartılmasını öngörmektedir.

Birleşmiş Milletler, bu stratejiler ışığında çok sayıda proje başlatmıştır. Bu projelerin bir kısmı bölgesel yatırım projeleridir. Bir kısmı da altyapının kurulması amacıyla eğitim ve destek projeleri olarak farklı alt kuruluşlar tarafından yürütülmektedir. Ülkemizi de ilgilendiren projeler arasında şunlar yer almaktadır (Bu projelerin, belirlenen stratejilere paralel yürütülmesi ve hedeflere ulaşılmasında örnek teşkil etmeleri amaçlanmaktadır):

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

Birleşmiş Milletler'in stratejileri, Avrupa Birliği'nin, NAFTA'nın ve tüm ekonomik işbirliklerinin hedefleri ve stratejileri içinde

olmak durumundadır. Ülkemizde ve dolayısıyla Samsun bölgesinde uygulanacak olan stratejiler de bu şemsiyeyi kapsayacak ve ortak stratejiler altında gerçekleşecek stratejiler olacaktır. Bunların dışına çıkılması durumunda ortaya uyuşmazlıkların ve sapmaların çıkacağı kesindir.

Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD-United Nations Conference on Trade and Development) Stratejileri[93]

Birleşmiş Milletler teşkilatına bağlı Ticaret ve Geliştirme Konseyi (Trade and Development Board), taşımacılık ve lojistiğin geliştirilmesinde yönlendirici çalışmalar yürütmektedir. Konsey, gelecek dönemlere ait stratejilerini yine Birleşmiş Milletler'in genel stratejileri altında detaylandırmış ve bazı ilaveler yapmıştır. Stratejiler dönemler halinde güncellenmekte, ilaveler yapılmakta ve detaylandırılmaktadır.

UNCTAD'ın belirlediği stratejiler şunlardır:

1. E-lojistik geliştirilmelidir. E-lojistiği, lojistiğin, internet üzerinden yapılan ticaretin dijital ortamda internet üzerinden takibi olarak tanımlamaktayız. İnternetin ve bilgi iletişiminin gelişmesi bize bu olanağı sağlamaktadır. Tedarik zinciri için deki tüm operasyonlar planlama, uygulama ve kontrol sürecinde şeffaf bir şekilde internet üzerinden takip edilecek, böylece birbirine değen süreçler arasında kesintiler önlenecektir. Bilginin tek seferde işlenmesi ve hızlı aktarılması hedeflenmektedir. Özellikle B2C uygulamalarında küçük hacimli işlemlerde e-lojistik uygulamalarının kağıt sarfiyatını azaltması, bilgi güvencesini ve sıfır hata hedefini sağlaması istenmektedir. Sipariş yönetimi, sevkiyat takibi, araç ve gemi takibi, maliyet hesaplaması, müşteri hizmetleri, ortak lojistik yönetim sistemi, geri dönüş lojistiği, entegre on-line tedarik zinciri yönetimine kadar e-lojistik uygulamaları önerilmektedir.

2. Lojistik hizmetlerin outsource edilmesine ve kontrat lojistiğine önem kazandırılacaktır. Geçmişte özellikle üretici ve dağıtıcı firmalar içinde birer departman olarak çalışan ve kendi tesislerinde kendi ekipman ve araçlarıyla sağlanan lojistik hizmetler belli kontratlarla dışarıya verilmektedir. 3PL (Üçüncü Parti Lojistik) şirketlerin doğuşu ve gelişmesi bu sayede gerçekleşmiştir. 3PL şirketlerin hizmet yelpazelerini genişletmeleri ve ölçek büyütmelerle verimliliklerini ve kalitelerini arttırmaları, üretici ve dağıtıcı şirketlere stratejik avantaj sağlamaktadır. Özellikle otomotiv, kimya, hızlı tüketim ürünleri, elektronik ürün üreten ve dağıtan şirketler bu avantajdan öncelikle yararlanmışlardır. Şirketlerin lojistik hizmetlerini 3PL şirketlere outsource etmesi, 3PL şirketlerin de konularında ihtisaslaşması, hizmetlerini Dünya ölçeğinde vermesi hedefler arasındadır.

3. 4PL hizmetlerin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Üreticilerin ve dağıtıcıların lojistik hizmetlerini kendi aseteri ile hizmet veren 3PL şirketlere outsource etmesinin devamında, tedarik zincirinin tümünün yönetimi gündeme gelmektedir. 4PL şirketler ise tedarik zincirini uygun 3PL şirketler kullanarak non-aset bazlı olarak bir yazılım ve kontrol sistemi altında yöneten yapılar olarak tanımlanmaktadır. 3PL şirketler ile üretid ve dağıtıcı şirketler arasında uzun süreli kontratlarla tedarik zinciri sorumluluğunu alan ve bunun kontrolünü, geliştirilmesini sağlayan şirketler 4PL şirketler olacaktır. "Supermanager" ve/veya 4PL olarak adlandırılan bu şirketler, üretici ve dağıtıcı şirketler için tek temas noktası görevini göreceklerdir. Yönetim, organizasyon, yeniden yapılanma hizmetleri de bu şirketlerin sorumluluğunda olacaktır.

4. Geri dönüş veya atık lojistiği gelecekte geliştirilmesi gereken bir stratejidir. Çevre koruma ve sürdürülebilir gelişme ışığı altında geri dönüş lojistiği (Reverse Logistics) kullanılmış ürünlerin, ürün artıklarının, paletler, kasalar, paketler gibi lojistik malzemelerinin geri getirilmesi için toplanması, demontajı, ayıklanması ve çevreye uygun biçimde geri kazandırılması veya imhasını içerir. Bir maliyet olan geri dönüş lojistiğinin kanunlarla zorunlu hale getirilmesi, kontrollü bir biçimde uygulanması strateji olarak benimsenmektedir. Üreticiler, tüketilen ürünlerin atıklarının kendilerini ilgilendirmediği savı ile ortaya çıksalar bile, küresel ölçekte yapılacak olan kanunlar ve yönetmeliklerle atık toplanması ve değerlendirilmesi de zorunlu hale getirilecektir.

5. Deniz taşıması geliştirilecektir. Konsey, maliyet avantajı açısından deniz taşımasının geliştirilmesini, sadece uzak mesafe yurt dışı değil ülke içi ve komşu ülkelerle olan deniz yolu ile yapılan taşımanın da geliştirilmesini önermektedir. Deniz taşımasında özellikle intermodal taşımaya destek amacıyla konteyner kullanımının arttırılması, konteynerler için daha hızlı yükleme, taşıma ve boşaltma yapacak sistemin kurulmasını, farklı ürünlerin de konteynerle taşınmasına olanak verecek projelerin desteklenmesi istenmektedir. Daha hızlı ve güvenli taşıyacak ve daha çok konteyner alan gemilerin inşa edilmesi, limanların özelleştirilerek verimlerinin ve elleçleme hızlarının arttırılması, serbest rekabetle maliyetlerin indirilmesi için gereken çalışmaların yapılması istenmektedir.

Limanlarda konteynerleri daha hızlı ve güvenli elleçleyecek büyük vinçlerin hatta otomatik konteyner elleçleme tesislerinin kullanımı, alanların büyütülmesi, bilgi sistemlerinin kullanılması, RFID uygulaması, su derinliklerinin tarama ile arttırılması hedefler içinde yer almaktadır.

[93] TRADE AND DEVELOPMENT BOARD, Commission on Trade in Goods, Services and Commodities, Ad Hoc Expert Meeting on Logistics Services, Geneva, 13 July 2006, E-logistics

6. Limanların "ihtisas limanlar" haline gelmesi planlanmaktadır. Gün geçtikçe deniz taşımacılığı gelişmekte, yeni liman yatırımları yapılsa bile genel olarak limanların iş kapasiteleri hızla artmaktadır. Konsey, limanların daha verimli kullanımını öngörmekte, limanda elleçlenecek olan ürünlere göre ihtisas limanları oluşturulmasını; dökme yük, kuru yük, konteyner, likit malzeme, araç gibi hizmetlerin farklı limanlardan verilerek liman verimliliklerinin arttırılmasını önermektedir. Böylece ürün bazında daha verimli çalışacak olan limanlarda maliyetin düşürülmesi ve Dünya ticaretine katkıda bulunulması amaçlanmaktadır.

7. Hava kargo taşıması geliştirilecektir. Geniş gövdeli uçakların inşaasını takip eden dönemde yolcu altı hacimler yük için kullanılmaya başlanmış ve hava kargo taşıması gündeme gelmiş ve gelişmiştir. Artan kargo miktarı ile yolcu uçakları yetersiz hale gelmiş; önce eski uçakların revizyonu ile sonra da yüke özel kargo uçaklarının inşaasıyla günümüzde hava kargo taşıması önem kazanmıştır. Ülkeler, hava kargo taşıması alanında özelleştirmelere başlamışlar ve devam edeceklerdir.

1990 yılından bu güne kadar her yıl ortalama % 6 büyüyen hava kargo taşımacılığı artık küresel hale gelmiştir. Çok sayıda hava alanının inşası ve yeni hava alanlarında kargo tesislerinin bulunması, hava taşımacılığını cazip hale getirmektedir. Diğer taşıma şekillerine göre çok pahalı olan hava kargo taşması; uzak mesafelere ömürlü mal taşımasının artması, kıymetli malzemelerin taşınmasındaki güvenlik, stokların minimize edilmesi sonucu eksik malzeme ihtiyacının artması gibi nedenlerle gelecekte de hızla gelişecektir.

8. Multi-modal taşıma geliştirilecektir. Gelişmekte olan ülkelerin daha fazla hammadde ve yarı mamul ihraç etmeleri ile multi-modal taşıma artmıştır. Bu ülkelerin lojistik altyapısının multi-modal taşımaya uygun olmaması nedeniyle Dünya taşımacılığı çok modlu sisteme geçememektedir. Çok uluslu multi-modal taşıma şirketlerinin, deniz taşıması yapan konteyner hatlarının, küresel liman işletmecilerinin ve demiryolu şirketlerinin gelişmekte olan ülkelerde multi-modal altyapının ve sistemin kurulması konusunda teşvik edilmesi gerekmektedir.

9. Gelişmekte olan ülkeler, taşıma hizmetlerine gelişmiş ülkelerin iki katı kadar fazla bedel ödemektedirler. Bu da toplam üretim ve lojistik maliyetlerinin yükselmesine ve ürün fiyatlarının pahalı olmasına yol açmaktadır. Multi-modal başta olmak üzere verimli taşıma metodlarının uygulamaya alınması gerekmektedir. Multi-modal taşımanın gelişmesi sürecinde işgücü maliyetleri de azalacak, liman verimlilikleri yükselecektir.

10. Ticaretin önündeki engellerin kaldırılması hedeflenmelidir. Ticaretin serbestleşmesini ve hızlanmasını zorlaştıran şu engellerin kaldırılması gerekmektedir:

- Ülkeye yabancı sermaye girişinin sınırlandırılması
- Anlaşılmaz, ayrıkçı, şeffaf olmayan ve sürekli olmayan gümrük işlemleri
- Elektronik ortamda sunulamayan dokümanlar
- Şeffaf olmayan ve zaman kaybettirici lisans başvuruları
- Bazı lojistik hizmetlerde tekeller (posta ve demiryolu gibi)

Bu engeller ve çözüm önerileri de yine Konsey tarafından stratejiler olarak aşağıdaki gibi ortaya konmaktadır:

- Gümrüklerde ürünlerin fiziksel kontrolü, gümrük kontrolü, vergi işlemleri ve istatistiksel raporlamalar ayrılmalıdır.
- Ürünlerin belli güvenceler karşılığında gümrük işlemleri bitmeden serbest bırakılması sağlanmalıdır.
- Gümrük işlemlerinin gelişi güzel kontrol yöntemleri ile değil risk taşıyan ürünlere yoğunlaşılarak yürütülmesi gerekmektedir.
- Gümrük işlemlerinin günün belli saatlerinde değil 7 gün ve 24 saat gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- Fiziki gümrük noktalarında mal girişi yapılırken gümrük formalitelerinin daha farklı bir lokasyonda dijital ortamdan merkezi sistemle yapılması sağlanmalıdır.
- Gümrüğün serbest bırakması için gereken asgari bilginin önceden gümrük idarelerine bildirilmesi ile işlemlerin hızlandırılması sağlanmalıdır.
- Tüm işlemlerde bilgi tekrarı ve kâğıt evrak kullanımı azaltılmalı, elektronik iletişime geçilmelidir.

11. Gelişmekte olan ülkelere destek verilmelidir. Gelişmekte olan ülkelerde henüz lojistik kavramı, 3PL ve 4PL oluşumları

tamamlanamamıştır. Konsey, dokümantasyonu, gümrük işlemlerinin hızlandırılması, elektronik işlemlere başlanması, gümrük muayenelerinin basitleştirilmesi konusunda gelişmekte olan ülkelere kapasite artırımı, verimliliklerin arttırılması, yurt içi hizmetlerde rekabetçi ölçeklerin yakalanması konusunda destek verilmesini önermektedir. Bu destek aynı zamanda geleneksel lojistik hizmetlerin entegre lojistik hizmetlere dönüşümünü, 3PL yapılanmayı hatta 4PL oluşumları da içermek durumundadır. Lojistik hizmetlerde ihtisaslaşma, basit depolardan gelişmiş depolama tesislerine dönüşüm, stok ve envanter kontrol sistemlerinin yaygınlaştırılması ve dinamik hizmet anlayışı da bu destek içine alınmak durumundadır.

12. Ticaret ve taşıma bilgi sistemlerinin dijital ortama geçirilmesi gerekmektedir. Ticari bilgilerin ve taşıma sırasında ortaya çıkan bilgilerin dijital ortamda yaratılması ve paylaşımı gelişmiş ülkelerde başlamış, ancak gelişmekte olan ülkelerde gerektiği gibi yapılandırılamamıştır. Maliyeti yüksek de olsa, konsey, gelişmekte olan ülkelerin küresel ağa bağlanması ve hizmet kalitesinin düşürülmemesi ve rekabetçi bir yapıya kavuşturulması amacıyla bu yatırımların yapılmasını gerekli görmektedir. Gerekli yazılıma sahip olmayan, internet üzerinden bilgi paylaşamayan deniz taşımacıları ve kara taşımacıları lojistik yönetimde kesintilere neden olmaktadır.

13. Lojistik hizmetlerle ilgili regülâsyonların sağlanması gerekmektedir. Ülkeler kendi iç uygulamalarında diğer ülkelerle uyum sağlayacak düzeltmeleri yapmak zorundadır. Servis ekonomisi yaratmak, endüstrilerin gelişmesini sağlamak, talep kapasitesinin belirlenmesi, rekabetçi ortam sağlamak, çevre koruması, mal ve taşıma güvenliği alanlarında kanun ve yönetmeliklerin uyum içinde hazırlanması önerilmektedir. Ülke içindeki tekellerin serbestleşmesi de ihmal edilmemelidir. Posta ve demiryolu taşımacılığı tekelleri bu konuda özelleştirilmesi gereken unsurlar olarak ortaya konulmaktadır.

14. Lojistik için güvenilirliği yüksek bir ortam sağlanması gerekmektedir. Günü geçmiş, karmaşık ve güvenilirliği düşük taşıma sistemleri problem yaratmaktadır. Bu sistemler maliyeti arttırmakta ve sigorta primlerini yükseltmektedir. Şeffaf olmayan, düzensiz gümrük işlemleri ticaretin ve lojistik hizmetlerin önünde bir engel olarak görülmektedir. Yerel kanunlar genellikle bu sorunlar karşısında duyarsız ve yetersiz kalmaktadır. Güvenilirliği arttıracak lisans prosedürlerinin basitleştirilmesi, hızlandırılması ve maliyetlerinin düşürülmesi de kanun ve yönetmeliklerle sağlanmalıdır. Deniz taşımasında güvenliği sağlayacak çalışmalara ağırlık verilmesi şarttır. Deniz konvansiyonlarında can güvenliğinin sağlanması çalışması SOLAS (Safety of Life at Sea Convention) , Liman Güvenlik Kodları (PFSC-Port Facility Security Codes) Deniz taşıması Güvenlik Sözleşmesi (MTSA-Maritime Transport Security Act) Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (C-TPAT Custom-Trade Partnership Against Terrorism), Konteyner Güvenlik Çalışması (CSI-Container Security Initiative) gibi çalışmalara destek verilmesi, yaygınlaştırılması ve uygulamaların takibi gerekmektedir

Gelişmekte olan ülkeler bu güvenlik çalışmalarının maliyetine katlanmakta zorlanacaklardır. İşbirliği yapılarak bilginin paylaşılması bu maliyetlerin minimize edilmesini sağlayabilecektir

Lojistik hizmetler, küresel tedarik zincirinin yönetilmesini gerektirmektedir. Dünya artık tek pazar-tek bölge haline gelmektedir. Ülkelerin ihracat kapasiteleri sadece üretim kapasitelerine dayanmamaktadır. Üretilen ürünlerin tüketim pazarlarına en düşük maliyetle, en hızlı şekilde, hatasız ulaştırılması hedeflenmektedir. Ülkeler bunu sağlamak için verimli nakliye sistemlerini ve altyapılarını kurmak, iletişim sistemlerini geliştirmek ve lojistik bilgilerini ve servislerini arttırmak zorundadır. Ancak bu sayede yeni pazarlarda söz sahibi olmak mümkün olacaktır.

Dünya Bankası Uzun Dönem Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri

Dünya Bankası'nın (WB-World Bank) lojistik konusundaki görüşleri, bu sektörün gelişmesi açısından son derece önemlidir. Lojistiği ilgilendiren projeler ve büyük ölçekli yatırımlar bu kuruluş tarafından gündeme getirilmekte, projelendirilmekte ve desteklenmektedir. Dünya Bankası, lojistik ile ilgili stratejilerini çeşitli konferanslarda, tartışmalar ve bildiriler ile ortaya koymakta ve ülkelere yön vermektedir. Türkiye de ulaştırma koridorlarında Doğu ile Batı arasında kalan bir ülke olarak bu stratejilerden ve bunların ortaya çıkarttığı sonuçlardan etkilenmektedir.

Demiryolu Stratejileri:

Dünya Bankası, gelecek dönemde demiryollarının daha etkili kullanımı amacıyla üç temel stratejiyi önermektedir[94]:

1. Demiryolu taşıma ücretlerinin arttırılması veya maliyetlerin düşürülmesi; Dünya Bankası bu strateji çerçevesinde bazı ülkelerde maliyetlerin daha sağlıklı ölçülmesi amacıyla muhasebe ve maliyet sistemlerinde geliştirme yapılmasını istemektedir. Bazı ülkelerde demiryolu navlunlarının doğrudan arttırılması istenirken; bazı ülkelerde ise maliyetlerin azaltılması ve demiryolu taşımacılığının ekonomik hale getirilmesi planlanmaktadır.

[94] World Bank Discussion Papers, Designing Major Policy Reform, 2007

Düşük gelirli ülkelerde demiryolu taşıma ücretlerinin arttırılması politik yönden bir tepki yaratmaktadır. Zira bu ülkelerde hemen hemen tamamı tekel haline gelmiş olan demiryolu taşımacılığında, taşıma ücretleri ancak hükümet kararları ile sağlanabilmekte ve bu da politik açıdan tepkiye yol açmakta ve uzun bir süreç gerektirmektedir.

2. Ekonomik olmayan hatların kapatılması: Demiryolları planlanırken maliyet yaklaşımından daha çok hizmet anlayışı öne çıkmaktadır. Bu da demiryolu hatlarının bazılarının operasyonel olarak ekonomik olmaması sonucunu doğurmaktadır. Dünya Bankası hat başına karlılıkların ölçülmesi, kısa ve uzun dönemde bu noktalara yapılan taşımanın diğer taşıma yöntemleri ile yapılmasını hedeflemektedir. Bu stratejinin politik baskısı yüksek olan ülkelerden tepki alacağı kesindir. Zira, hükümetler bu tip hatlara yapılan masrafın genel masraf içinde az yer tuttuğunu ve hizmet amacıyla bu hatların açık kalması gerektiğini savunabilmektedirler.

3. Demiryolu yönetiminin güçlendirilmesi: Demiryolu siteminin düzgün yönetilmemesi de maliyetleri arttıran bir faktördür. Demiryolu yönetiminin güçlendirilmesi amacıyla yatırım planlamalarının daha iyi yapılması, demiryollarının toplam taşıma pazarı içindeki rolünün arttırılması, kombine taşımacılığın demiryolu bağlantıları ile teşvik edilmesi, demiryolu bağlantılı lojistik köyler kurulması, demiryolu yönetimindeki devlet kontrolünün azaltılması, devlet baskısının ve tekelinin hafifletilmesi hedeflenmektedir.

Karayolu Stratejileri:

Dünya Bankası'nın karayolu taşımasının geliştirilmesi amacıyla da uygulamaya konulmasını istediği stratejiler söz konusudur[95]. Bu stratejiler 4 ana grupta toplanmaktadır:

1. Operasyon politikalarının geliştirilmesi: Bu strateji, karayolu ile ilgili projelerin başarılı bir şekilde planlanması, uygulanması ve verimli bir şekilde sürdürülebilirliklerini sağlamayı hedeflemektedir. Genellikle ilk projelerin; zayıf, hatalı, finansal gücü olmayan müteahhitler tarafından yapılması söz konusudur. Dünya Bankası bu tarz projelerin sağlıklı fizibiliteler olarak hazırlanmasını, teknik onaylarının alınmasını ve uluslararası müteahhitlere açık ihalelerle verilmesini önermektedir.

2. Gelirlerin doğru kullanılması: Dünya Bankası karayolu alt yapısının kullanımında gelir elde edilmesini ve bu gelirlerin de yeni yolların yapımında, mevcut yolların iyileştirilmesinde ve bakım ve onarımında kullanılmasını strateji olarak benimsemektedir. Bu sayede kara taşıma altyapısı sağlanacak ve sağlıklı kullanılabilecektir.

3. Teknik ve organizasyonel kapasiteyi arttırmak: Karayollarından sorumlu olan kuruluşların yönetim ve teknik bilgilerinin arttırılması ve kontrol mekanizmalarının devreye sokulması hedeflenmektedir. Yapılan inşaatların kontrolünün Karayollarından sorumlu kuruluşa verilmesi strateji olarak benimsenmiştir. Ülkelerle teknik eleman takası, teknik ve akademik iç ve dış eğitimlerin arttırılması stratejiler içinde yer almaktadır.

4. Araç aşırı yüklenmesini önlemek: Araçlara taşıma haddinden daha fazla yük yüklemek tüm ülkelerde karşılaştığımız bir sorundur. Aşırı yükleme yolların çok çabuk aşınmasına, bozulmasına neden olmaktadır. Bu da yollarda kullanılan araçlarda arızaya ve taşınan malzemelerin hasarlanmasına neden olmaktadır. Dünya Bankası strateji olarak araç ölçülerinin standart hale gelmesini ve lastik basınç yüklerinin azaltılmasını hedeflemektedir.

Liman Operasyon Stratejileri:

Dünya Bankası, Dünya ticaretinin geliştirilmesi amacıyla taşıma modları arasında en fazla payı alan deniz ticaretinin en kritik noktası olan liman operasyonları konusunda da stratejiler ortaya koymuştur[96]. Liman stratejileri 3 ana grupta toplanmıştır:

1. Limanların özelleştirilmesinin teşvik edilmesi: Limanların özelleştirilmesi diğer devlet kuruluşları ile ilişkilerin planlanmasında sorunlar yaratmaktadır. Alışılagelmiş prosedürlerin değiştirilmesi ve özelleştirme paralelinde gereken yasal tedbirlerin alınması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. İthalat ve ihracat rakamlarındaki hızlı değişim karşısında limanlar gereken tedbirleri zamanında alamamakta ve liman hizmetlerinde gecikmelerle karşılaşılmaktadır. Liman hizmetlerinin özelleştirilmesi ile birlikte limanların kararlarında ve uygulamalarında daha fazla yetki ve otorite kazanması gerekmektedir.

2. Planlı çalışmanın özendirilmesi: Liman hizmetlerinin önceden planlanması, buna uygun ekipman ve işgücü tahsisini gerektirmektedir. Liman ekipmanlarının ve operasyonlarının standart hale getirilmesi gerekmektedir. Limanlar arasındaki ko-

[95] World Bank Discussion Papers Designing Major Policy Reform, 2007
[96] World Bank Discussion Papers Designing Major Policy Reform, 2007

ordinasyonun sağlanması, iletişimin arttırılması, gerekli olduğu takdirde iş, ekipman ve işgücü paylaşımını mümkün kılacaktır. Liman işçilerinin, yöneticilerin ve teknik elemanların eğitimlerinin de organize edilmesi ve birleştirilmesi uygulanacak stratejiler arasındadır. Liman yatırımlarının karşılıklı bilgilendirme ile birlikte planlanması da ayrı bir strateji olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sayede gereksiz yatırım önlenecek ve gerçek ihtiyacın karşılanması söz konusu olacaktır.

3. Finansal açıdan limanların güçlendirilmesi: Muhasebe sistemlerinin standart hale getirilmesi, liman asetlerinin yeniden değerleme usullerinin belirlenmesi, maliyet bazlı liman tarifelerinin ortak belirlenmesi, tarifeler arasında uyum sağlanması, liman operasyonlarını önleyecek finansal sorunların önceden çözümü de stratejiler içinde ele alınmaktadır.

Deniz Taşıması Stratejileri:

Dünya Bankası, taşıma modları arasında en fazla pay alan deniz ticaretinin geliştirilmesi amacıyla, gelişimin önünde engel olan konuları ortadan kaldırmayı strateji olarak belirlemiştir[97]. Bu anlamda aşağıdaki başlıklar ve stratejiler ön plana çıkmaktadır:

1. Dünya üretiminin küreselleşmesi: Küreselleşen dünya ticareti üretim ölçeklerinin büyümesine ve taşıma şekillerinde değişikliklere yol açmaktadır. Montajın tüketimin olduğu ülkelerde yapılması daha fazla yarı mamul taşımasına yol açmakta ve taşıma şekilleri konteyner taşımasına dönmektedir. Gelişmekte olan ülkelere yapılan komple taşımalar azalırken yarı mamul taşıması artmakta ve taşıma ölçeklerinde değişikliklere yol açmaktadır. Büyük ölçekli uzun süreli taşımalar artık daha küçük ölçekli ve hızlı taşıma şekillerine yönelmektedir. Lojistiğin ve tedarik zinciri yönetiminin gelişmesi stokları azalmakta ve daha küçük ölçekli ve sık yapılan taşımaları öne çıkartmaktadır. Dünya Bankası, taşıma şekillerinin bu talebe paralel geliştirilmesini; yani küçük ölçekli ve hızlı deniz taşımasının teşvik edilmesini istemektedir.

2. Üretim metotlarının değişmesi: Özellikle otomotiv, mobilya, beyaz eşya ve elektronik sektörlerinde gördüğümüz gelişmiş ülkelerin gelişmekte olan ülkelerde nihai ürün üretmesi konusundaki yatırımları dünya deniz taşımacılığında çelik, kereste, plastik hammadde gibi ürünlerin taşınmasını azaltmakta ve daha düşük maliyetli daha hızlı, aktarma noktalarında bekleme yapılmadan intermodal servislerle kapıdan kapıya yapılan taşımaları zorunlu hale getirmektedir. Dünya Bankası, intermodal taşımanın teşvik edilmesini bir strateji olarak gerekli görmektedir.

3. Ekonomik iş birliklerinin teşvik edilmesi: Geçmişte milli sınırlar içinde ticarete konu olan ülkeler gümrük birlikleri, serbest ticaret anlaşmaları ile bölgesel üretim ve tüketim adetlerini arttırmaktadır. Taşıma mesafesini de arttıran bu oluşum demiryolu ve denizyolu taşımacılığını da birim ürün başına düşürmesi nedeniyle cazip hale getirmekte, nihai ürün fiyatı düşmekte ve tüketim artmaktadır. Küresel ticaretin gelişmesine ve deniz taşımacılığının gelişmesine olanak veren bu durum da Dünya Bankası tarafından geliştirilmesi gereken bir strateji olarak ele alınmaktadır.

4. Değer katıcı üretim. Ürünler gün geçtikçe hammadde olarak değil ara mamul veya bitmiş ürün olarak ihraç edilmektedir. Petrol üreten ülkeler ham petrol yerine rafine ürünlerin ihracatını öne çıkartmaktadırlar. Tarım ürünleri de taze olarak taşınmak yerine tüketilir hale gelmiş ambalajlı biçimde sevk edilmektedir. Dünya Bankası, ürünlerin tüketime daha hızlı ulaştırılması için tüketilir biçimde üretilmesini ve ihracını önermektedir.

5. Geri dönüşleri değerlendirmek: Hammaddelerin kıtalararası deniz yolu ile taşınmasını azaltmak hedef olarak görülmektedir. Bunu sağlamak amacıyla Japonya'nın son 40 yılda yakıt tüketimini % 50 azaltmasına olanak veren geri dönüş, atık malzeme değerlendirilmesi projesi de önemlidir. Hurda malzemelerin üretimde kullanılması, kıtalararası taşımayı azaltmıştır.

6. Çevre koruma stratejisi. Çevre korumaya önem verilmesi politikası deniz taşımacılığında temiz yakıt kullanımını zorunlu hale getirmektedir. Alternatif temiz yakıtlar devreye girmeye başlamış ve Batı Avrupa ve Japonya'da bir strateji haline gelmiştir. Kömür ve ağır yakıt kullanımı azalmıştır. Bazı gemilerde LPG kullanımı da uygulamaya konulmuş ve hava kirliliğinin azaltılmasında önemli adımlar atılmıştır.

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

[97] World Bank Discussion Papers - Marine Transport, 2007

4.3.1.2. Avrupa Birliği Tarafından Önerilen ve Uygulanan Stratejiler

Gümrük Birliği, gelecekte tam üyesi olmak için çalıştığımız Avrupa Birliği taşımacılık ve lojistik konusunda son derece önemli çalışmalar yapmaktadır. Ülkelerin bir ekonomik ve siyasi birlik haline gelmesi ancak aralarındaki ticaretin tamamen serbest bırakılmasına bağlıdır. Bu da ürünlerin üretildiği nokta ile tüketildiği nokta arasındaki taşımanın yani lojistiğin serbestleşmesine, önündeki engellerin kaldırılmasına, kurallarının şeffaf olmasına ve tüm ülkeler için hızlı bir taşıma sisteminin kurulmasına bağlıdır.

Amaçlar:

AB ulaştırma sisteminin amaçları arasında; emniyetli bir ulaşım sağlamak, çevreye verilen zararları en aza indirmek, trafik yoğunluğunu olabildiğince azaltmak, kombine taşımacılığı geliştirerek ulaşımda esnekliği artırmak, sürdürülebilir bir ulaştırma sektörü sağlamak, taşımacılıktaki dengesizliği önlemek için ulaştırmanın karayolu taşımacılığından denizyolu ve demiryollarına kaydırılması ile değişik taşımacılık modları arasında dengeyi sağlamak sayılabilir. Etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı, Avrupa iç pazarının gelişmesinde ve işleyişinde önemli bir faktördür. Bu nedenle AB, her türlü çalışmasını ulaştırma sisteminin sürdürülebilir, çevre dostu ve rekabetçi olabilmesi temeline dayandırmaktadır. "Avrupa'nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı son "Beyaz Kitap" bu çalışmaların detaylandırıldığı ve Avrupa Birliği ulaştırma sistemini anlatan bir rehber niteliğindedir. Bu kitapta bazı öncelikler ve koridorlar belirlenmiştir. 2003 yılında ise yakın deniz taşımacılığı için deniz otoyolları projesi, genişleme ve Doğu ulaşım koridorları için Pan-Avrupa kavramları eklenmiştir. Ayrıca, Avrupa Ulaşım Ağları ve Galileo (Avrupa Uydu Navigasyon Sistemi) gibi büyük projeleri de kapsamaktadır. Ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar, Avrupa Komisyonu'nca 1985, 1992, 1996 ve 2001 yıllarında hazırlanan "Beyaz Kitap"larda detaylı olarak ele alınmıştır. 2001 yılı "Beyaz Kitap"ında belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri şöyle sıralanabilir:

- Demiryollarının güçlendirilmesi ve yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin ve güvenliğin artırılması
- Denizyolu ve iç suyollarıyla ulaşımı teşvik etmek
- Havayolu taşımacılığındaki büyüme ile çevre sağlığı arasındaki dengeye dikkat çekmek
- Çok modlu/kombine taşımacılığı gerçekleştirmek
- Trans-Avrupa ulaştırma ağını kurmak ve geliştirmek
- Ulaşım için etkin fiyatlandırma ile ilgili bir politika benimsemek
- Kullanıcıların hak ve yükümlülüklerini tanımak
- Yüksek kalitede şehir içi ulaşımı geliştirmek
- Araştırma ve teknolojiyi, temiz ve etkili ulaşımın hizmetine sokmak
- Küreselleşmenin etkilerini yönetmek
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için orta ve uzun vadeli çevresel hedefler geliştirmek

Trans-Avrupa Ağları (TEN), 1980'lerde Avrupa'da tek bir pazar oluşturma fikrinden doğmuştur. Ürünlerin, insanların ve hizmetlerin serbestçe dolaşmadığı bir ortamda büyük bir piyasadan söz etmek imkânsızdır. Bu nedenle piyasayı oluşturan çok sayıda bölge ve ulusal ağın etkin altyapılarla birbirine bağlanması gerekmektedir. Ekonomik ve sosyal bütünlüğü sağlamak, rekabet temelli ve sürdürülebilir bir kalkınmanın ana parçasını oluşturmak amacıyla kurulmuştur. Hedef; ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerindeki mevcut fiziki altyapı şebekelerini iyileştirmektir.

Trans-Avrupa Demiryolu Projesi (TER), Orta ve Doğu Avrupa ülke hükümetleri tarafından, bu ülkelerde etkin bir uluslararası demiryolu ve birleşik ulaştırma sistemi geliştirmek amacıyla; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun himayesi altında Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması (AGC) ve Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması'na (AGTC) uygun olarak tesis edilmiş bölgesel bir işbirliği oluşumudur. Amaç; Kuzey, Batı ve Orta Avrupa'dan Ortadoğu ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir alan içerisinde uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında önemli bağlantılar sağlamak ve etkin bir kombine taşımacılık sistemine işlerlik kazandırmaktır. Trans-Avrupa Demiryolu Projesi

kapsamındaki üye ülke sayısı 16'dır. Türkiye'nin TER kapsamındaki hatlarının uzunluğu yaklaşık 4800 kilometre olup, TER'in temel amaçları şöyle sıralanabilir[98] :

- Merkezi, Doğu ve Güneydoğu Avrupa ülkeleri arasında etkin ve verimli bir uluslararası demiryolu ve kombine taşımacılık sisteminin geliştirilmesi,
- Demiryolu taşımacılığında kalite ve verimliliğin artırılması,
- Bölgedeki trafik tıkanıklığının önemli bir bölümünün yok edilmesi,
- Uluslararası ana karayolları üzerindeki çevre ve emniyet problemlerinin azaltılmasına katkıda bulunulması.

TEN-T kapsamında öncelik deniz otoyolları ve demiryoluna verilmektedir. Kara koridorlarının uzun deniz bağlantı yollarıyla dengelenmesi öngörülmekte, deniz otoyollarının kara tıkanıklıklarına alternatif oluşturması ve AB'nin ana ulaşım ağlarına destek sağlaması hedeflenmektedir. AB, 1992 yılından bu yana, yakın deniz taşımacılığını Avrupa taşımacılığının önceliklerinden birisi olarak belirlemiştir. Yakın denizyolu taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan taşımacılıktır. Buna göre yakın denizyolu taşımacılığı; iç suyolları ve uluslararası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan besleyici hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve EFTA üyesi olan Norveç ile İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığı yakın denizyolu taşımacılığıdır. Kısaca Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda belirtildiği gibi, Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde de tanımlanabilir.

AB, "Deniz Otoyolları" konseptine büyük önem vermektedir. Bu kavram, TEN-T altında bir ülkenin kara sınırına gelindiğinde bitmeyen koridorlar oluşturulması yolunda bir açıklamadır. Yakın deniz taşımasının, yeni hizmetler yaratmanın ve ulaşım hatlarını iyileştirmenin entegrasyonunu ve altyapı oluşturulmasını içerir[99]. Bu yolla Doğu ve Batı Akdeniz bölgeleri birleşecek ve ticaret artacaktır. Konsept, Avrupa'da yeni deniz merkezli kombine lojistik zincirleri yaratmayı hedeflemektedir. Bu zincirler daha sürdürülebilir ve ticari anlamda sadece kara taşımacılığından daha etkin olacaktır. Bu otoyollar, Avrupa üzerinden pazarlara ulaşımı kolaylaştıracak ve Avrupa'nın aşırı kapasiteyle çalışan yol sistemini rahatlatacaktır. Entegre ulaşım sistemi için sadece liman taşımacılığı değil, bunu tamamlayıcı olarak demiryolu ve iç suyolları da göz önünde bulundurulacaktır[100].

Deniz otoyollarının çeşitli tanımları şöyle yapılmaktadır[101]:

- Avrupa Komisyonu Deniz Otoyolları Seminerinde (2003) deniz otoyolları; "bölgeleri birleştiren ve çevresel bölgelerle bağlantılar kuran, tıkanıklıkları önleyen ve AB'nin dünya pazarlarına ulaşımını sağlayan denizcilik bağlantıları" olarak tanımlamıştır (Kısa deniz taşımacılığına benzer noktaları olduğu, fakat TEN-T içindeki fonksiyonu açısından daha kapsamlı olduğu belirtilmiştir).
- Van Miert Raporu'na göre deniz otoyolları; "yoğun kara koridorlarını rahatlatmak ya da denizler ile AB'nin geri kalanından ayrılmış ülkelere ulaşımı sağlamak amacıyla kara otoyollarına alternatif olması hedeflenen özgün denizyolları"dır. Bu, Avrupa'nın 3 denizcilik bölgesi Atlantik, Baltık ve Batı Akdeniz'de Ro-Ro taşımacılığı için geçerli bir konsepttir. Deniz otoyollarının başarısı yüklerin yoğunlaştırılması, nakliyeci, armatör ve forwarderların desteği, gümrük kontrolleri ve engellerinin eliminasyonu gibi paralel koşulların sağlanmasına bağlıdır.
- Richemont Raporu'na göre ise deniz otoyolları: "Atlantik ve Akdeniz bölgelerinde etki alanına denize doğru genişleme hedefiyle genel amaçlı yeni deniz bağlantıları yaratılması"dır.

1987 yılından önce katı bir yapıya sahip olan Avrupa havacılık sektöründe, bu tarihten itibaren tek bir pazar yaratma amacıyla liberalleşme çalışmaları başlatılmıştır. Hükümet müdahalelerinin kısıtlanması, havayollarının birlik içi ticaret amacıyla taşıyabilecekleri kargo üzerinde bulunan kotaların kaldırılması, istenilen her rotaya ulaşım imkânı sağlanması ve karşılıklı kabotaj haklarının tanınması pazarı olabildiğince özgür kılmış, 2004 yılında AB'nin havacılık politikası gereği olarak "Tek Avrupa Gökyüzü (Single European Sky)" projesi hayata geçmiştir. Projenin amaçları arasında; Avrupa havacılığının hava trafik kural ve şekillerine uygunluğunu sağlamak, ortak teknik kural ve prosedürler oluşturmak ve uyumlu bir Avrupa havacılık sisteminin geliştirilmesi sayılabilir. Proje ile Avrupa havayolunun sınırlara bakılmaksızın fonksiyonel havacılık blokları şeklinde görülmesi ve bunun sonucunda rötarların, maliyetlerin, çevre kirliliğinin önlenmesi hedeflenmektedir[102].

[98] KOKKINOS Yiannakis, 2005, Motorways of The Sea In Practice – Partnership Between Ports and Shipping
[99] TEN-T Priority Axes and Projects, 2005, s.9
[100] ARADOPOULOU, G., 2004, Motorways of The Sea As Part of The Revised TEN-T
[101] EU Air Transport Policy: Flying Together, 2007: 4

AB'de Ulaştırma ve Lojistik Stratejileri[103]

Avrupa Komisyonu, Haziran 2006 tarihinde Avrupa'da Taşımacılık ve Lojistik Raporu'nu hazırlamıştır. Aralık 2006'da AB Taşıma Konseyi bu raporu desteklemiştir. Eylül 2007'de bu çalışma, Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmış ve bir aksiyon planı halinde yürürlüğe konulmuştur. Bu aksiyon planları, AB içinde uygulanacak stratejilerin eylemlerini içermektedir. Aksiyon planlarının temelinde, e- taşımacılık (e-freight) ve "Akıllı Taşıma Sistemleri" (ATS)'nin (ITS-Intelligent Transport Systems) kurulması yatmaktadır.

ATS'nin ortaya çıkışı, Avrupa'da farklı taşıma şekillerinin devreye girmesi, trafik ve filo yönetiminin önem kazanması, taşıma sürecinin dijital ortama taşınması zorunluluğunun ortaya çıkması, yüklerin on-line takibi ve belgelemelerin dijital ortama geçirilmesi zorunluluğu sonucu olmuştur. Bilgi doğruluğu, güvenilirlik ve bilgi güvenliği henüz tam anlamıyla sağlanamamış da olsa e-taşımacılık için ilk adımlar atılmıştır. E-taşımacılık taşınan ürünlerle ilgili bilgilerin kâğıtsız bir şekilde kullanılması anlamına da gelmektedir. Gerekli bilginin otomatik olarak süreç boyunca hareketi ve ticari amaçla kullanılmasını kapsamaktadır. RFID sistemlerinin ve AB Galileo uzak pozisyonlama sisteminin yaygın olarak kullanımı da ele alınmaktadır. Bu sistem sayesinde farklı taşıma modları intermodal bir taşıma yöntemi ile birbirine kolayca bağlanabilecektir.

Uygulanan sistemin deniz taşımacılığında da kullanılması, gemiden gemiye, gemiden sahile ve sahilden gemiye bilgi aktarılmasının da SafeSeaNet, LRIT (Long Rage Identification and Tracking) ve AIS (Automatic Identification System) programlarıyla daha iyi yönetilen lojistik sistemlere olanak sağlaması söz konusudur. Bu sayede deniz taşımacılığı da gelişmiş ve e- deniz taşımacılığı (e-maritime) sistemi de ortaya çıkmıştır. Nehirlerde kullanılan RIS (River Information System), demiryolunda kullanılan ERTMS (European Rail Traffic Management System) , TAF (Telematic Applications for Rail Freight) ve VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System) diğer taşıma modlarında e-taşımacılığının kullanım örnekleridir.

Karayollarında da navigasyon sistemlerinin kullanılması, dijital takometreler, otoyol kayıt sistemleri lojistik süreç içinde yönetimi kayıt altına alan ve kolaylaştıran unsurlardır.

Avrupa Komisyonu, taşımanın deniz ve suyollarına aktarılmasının teşvik edilmesi politikası altında 10 Ekim 2007 tarihinde Mavi Kitap (Blue Book) çıkartmıştır ("Gelecekteki Denizcilik Politikası"na ilişkin bir İstişare Süreci Raporu, Etki Analizi Belgesi, Tebliğ ve Eylem Planı). Söz konusu İstişare Süreci Raporu'nda, 2006 yılında yayımlanan Avrupa Birliği'nin Yeşil Kitap için gerçekleştirilen istişare sürecinin sonuçları açıklanmış; Etki Analizi Belgesi ve Tebliğ (hâlihazırda Mavi Kitap) çerçevesinde ise Avrupa Birliği seviyesinde gelecekteki "Ortak Denizcilik Politikası"na ilişkin temel hususlar ortaya koyulmuştur. Bu temel hususlar arasında, AB'nin deniz ve okyanusları ile olan ilişkisini etkileyen bilimsel keşifler, küreselleşme, iklim değişikliği, kirlilik ve benzeri hususlar yer almaktadır.

Avrupa Birliği İçin Bütünleşik Denizcilik Stratejileri

Bütünleşik bir denizcilik politikası; globalleşme ile birlikte zorlaşan rekabet ortamı, iklim değişikliği, bozulan deniz ekosistemi, denizde güvenlik, enerji emniyeti ve sürdürülebilirlik gibi alanlarda Avrupa'nın gücünü arttırmayı hedeflemiştir.

- Politika geliştirme yöntemini değiştirmek ve karar almak: Politika geliştirme ve karar alma mekanizması artık yeterli değildir. Etkileşimler anlaşılmalı ve göz önünde bulundurulmalı; ortak araçlar geliştirilmeli, sinerjiler belirlenip ortaya çıkarılmalıdır. Çatışmalardan kaçınılmalı ve problemler çözümlenmelidir.

- Çalışma programlarının geliştirilmesi: Farklı sektörel politikalar altında faaliyetlerin tutarlı bir çerçevede geliştirilmesi gerekmektedir. Eylem planına eşlik eden bu bildiri sonraki çalışmaların önemi ve çeşitliliği konusunda açık bir fikir verir[104].

Deniz taşımacılığının öne çıkartılması ve geliştirilmesi amacıyla uygulanması gereken ana stratejiler şunlardır;

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

[103] Freight Transport Logistics action plan Sec 2007 (1320) Communication from Commission
[104] http://www.shortsea.org.tr

- Kıyısal alanlarda iklim değişikliğinin etkilerini hafifletici bir strateji,
- Deniz ulaşımından kaynaklanan karbondioksit emisyonunu ve kirliliği azaltma,
- Deniz dibini tarayan, zarar veren özel avlanmayı ortadan kaldırma,
- Denizcilik gruplarının bir Avrupa ağı,
- Avrupa Birliği'nde çalışma hukuku muafiyetini denizcilik ve balıkçılık sektörü için gözden geçirme.

Bu kapsam çerçevesinde AB taşımacılık ve lojistik alanında uzun dönemli stratejiler ve eylem planları şu şekilde belirtilmektedir;

1. Uygulama alanlarının standardizasyonu yapılmalıdır. Süreç için deki bilgi akışının, bilgi temin noktalarının, hangi bilgilerin elde edileceğinin standartlarının belirlenmesi istenmektedir. Bu bilgi akışının entegrasyonu, bozulmaz bilgi haline gelmesi, kayıt ve idari işlerde kullanılması hedeflenmektedir.

2. Taşıma için standart data setlerinin hazırlanması; tehlikeli maddeler, canlı hayvan, gıda, soğuk zincir gibi ürünlerin taşımasının tanımlanması, standart hale getirilmesi, RFID ve dijital haritalar gibi yeni teknolojilerin uygulanması planlanmaktadır.

3. Elektronik tahsilât ile ilgili çalışmaların hızlandırılması ve tek sefer bilgi girişiyle sağlanması istenmektedir.

4. Sürdürebilir kalite ve verim artışı hedeflenmektedir. 2006 yılında yapılan araştırmada taşımacılık ve lojistik alanında darboğaz yaratan 500'ün üzerinde sorun belirlenmiş ve Avrupa'da taşımacılığın gelişmesinde engel olarak ortaya konmuştur. Endüstri yetkilileri ve resmi kuruluş yetkilileri bir araya gelip bu darboğazları ele alacaklardır. Gerekli kanuni tedbirler alınacaktır.

5. Nakliye ve lojistik sektöründe çalışan kişilerin eğitimi de uzun dönemli stratejiler içine alınmıştır. Sektörde birçok ülkede taşımacılık ve lojistik alanında eğitilmiş personel temininde zorluk çekilmektedir. AB bu nedenle sektörün cazip hale getirilmesini ve ilgili personelin sosyal ortaklarla bir program çerçevesinde ülkeler arasında değişimini ön görmektedir. Cohesion Policy adı verilen bu proje, Avrupa Sosyal ve Bölgesel Gelişme Fonu tarafından desteklenmektedir. Program aynı zamanda üst düzey yönetici değişimini de kapsamaktadır.

Günümüzde üniversiteler ve diğer enstitüler taşımacılık ve lojistik eğitimi vermektedir. Lojistik personelinin teminine, eğitimine, nakliye sektöründe tutunmasına ve ömür boyu eğitim anlayışı ile eğitilmesine önem verilecektir. Genel eğitimler bir yandan verilirken; sektöre bağlı spesifik eğitimlerin de planlanması gerekmektedir. Bu eğitimlerin sertifikalara bağlanması da ihmal edilmemelidir.

Komisyon, üye ülkelerden ve sektör firmalarından eğitim için gereken minimum altyapının ve eğitim ihtiyacının belirlenmesi konusunda destek istemekte ve alınacak olan sertifikaların akredite edilerek tüm birlik içinde kabulünü istemektedir.

6. Hizmet performanslarının geliştirilmesi de hedefler arasındadır. Hizmet kalitesinin ölçülmesi lojistik hizmetin temelinde yatmaktadır. Bu ölçümlerin servis kalitesinin geliştirilmesinde kullanılması önerilmektedir. Ölçümleme aynı zamanda taşıma ve lojistiğin çevresel ve sosyal etkilerinin de belirlenmesine olanak sağlayacaktır. Deniz taşıması, hava taşıması, demiryolu taşıması ile ilgili bilgiler ve ölçümlemeler vardır ancak kara taşıma ve kombine taşıma için de bu değerlerin ölçülmesi ve geliştirilmesi gerekmektedir. Amaç sürdürülebilir ve etkili bir lojistik hizmet sağlanmasıdır. Sonuçta en iyi uygulamaların belirleneceği, örnek olacağı benchmarklar tespit edilebilecektir.

7. Intermodal terminallerin kıyaslanabilir hale gelmesi ayrı bir hedeftir. Lojistik hizmetlerin iyileşmesi için limanlar, istasyonlar ve hava limanları gibi taşıma modları arasında aktarma yapılan noktaların verimlerinin artırılması ve belli bir standart altında işletilmesi gereklidir. Bu amaçla intermodal terminallerde performans göstergelerinin belirlenmesi, ölçülmesinin teşvik edilmesi ve Avrupa ölçeğinde intermodal terminal standartlarının oluşturulması hedeflenmektedir. Bu sayede genel olarak standartların belirlenmesinin ardından, lokal olarak geliştirmeler sağlanacaktır. Bu çalışmanın deniz, hava, kara ve demiryolu terminallerinin farklarını da göz önüne alarak uygulanması sağlanacaktır.

8. En iyi lojistik uygulamaların tanıtımının yapılması da hedef olarak seçilmektedir. Multi-modal taşımacılık hala gerektiği kadar kullanılamamaktadır. Taşıma şekilleri arasındaki entegrasyonun sağlanmaması, bilgi eksikliği ve aktarmaların ilave maliyeti, iyi uygulamaların duyurulmasına destek verilmesiyle ortadan kaldırılabilecektir. AB içindeki taşımalarda Kısa Mesafe Deniz Taşıması Tanıtma Merkezleri kurulması hedeflenmektedir.

9. Lojistik kurumlar arasında bir network kurularak girişimciliğin, tecrübe paylaşımının sağlanması ve iyi uygulamaların paylaşılması da hedefler arasına alınmıştır.

10. İstatistiklerin takip edilmesi hedeflerin başında yer almaktadır. Günümüzde AB içinde taşıma ve lojistik ile ilgili veriler yeterince net değildir ve şeffaflık sağlanamamıştır. Komisyon, zaman içinde bilginin kolayca, hatta otomatik olarak temin edilebileceği, anlaşılır formata sokularak raporlanacağı, ülkelerin müdahalelerinin azaltılacağı bir bilgi toplama sistemi kurulmasını da önermektedir. Bu, farklı taşıma modları arasındaki bilgi tekrarını da önleyecek biçimde yürütülecektir.

11. Taşıma zincirlerinin basitleştirilmesi ve kayıt uygunluğunun sağlanması da lojistik ile ilgili stratejiler içindedir. Kayıt işlemlerinin karmaşıklığı lojistik sektörün kurallara bağlanmasını zorunlu hale getirmektedir. Nakliye ile ilgili bilgilerin basitleştirilmesi ve yerelleştirilmesi maliyetleri düşürecektir. İletişim teknolojilerinin kullanılması ile AB malı olmayan ürünlerin gümrük işlemleri ve transit taşıma liman ve gümrüklerden kolayca sağlanacaktır. Çalışmaların devamında kâğıtsız işlemler anlayışı ile bilginin sadece bir sefer girilmesi kuralının uygulanmasını zorunlu hale getirilmesi hedeflenmektedir. Bunun ötesinde terminallerde tüm işlemlerin bir seferde ve tek noktada gerçekleştirilmesi de hedefler arasındadır.

Komisyon, deniz taşımasında da "European Maritime Transport Space Without Barriers" programı çerçevesinde gemilerin ve ürünlerin güvenilir ve güvenli takibini ve üye ülke limanları arasındaki kontrollerin kaldırılmasını da hedeflemektedir. Bu sayede kısa mesafe deniz taşımasının gelişmesi ve dâhili taşımada payının arttırılması hedeflenmektedir. Bu uygulama ile ilgili kanuni prosedürlerin yerine getirilmesi de amaçlanmaktadır.

12. Tek taşıma belgesi ile kapıdan kapıya taşıma yapılması, lojistik hizmetlerin kalitesinin arttırılması, maliyetlerin düşürülmesi, hızın artışı açısından önemlidir. Günümüzde her taşıma şekli için birbirinden farklı taşıma belgeleri düzenlenmekte ve hatalara yol açılmakta, işlemler karmaşık hale gelmektedir. Multi-modal taşıma belgesi vardır ancak elektronik ortamda geniş olarak kullanılamamaktadır. Komisyon, tüm Avrupa'da geçerli olacak tek taşıma belgesi ile her taşıma şeklinde taşıma yapılabilmesini, bu belgenin multi-modal taşımayı da dijital ortamda kapsamasını önermektedir. Bu çalışmanın sonunda gereken kanuni doküman tasyon işlemi de komisyon tarafından önerilecektir.

13. Tüm taşıma operasyonları için sorumluluk da henüz netleşmemiştir. Küresel anlamda UNCITRAL bünyesinde tanımlanmış olmasına rağmen yetersizliği ve detaylara hâkim olamaması nedeniyle komisyon Avrupa çapında bir sorumluluk uygulaması önermektedir. Bu uygulamada, kontratta veya taşıma belgesinde herhangi bir tanım yapılmamışsa bile genel uygulamaların geçerli olacağı belirtilecektir. Taraflar ayrıca taşıma belgesinde sorumluluğu da tanımlama hakkına sahip olacaktır. Günümüzde taşıma moduna bağlı sorumluluklar, multi-modal taşımada ortak sorumluluk şemsiyesi altında ele alınacaktır.

14. Taşıma güvenliği de taşıma ve lojistik için ele alınmaktadır. Komisyon suçlara, soyguna, korsanlığa ve kanundışı uygulamalara, terörizme karşı koruma sistemini de stratejiler içine almıştır. Güvenlik, lojistik hizmetlerde kaliteyi ve performansı etkileyen bir unsurdur. Tedarik zinciri güvenliği açısından "Authorized Economic Operator" kavramı gündeme gelmekte ve güvenlik için minimum gereksinmeler tanımlanmaktadır.

Konteynerlerin % 100 röntgen taraması görüşülmekte; ancak taşıma hızını etkilemesi gündeme gelmektedir. RFID veya uydu izlemesi gibi yeni teknolojilerin gündeme gelmesi ve standardizasyonu, serbest taşıma önündeki engelleri rahatlatacaktır. Deniz taşımacılığında çok amaçlı geçiş kartlarının kullanılması, liman işlemlerinin ve gümrük hizmetlerinin kolaylaştırılmasına olanak verecektir. Uluslararası kongrelerde ve akademik çalışmalarda güvenlik konusunun işlenmesi teşvik edilmektedir.

15. Araç ölçülerinin ve yükleme standartlarının belirlenmesi de önemli bir stratejik konudur.

16. Avrupa yönetmeliklerinde uluslararası ve ulusal taşımalarda araçlar için maksimum ölçüler ve maksimum taşıma kapasiteleri tanımlanmış olsa bile, üye ülkeler arasında bile uyumsuzluk veya kaçış noktaları bulunmaktadır. Bu uygulamalar, operatörler arasında haksız rekabete ve farklılaşmaya yol açmaktadır. Teknolojik gelişmeler zaman zaman bu standartların yenilenme ve değiştirilme ihtiyacını da ortaya çıkartmaktadır. Özellikle kara taşıma araçlarında yapılan modifikasyonlar, yol güvenliği, enerji tasarrufu, CO2 emisyonu, ses kirliliği, yol alt yapısı, intermodal operasyon gibi konularda uyuşmazlık yaratabilmektedir. Araçların uygunluğu ile ilgili etiketlerle sürücüler, araçlar, limitlemeler, rota seçimleri tanımlanmalıdır.

Aktarmalarda kullanılabilecek teknik gelişmeleri içeren öneriler Intermodal Loading Units çalışmasında yer almalıdır. Bu sayede intermodal taşımada rekabet ve verimlilik sağlanabilecektir. Hava taşımada ve diğer taşımalarda yükleme üniteleri de standart hale getirilecektir.

17. Taşıma için "Yeşil Taşıma Koridorları" oluşturulacaktır. Taşıma koridoru kavramı uzak mesafelerde oluşturulacak taşıma merkezleri arasında kontrollü taşıma yapılabilecek taşıma kanalları oluşturulmasıdır. Amaç, bu koridorlarda farklı taşıma şekillerinin ardı ardına kullanılması, yeni teknolojilerin uygulanmasıyla sürdürebilir çevre korumasının ve enerji tasarrufunun sağlanmasıdır. Koridorlarda oluşturulan merkezlerde uygun elleçleme tesisleri ve ekipmanları olması, bioyakıt ikmali ve gelecekte olabilecek yeşil yakıtların da kullanımına açık olması hedeflenmektedir. Yeşil taşıma koridorlarında çevre dostu, yenilikçi taşıma üniteleri ve gelişmiş IT uygulamaları kullanılabilecektir. Taşımaya özgü demiryolu hatları oluşturulması, deniz otoyollarının belirlenmesi de gündeme gelecektir. Yakıt sarfiyatını düşürmeye dönük Marco-Polo projesi de bu amaçla gündeme getirilmiştir. 2020 yılına kadar devam edecektir.

18. Demiryollarının nakliye ağırlıklı olarak geliştirilmesi uzun dönem strateji olarak uygulanmaktadır. Amaç yüke özel demiryolu hatları geliştirilmesi , hızın ve kontrolün arttırılması, istasyonlarda multi-modal aktivitelerin sağlanması olacaktır.

19. Kentsel taşımanın ve lojistiğin desteklenmesi de önem kazanan stratejiler içindedir. Lojistik uzak mesafelerde büyük yükleri taşırken, şehir içi dağıtımlarda da yani kentsel lojistikte de oluşturulacak merkezlerde transfer işlemi ön görmektedir. Ayrıca kentlerde üretim ile tüketim arasındaki trafik de bu merkezlerden temiz ve verimli bir şekilde sağlanmak durumundadır. Şehirlerde yolcu ve yük taşımacılığı da planlama süresince ele alınmak durumundadır. AB komisyonu şehirlerde kent içi taşımacılığın yeniden planlanması amacıyla iyi uygulamaların desteklenmesini, gösterge ve standartların belirlenmesini, araçların tanımlanmasını ön görmektedir. Bunun sağlanması için ölçmelere ve sistem geliştirilmesine başlanması strateji olarak benimsenmiştir. CIVITAS projesi adı altında şehir içi taşımaların daha çevreci ve yakıt tasarrufu sağlayıcı biçimde gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Bütün bu stratejiler, AB'nin, uzun dönemde bir yandan taşımacılığı ve lojistiği kontrol altına almasına ve geliştirmesine diğer yandan bunu sağlarken çevreyi korumasına olanak sağlamayı amaçlamıştır. AB, ülkemizle yürütmekte olduğu müktesebat uyumu çalışmalarında bu stratejiler paralelinde kanun, yönetmelik ve genelge hazırlamamızı, uygulamaların bu sorunları çözümleyecek şekilde gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

4.3.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Stratejileri

Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında ekonomik iş birliği örgütü kurulması çalışmaları 1990 yılında Türkiye'nin öncülüğünde başlamıştır. 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da düzenlenen bir zirve toplantısında KEİ Deklerasyonunun imzalanması ile örgüt bu tarihte resmen işlerlik kazanmıştır. KEİ'nin 12 üye ülkesi bulunmakta olup, bu ülkeler: Arnavutluk, Azerbeycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan'dır. Polonya, Tunus, İsrail, Mısır, Slovak Cumhuriyetleri, İtalya, Avusturya, Almanya, Fransa, Beyaz Rusya, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, ABD ve 25 Haziran 2007 tarihinde gözlemcilik statüsü kazanan AB Komisyonu KEİ'de gözlemci ülkelerdir. KEİ üyesi ülkelerin potansiyellerinden, coğrafi yakınlıklarından, ekonomilerinin birbirlerini tamamlayıcı özelliklerinden yararlanarak aralarındaki ikili ve çok taraflı ekonomik, teknolojik ve sosyal ilişkilerini çeşitlendirmeleri ve daha da geliştirmeleri, böylelikle Karadeniz havzasının bir barış, istikrar ve refah bölgesi olmasını sağlamaktır. Kısaca, Zirve Bildirisinde Karadeniz Bölgesinin barış, istikrar ve refah bölgesi olması öngörülmektedir. Bu amaca ulaşmak için seçilen araç ise ekonomik işbirliğidir.

31 Ağustos 1993 tarihinde mekanizmanın oluşturulması kararlaştırılmıştır. KEİ'ne katılan devletlerin iş çevrelerini temsil etmek amacıyla Karadeniz Ekonomik İşbirliği Konseyi kurulmuştur. KEİK ülkelerin ticari ve sınai işbirliğini geliştirme amacına yönelik olarak çalışmaktadır. Yönetim Kurulunda her ülkeyi temsilen bir üye bulunmakta, konusuna göre çalışma grupları oluşturabilmekte ve Daimi Sekreteryası İstanbul'da bulunmaktadır. Konsey üyeler arasında işbirliğini ulaşım ve iletişim alanında geliştirmek amacıyla bir çalışma grubu oluşturmuştur. Ulaşım ve İletişim Çalışma Grubu; Karadeniz Bölgesi Ulaşım Şebekesi Master Planının yapılarak Avrupa ve Asya Ulaşım Şebekelerine bağlantılarını tesbit etmek ve KEİ Üyesi ülkeler arasında iletişim bağlantıları kurmaya yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Bu bağlamda, üye ülkeler mevcut ulaşım şebekelerini KEİ faktörünü dikkate alarak revize etmişler, harita teatisinde bulunmuşlar ve çalışmalara başlamışlardır. Türkiye, Karadeniz Ring Koridoru yolları projesi kapsamında 542 km'lik Karadeniz Sahil Yolunun Samsun – Sarp bölümünü 2007 yılı Mart ayında tamamlamıştır. Söz konusu yolun Samsun – İstanbul ve Samsun – Ankara bölümleriyle ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Bu kapsamda geliştirilen ve KEİ ülkeleri arasında etkin bir ulaşım ağı oluşturmak suretiyle ekonomik işbirliğinin gelişimine katkıda bulunmayı amaçlayan "Karadeniz Çevre Ulaştırma Koridoru/ Black Sea Ring Corridor" projesi önem taşımaktadır. Proje, üye ülkeleri birbirine bağlayan ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, bu konudaki ulusal düzenlemelerin uyumlaştırılması,

çevrenin korunması, uluslararası projelerin izlenmesi için bir veri tabanı oluşturularak bir harita hazırlanmasını amaçlamaktadır. Bu bağlamda, Çevre Ulaştırma Koridoru haritası oluşturulmasına yönelik çalışmalar ülkemizin eşgüdümüyle son aşamaya gelmiş, üye ülkelerin önerileri doğrultusunda Karadeniz'i çevreleyen bölgelerde ulaştırma altyapısını gösteren bir ağ haritası ülkemiz tarafından sonuçlandırılarak Sekreterya'ya teslim edilmiştir.

Ancak bu çalışma, KEİ ülkelerini birbirine bağlayan ana bir yol güzergahı belirleme ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı'nda "Karadeniz Çevre Otoyolu Geliştirilmesine İlişkin Anlayış Muhtırası" imzalanmıştır. Toplantı'nın bitiminde, Karadeniz Çevre Otoyolu Projesi'nin tanıtımına yönelik olarak KEİ ile Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'nin (IRU) işbirliği halinde düzenledikleri bir törenle, üye ülkelerden birer kamyonun iştirakiyle oluşturulan "Karadeniz Konvoyu" (Black Sea Karavan), Karadeniz Çevre Otoyolu güzergahında seyahat ederek, Mayıs ayı sonunda İstanbul'a ulaşmıştır. Karadeniz Çevre Otoyolu Geliştirilmesine İlişkin Anlayış Muhtırası'nın ilgili maddesi uyarınca, projenin uygulanmasına yönelik çalışmaları yürütmek amacıyla taraf ülke temsilcilerinin katılımıyla bir Yönlendirme Komitesi oluşturulması öngörülmektedir. Yönlendirme Komitesi'nin ilk toplantısı 2 Temmuz 2007 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

AB'nin deniz ulaşımından gereğince istifadeyle, karayolu ve demiryolu ağları üzerindeki yükün hafifletilmesi ve daha etkin ve hesaplı bir ulaştırma modeline yönelinmesi anlayışına dayalı olarak geliştirdiği Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea) kavramının Karadeniz'e teşmili amacıyla Yunanistan tarafından önerilen "KEİ Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi (Development of the Motorways of the Sea in the BSEC Region) Anlayış Muhtırası" da 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı'nda imzalanmıştır. 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı'nda, kamyon şoförleri için vize kolaylığı getiren anlaşma metni kabul edilmiş, üye ülkeler anılan anlaşmayı imzalamaya davet edilmişlerdir. Bununla birlikte, AB üyesi KEİ ülkelerinin AB mevzuatı dolayısıyla anılan anlaşmaya katılamayacakları, keza Rusya Federasyonu'nun da bu alanda KEİ üyesi ülkelerin çoğuyla ikili düzenlemelerini gerekçe göstererek anlaşmayı imzalamaya gerek görmediği anlaşılmaktadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Konseyi Ulaştırma ve İletişim çalışma grubu AB tarafından benimsenmiş olan stratejilerin tamamını desteklemektedir. Bu stratejilerin üzerine ilave olarak Karadeniz bölgesine has yeni stratejiler de belirlenmiştir.

1- Karadeniz Bölgesi nin çeşitli ulaşım modlarıyla birbirine bağlanması amacıyla Ulaşım Master Planının yapılması

2- Karadeniz Kara ulaştırma ring koridorunun oluşturulması ve Samsun-İstanbul ile Samsun Ankara Oto yolunun inşa edilmesi

3- Çevre koruma kurallarına uyularak ulaştırma alt yapısının kurulması

4- Karayolu üzerindeki yüklerin hafifletilmesi amacıyla deniz otoyolu oluşturulması (Motor Ways of the Sea.).

5- Kamyon şoförleri için vize kolaylığı getirilmesi

6- Karadeniz ülkeleri arasında gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması

7- Kuzey Karadeniz'de Türk gemilerine ve mallarına hizmet verecek serbest bölge niteliğine haiz bir liman projelendirilmesidir.

4.3.3. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulusal Stratejiler

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

2007–2013 dönemine ilişkin uluslararası gelişmeler ve temel eğilimler doğrultusunda, Türkiye ekonomisine ilişkin geçmiş dönemdeki gelişmeler ile mevcut ekonomik ve sosyal gelişmeler dikkate alınarak hazırlanan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nın vizyonu, "istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye" olarak belirlenmiştir.

Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikaların izlenmesi amaçlanmaktadır

Hedef 1. Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.

Stratejiler:

- Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir.

- Hava trafiği emniyetini ve kapasitesini artırıcı yatırımların gerçekleştirilmesinin yanı sıra, alınacak ilave tedbirlerle içinde bulunduğumuz bölgede lider ve Dünya'da sayılı bir havacılık sektörüne sahip olmak temel amaçtır.

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması tamamlanarak sektörün emniyet, verimlilik ve rekabet konuları başta olmak üzere denetlenmesi sağlanacaktır.

- Trafik kazalarının yoğun olarak görüldüğü kara noktalar giderilecek, trafik denetim hizmetlerinin etkinleştirilmesine ve hedef programlar çerçevesinde yaygınlaştırılmasına, trafik eğitiminin ilköğretimden başlatılarak halkın bilinçlendirilmesine önem ve öncelik verilecektir. Trafik güvenliği konusunda hazırlanacak programlara kamuoyunun ve sivil toplum örgütlerinin desteğinin artırılması, özel kesimin trafik güvenliği ile ilgili projelere katılımının sağlanması özendirilecektir.

Hedef 2. Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.

Stratejiler:

- Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacaktır.

- Ulaştırma etütlerine temel oluşturması açısından, kentlerdeki mevcut ulaşım sistemi ile yolculuk talebine ilişkin verilerin toplandığı ve düzenli olarak güncellenen Kent Bilgi Sistemleri'nin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması sağlanacaktır. Bu sistemler vatandaşların bilgi talebini karşılayacak şekilde geliştirilecektir.

- AB'ye uyum sürecinde sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik olarak yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilecek ve bu türlerin kullanımı özendirilecektir.

- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım türlerinin birbirleriyle ve kendi içlerinde rekabet etmeyen bir sistem olarak çalışması sağlanacaktır.

- Raylı sistem projeleri, alternatif toplu taşıma sistemlerinin yetersiz kaldığı, sistemin işletmeye açılması öngörülen yıl için doruk saat yolculuk talebinin tek yönde asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşmesi beklenen koridorlarda planlanacaktır.

Hedef 3. Demiryolu ve denizyolunun, karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

Stratejiler:

- Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.

- Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.

- Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını arttıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.

- Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosu'nun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Master Planı'nın sonuçları da göz önüne

alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.

Hedef 4. AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

Hedef 5. Büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu-özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir.

Stratejiler:

- Karayollarında, bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını teminen üstyapı yönetim sisteminin uygulanmasına başlanacak ve bu hizmetler önleyici bakım kavramı esas alınarak yürütülecektir. Bu kapsamda, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim eliyle yürütülmesi için gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.
- Yol yapım ve bakım fayda ve maliyetleri, tüm dışsallıkları da içerecek şekilde belirlenecektir.
- Enerji, çevre, ekonomi, konut, arsa ve arazi politikaları ile tutarlı, sürdürülebilir, kamu kesimini bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici geniş kapsamlı bir ulusal kent içi ulaşım stratejisi oluşturulacaktır.
- Kent içi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkânlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılacaktır.
- Dış finansman sağlanması düşünülen kent içi ulaşım projelerinin seçiminde; proje maliyetleri ile iç-dış finansman kompozisyonunun belediyelerin mali yapıları ile uyumlu olması şartı aranacaktır.

Hedef 6. Ulaştırma sektöründe sürekli güncellenen ve homojen bir yapıya oturtulmuş ulaştırma ağı ve veri tabanı sektördeki dışsallıkları da kapsayacak şekilde oluşturulacak, sektörde faaliyet gösteren kamu kuruluşlarının performanslarını ölçmek üzere, her alt moda uygun performans kriterleri belirlenecek, izleme mekanizmaları geliştirilecektir.

Stratejiler:

- Trafiğin yoğunlaştığı meydanlarda kapasiteler artırılacak, meydanlara erişim kolaylıklarını da kapsayan anlayışla hizmet standartları yükseltilecek ve hava trafik kontrolü hizmetleri modernize edilecektir.
- Meydanların çevreye duyarlı, kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık yapıda olması sağlanacaktır. Hava meydanları çevresindeki çarpık yapılaşma önlenecektir.
- Uzun dönemli talebi karşılamaya yönelik olarak, İstanbul bölgesi başta olmak üzere yeni havalimanı yatırımları planlanacaktır.
- Sektördeki hızlı büyüme nedeniyle ortaya çıkan ihtiyacı karşılamak üzere, uluslararası standartlarda eğitim veren kuruluşlarca yeterli sayı ve nitelikte personel yetiştirilecek ve bu personelin uzmanlık alanlarında istihdam edilmeleri sağlanacaktır.
- Bölgesel hava taşımacılığının geliştirilebilmesi için yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşlarının da desteği sağlanacak, maliyet azaltıcı tedbirler alınacak ve havayolu şirketleri küçük (STOL) havaalanı yapısına ve yolcu profiline uygun filo oluşturmaları için yönlendirilecektir.
- Uluslararası taşıma filosunun kapasitesinin etkin kullanımını engelleyen, rekabeti bozan kota ve benzeri kısıtlamaların kaldırılması yönünde girişimlerde bulunulacaktır.
- Ana karayolu güzergâhları BSK standardında bölünmüş yol haline getirilecektir.
- Toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan, katılımcı, kamu yararını gözeten, yurtiçi kaynakların kullanımına özen göstererek dışa bağımlılığı en aza indiren, çevreye duyarlı, ekonomik açıdan verimli, güvenli ve sürekli yaya hareketinin sağlanmasını esas alan kent içi ulaşım planlaması yapılacaktır. Arazi kullanım kararlarının her ölçekte ulaşım etkileri ile birlikte değerlendirilmesi ve her ölçeğin gerektirdiği kent içi ulaşım planlarının hazırlanması sağlanacaktır.
- Her kentin özgün yapısı, dinamikleri ve potansiyelleri göz önüne alınarak, kent içi ulaşım türlerinde çeşitlilik ve bütünleşme sağlanacaktır.

Hedef 7. Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulacaktır.

Stratejiler:

- Müktesebat uyumu ve gerekli diğer yapısal düzenlemelerin tamamlanmasıyla birlikte, kurumsallaşmış, insana ve çevreye saygılı, sürdürülebilir bir rekabet ortamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı sektörüne ulaşılması amaçlanmaktadır.
- Ulusal ve yerel düzeyde kent içi ulaşım karar, politika, uygulama ve denetiminden sorumlu birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarını tanımlayan gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

4.3.3.2. Türkiye Ulaştırma Ana Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Türkiye Ulaşım Ana Planı çalışmasının ana amacı; "Ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; kullanıcıya, en uygun nitelikte, ulusal güvenlik gereklerini yerine getirecek biçimde, güvenli ve çevre dostu olmak koşuluyla en ucuza, çağın teknolojilerini kullanarak, uluslararası kurallarla ve AB politikalarıyla uyum içinde, aksama olmaksızın ve kesintisiz sağlamak" olarak tanımlanmıştır. Bunun dışında amaçlar, ilkeler ve politikalar aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

a. Ulaştırma Altyapısına Yönelik Stratejiler

Karayollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

Hedef 1. Karayollarında trafik güvenliğini arttırmak.

Hedef 2. Yol ağının geometrik ve fiziki standartlarını, mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği ve TSK'nin ihtiyaç duyduğu özelliklere bağlı olarak bir program dâhilinde yükseltmek.

Hedef 3. Mevcut karayolu ağının en etkin şekilde kullanımını ve korunmasını sağlamak.

Hedef 4. Karayolu altyapısını, trafiğin gerektirdiği kesimlerde bölünmüş yol haline dönüştürmek, büyük şehir geçişlerinin çevre yollarıyla gerçekleştirilmesine önem vermek.

Hedef 5. Ağır taşıtların yol üstyapısında neden olduğu bozulmayı azaltmak ve karayollarının hizmet kalitesini yükseltmek.

Hedef 6. Karayolu taşımacılığının, kazalar, hava ve gürültü kirliliği, toprak kirlenmesi ve karayolu yapımı için değerli tarım arazilerinin tüketimi olarak sıralanabilecek olumsuz çevresel etkilerini en aza indirmek.

Hedef 7. Avrupa-Asya ulaştırma sistemlerine en uygun karayolu altyapısıyla entegrasyonu gerçekleştirmek.

Hedef 8. Karayolu altyapısı ve taşımacılığında AB'ye uyum sağlamak.

Hedef 9. Köy yolları için hazırlanmış olan ana planda belirlenen birinci derecede öncelikli yolların standartlarının iyileştirilmesini sağlamak.

Politikalar:

- Yol ağının tamamında trafik güvenliğinin arttırılmasına yönelik projelere, yatay ve düşey trafik işaretlemelerine ve otokorkuluk yapımına öncelik verilmesi.
- Karayolu ağının, özellikle otoyolların kullanımında, trafiğin yönetiminde, taşımaların yönlendirilmesinde, güvenliğin ve verimliliğin arttırılması için, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerden, akıllı ulaşım sistemlerinden en üst düzeyde yararlanılması.
- Mevcut karayolu ağının etkin kullanılmasına ve korunmasına önem verilmesi, bakım ve onarım hizmetlerinin, mevcut bütçe olanaklarına göre, düzenli olarak ve zamanında yapılması.
- Otoyollar ile trafik hacmi, ağır taşıt oranı ve trafik artış oranı yüksek olan yollarda üstyapı tipi seçilirken rijit üstyapı (beton yol) seçeneğinin, gerçekleştirilecek ömür boyu maliyet analizi sonucuna göre değerlendirilmesi.
- Korunmasız yol kullanıcılarının (yayalar, bisikletler vb.), özürlüler ve çocukların güvenliğine özel önem verilmesi.

• Karayolu ağımızın yapım, bakım ve onarımı için yeterli ödeneğin verilmesi, bu bağlamda karayolu giderlerinin, petrol, taşıt vb. gibi vergiler ile ilişkilendirilmesi ve yeni yapım, bakım, onarım giderlerinin bu şekilde karşılanması.

• Yol yapımında ihale yöntemi uygulanması, bir kısım bakım hizmetlerinin özel sektöre yaptırılmasını kolaylaştırıcı yasal değişiklikler ile denetimi güçlendirecek yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi.

• Diğer taşıma sistemleriyle rekabet etmeyen, onları tamamlayıcı ve bütünleyici yol ağı ve standardı seçilmesi.

• Kombine taşımalarda, karayolunun başlangıç ve bitiş aşamalarında kullanılması, ara mesafelerde demiryolu ve varsa denizyolundan yararlanılarak karayolu taşımacılığının neden olduğu olumsuzlukların azaltılması ve taşımacılık talebinin en ekonomik ve en verimli bir şekilde karşılanması.

• Ülkemiz üzerinden yapılan uluslararası karayolu taşımalarının yollarımıza ve çevreye vereceği zararları azaltmak amacıyla demiryolu ve denizyolu ayağı olan kombine taşımalara ağırlık verilmesi.

• Taşımacılıkta kurumsallaşmanın özendirilmesi, meslek örgütleri-üniversite işbirliği ile sektörde ulusal ve uluslararası kurallara hâkim, güncel bilgi ile donanmış uzman kadroların yetiştirilmesi için gerekli altyapının oluşturulması.

• Karayolu ulaştırması ile ilgili konularda meydana gelecek teknolojik gelişmelerin yakından izlenmesi, modernizasyona sürekli olarak yer verilmesi.

• Karayolu taşımacılık sektöründe çalışanların genel eğitim ve mesleki eğitim düzeylerinin yükseltilmesi.

• Kamu kurumlarında nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ile işbirliği yapılması.

• Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliklerinin ödün verilmeksizin uygulanması.

• Ulusal taşıma sektöründe AETR konvansiyonunun gereklerinin yerine getirilmesi.

• Uluslararası taşımalarda, sınır geçişleri ve geçiş kotaları ile ilgili sorunların ikili ve çok taraflı anlaşmalarla çözülmesi.

• ADR ve ATP konvansiyonlarına taraf olunması.

Demiryollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

Hedef 1. Ulaştırma sistemine ilişkin amaçların gerçekleşmesine katkıda bulunulması.

Hedef 2. Kombine taşımacılık içinde demiryolunun rolünün arttırılması.

Hedef 3. Ulaştırma süresini kısaltan, konforlu ve dakik bir ulaşımın sağlanması.

Hedef 4. Güvenliğin arttırılması.

Hedef 5. Ana eksenlerde, karayolu taşımalarının ve özellikle yük taşımalarının demiryoluna kaymasının sağlanması.

Hedef 6. Geleceğin ulaştırmasında temel rolü oynayacak yüksek hızlı demiryolu ağı ve kombine taşımacılıkta demiryolunun gereken yeri alabilmesi konusunda hazırlık çalışmalarına bir yön verilmesi.

Hedef 7. Demiryollarının imajının iyileştirilmesi.

Politikalar:

• Ulaştırmanın bütünlüğü içinde demiryolunun konumunu ve diğer ulaştırma türleri ile birlikte tabi olacağı kuralları belirlemek üzere, gerekli yasal düzenlemelerin yapılması.

• TCDD Kanunu ile demiryolu sektörü kanununun bir an önce çıkarılması.

• Demiryolunun ulaştırma sistemi içinde işlevini yerine getirecek düzeye erişebilmesi için bir geçiş dönemi öngörülmesi ve bu dönemde özel destek verilmesi.

• GAP bölgesinin demiryolu ağına bağlanması ve taşımalarında demiryoluna ağırlık kazandırılması.

• Yüksek hızlı demiryolu ağı oluşturulabilmesi için siyasal kararlar alınması ve planlara destek sağlanması.

• Demiryolu yönetiminin etkinleştirilmesi amacıyla yönetim/yönetici sürekliliğinin güvence altına alınması ve üst düzey kadroyu oluşturmaya yönelik önlemler alınması.

- Demiryolu özel personelinin yetiştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması.
- Uzman personel yetiştirilmesi ve gerekli araştırmalar için üniversitelerle ortak çalışmalar yapılması.
- Özel sektörün, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı, yeni hatlar ile hat ve araç bakım-onarımı yapabilmesi.
- Demiryolu yerli yan sanayinin oluşturulması.
- Uluslararası taşımalarda sınır geçişlerinin hızlandırılması.

Denizyollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

Hedef 1. Türk deniz ticaret filosunu, ülkemizin dış ticaret, kabotaj hattı ve üçüncü ülkelerarası taşımalarına uygun yeni ve genç gemilerle güçlendirip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırmak.

Hedef 2. Etkin ve ciddi Bayrak Devleti uygulamaları ile uluslararası kural ve standartlara uygun bir deniz ticaret filosu oluşmasını sağlayarak Türk Bayrağı'nın itibarını artırmak.

Hedef 3. Mevcut limanlarımızın gemiye, yük ve yolcuya yönelik kaliteli hizmet sunacak yatırımlarla teknolojiye, uluslararası kural ve standartlara uyumunu sağlamak ve demiryolu-karayolu bağlantılı kombine taşımacılığı geliştirmek.

Hedef 4. Kamu limanlarında başlatılan özelleştirme çalışmalarını etkin bir biçimde gerçekleştirmek.

Hedef 5. Ege ve Akdeniz'de aktarma merkezi olacak limanları belirlemek, kruvaziyer ve yat limanı sayısını arttırmak.

Hedef 6. Limanlarımızda kamu, özel ve işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilenler şeklinde ayrım yapılmaksızın kılavuzluk ve römorkajla ilgili ulusal mevzuatta gerekli değişiklikleri yaparak rekabet ortamında bu hizmetlerin kalitesini artırmak ve deniz emniyetine azami katkı sağlayacak hale getirmek.

Hedef 7. Türkiye'nin deniz alanlarında gemi trafiğinin izlenmesi ve diğer fonksiyonları ile deniz emniyetine önemli katkılar sağlayacak olan otomatik tanıma sistemi (AIS) gibi teknolojik donanım ve alt yapı tesis ve çalışmalarının tamamlamasını sağlamak.

Hedef 8. Etkin ve yeterli bir eğitim sistemi oluşturarak, denizcilik sektörünün personel ihtiyacını gerek eğitim, gerekse eğitim sonrası düzenlemelerle sayı ve nitelik açısından desteklemek.

Hedef 9. Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda müdahale konusunda görev ve sorumlulukları tam olarak belirleyecek ve ilgili kamu kurumları arasında mevcut yetki karmaşasını giderecek bir hukuki temel oluşturmak ve etkin uygulanması için güçlü bir teknik altyapı sağlamak.

Hedef 10. Belirlenecek denizcilik politikalarının hayata geçirilmesine katkı için, denizcilikle direk ilgili sivil toplum örgütlerinin görev ve fonksiyonlarını belirlemek, gerekli koordinasyon ve bilinçlendirme ile katkılarını arttırmak.

Hedef 11. Denizcilik politikalarının, uzun vadeli stratejilerin oluşturulması ve hayata geçirilmesi için, denizcilik endüstrisinin her biriminin temsil edilebileceği, denizcilik konusunda uzman enstitüler ve kurumların oluşumunu sağlamak.

Hedef 12. Denizcilik ve deniz ulaştırması konusundaki taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin yükümlülüklerini etkin ve sürdürülebilir olarak yerine getirebilecek bir kurumsal yapı oluşturmak.

Hedef 13. Denizcilik ve deniz ulaştırması alanlarında AB mükteseabat ve uygulamalarına uyumu gerçekleştirmek.

Hedef 14. Gemi inşa, gemi sökümü gibi denizcilik sektörlerini geliştirerek deniz ulaştırmasının gelişmesine katkı sağlamak.

Hedef 15. IMO sözleşmeleriyle tanımlanan zorunlu gerekliliklerin ülkemiz denizciliğinde etkin uygulamalarını sağlamak, böylece Bayrak ve Liman Devleti kontrollerinde Türk Bayraklı gemilerde eksiklik bulunmasının ve alıkonmanın önüne geçmek.

Hedef 16. Denizcilik sorunlarının çözümünde idarenin, DTO, Türk Loydu, GİSBİR, Limanlar, Meslek Odaları, ilgili Üniversiteler ve benzeri kamu ve özel sektör kurumlarıyla işbirliğini sürdürmek.

Politikalar:

- Deniz ticaret filomuzun dış ticaret taşımalarında 1994 yılında %49,5 olan payının 2004 yılında %23'e düştüğü dikkate alındığında, yabancı gemilere ülkemizin ödediği navlun giderleri nedeniyle ekonomik kayıplarımızı azaltmak için filonun nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmesini destekleyerek taşıma payını arttırmak.

- AB'ye giriş sonrası kabotaj uygulamalarını da dikkate alarak, etkisiz hale gelen koster filomuzu kısa mesafeli deniz taşımacılığı ve kabotaj seferleri kapsamında kapasitesini ve niteliklerini yerli inşa yolu ile arttırmak, AB içi rekabete hazır hale getirmek.

- Uluslararası sefer yapan kuru yük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısını yeni gemilerle arttırarak, filoyu uluslararası deniz taşımacılığında rekabet edebilir hale getirmek.

- Mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırım ihtiyaçlarını, deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslararası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerini dikkate alarak sürdürmek.

- Denizcilik idaresinin denizci kökenli nitelikli eleman oranını, idarenin temel fonksiyonlarını ve uluslararası yükümlülüklerimizi etkin olarak yerine getirebilecek seviyeye çıkarmak.

- Türk Denizcilik Mevzuatını, AB müktesebatına uyumlu hale getirmek ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin uygulama mevzuatını oluşturmak.

- Deniz ticaret filomuzun, limanlarımızın, deniz ulaştırma imkanlarımızın ve diğer denizcilik sektörlerimizin medya, fuar, reklam ve benzeri yollarla tanıtımı yapılarak pazar payını arttırmak.

- Gemi kaptanları ve kılavuz kaptanların, gemi makineleri işletme mühendislerinde olduğu gibi meslek odaları şeklinde örgütlenmelerini sağlamak ve sivil toplum örgütü olarak güçlendirmek.

- Kurvaziyer yolcu taşımacılığı önemsenerek, bu konuda uygun gemi yatırımları için yurtiçi ve yurtdışı şirket işbirliğine gitmek.

- Akdeniz ve Karadeniz'de mevcut deniz turizmi potansiyelinden yeterli payı alabilmek.

Havayollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

Hedef 1. Havayolu taşımacılığında güvenliğin ve hizmet kalitesinin arttırılması.

Hedef 2. Uzun mesafe yolcu ve özel nitelikli hafif yük taşımalarının karayolu ulaştırmasının üzerinden alınması.

Hedef 3. Turizmin desteklenmesi.

Hedef 4. Atatürk Havalimanı'nın ve/veya Esenboğa Havalimanı'nın Amerika, Avrupa ile Asya arasındaki uçuşlar için transfer merkezi ve bir ana havalimanı olarak gelişmesinin sağlanması.

Hedef 5. Uluslararası ilişkilerimizin güçlendirilmesine katkı sağlanması.

Hedef 6. AB müktesebatına uyum için gerekli çalışmaların yapılması.

Hedef 7. Kapasitelerinin altında hizmet sunan ya da hizmete kapatılmış havaalanlarından yararlanarak bölgesel taşımacılığın geliştirilmesi.

Politikalar:

- Sivil Havacılık Otoritesi ve hava seyrüsefer yönetimi ile ilgili yasal düzenlemelerin sonuçlandırılması.
- Özel havayolu şirketlerinin etkin hizmet sunmalarını sağlayacak mevzuat düzenlemelerinin tamamlanması.
- Havacılık için yeterli sayıda ve nitelikte personelin yetiştirilmesi için mevcut kurumların desteklenmesi, gerekli görülürse yeni kurumların açılması.
- Bölgesel taşımacılığın geliştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması.

- Yeni havaalanı yapmak yerine, mevcut havaalanlarının ICAO, EUROCONTROL, JAA, ECAC vb. uluslararası kuruluşlar tarafından üretilen Ek'lerde (dokümanlarda) yer alan kriterlere göre standartlarının yükseltilmesi.
- Havaalanlarının kent merkezleri ile ayrıca İstanbul'da olduğu gibi birden fazla havaalanı varsa birbirleri ile de raylı sistemlerle bağlanması.

Boru Hatlarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

Hedef 1. Ham petrol ve doğal gaz boru hatlarını yaygınlaştırarak ülkemizin sosyo-ekonomik refahına katkıda bulunmak.

Hedef 2. Ulusal ve uluslararası girişimlerle Türkiye'nin enerji koridoru haline getirilmesini sağlamak.

Hedef 3. Ülkemizin coğrafi ve jeopolitik konumunun sağladığı avantajlarıyla Doğu'nun enerji kaynaklarının Batı'ya aktarılması yönünde geliştirilen projeleri tamamlamak.

Hedef 4. Boğazları by-pass eden ham petrol boru hattı projelerinin limanlarımız yolu ile dışa açılımını sağlayarak Türk Boğazları'ndaki aşırı deniz trafiği yükünü azaltmak.

Hedef 5. Doğal gaz kullanımını ülke sathında yaygınlaştırmak.

Hedef 6. Yeniden yapılandırılan doğal gaz piyasasında serbest rekabet ortamında fırsatları en iyi şekilde değerlendirip makro hedefler doğrultusunda ülkemiz ekonomisine azami katkıyı sağlayabilmek.

Politikalar:

- Ulusal ve uluslararası girişimlerle Türkiye'nin enerji koridoru haline getirilmesini sağlamak hedefi doğrultusunda, uluslararası kalite standartlarını yakalayarak; verimlilik, bilgi birikimi ve kurumsallaşmış bir yapı ile çalışmaları sürdürmek,
- Hazar Bölgesi ve Orta Doğu'daki enerji kaynaklarını Avrupa talebi ile birleştirerek değer yaratmak,
- Arz çeşitliliği sağlamak,
- Stratejik işbirlikleri oluşturmak,
- Ülkemize dünya maliyetinde enerji sunmak,
- Avrupa arz açığını karşılayacak projelere destek vermek ve bazılarının içerisinde yer almak.

b. Lojistik Sektörüne yönelik Stratejiler

Politikalar;

- Türkiye'nin kıtalararası köprü olma özelliğinin ön plana çıkarmak ve bu özellikten iyi faydalanabilmek,
- Kamunun, lojistik sektörünü, işe etiği, kurumsallaşma, güvenlik, eğitim, çevre koruma ve sürdürülebilir lojistik, serbest ticaret, kamu menfaati, altyapı v.d. açılardan düzenlemesini ve özel sektörün bu düzenlemeler ışığında etkin ve verimli lojistik hizmet vermesini sağlamak,
- Komşu ülkeler ile lojistik kapsamdaki ticari ilişkileri geliştirmek,
- Gümrük işlemlerini basitleştirmek ve hızlandırmak, kısa iş süreçleri oluşturmak,
- Uluslararası lojistik karar süreçlerinde katılımcı ve etkin olmak,
- Dünya ve Avrupa Birliği lojistik standartları ile mevzuatına uyum sağlamak,
- Lojistik Bilgi Teknolojisinden etkin bir şekilde yararlanmak,
- Hava ve deniz limanları ile demiryolu aktarma terminallerini lojistik şirketlerin yer aldığı lojistik parklar (konsolidasyon, çapraz sevkiyat, erteleme (postponement), paketleme, kalite kontrol, bakım-onarım v.d. katma değerli işlemleri gerçekleştirebilen) haline getirmek,

- Kombine ve Transit taşımacılığı ülkemize çekmek,
- Sektöre yönelik eğitim, yayın, araştırma ve proje çalışmalarını desteklemek,
- Sektöre yönelik bankacılık ve sigortacılık hizmetlerini geliştirmek,
- Sektörler arası işbirliğine dayalı planlama yapmak,
- Üniversitelerin, bilimsel kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin sektöre katkılarını desteklemek,
- Lojistik hizmetleri yurt geneline yaymak,
- Sektörün dünya çapında tanıtım faaliyetlerini gerçekleştirmek,
- Yabancı sermayenin kontrollü bir şekilde Türk Lojistik sektörüne girmesini sağlamak.

İlkeler;

- Entegrasyon: Dünya, Avrupa Birliği ve Ülke genelinde lojistik entegrasyonlar sağlamak, global lojistik ağlarına dahil olmak.
- Planlama: Planlı çalışma düzeni oluşturmak ve uygulamak.
- Standardizasyon: Lojistikte çağdaş standardizasyon ve sertifikasyonlar oluşturmak.
- Etkinlik ve Verimlilik: Sektörel verimlilik ve etkinliği artıracak şekilde yapılanmak ve yatırımlar yapmak.
- Eşgüdüm: Kamu ve özel sektör kurumları arasında eşgüdümü sağlamak.
- Eğitim: Sektördeki insan kaynaklarının bilgi, beceri ve yetkinliklerini artırmak.
- Teknoloji: Çağdaş ve ekonomik donanım, bilişim, iletişim teknolojilerinden yararlanmak.
- Esneklik: Farklı lojistik sistem seçenekleri oluşturmak.

Bu genel lojistik politikaların dışında lojistik alt sektörüne yönelik strateji ve çözümler üçüncü bölümde şu şekilde sıralanmaktadır:

Ulaştırma;

- Uygun bölgelerde şirketlerin ulusal demiryolu ulaşım ağına bağlanması (iltisak), istasyon işletimi ve demiryollarının kullanılması teşvik edilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Belirlenen havayolu, denizyolu limanları ile demiryolu aktarma istasyonları büyük kapasiteli taşıtlara, yüksek hızla, güvenli ve en verimli bir şekilde hizmet veren ve özel lojistik şirketlerin içinde çalışabileceği şekilde lojistik alanlar (lojistik park/köy) düzenlenmeli ve plan kararlarına bağlanmalıdır.
- Ana ulaştırma koridorları üzerinde uygun kapasite ve hizmet çeşitliliğinde organize lojistik bölgeler oluşturulmalı, gümrükleme, depolama, taşımacılık vb lojistik hizmetlerin tek merkezden alınması sağlanmalıdır.
- Kalkınmada öncelikli bölgelerin ulaştırma altyapısı lojistik bakış açısıyla planlanmalıdır.
- Karayolu taşıtlarına yönelik olarak, Yatırım Teşvik Mevzuatı çerçevesinde filo yenileme girişimleri teşvik edilmeye devam edilmelidir.

Kombine ve Transit Taşımacılık;

- Lojistik sektöründe özellikle maliyet, hız, güvenlik ve esneklik etmenleri açısından, coğrafik özellikler de dikkate alınarak, tüm taşımacılık türü seçenekleri, uygun entegrasyon ve kombinasyonlar dahilinde kullanıma sunulmalı, kombine ve transit taşımacılık olanakları arttırılmalıdır.
- Ülkemizin en uygun kombine ve transit taşımacılık hatları belirlenmelidir.

Bilişim ve İletişim;

- İnternet altyapısı sürekli geliştirilmelidir.
- E-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılmalı ve desteklenmelidir (e-vergi, e-tescil, e-sözleşme, e-imza, e-beyanname vd.).
- Elektronik ticaret desteklenmelidir.
- Gümrük otomasyonu çalışmaları devam etmeli, taşımacılık ve lojistik şirketler ile de entegrasyonu sağlanmalıdır (Bilge yazılımı, vd.)
- Lojistik bilişim ve iletişim standartları oluşturulmalıdır.
- Araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, akıllı ulaştırma sistemleri, vd.) arttırılmalıdır.
- ULAŞ-NET sistemi geliştirilerek yetki belgesi, taşıt kartı vb. belgelerin elektronik ortamda verilmesi sağlanmalıdır.

Hizmet Verilen Noktalar ve Lojistik Odaklar;

- Her organize sanayi bölgesinde ve küçük sanayi sitelerinde ana taşıma yollarına kolay bağlanan, büyük hacimli ve organize taşıma, depolama ve katma değerli hizmetler veren lojistik merkezler için yer ayrılmalı ve özel lojistik şirketler tarafından işletilmelidir. Diğer taraftan 15.04.2000 tarihli ve 4562 sayılı organize sanayi bölgeleri kanununda, organize sanayi bölgeleri; imalat sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmeleri amacıyla, alt yapı hizmetleriyle donatılmış ve sanayi için tahsis edilmiş alanlar olarak tanımlanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında bölgede yer alacak şirketlerin imalat sanayide çalışan işletmeler olması gerektiğinden, lojistik hizmeti sağlayan şirketlerin bu bölgelerde yer alması hâlihazırdaki kanun çerçevesinde mümkün görülmemektedir. Dolayısıyla sanayi bölgeleri mevzuatında bu kapsamda düzenleme yapılması önerilmektedir.
- Organize Sanayi Bölgeleri ile Lojistik Merkezleri arasında iletişim, planlama ve koordinasyonun sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmelidir.
- KOBİ'lere konsolide taşımacılık, ortak depolama, stok yönetimi, palet bankası, koruyucu ambalajlama v.b operasyonel destek konularda Lojistik Danışmanlık Hizmetleri, KOSGEB, Sanayi ve Ticaret Odaları v.d. merkezler üzerinden verilmelidir.
- KOBİ yüklerinin konsolidasyonunun sağlanarak maliyetlerinin düşürülmesi, lojistik anlamda pazara tepki hızlarının arttırılması için, iletişim ve bilişim altyapı gereksinmelerine yönelik ortak çözümler oluşturulmalıdır (portal, ortak yazılım kullanımı, vd.).
- Lojistik sektöründe yer alan ve KOBİ tanımına giren şirketler, Ulusal ve Avrupa Birliği'nin KOBİ kapsamındaki teşviklerinden yararlanmalıdır.
- Serbest bölgeler mevzuatına lojistik şirketleri dâhil edilmelidir. Mevcut mevzuat depolama şirketlerinin çalışmasına izin vermemektedir.
- Mevcut gümrük ve serbest bölge mevzuatının, gerek AB müktesebatı, gerekse lojistik bakış açısıyla uyumlulaştırılması gerekmektedir (Gümrüklü-Gümrüksüz mal ayrımı, birden fazla transit eşyayı aynı araca koyamama v.b sorunlar lojistik faaliyetleri olumsuz etkilemektedir).
- Gümrüklemede basitleştirilmiş hızlı iş süreçleri oluşturulmalı, gümrük kapılarında beklemeler en aza indirilmelidir.
- Serbest bölgeler uygun ulaştırma ve iletişim teknolojisi alt yapısına sahip yerlerde kurulmalı (büyük limanlara, uluslararası havaalanlarına, karayolu ve demiryolu ağlarına yakın), bölge lojistik alt yapısı etkin bir şekilde planlanmalı ve bölgeler lojistik bakış açısıyla düzenlenmelidir.
- Resmi doküman akışı basitleştirilmeli ve hızlandırılmalı, gümrük ve serbest bölge yönetimleri arası koordinasyon düzeyi arttırılmalıdır.
- Serbest bölgelerin bilgisayar ağı, vinç, v.d. ekipmanlar açısından yetersizlikleri önlenmelidir.

- Komşu ülkeler ile ortak ve uygun sınır noktalarında ortak serbest bölgeler kurulması teşvik edilmelidir.
- Transit ticaret geliştirilmelidir.
- Taşıma güzergâhı ve taşıma türü bazında dış ticaret dengelenmeye çalışılmalı, boş araç dönüşü ve boş kap nakli en aza indirilmeye çalışılmalıdır.
- Ülke içi üretim tüketim dengesi sağlanarak lojistikte verimlilik arttırılmalıdır.
- Komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı, bu ülkelerin serbestleştirme ve alt yapı çalışmalarına destek olunmalı, ortak şirketler kurulmalı ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalıdır.
- Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya yayılması teşvik edilmelidir.
- Vergi reformu gerçekleştirilmelidir.
- Kamu kurum ve kuruluşlarının lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı(out-sourcing) teşvik edilmelidir.
- Dış ülkelerde ihracatçı birlikleri yoluyla depolama tesisleri kurularak bu ülkelerde sürekli ürün bulundurma konusunda bir avantaj oluşturulmalıdır.

Kurumsallaşma;

- Birleşmeler ve yatırımlar yoluyla ölçek büyütme desteklenmelidir
- Sektörde profesyonelleşmeye yönelik uygulamalar teşvik edilmelidir.
- Lojistik sektörünün gelişimi için büyük önem arz eden dış kaynak kullanımının artması için güven ortamı sağlanmalıdır. Bu çerçevede lojistik şirketlerin kurumsallaşması, sektörde iş yapmanın sıkı kurallara bağlanmasına yönelik düzenlemelere gidilmelidir. Özellikle askeri amaçlı gizlilik dereceli lojistiğe olanak sağlayacak lojistik şirket akreditasyonlarının verilmesine yönelik düzenlemeler yapılmalı, bu şekilde güvenilir şirketler ile çalışılarak savunma lojistiğinde tasarruflar sağlanmalıdır.

Bankacılık ve Sigortacılık Hizmetleri;

- Sigorta kapsama alanı genişletilmeli, yurtiçi yük taşımalarında sigorta zorunlu olmalıdır
- Demiryolu ve denizyolu lojistiği yapacak şirketlere bankalarca orta ve uzun vadeli kredi desteği sağlanmalıdır.
- Riskli bölgelerdeki lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinde devlet gerekli önlemleri almalı ve destek sağlanmalıdır.
- Leasing anlaşmaları sırasında küçük taşımacılar için asgari sınırlamalar ve koşullar oluşturulmalıdır.

Depo ve Dağıtım Merkezleri;

- Ana taşımacılık eksenleri üzerinde uygun yerlerde dağıtım merkezleri için yer ayrılmalı, bu merkezlerin oluşturulması ve işletilmesi teşvik edilmelidir.
- Depolar ve dağıtım merkezlerinin işletmeye alınmasında belirli standartlar aranmalıdır.

Kentsel Lojistik;

- Kentsel yük lojistiğinde demiryolu ve denizyolu kullanımı olanakları yaratılmalıdır.
- Kentlerde depo kirliliğini ve verimsizliğini önlemek amacıyla, kent sınırları veya uygun yerlerinde büyük ölçekli ve çağdaş terminal depoların (çok sayıda şirket tarafından kullanılabilen) kurulması için yer ayrılmalı ve teşvik edilmelidir
- Kent planlaması yapılırken Toptancı Halleri, Atık Toplama ve Bertaraf Merkezleri, Organize Sanayi Bölgeleri ve Siteleri, Liman, Demiryolu İstasyonu ve Güzergâhları, Çevre Yolları, Yanıcı, Parlayıcı ve Patlayıcı Madde Depoları, Gümrük, Nakliyat Ambarları için ayrılacak yerler hız, maliyet, esneklik, çevresel (ÇED raporu) ve toplumsal duyarlılık vb lojistik performans ölçütleri dikkate alınarak bir bütün olarak öngörülmelidir

Personel ve Eğitim;

- Lojistik eğitimi yüksek öğrenim düzeyinde verilmeli, depolama, taşımacılık, vd. lojistiğin temel faaliyet alanlarına yönelik eğitim orta ve yüksek öğretim düzeylerinde verilmelidir.
- Lojistik meslek standartları(görev tanımları, görevli nitelikleri, v.d.) oluşturulmalıdır.
- Lojistik meslek içi eğitim ve öğretimi teşvik edilmelidir.
- Lojistik alanındaki tezler, proje, araştırma, yayın, kongre ve konferanslar desteklenmelidir.
- Uluslararası eğitim projelerine katılım artmalı ve desteklenmelidir.
- Lojistik eğitim kurumları bazında standardizasyon ve sertifikasyon sağlanmalıdır.

Uluslararası Durum;

- Global lojistik gelişmeler yakından izlenmeli ve gerekli önlemler alınmalıdır.
- Lojistikte uluslararası koordinasyon ve işbirliği arttırılmalı, ikili ve uluslararası ticari görüşmelerde lojistik konulara gerekli önem verilmelidir.
- Ülkemizin ulaştırma ve lojistiğe yönelik üstünlüklerinin uluslararası düzeyde tanıtım ve pazarlama faaliyetleri yapılmalı ve teşvik edilmelidir.
- Türk Lojistik Şirketlerinin yurtdışı yatırımları EXIMBANK kredileri yoluyla desteklenmelidir.

Serbestleştirme;

- Demiryolu, havayolu ve denizyolu işletmeciliğinde tam rekabet koşullarına yönelik serbestleştirme bir plan dâhilinde gerçekleştirilmelidir.
- Bölgesel özel havayolu yük taşımacılığı teşvik edilmelidir.
- Lojistik sektörüne girdi oluşturan bilgi ve iletişim teknolojileri, enerji, taşıt üretimi, vd sektörlerde tam rekabet ortamı sağlanmalıdır.
- Tüm sektörde serbest rekabet-sürekli denetim esas olmalıdır.

Yabancı Sermaye;

- Dış ülkelere yönelik lojistik faaliyetlere katkıda bulunabilecek uluslararası şirket birleşmeleri ve işbirlikleri desteklenmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Büyük ulaştırma ve lojistik yatırımlarına katkıda bulunabilecek yabancı sermayeye daha fazla kolaylıklar sağlanmalıdır.
- Demiryolu ve denizyolu kullanımına yönelik yabancı sermaye yapacağı yatırımlarla orantılı olarak desteklenmelidir.

Ulusal Koordinasyon;

- Ulaştırma, dış ticaret, gümrükleme, depolama, bilgi ve iletişim teknolojileri v.d. bir çok alanı ilgilendiren lojistik planlama, koordinasyon ve denetimler, yasa ile düzenlenecek bir üst kurul tarafından gerçekleştirilmelidir.
- Üst kurul öncelikle lojistik faaliyetler ile ilgili kamu kurum ve kuruluş yetkililerinden, sivil toplum kuruluş temsilcilerinden ve akademisyenlerden oluşmalıdır.
- Üst kurul öncelikler ve sorumlular bazında bir yol haritası oluşturmalı ve takibinden sorumlu olmalıdır.
- Lojistik sektörüne yönelik ulusal bazda veri toplama, değerlendirme ve raporlama çalışmaları yapılmalıdır.

Tersine (Geri Dönüş) ve Yeşil Lojistik, Ambalajlama, Afet Lojistiği;

- Tersine (Geri Dönüş) ve Yeşil lojistiğe önem verilmeli, Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan yasaların Türkiye'de de özellikle ilaç, otomotiv, beyaz eşya vb sektörlerde geçerlilik kazanmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir.
- Gürültü kirliliğine karşı önlemler alınmalıdır.
- Hava kirliliğine karşı önlemler alınmalıdır.
- Araçlarda aşırı yükleme önlenmeli, sürücü ve denetleme elemanı eğitimlerinin yanı sıra, araç yaş ve kalite denetimlerine verilmelidir.
- Araç muayene istasyonları çalışma düzeni etkinleştirilmelidir.
- Avrupa Birliği normları çerçevesinde ambalaj malzemelerinin yeniden kullanımı ve geri kazanımı yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Ambalaj standardizasyonu yapılmalı ve kodlanmalıdır.
- Afet lojistik planlaması yapılmalıdır.

Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejileri çalışmasında bahsi geçen stratejilerin yanı sıra, ülkemizdeki dış ve iç ticaret, sanayi, tarım, ticaret, bilişim ve iletişim, ulaştırma ve enerji sektörlerini etkileyen ve bu sektörlerden eklenen lojistik faaliyetlerin etkinlik, verimlilik ve koordinasyonunu arttırmak amacıyla stratejiler oluşturmak, ulaşım ana planını izlemek, alınacak önlemleri belirlemek ve koordine etmekle yükümlü bir "Lojistik Üst Kurulu" nun oluşturulması amaçlanmaktadır. Kurulun amacı; lojistik faaliyetlerin yeterli, kaliteli, sürekli, düşük maliyetli, çevreyle uyumlu ve sürdürülebilir bir şekilde kullanıcıların kullanımına sunulması için, rekabet ortamında faaliyet gösterebilecek, mali açıdan güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir lojistik sektörü oluşması ve bu sektörde bağımsız bir koordinasyon ve denetimin sağlanmasıdır.

Kurul üyesi kurum ve kuruluşlar; Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Dış Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ile Sivil Toplum Kuruluşlarıdır.

Kurulun Çalışma Esasları;

- Kurumun merkezi Ankara'dır.
- Kurul Ulaştırma Bakanı'nın çağrısı ile toplanır.
- Kurula Ulaştırma Bakanı başkanlık eder.
- Ulaştırma Bakanı'nın bulunmadığı hal ve zamanlarda Dış Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanı kurula başkanlık eder.
- Kurulun sekretarya hizmetleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından yerine getirilir, ayrı bir teşkilat oluşturulmaz.
- Kurulun daimi üyeleri tarafından ihtiyaç duyulduğu hallerde, diğer bakanlar ile kamu ve özel kurum ve kuruluşlarının temsilcileri de kurul toplantılarına katılabilir.
- Kurulun toplantı yeter sayısı daimi üyelerin üçte ikisidir. Kararlar, toplantıya katılan daimi üyelerin oy çokluğu ile alınır. Toplantılara katılmaları uygun görülen diğer kişilerin oy hakkı yoktur.
- Kurul, Nisan ve Ekim aylarında olmak üzere, yılda iki defa olağan olarak toplanır. Kurulun gündemi Ulaştırma Bakanı tarafından belirlenir.
- Ulaştırma Bakanı, daimi üyelerden birisinin talebi üzerine kurulu olağanüstü toplantıya çağırabilir.

Kurulun Görevleri;

- Dünya'nın çeşitli üretim merkezlerinden gelen ürünlerin bu ülkelere, bu ülkelerden gelen ürünlerin de uluslararası pazarlara hızlı, düşük maliyetli, yüksek kaliteli, güvenli ve gerekli esneklikleri içerecek şekilde aktarılması kapsamında Türkiye'nin, etkin lojistik çözümler oluşturması ve önemli bir lojistik merkez olmasına yönelik olarak, yasal düzenlemeler çerçevesinde fizik-

sel ve kurumsal altyapının oluşturulması, ulaştırma, gümrük, bankacılık-sigortacılık-ekspertiz, sanayi bölgeleri ve siteleri, kalkınmada öncelikli bölgeler, serbest bölgeler, depo, antrepo ve dağıtım merkezleri hizmetlerinin çağdaş ve ölçek ekonomisine uygun bir düzeye getirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojisi uygulamaları ile lojistik faaliyetler arasında gerekli eşgüdümün sağlanması için politikalar ve önlemler belirlemek ve önermek.

- Lojistik sektörünün geliştirilmesine ilişkin konularda idari ve yasal düzenlemelere ilişkin önerilerde bulunmak.
- Yürürlükteki mevzuatın ve yasa tasarılarının temel ilkeler, uluslararası belgeler ve mekanizmalarla uyumlu hale getirilmeleri için uygun gördüğü önerileri yapmak.
- Başbakanlık ve bakanlıklar ile diğer kamu kurum ve kuruluşlarına, lojistik konusunda tavsiye kararları vermek.
- Avrupa Birliği ve Türkiye'nin taraf olduğu ilgili uluslararası sözleşmelerde öngörüldüğü şekilde, lojistik faaliyetlerin çağdaş ve evrensel ölçüler ile ülkemiz gerçeklerine uygun olarak gerçekleştirmek amacıyla yapılacak çalışmalar için önerilerde bulunmak.
- Lojistik alanında kaydedilen gelişmeler hakkında kamuoyunun aydınlatılması amacıyla yapılacak çalışmalar için önerilerde bulunmak.
- Uluslararası ilgili komitelerde görev alacak temsilcileri seçmek, bu komitelerin çalışmalarını izlemek ve değerlendirmek.
- Lojistik altyapısı açısından ulusal ve uluslararası etkinlik ve verimliliği artırmak, koordinasyonu ve kontrolü sağlamak amacıyla uygun konularda komisyonlar ve çalışma grupları oluşturmak, bu grupların çalışmalarını yönlendirmek ve izlemek.
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin lojistikte etkin kullanımının teşvik etmek için önerilerde bulunmak.
- Lojistik faaliyetlerinin etkin olarak gerçekleştirilebilmesi için söz konusu faaliyetler bazında sektörel veri bankalarının oluşturulmasını sağlamaya yönelik önerilerde bulunmak.
- Türkiye'nin lojistik bir merkez haline gelmesi için gerekli tanıtımların yapılmasını sağlamak.
- Lojistik bilgi ve beceri eksikliğini, öğretim ve eğitimindeki ve yayın konusunda yetersizlikleri ortadan kaldıracak şekilde lojistik öğretim ve eğitim kurumlarının oluşturulması ve bunlar arasında eşgüdümün sağlanması için gerekli ilke ve politikaları oluşturmak.
- Kent içi lojistik alanında verimliliği arttırılması için çalışmalar yapılmasını sağlamak.
- Ulaştırma Ana Planı çalışmalarının koordinasyonunu ve kontrolünü sağlamak.
- Kurula yönelik talep edilen konuları değerlendirmek, Türkiye'de Lojistik konusunda izlenecek politikaların tayini, tespiti ve uygulamasıyla ilgili kararları almak ve Ulaştırma Bakanlığını bu konuda bilgilendirmek.
- Lojistiğe ilişkin kararlar doğrultusunda yapılan uygulamaları incelemek, değerlendirmek ve yönlendirmek.
- Lojistiğe ilişkin mevzuat değişikliği tekliflerini değerlendirmek.

4.3.3.3. Türkiye Limanlar Master Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Çalışmanın amacı; liman altyapı gelişimi, idaresi ve işletimine yönelik politikalar belirleyebilmek, Türkiye'nin 2020 yılı liman gelişimine yön verecek bir master plan hazırlamak ve ilgili kuruluşların kapasitesini güçlendirmektir. Limanlar Master Planı'nda, limanların geliştirilmesine yönelik strateji ve politikaları aşağıda 6 alt başlık halinde özetlenmektedir.

a. Liman Altyapısı Gelişimine Yönelik Stratejiler

Limanlar ulusal çıkarlar bakımından çok önemli rol oynadığı için özel sektör tarafından inşa edilmiş ve işletiliyor olsalar bile, devletin limanlar üzerinde önemli rolleri vardır. Limanlar Master Planı'nda, liman gelişim sistemine ilişkin stratejiler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- Liman gelişim plan/projelerinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uyumluluk içinde olup olmadığını izlemek.
- Liman yönetim ve işletmeciliğinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uygunluk içinde olup olmadığını izlemek.

• Temel liman tesislerinin ve liman yönetim ve işletmesinin kalitesini yükseltmek üzere liman yönetim birimine mümkün olan desteği sağlamak.

• "Grup Liman" söz konusu olan durumlarda, liman yönetim ve işletmesinde bir birleştirilmiş yapılanma oluşturulmasında insiyatif almak.

• Uzun vadeli liman gelişim planının ilerleyişini takip edebilmek ve planda gerekli değişiklikleri yapabilmek üzere gerekli veri ve bilgileri toplamak.

Bu çalışmada yirmi dokuz liman, ana liman olarak seçilmiştir. Bunlar Akdeniz Bölgesi'nde İskenderun TCDD, İskenderun, Botaş, Samsun ve Antalya, Ege Bölgesi'nde Marmaris, Bodrum, Güllük, Kuşadası, İzmir ve Aliağa, Marmara Bölgesi'nde Çanakkale, Bandırma, Mudanya, Gemlik, İzmit, Haydarpaşa, İstanbul TDİ, Ambarlı, Silivri ve Tekirdağ, Karadeniz Bölgesi'nde ise Ereğli, Bartın, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa limanlarıdır.

Konteyner tesisleri açısından;

• Akdeniz Bölgesi'nde İskenderun Limanı'ndaki kapasitenin çok düşük olması nedeniyle yeni konteyner terminalinin gelecekte doğacak talebe uygun biçimde inşa edilmesi ve Samsun Limanı'nda önümüzdeki yıllar içerisinde konteyner hacminin mevcut kapasiteyi aşacağı tahminleri nedeniyle, yeni terminal alanının inşası adım adım yapılmalıdır. Gelişimin ilk aşamasında 1 Milyon TEU'luk yeni bir terminale gerek yoktur.

• Ege Bölgesi'nde İzmir Limanı'nın birkaç yıl içerisinde mevcut kapasitesini aşacağı öngörülmektedir. Bu nedenle yeni terminalin yapımının tamamlanması gerekmektedir. Terminalin tamamlanması durumunda bile, Ege Bölgesi'ndeki kapasite açığını kapatmak üzere yeni bir terminal için uygun bir yerin tespitine yönelik kapsamlı bir araştırma yapılmalıdır.

• Marmara Bölgesi'nde konteyner hacminin kapasiteyi aşacağı kesin olduğundan yeni terminaller hazırlanmalıdır. Bölgede çok sayıda küçük çaplı konteyner terminalinin bulunması nedeniyle öncelikle Derince Konteyner Terminali ve Marmara Limanı'nda geniş çaplı bir konteyner terminalinin yapılması sağlanmalıdır.

• Karadeniz Bölgesi'nde ise konteyner hacmi mevcut kapasitenin çok altında olduğu için yeni konteyner tesislerinin inşası için gelecekteki artış durumuna göre bir program yapılmalıdır.

Uzun vadede, 2020 yılına dek Türkiye'deki konteyner inşası başlangıç yatırımının 880 Milyon Dolar civarında olacağı tahmin edilmekte, toplam palamar yeri uzunluğunun ise 5.900 metre olacağı öngörülmektedir. Kısa vadede ise, hub liman politikası ve sırasıyla Ege ve Marmara Bölgeleri'nde ana liman tipi bir uğrak limanı inşası hedeflenmektedir. Sadece konteynerlere ayrılmış liman tipi de dâhil olmak üzere iki adet konteyner kargo palamar yeri, öncelikle Akdeniz ve daha sonra Ege Bölgeleri'nde gerekli olacak, Marmara Bölgesi'nde de üç adet palamar yeri inşasına ihtiyaç olacaktır. Türkiye'de 2010 yılına kadar konteyner terminali ilk inşa yatırımının 360 Milyon Dolar olacağı ve rıhtım uzunluğunun 2.200 metre olacağı beklenmektedir.

Akdeniz Bölgesi için 5 genel yük rıhtımına ihtiyaç duyulacaktır. Bu rakam Ege Bölgesi için 18, Marmara Bölgesi için ise 21 olacaktır. Türkiye'de 2010 yılına kadar genel yüklere yönelik rıhtım inşaatında, ilk inşa yatırımının 650 Milyon Dolar ve toplam uzunluğun 10.000 metre olacağı planlanmaktadır.

Politikalar:

Uluslararası konteyner taşımacılığında gelişmiş bir deniz taşımacılık ağının formüle edilmesi;

- Uluslararası düzeyde rekabet gücü olan konteyner limanları oluşturulmalıdır.
- Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynaklar yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılmalıdır.
- Mevcut kargo elleçleme kapasitesi geliştirilmelidir.
- Yönetim ve konteyner işletmelerini kapsayacak biçimde genel bilgisayar sistemi oluşturulmalıdır.
- Uzun vadede elektronik veri alış-verişi sistemine geçilmelidir.

Rasyonel bir uluslararası deniz taşımacılığı ağının formüle edilmesi;

- Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynaklar yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılmalıdır.
- Yük elleçleme kapasitesi, mevcut tesis ve ekipmanların bakım faaliyetlerinin güçlendirilmesi suretiyle geliştirilmelidir.
- Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümetin katılımı arttırılmalıdır.
- Kamu ve özel sektör katılımlı kapsamlı bir petrol-mücadele sistemi oluşturulmalıdır.

Ülke içi deniz taşımacılığı ağının rasyonel olarak formüle edilmesi;

- Deniz taşımacılığını destekleme politikaları oluşturulmalıdır.
- Mevcut tesislerin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.

Altyapı gelişimi ortak çerçevesi;

- Farklı kuruluşlar tarafından uygulanan liman geliştirme projelerini koordine etmek ve yönlendirmek üzere Ulusal Liman Gelişimi Master Planı oluşturulmalıdır.
- Özel ve kamu kaynaklarını yoğun ve etkin olarak liman altyapı gelişimine yatırmak üzere sınıflandırılmış liman gelişim sistemleri getirilmelidir.
- Limanlar ile bunların hinterlandını birbirine bağlayan kara ve demiryolu ağları güçlendirilmelidir.
- Özellikle konteyner taşımacılığında demiryolu faaliyetlerini arttırmak üzere yeterli önlemler alınmalıdır.

  Deprem, enerji krizleri gibi hallerde ulusal/bölgesel ekonominin ve halkın günlük yaşamının sürekliliğinin sağlanması;
- Seçilecek tesislerin depreme karşı kapasiteleri geliştirilmelidir.
- Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümet katılımı arttırılmalıdır.

Güvenli ve rahat yolcu taşımacılığı ağının formüle edilmesi;

- Turizmi desteklemek üzere uluslararası deniz yolcu taşımacılığı tesisleri geliştirilmelidir.
- Mevcut yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.

Bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere liman projelerinin desteklenmesi;

- Uzun vadeli bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere konteyner limanları oluşturulmalıdır (Akdeniz ve Karadeniz).
- Mevcut deniz yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.
- Mevcut yük taşımacılığı tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.

b. Liman Yönetimine İlişkin Stratejiler

Türk yasalarınca kıyı hatları kamu kullanımı ile sınırlandırılmıştır. Öncelikle her bir liman birimine, özel sektörün işletiminde olanlar da dâhil olmak üzere, belirli bir hukuki kurum statüsü verilmeli ve merkezi yönetim, liman yönetim birimlerini otonom bir birim olarak koordine etmeli ya da yönlendirmelidir. Türkiye'de liman gelişiminin, özel sektör tarafından desteklenmesini sağlamak üzere ulusal liman sistemi önerilmektedir.

• Limanların tanımının yapılması, liman yönetim sisteminin sağlam bir temele oturtulabilmesi için önemlidir. Limanın tanımı "Yük ve yolcu trafiğine yönelik ve en azından liman yönetim, idare ve işletmesi için gerekli boyutta hukuki boyutları haiz olan ve birleşik işlevsel birimler olarak yönetilecek, idare edilecek ve işletilecek kıyı tesisleri kümesinden oluşan organik bir yapı" olarak yapılmıştır.

• Her bir limanın otoritesi tarafından, limanın yönetim ve idaresi bakımından bir rehber oluşturması için Liman Gelişim Master Planı'nın yapılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra limanların kullanım ve bakımı, çevresel etkilerin incelenmesi ve limanın gelişimini içeren uzun vadeli gelişme planları da yapılmalıdır.

• Liman otoritesinin oluşturulması, liman işletmecilerinin merkezi hükümetçe yürürlüğe konulan master plan uyarınca yönetilip işletilebilmesi açısından önemlidir. Liman Otoritesi "Limanların birleşik işlevsel birim olarak geliştiren ve bakımını yapan, kamu kullanımı için liman hizmetlerini güvenceye alan hukuki birim" olarak tanımlanmaktadır.

Politikalar:

Liman idaresinin iyileştirilmesi;

• "Liman" kavramının temel anlamı ve hukuki tanımını açıklığa kavuşturmak üzere "Liman Kanunu" hazırlanmalıdır.

• Her limanın liman gelişim master planı hazırlanmalıdır.

• Liman idare birimlerinde rol ve fonksiyonlar tanımlanmalıdır.

• Uzun vadede "Liman Otoritesi" sistemi geliştirilmelidir.

• Yetki ve sorumlulukların bir kısmının TCDD'den liman idaresine aktarımı sağlanmalıdır.

• Yetenekli personelin terfisi ve puanlamayı da kapsayan yeni bir personel sistemi getirilmelidir.

• Elleçleme verimliliğini arttırmak üzere TCDD konteyner terminalindeki konteyner yükleme-boşaltma işçiliğinde rekabet getirilmelidir.

c. Liman Yatırım Finansmanı ile İlgili Stratejiler

Liman yatırım finansmanları ile ilgili stratejileri temelde iki ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlardan birincisi, TCDD limanlar hesabının etkin yönetimi için demiryolları hesabından ayrı olarak yönetilmesi, ikincisi ise özel sektörün desteklenmesi bakımından Yap-İşlet-Devret modeli, işletme haklarının devri, özel sektör destek işlevi ve vergi sistemi konularının yeniden değerlendirilmesidir.

Limanlar hesabının ayrı olarak yönetilmesine yönelik stratejiler aşağıdaki gibidir:

• Limanlar hesabı hazine gelirlerini arttırmaya devam etmelidir. Hazineye aktarılacak yıllık miktar, yıllık kâra işletme karının yüzde ellisi olmalıdır.

• Limanlar hesabı yıllık verimliliği arttırmak üzere etkin bir şekilde yönetilmeli ve alt yapı ve üst yapı yatırımlarında kullanımına olanak sağlanmalıdır.

• TCDD, artan kargonun tamamını elleçleme imkanına sahip olmadığı için limanlar hesabı özel sektörü destekleyecek bir kamu fonu olarak işlev görmelidir. Öte yandan, özel sektör de özel kredilerin yetersizliğinden dolayı borçlanabilme imkanlarını aramak durumundadır. Hazine ve Ulaştırma Bakanlığı bu hesabı özel sektörü destekleyecek biçimde işletecektir.

Özel sektörün desteklenmesi alanında karar verilen stratejiler ise;

• Çekici Yap-İşlet-Devret modelleri geliştirmek bakımından; yetkililer, finansörler ve hukukçulara danışmalı ve özel sektörün bu konudaki kabiliyetleri geliştirilmelidir.

• İşletme haklarının devri sözleşmelerindeki doğal afetlerden kaynaklanan onarım maliyetleri ve yetki tayini ile ilgili maddeler -özel sektör işletmeleri mali yapılarından ileri gelen bir takım mali güçlüklerle karşılaşabileceklerinden dolayı- yetkili mer-

dilerce tekrar gözden geçirilmelidir.

- Özel sektöre doğrudan borç vermek veya özel sektörün özel bankalardan borçlanmasında garantiler sağlamak üzere TCDD limanlar hesabı içerisinde bir kamu oluşumu düşünülmelidir.

- Limanlar alanındaki ya da bu alana girmeyi düşünen girişimcilerin küçük ölçekli olmaları nedeniyle ön ödemeli hisse senetleri ve özel amortismanlar özel yatırımı desteklemek bakımından güçlü araçlardır ve özel fonlar açığını telafi bakımından dikkate alınmalıdır.

Politikalar:

Liman yatırımları ve finansmanı;

- Özel sektör yatırımlarını özendirmek üzere Yap-İşlet-Devret sözleşmeleri risk paylaşımı açısından yeniden değerlendirilmelidir.

- TDİ limanları özelleştirme sözleşmelerinin doğal afet sonrası onarım maliyetleri konusundaki mevcut maddeleri yeniden değerlendirilmelidir.

- Özel sektöre doğrudan borçlanma ve/veya borçlanma garantisi sağlamak üzere bir kamu fonu oluşturulmalıdır.

- Limanlarla ilgili iş alanlarındaki özel sektör şirketlerine vergi muafiyeti sistemi sağlanmalıdır.

- TCDD limanlar hesabının demiryolu hesabından ayrı olarak işletilmesi konusu değerlendirilmelidir.

- Liman yatırımlarının alt ve üst yapılarda hızlandırılması sağlanmalıdır.

d. Kurumsal Çerçeveye İlişkin Stratejiler

- Hükümet, liman otoritesi tarafından hazırlanan master planı inceler ve onaylar. Planda değişiklik yapılması durumunda da liman otoritesinin hükümetten onay alması gerekmektedir. Onay alınmasından sonra, liman otoritesi bu plana uygun uygulama planlarını yapar ve böylece hükümetin temel siyasetine uygun bir çalışma yapılmış olur.

- Liman otoritelerinin ana plan oluşturmak ya da değişiklik yapmak için danışacağı "Yerel Liman Konseyi" oluşturulmalıdır. Bugün ilgili bakanlıklar arasında bölünmüş olan sorumlulukların yerine getirilmesinde en büyük paya sahip olacak ana bakanlığın açıkça ortaya konması gerekmektedir.

- Liman idare birimleri liman istatistiklerine daha çok önem vermeli ve periyodik olarak hukuki bir temelde bu istatistikler toplanarak merkezi hükümete rapor edilmelidir.

- Liman istatistiklerinin gelecekle uyum sağlaması ve hem ulusal hem de uluslararası düzeyde limanlarla mukayesesini mümkün kılacak şekilde Avrupa Birliği veya uluslararası örgütlerin standartlarına uygun olması sağlanmalıdır.

- Konteyner kargoları ile ilgili olarak dönemsel yük akış matrisinin oluşturulması, liman otoritelerinin yük elleçleme hacimlerini takip etmeye ek olarak tamamlayıcı önlemlerden biridir.

- İletişim ve bilgi paylaşımı bakımından, limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimleri değerlendirilmelidir.

- Politikaların oluşturulması sürecinde yararlanılmak üzere, hükümet tarafından, liman inşaatı, yönetimi ve işletilmesi ve diğer konularda deneyimli kişilerden oluşan bir "Liman Konseyi" oluşturulmalıdır.

Politikalar:

Kurumsal Çerçeve;

- Her liman, liman gelişim master planı hakkında rehber hazırlamalıdır.

- Limanlar Master Planı ve yapım planı konuları ile ilgili bakanlıklar arasında koordinasyonu sağlamak üzere uygun bir örgütlenme oluşturulmalıdır.

- Merkezi hükümetin koordinasyon fonksiyonu güçlendirilmelidir.

• Her limanda liman idaresi ve gelişimi ile ilgili çeşitli tarafların görüş ve önerilerinin alınmasına imkan sağlayacak uygun bir örgütlenme oluşturulmalıdır.

• Her liman yönetimi tarafından liman istatistikleri hazırlanmalıdır.

• Ana liman yönetim birimlerinin hukuki bir temelde, periyodik olarak liman istatistiklerini hükümete rapor etmesi sağlanmalıdır.

• Birleştirilmiş istatistik kategorileri oluşturulmalıdır.

• Liman tesisleri kayıt sistemi geliştirilmelidir.

• Limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimi sistemi getirilmelidir.

e. Liman İşletmesine İlişkin Stratejiler

• Konteyner elleçleme işlemlerinde verimliliği arttırmak üzere vinç operatörü ve kontrol merkezindeki gözetmen arasında bilgi alışverişinin etkin olması için yüz yüze iletişim sisteminin yerine telsizler tercih edilmelidir.

• Bilgisayarlaşmanın yaygınlaşması ile bilgisayar ortamına bir kez girilen verilerin defalarca kullanımı mümkün olacak ve liman faaliyetleri ile ilgili bilgilerin derlenmesi de kolaylaşacaktır. Bunu, ilgili tarafların erişimini mümkün kılan açık bir sistemin oluşturulması izleyecektir.

• Eski yük elleçleme ekipmanlarının değişimi, devamlı bakımı ve yedek parçalarının hazır bulundurması gerekmektedir.

• TCDD limanlarındaki bütün personelin bilgisayar kullanımı konusunda eğitim alması sağlanmalıdır. Böylece liman kullanıcıları bakımından hizmetlerin seviyesi yükseltilebilecektir.

• Uluslararası rekabet gücünün arttırılması ve kullanıcı merkezli hizmetlerin sağlanabilmesi için "Elektronik Veri Alış-Veriş" sistemi hayata geçirilmelidir. Bu sistemin kullanılması rekabet gücü yüksek limanlardan öğrenebileceklerimizin araştırılması bakımından da anlamlıdır.

Politikalar:

Liman işletmesi;

• Etkin önlemlerle, yük elleçleme verimliliği, özellikle kargo elleçleme verimliliği arttırılmalıdır.

• Aşamalı olarak yük elleçleme işlemine özel sektör katılımı sağlanmalıdır.

• Vinç operatörleri ve kontrol merkezi arasında ileri iletişim sistemleri kurulmalıdır.

• Envanter, teslim/alım kontrolü ve yükleme-boşaltma işlemleri kontrolü gibi bilgisayarlı işletim sistemleri geliştirilmelidir.

• Aşamalı olarak ve dünya standartlarında elektronik veri alış-verişi sistemleri getirilmelidir.

• Bilgisayar sistemleri ve eğitim programları zenginleştirilmelidir.

f. Çevre Değerlendirmesine İlişkin Stratejiler

• Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici gerekli tedbirler alınmalıdır.

• Liman idare birimlerine çevre kalitesini izleme ve çevresel projeler uygulama yetkisi verilmelidir.

• Kamu ve özel sektörün katılımıyla, petrol kaynaklı çevre kirliliği ile mücadele sistemleri kapsamlı bir şekilde oluşturulmalıdır.

• Liman gelişiminde, sadece liman tesisleri ve faaliyetleri hakkında değil, aynı zamanda hinterlandındaki ekonomik faaliyetlerle ilgili olarak da çevresel değerlendirmeler yapılmalıdır.

• Deniz taşımacılığını destekleme politikaları oluşturulmalıdır.

Politikalar:

Çevresel değerlendirme;

- Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici önlemler alınmalıdır.
- Liman yönetim birimleri çevre kalitesini izleme ve çevresel projeleri uygulama yetkisiyle donatılmalıdır.
- İlgili kamu ve özel sektör kuruluşlarının katılımıyla kapsamlı petrol-mücadele sistemleri oluşturulmalıdır.
- Liman gelişiminde çevresel değerlendirme, sadece liman tesis ve faaliyetleri bakımından değil aynı zamanda ilgili artalandaki ekonomik faaliyet bakımından da yapılmalıdır.
- Ulusal deniz taşımacılığını destekleme politikası oluşturulmalıdır.

4.3.3.4. TINA-T Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı için TINA (Transportation Infrastructure Need Assestment-Turkey) ortak girişimi tarafından 2007 yılında tamamlanmış olan projenin amacı; "Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ve Avrupa Birliği'nin TEN-T (Trans-European Network-Turkey) sisteminin Türkiye'ye uzantısı niteliğinde çok modlu bir ulaştırma ağı geliştirilmesi" olarak tanımlanmaktadır. Bu projenin tanıtımı, Samsun Lojistik Strateji Planı çalışmasının 2. Bölüm'ü (Mevcut Durum Raporu) içinde daha önce yapılmıştır. Aşağıda bu projenin planlama bulguları ve sonuçları verilmektedir.

a. 2020 Yılı Model Sonuçları

Ulaştırma altyapısındaki darboğazları ve gereksinimleri değerlendirebilmek için trafik tahminlerinin yapılması gerekmektedir. Trafik tahminlerinin yapılması için baz yıl 2004'e ait yük ve yolcu taşımacılığı verileri mümkün olduğunca gözleme dayalı olarak verilmiş, yeterli bulunamadığı durumlarda modeller kurulmuştur.

Gelecek için yapılan tahminler üç ayrı senaryo üzerinedir; Bunlardan birincisi, devam etmekte olan bütün projelerin yanı sıra, 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen, finansmanı temin edilmiş projelerden oluşan "Referans Senaryo"; İkincisi, referans senaryoda bir şekilde tanımlanmamış olmakla birlikte 2020 yılına kadar tamamlanması beklenen bir grup projeyi de içeren "Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu", üçüncü ve son senaryo ise uzun vadeli yatırım senaryosu kapsamında yer alan projelerin yanında bu proje kapsamında yapılan taşımacılık talebi analizi sonuçlarına göre ortaya çıkacak taşımacılık sorunlarını çözmeye yönelik projeleri de içeren "Alternatif Senaryo"dur.

Yolcu ve yük trafik hacimleri ayrı ayrı modellenmiş ve tahmin edilmiştir.

Model Sonuçları

Model sonuçları daha önce bahsi geçen üç senaryo her biri için ayrı ayrı hesaplanmış, yolcu ve yük taşımacılıkları, yurt içi ve uluslararası ölçekte incelenerek sunulmuştur. Yurtiçi yolcu taşımacılığı modellerinde özel otomobiller ve otobüslerden oluşan karayolu türünün baskın olduğu görülmektedir. Havayolu ve demiryolunun payı oldukça düşüktür. Tablo 4.1.'de türlerin aldığı pay senaryolar görülmektedir.

Tablo 4.1. Yurt İçi Yolcu Taşımacılığı Performansı

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı(%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı(%)
Özel Otomobil	80,8	52,9	153,8	59,7	146,9	57,5	149,6	57,8
Otobüs	64,1	42,0	88,8	34,5	88,6	34,6	90,7	35,0
Demiryolu	5,0	3,3	5,6	2,2	10,4	4,1	10,0	3,9
Havayolu (Yurtiçi yolcu)	2,8	1,8	9,5	3,7	9,4	3,7	9,0	3,5
Toplam	**152,7**	**100**	**257,7**	**100**	**255,5**	**100**	**259,5**	**100**

2020 yılına gelindiğinde, özellikle gelir seviyesi ve otomobil sahipliliğindeki artışlara paralel olarak otobüs taşımacılığının payının, otomobil ve havayolu taşımacılığına kayacağı tahmin edilmektedir. Ekonomideki olumlu gelişmeler ve iş seyahatlerinin artması, havayolu taşımacılığındaki artışının başlıca sebepleri arasındadır. Ekonomik büyümeye paralel olarak zamanın değerinin artması ve demiryolu altyapısındaki yetersizlikler, demiryollarının payının azalmasında da önemli derecede etkili olmaktadır.

Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu ve Referans Senaryo karşılaştırıldığında, Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu'nda hedeflenen birkaç hızlı demiryolu projesinin demiryolu payı üzerinde yarattığı etki dışında önemli değişiklikler olmadığı gözlenmektedir. Alternatif Senaryo'ya bakıldığında ise, altyapıda gerçekleştirilecek değişiklikler dolayısıyla demiryolu ve havayolunun payının bir miktar karayolu taşımacılığına kaydığı görülmektedir.

Uluslararası yolcu taşımacılığında ise baskın tür havayolu taşımacılığıdır. Bu anlamda Türkiye'deki havaalanları iki kategoride incelenmiştir; turistik havaalanları ve diğer havaalanları. Turistik havaalanlarındaki trafik artışının Türkiye'deki yıllık ortalama turizm artışına paralel olarak % 4,3 olacağı kabul edilirken diğer havaalanları için artışın, EUROMED Ulaştırma Projesi kapsamında hazırlanan MEDA yolcu tahmin modeli dikkate alınarak yıllık % 6 olacağı kabul edilmiştir. Uluslararası yolcu akımında senaryoların etkisi olmadığı için her senaryoda sonuçlar aynıdır.

Tablo 4.2.'de havayolu ile taşınan uluslararası yolcu sayıları ve gelecek tahminleri verilmiştir. GSYİH'da yaşanacağı öngörülen artışlara paralel olarak üretim ve tüketim sektöründe yaşanacak gelişmeler nedeniyle, yük taşımacılığında önemli artışlar olacağı ve bütün alternatif senaryolar için % 2,38 oranında bir büyüme gözleneceği kabul edilmiştir.

Tablo 4.3.'de yurt içi yük taşımacılığının türlere göre dağılım senaryoları görülmektedir. Yurtiçi yük taşımacılığında tüm senaryolar için karayolu taşımacılığının oranının diğerlerine göre daha hızlı artacağı gözlenmektedir. GSYİH ve buna bağlı olarak üretim ve tüketimde yaşanacak artışlar uluslararası yük taşımacılığı üzerinde de etkili olmakta, ithalatta % 132, ihracatta % 209 oranında artış olacağı tahmin edilmektedir. İthalattaki en önemli ulaşım türü denizyolu taşımacılığıdır.

İhracatta da ithalattakine benzer bir tablo gözlenmektedir. Yolculuk türleri arasında en önemli pay denizyolu taşımacılığına aittir. Tablo 4.4.'de ihraç edilen yüklerin yolculuk türlerine göre ayrımı yer almaktadır. Tablo 4.5.'de ise ulaşım türüne göre toplam ihracatın dağılımı verilmektedir.

Tablo 4.2. Uluslararası Havayolu Yolcu Taşımacılığı Performansı

Havaalanı	Havaalanı Kodu	Baz yıl (milyon yolcu/yıl)	Senaryolar 2020 (milyon yolcu/yıl)
Adana	ADA	0,34	0,67
İzmir-Adnan Menderes	ADB	1,54	3,02
Kayseri	ASR	0,17	0,44
Antalya	AYT	12,56	24,64
Milas-Bodrum	BJV	1,64	3,22
Muğla-Dalaman	DLM	2,56	5,02
Ankara-Esenboğa	ESB	1,13	2,88
İstanbul-Atatürk	IST	10,17	25,83
İstanbul-Sabiha Gökçen	SAW	0,46	1,17
Trabzon	TZX	0,06	0,16

Tablo 4.3. Yurt İçi Yük Taşımacılığı Performansı

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)
Karayolu	123,3	81,2	305,2	84,3	307,1	84,8	307,6	85,0
Demiryolu	14,1	9,3	31,5	8,7	29,6	8,2	29,1	8,1
Denizyolu	14,3	9,5	25,3	7,0	25,3	7,0	25,3	7,0
Toplam	**151,8**	**100,0**	**362,0**	**100,0**	**362,0**	**100,0**	**362,0**	**100,0**

Tablo 4.4. Ulaşım Türüne Göre Toplam İthalatın Dağılımı

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)
Karayolu	3,6	3,2	9,8	3,7	9,8	3,7	9,9	3,7
Demiryolu	1,3	1,1	3,2	1,2	3,2	1,2	3,1	1,2
Denizyolu	107,1	94,1	247,9	93,8	247,9	93,8	247,9	93,8
Diğer	1,7	1,5	3,2	1,2	3,2	1,2	3,2	1,2

Tablo 4.5. Ulaşım Türüne Göre Toplam İhracatın Dağılımı

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)
Karayolu	9,4	15,5	25,1	13,4	25,2	13,5	25,2	13,5
Demiryolu	0,7	1,2	2,3	1,2	2,3	1,2	2,3	1,2
Denizyolu	50,3	83,0	159,0	85,1	159,0	85,1	159,0	85,1
Diğer	0,2	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2

b. Çekirdek Ağın Tanımlanması ve Projelerin Önceliklendirilmesi

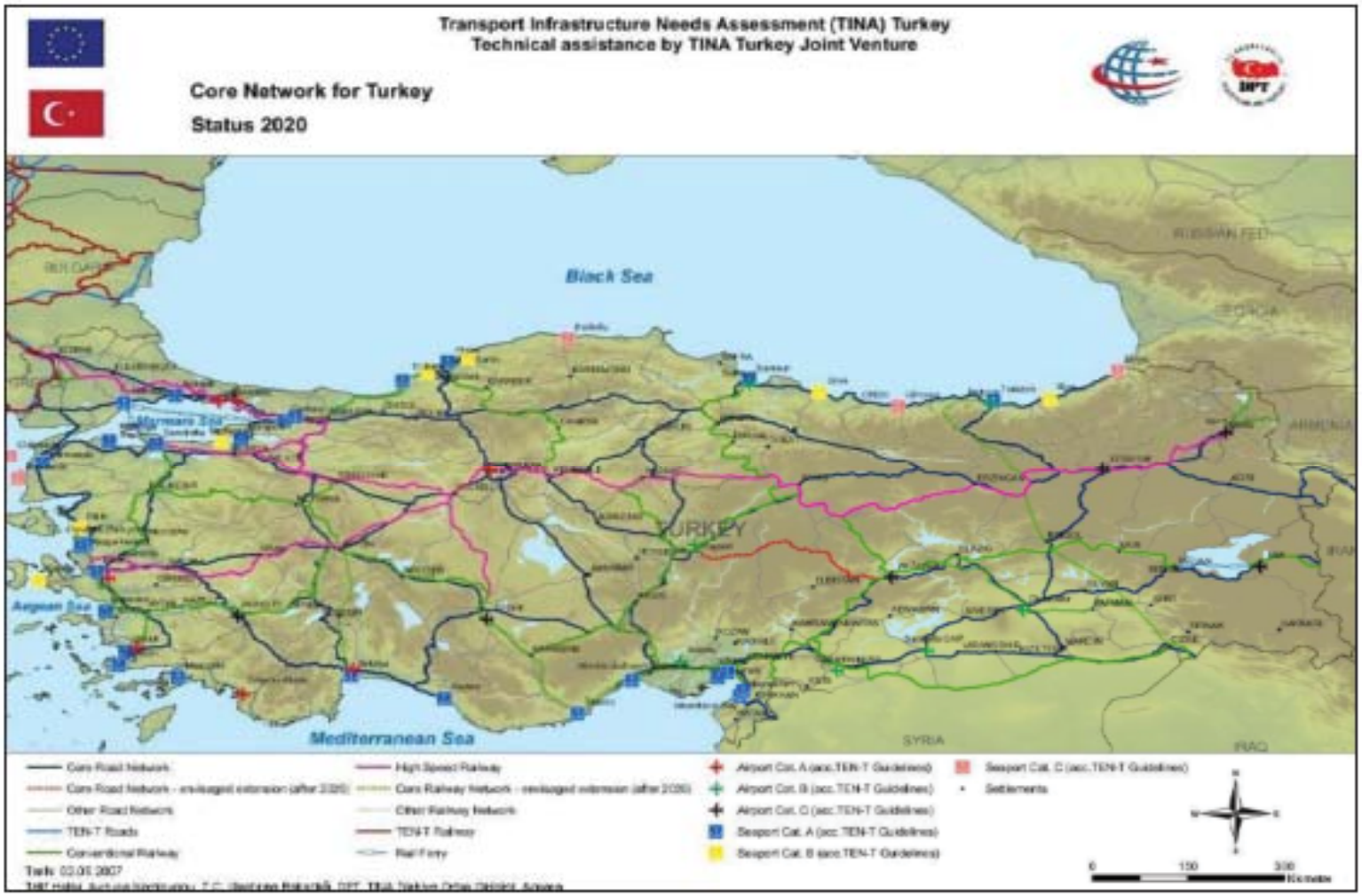
b.1. Çekirdek Ağın Tahsisi

Raporda, Türkiye için AB'nin TEN-T gelişim kriterleri ile uyumlu, gelecekte beklenen trafik hacmi ve kapasitesi arasında tutarlılık sağlayan ve 2020 yılında gerçekleşmesi hedeflenen bir "Çekirdek Ağ" tanımı yapılmaktadır. Çekirdek Ağ, AB TEN-T sisteminin Türkiye'ye uzantısını oluşturacak çok modlu bir ağı tanımlamaktadır. Bu ağ oluşturulurken;

- Kişilerin ve malların sürdürülebilir hareketliliğini sağlamak,
- Kişilerin, mal ve hizmetlerin hareket özgürlüğünü sağlamak,
- Kullanıcılara kabul edilebilir ekonomik koşullarda yüksek kaliteli altyapı sunmak,
- Sağladıkları karşılıklı avantajları dikkate alarak, tüm ulaştırma modlarını ağa dâhil etmek,
- Mevcut kapasitelerden optimum düzeyde yararlanılmasını sağlamak,
- Ulaştırma modlarını karşılıklı işletilebilir kılmak ve intermodal taşımacılığı teşvik etmek

amaçlanmaktadır.

Şekil 4.1'de Çekirdek Ağ görülmektedir. Ağı gerçekleştirmenin tahmini maliyeti; demiryolu ağı için 8.878 Milyon , karayolu ağı için 8.595 Milyon , havaalanları için 1.185 Milyon ve limanlar için 1.488 Milyon olmak üzere toplam 20.146 Milyar 'dur. 2020 yılı için tamamlanması beklenen çekirdek ağ, 3.508 kilometresi hızlı demiryolu olmak üzere 10.912 kilometre demiryolu ağını, 11.984 kilometre karayolu ağını, 20 havaalanı ve 39 limanı kapsamaktadır.



Şekil 4.1. Türkiye İçin Çekirdek Ağ

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Havayolu Projeleri

Türkiye'de DHMİ tarafından işletilen 37 havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan 10 tanesi uluslararası ve iç uçuşlarda düzenli ve charter seferlere açıktır. Bu havaalanları; İstanbul (Atatürk Havaalanı), Ankara (Esenboğa Havaalanı), İzmir (Adnan Menderes Havaalanı), Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon, Milas–Bodrum, Isparta (Süleyman Demirel Havaalanı) ve Nevşehir-Kapadokya Havaalanlarıdır.

Havaalanlarımızın 10'u uluslararası tarifesiz uçuşlar ve iç hat uçuşlarına 17'si ise sadece iç hat uçuşlarına açıktır. Uluslararası tarifesiz uçuşlar ve iç hat uçuşlarına açık olan havaalanları; Bursa-Yenişehir, Denizli-Çardak, Çorlu, Erzurum, Gaziantep, Kars, Kayseri, Konya, Samsun Çarşamba, Van Ferit Melen Havaalanları; sadece iç uçuşlara açık olan havaalanları ise Adıyaman, Ağrı, Balıkesir, Çanakkale, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Kahramanmaraş, Körfez, Malatya, Mardin, Muş, Siirt, Sivas, Şanlıurfa, Tokat ve Uşak Havaalanlarıdır.

2006 yılı yolculuk talebine göre havaalanlarını TEN-T yönergesinde tanımlanan A, B ve C kategorilerine ayırmak gerekirse;

- A kategorisindeki havaalanları: İstanbul Atatürk
- B kategorisindeki havaalanları: Adana, Ankara Esenboğa, Dalaman, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Trabzon
- C kategorisindeki havaalanları: Diyarbakır, Erzurum, Kayseri, Malatya, Samsun-
  - Çarşamba, Van Ferit Melen havaalanlarıdır.

2020 yılı trafik hacimleri dikkate alındığında ise;

- A kategorisindeki havaalanları: Ankara Esenboğa, Antalya, Dalaman, İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum
- B kategorisindeki havaalanları: Adana, Diyarbakır, Gaziantep, Kayseri, Samsun- Çarşamba, Trabzon, Şanlıurfa GAP
- C kategorisindeki havaalanları: Denizli Çardak, Erzurum, Kars, Konya, Malatya, Van Ferit Melen havaalanları olacağı tahmin edilmiştir.

Çekirdek Ağda Yer Alan Limanlar

Türkiye'deki 226 özel ve kamu limanına ait bilgiler incelenmiş ve 2020 yılı trafik tahminleri ile birleştirilmiştir (Hükümetin kararı ile İstanbul Haydarpaşa Limanı, Marmaray projesi tamamlandıktan sonra kapatılacak olduğundan ağa dâhil edilmemiştir).

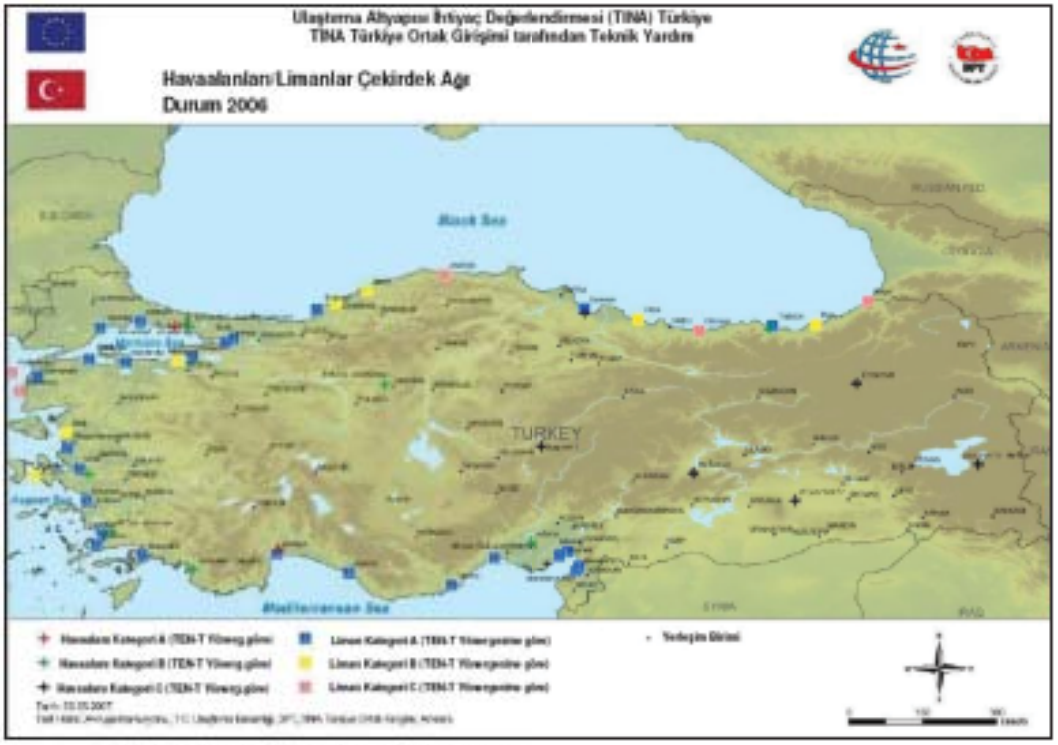
2020 yılında TEN-T yönergesine göre A kategorisindeki limanlar;

- Ana Limanlar; Samsun, Çandarlı (Planlanan)
- Kamu Limanları; Trabzon, Samsun, Filyos (Planlanan), Derince, Tekirdağ, Çanakkale, Bandırma, İzmir, Kuşadası, Güllük, Bodrum, Marmaris, Antalya, Taşucu, İskenderun
- Özel Limanlar; Erdemir, Ambarlı, Gemport, İzmit Körfezi, Ceyhan, İsdemir Petrol Terminali, İskenderun Körfezi, Karabiga, Aliağa-Nemrut Körfez limanlarıdır.

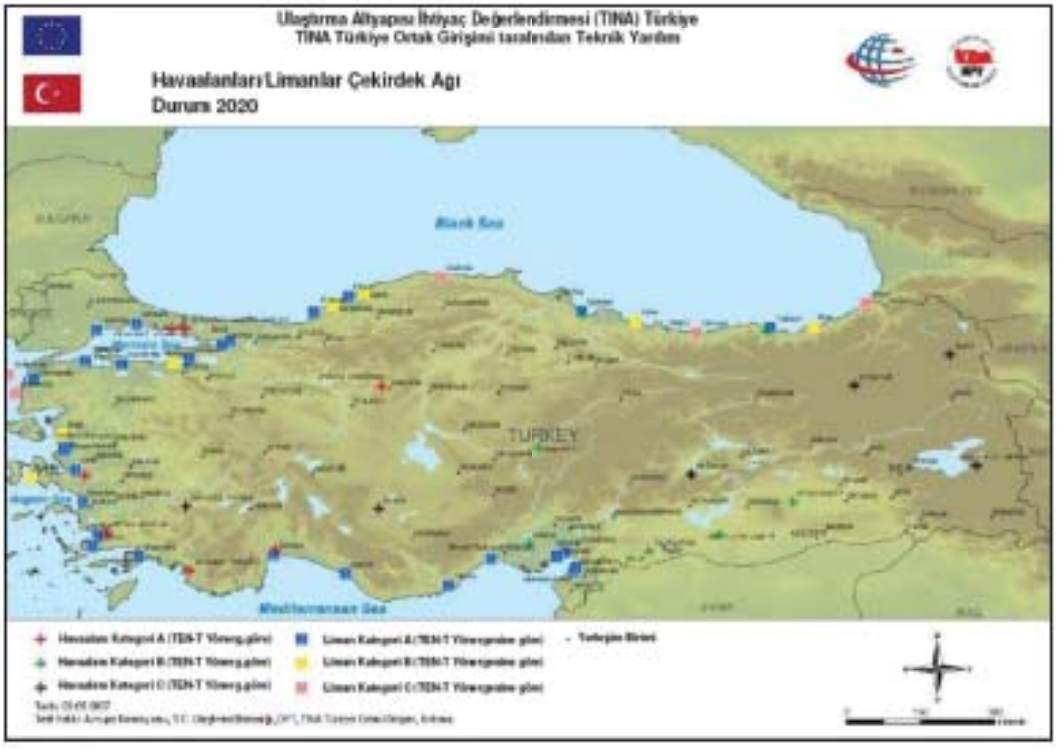
B kategorisindeki limanlar: Rize, Ünye, Bartın, Zonguldak, Mudanya, Dikili, Çeşme

C kategorisindeki limanlar: Hopa, Giresun, İnebolu, Gökçeada, Bozcaada limanlarıdır.

Şekil 4.2. ve Şekil 4.3.'de sırası ile 2006 yılındaki ve 2020 yılındaki havayolu ve denizyolu altyapısının TEN-T yönergesine göre sınıflandırılması görülmektedir.



Şekil 4.2. 2006 Yılı Havayolu Ve Denizyolu Altyapısının TEN-T Yönergesine Göre



Şekil 4.3. Çekirdek Ağ İçindeki Havayolu Ve Denizyolu Projelerinin TEN-T Yönergesine Göre Sınıflandırılması

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demiryolları

Çekirdek Demiryolu Ağı, 2020 trafik tahminleri ve TEN-T yönergesinin kriterleri dikkate alınarak ana hatlarıyla tanımlanmıştır. Çekirdek Ağ içinde türler arası geçişlerin daha kolaylaştırılması için önerilen uzatma projeleri, henüz fizibiliteleri tamamlanmamış projeler olduğu için bu projelerle ilgili kararların detaylı çalışmalar sonrasında verilmesi gerekmektedir. Tablo 4.6. 'da mevcut ve geliştirilmesi planlanan güzergâhlar ve uzunlukları görülmektedir. Tablo 4.7.'de Yeni Yapılması Planlanan Demiryolu Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri verilmektedir.

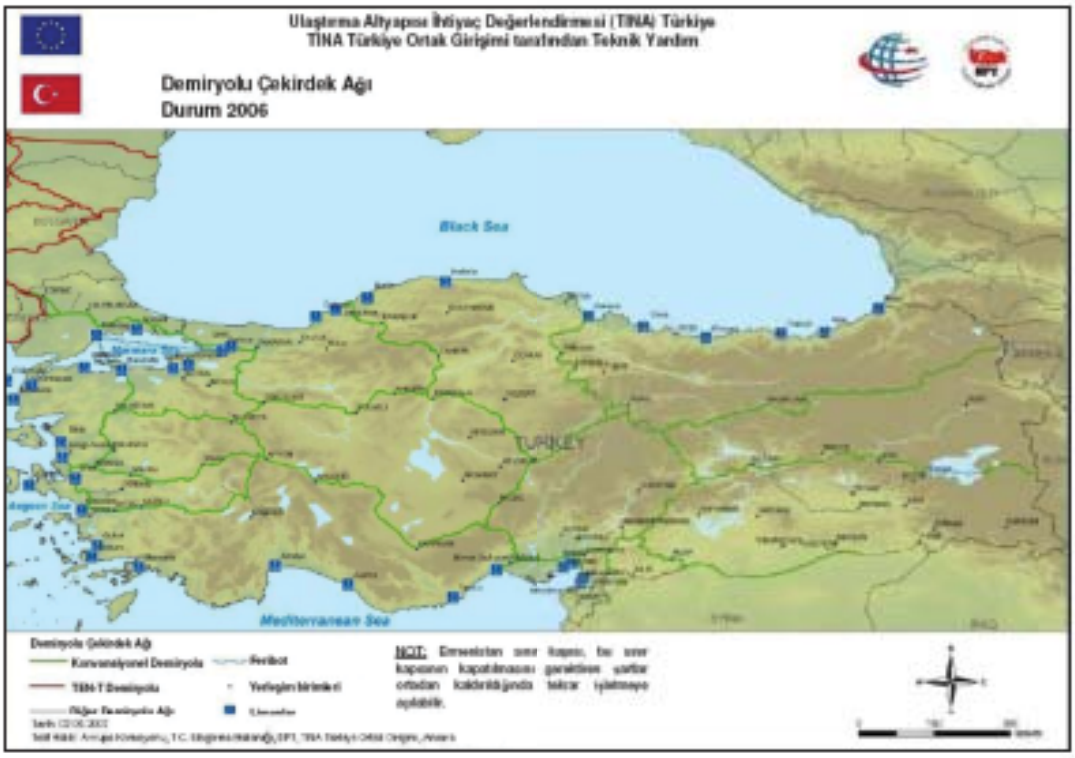
Tablo 4.6. Mevcut Demiryolu Sistemi Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri

Güzergâh	Uzunluk (km)
Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağının Türkiye Uzantısı	
Bulgaristan sınırı - Kapıkule - Edirne - Pehlivanköy - Mandıra - Çerkezköy - Halkalı – İstanbul	318,6
Yunanistan sınırı - Uzunköprü – Pehlivanköy	30,18
TRACECA, AGC	
İstanbul - İzmit - Arifiye (Adapazarı) - Bilecik - Eskişehir - Ankara - Irmak - Kırıkkale - Boğazköprü - Kayseri - Hanlı - Kalın - Sivas - Bostankaya - Tecer - Kangal - Çetinkaya - Erzincan - Erzurum - Kars - Mezra - Akyaka - Ermenistan sınırı	2021,66
Boğazköprü - Niğde - Ulukışla - Yenice	280,2
Samsun - Yenice - Adana - Toprakkale - Osmaniye - Fevzipaşa - Köprüağzı - Narlı - Gaziantep - Karkamış - Şenyurt - Nusaybin - Suriye (Irak) sınırı	777,84
Çetinkaya - Malatya - Narlı	321,67
Malatya - Yolçatı - Elazığ - Muş - Tatvan - Van - Kapıköy - İran sınırı	575,33
Samsun - Amasya - Kalın	377,76
Hanlı – Bostankaya	46
Balıkesir - Kütahya - Alayurt	262,65
Hinterlant bağlantıları ve Stratejik bağlantılar	
Zonguldak - Karabük - Çankırı – Irmak	415,19
Toprakkale – İskenderun	58,91
İzmir - Menemen - Manisa - Soma - Balıkesir – Bandırma	341,72
Manisa - Uşak – Afyonkarahisar	355,68
İzmir - Aydın - Denizli – Afyonkarahisar	512,49
Eskişehir - Alayunt – Afyokarahisar	161,23
Konya - Karaman – Ulukışla	237,63
Fevzipaşa – Hudut	36,96
Afyonkarahisar – Konya	272,46
Toplam Mevcut Hatlar	**7404,16**

Tablo 4.7. Yeni Yapılması Planlanan Demiryolu Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri

Güzergâh	Uzunluk (km)
Konvansiyonel hatlar	
Kars - Çıldır - Gürcistan sınırı	76
Muratlı – Tekirdağ	31
Aliağa – Çandarlı	30
Adapazarı - Karasu - Zonguldak – Bartın	281
Aydın – Gülük	160
Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları	
İstanbul – Ankara	533
Polatlı – Konya	212
Bandırma - Bursa - Osmaneli - Ayazma - İnönü	278
Ankara (Polatlı) - İzmir (Menemen)	511
Halkalı – Kapıkule	230
Ankara – Sivas	466
Sivas – Kars	700
Toplam Yeni Yapım	**3508**
Öngörülen çekirdek ağ uzatmaları	
Afyonkarahisar - Isparta – Antalya	250
Karaman - Silifke – Samsun	220
Trabzon - Tirebolu - Erbaş - Genç - Kurtaran - Irak	650
Yolçatı - Diyarbakır - Batman – Kurtalan	317,97
Toplam Çekirdek Ağ Uzantıları	**1437,97**

Şekil 4.4. ve Şekil 4.5.'de yer alan haritalar, 2006 yılı demiryolu altyapısı ve 2020 yılında önerilen projelerle oluşturulacak yeni durumu göstermektedir.



Şekil 4.4. 2006 Yılı Demiryolu Altyapısı



Şekil 4.5. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demiryolu Projeleri

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri

Karayolu şebekesinin 2020 yılı talebine karşılık verecek şekilde uzatılması sonucu, Çekirdek Ağ uzunluğu 12.000 kilometrenin üzerine çıkmaktadır. Karayolu şebekesinin şekillenmesinde 2020 yılı yolculuk tahminleri ve TEN-T yönergesinin kriterleri uygulanmıştır. Tablo 4.8.'de Çekirdek Ağ içerisinde yer alan karayolu güzergâhları ve uzunlukları görülmektedir. 2006 yılı karayolu şebekesinin durumu ve 2020 yılı projeleri Şekil 4.6. ve Şekil 4.7.'de görülmektedir.

Tablo 4.8. Çekirdek Ağ İçinde Yer Alan Karayolu Güzergâhları

Güzergah	Uzunluk km
Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağının Türkiye uzantısı	
Bulgaristan sınırı - Kapıkule - Edirne – İstanbul	261
Yunanistan sınırı - İpsala- Keşan - Tekirdağ - Kınalı kavşağı	182
TRACECA, AGC	
İstanbul - Bolu - Gerede - Merzifon - Refahiye - Erzincan - Erzurum - Doğubeyazıt - Gürbulak (İran sınırı)	1.493
Horasan – Kars	121
Doğubeyazıt - Iğdır - Dilucu (Azerbaycan sınırı)	134
Karakoyunlu - Alican (Ermenistan sınırı)	6
(Merzifon - Amasya) kavşağı - Samsun - Trabzon - Rize - Hopa - Sarp (Gürcistan sınırı)	642
Gerede - Ankara - Pozantı - Gaziantep - Şanlıurfa - Silopi - Habur (Irak sınırı)	1.312
Ankara K1 - Esenboğa K12 - Samsun 2K91 - Konya karayolu 2K71	71
İskenderun K6 - Belen K71 - Belen - Kırıkhan - Reyhanlı - Cilvehözü(Suriye sınırı)	91
Çeşmeli D400 K9 - Samsun K6 - Tarsus Doğu1 K2	67
Samsun2 K91 - Kırıkkale - Kırşehir - Kayseri - Sivas -Refahiye kavşağı	700
Trabzon - Gümüşhane - Aşkale -Erzurum - Bingöl - Diyarbakır - Mardin - Kızıltepe	720
Şanlıurfa - Diyarbakır - Silvan - Bitlis - Van - Kapıköy(İran sınırı)	658
İzmir Batı1 K9 - İzmir Batı2 K191 - Gölcük - Bursa - Balıkesir - Akhisar - Manisa – İzmir	504
Bursa Mustafa Kemarı Paşa kavşağı - Mustafa Kemal Paşa Susurluk kavşağı	39
Ankara - Eskişehir Bursa Bandırma - Lapseki – Çanakkale	625
Keşan - Gelibolu - Çanakkale * İzmir - Aydın - Dinizli – Antalya	899
Sivrihisar - Afyonkarahisar - Uşak - Salihli – İzmir	438
Hinterland bağlantıları ve Stratejik balantılar	
Aydın - Yatağan – Bodrum	152
Adapazarı - Bilecik - Bozüyük - Kütahya - Afyonkarahisar - Kızılören - Keçiborlu - Burdur – Antalya	559

Salihli Kula kavşağı - Buharkent Denizli kavşağı	107
Afyonkarahisar - Akşehir - Konya - Karapınar - Ereğli - Ulukışla Aksaray kavşağı	400
Antalya - Manavgat – Alanya	122
Konya - Seydişehir, Manavgat Alanya kavşağı	231
Denizli – Dinar	107
Pozantı - Niğde - Kayseri - Himmetdede - Boğazlıyan - Yozga - Çorum - Merzifon	530
Kırıkkale Sungurlu – Çorum	167
Narlı 1K11 - Pazarcık - Malatya - Elazığ – Diyarbakır	453
Yeniçağa K21 - Yeniçağa - Mengen - Devrek - Çaycuma - Hisarönü	114
İskenderun kavşağı Bakı K4 - İskenderun Limanı	67
İskenderun Doğu K5 - Gözenler K 2	12
Toplam Çekirdek Ağ	**11.984**
Öngörülen Çekirdek Ağ Uzatmaları	
Kayseri – Malatya	350
Toplam Çekirdek Ağ Uzatmaları	**350**



Şekil 4.6. 2006 Yılı Karayolu Altyapısı



Şekil 4.7. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri (2020)

b.2. Proje Önceliklerinin Belirlenmesi

Projelerin önceliklendirilmesinde, "Çok Kriterli Analiz Yöntemi" kullanılmıştır. Bu yöntemle, ulaştırma ağı, tüm ulaşım türlerini içeren bir bütün olarak düşünülüp optimize edilmektedir. Çok Kriterli Analiz Yöntemi kullanılarak, projelerin hangi öncelik sırası ile yapılması gerektiği ve buna bağlı olarak da finansman programı hazırlanabilir. Öncelikli projeler ve proje haritaları aşağıda verilmektedir. Proje listesindeki numaralar aynı zamanda haritalar üzerine de yerleştirilmiştir.

Demiryolu Projeleri;

1. Halkalı – Kapıkule yeni hızlı hat yapımı
2. Ankara – Konya yeni hızlı hat yapımı
3. Ankara – Afyonkarahisar – İzmir yeni hızlı hat yapımı
4. Ankara – Sivas yeni hızlı hat yapımı
5. Eskişehir – Kütahya – Balıkesir sinyalizasyon
6. Bandırma – Menemen sinyalizasyon
8. Samsun – Kalın sinyalizasyon
9. Sivas – Kars hattı (Kars – Divriği) sinyalizasyon ve elektrifikasyon
10. Kırıkkale – Çetinkaya elektrifikasyon
12. Bandırma – Bursa – Osmaneli, Ayazma – İnönü yeni yapım
16. Altı lojistik merkezin yapım ve modernizasyonu ; Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmir), Boğazköprü (Kayseri), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Gökköy (Balıkesir)
17. Boğazköprü – Yenice, Mersi – Adana – Toprakkale elektrifikasyon
18. Irmak – Zonguldak elektrifikasyon

Karayolu Projeleri;

19. Bala ayrımı – Aksaray – (Ereğli / Ulukışla) ayrımı (2.aşama) iyileştirme
20. Gerede – Merzifon (2.aşama) iyileştirme
21. Merzifon – Refahiye ayrımı (2.aşama) iyileştirme
22. Refahiye ayrımı – Erzurum – Gürbulak – İran sınırı (2.aşama) iyileştirme
23. 6. Bölge Sınırı – Kırşehir – Kayseri (Kayseri Kuzey Çevreyolu) (2.aşama) iyileştirme
24. Bozüyük – Kütahya – Afyonkarahisar – Dinar – Çardak – Denizli (2.aşama) iyileştirme
25. Antalya – Denizli – Salihli (2.aşama) iyileştirme
26. Afyonkarahisar – Konya – Ereğli /Ulukışla ayrımı (2.aşama) iyileştirme
29. Kınalı ayrımı Yunanistan sınırı (2.aşama) iyileştirme
30. Balıkesir – Akhisar – Manisa (2.aşama) iyileştirme
31. Çanakkale – İzmir (2.aşama) iyileştirme
32. Sivrihisar – Eskişehir – Bozüyük (2.aşama) iyileştirme
33. Sivrihisar – Afyonkarahisar (2.aşama) iyileştirme
34. Şanlıurfa – Siirt (2.aşama) iyileştirme
35. Hadımköy – Kınalı otoyolu genişletme ve iyileştirme

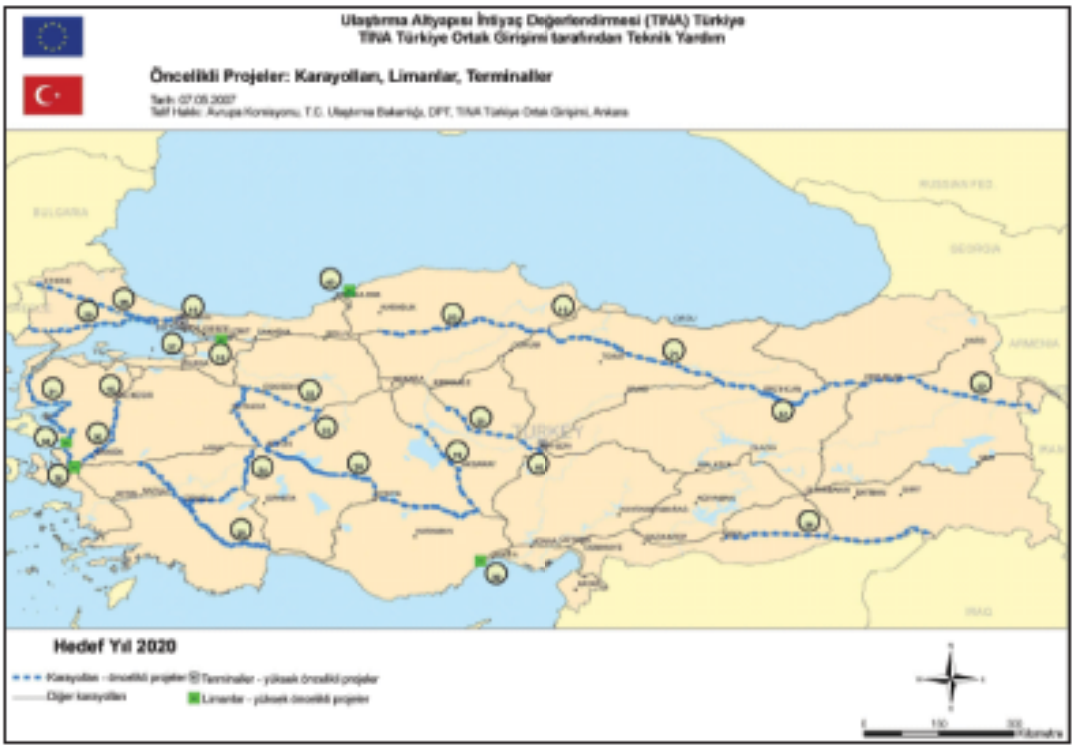
Liman Projeleri;

36. İzmir limanı kanalı 2.aşama konteyner terminali
37. Derince konteyner terminali, yeni yapım
38. Çandarlı limanı, yeni yapım
39. Samsun konteyner limanı, yeni yapım
40. Filyos limanı, yeni yapım

Şekil 4.8. ve Şekil 4.9.'da sırasıyla demiryolu ve karayolu öncelikli projeler yer almaktadır.



Şekil 4.8. Demiryolu Öncelikli Projeler



Şekil 4.9. Karayolu Öncelikli Projeler

Raporda, Türkiye'de uygulanması gereken ulaşım stratejileri;

- Yeterli düzeyde ulaştırma ağı geliştirmek suretiyle ülkenin siyasi, sosyal ve ekonomik durumunu güçlendirmek,
- Mevcut ağların verimli ve etkin şekilde genişletilmesinin sağlanmasıyla, yalnız altyapıları değil sistemin işleyişini ve hizmetlerin sunumunu da olumlu etkileyen aşamalı bir modernizasyonu sağlamak,
- Ulaştırma güvenliğini arttırmak,
- Projelerin finansmanını sağlamak, kısa-vadeli yatırımları uzun-vadeli finansal planlamayla koordine etmek,
- Uygulamayı basitleştirmek. Kavramsal düzey ile proje düzeyi arasında dinamik bir proje yönetimi oluşturmak

olarak tanımlanmıştır.

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

Uygulanmakta olan planlar, yasalar ve yönetmelikler, aslında çeşitli konulardaki toplumsal hedefleri gerçekleştirmeyi amaçlayan toplumsal stratejilerdir. Bu stratejiler yürürlükte olduğu sürece, gerek kamu kuruluşları, gerekse özel kişi ve kuruluşların kararlarında bağlayıcıdır. Sektör açısından yüksek bağlayıcılığı olan ve üst planlarca önerilen stratejiler, önceki bölümlerde detaylı olarak açıklanmıştır. Şüphesiz, ulaştırma ve lojistik sektörünü ilgilendiren mevzuat burada teker teker sıralanamayacak kadar hacimli olacağından iş tanımı dışında tutulmuştur. Ancak, yine bizim için önemli yol gösterideliği olabilecek ve yerel düzeyde işbirliği gerektirecek niteliğe sahip stratejileri burada kısaca özetlemek, çalışmamız açısından yararlı olacaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı'nda Yer Alan Stratejiler

Karayolları Genel Müdürlüğü Strateji Planı 2007-2011 yıllarını kapsamaktadır ve 5 temel amaç içerilmiştir. Her bir amaç ve bu amaçlara ait alt hedefler aşağıda sıralanmıştır :

Amaç 1: Yol ve Trafik Güvenliği

Hedef 1.1. 2011 yılına kadar yol ağımızda, kar ve buzla mücadele uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılarak yapılacaktır.

Hedef 1.2. Yol bakım, onarım ve trafik güvenliği hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilerek 5 yıl içerisinde müşteri memnuniyeti % 20 artırılacaktır.

Hedef 1.3. Karayollarından kaynaklanan ölümlü ve yaralanmalı kazalar (2005 yılı verilerine göre % 0,14) 5 yıl içerisinde % 40 azaltılacaktır.

Amaç 2: Hareketlilik

Hedef 2.1. Sosyo-ekonomik ihtiyaçlar gözetilerek belirlenen yol koridorlarının fayda-maliyet analizleri sonuçları doğrultusunda yapılabilirliği tespit edilenleri projelendirilerek inşa edilecektir.

Hedef 2.2. Fiziki ve geometrik standardı düşük devlet yollarının % 30'u ile il yollarının % 20'si 5 yıl içinde iyileştirilecektir.

Hedef 2.3. 2005 yılı sonu itibarıyla önemli fiziki gerçekleşme sağlanmış projeler önceliklendirilerek 3 yıl içerisinde bitirilecektir.

Amaç 3: Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişme

Hedef 3.1. 5 yıl içerisinde akıllı ulaşım sistemleri uygulaması yaygınlaştırılacaktır.

Hedef 3.2. Karayolu sektöründe çalışanların niteliklerinin teknolojik bilgi açısından en üst düzeye ulaştırılabilmesi için

kurum içi ve kurum dışı eğitime ağırlık verilecektir.

Hedef 3.3. Kurum çalışanlarının kurumsal memnuniyeti 5 yıl içerisinde % 10 artırılacaktır.

Hedef 3.4. Karar destek ve yönetim sistemi geliştirilerek 5 yıl içerisinde kullanıcıların hizmetine sunulacaktır.

Hedef 3.5. Kurumun kalite kontrol deney laboratuarları 5 yıl içerisinde geliştirilecektir.

Amaç 4: Ulusal Güvenlik

Hedef 4.1. Ulusal güvenlik açısından stratejik önemi haiz güzergahlarda 5 yıl içerisinde iyileştirme yapılarak, alternatif güzergahlar geliştirilecektir.

Amaç 5: İnsana ve Çevreye Duyarlılık

Hedef 5.1. Yol boyu gelişim ve erozyon kontrolü çalışmaları hızlandırılacak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözeten peyzaj çalışmaları yapılacaktır.

Hedef 5.2. 2007 yılından itibaren karayolu projelendirmesi çed (çevresel etki değerlendirme) çalışmalarında yer alan çevre koruyucu önlemlerin (gürültü azaltıcı önlemler, rezervi bitmiş ocakların rehabilitasyonu vb.) uygulanması sağlanacaktır.

Hedef 5.3. 2007-2011 yılları arasında mevcut tüm tesislerin bakım ve onarım hizmetleri tamamlanarak idare binalarının her türlü eksikliği giderilmiş olacaktır

.

Demiryolu Taşıma Kanunu'na İlişkin Stratejiler

Türkiye'de bilindiği üzere demiryolları ile ilgilenen kurumların başında Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü gelmektedir. TCDD'nin çalışmalarını düzenleyen kanunlar, Avrupa Birliği'nin demiryollarını canlandırmaya yönelik 91/440 EEC sayılı direktifleri ile yeniden değerlendirmeye alınmış ve çeşitli düzenlemeler yapılması yönünde girişimlerde bulunulmuştur.

Bu çalışmalar temelde;

- Ulaştırma sektörü içinde demiryollarının yeniden yapılanmasına yardımcı olacak bir kanunun çıkarılması ve bu kanunla birlikte TCDD ile Hükümet arasındaki ilişkilerin netleştirilmesini,
- İş birimlerine dayalı bir örgütsel yapının geliştirilmesini,
- Özel sektörün demiryolu altyapısının oluşturulmasında rol almasını sağlayacak iç rekabet oluşturmaya yönelik projelerin desteklenmesini amaçlamaktadır.

Tüm bu yapısal değişikliklerin oluşturulması ve Avrupa Birliği'nin tavsiyelerine yönelik gelişmenin sağlanması amacıyla iki kanun taslağı hazırlanmıştır. Bunlardan birincisi TCDD'nin rollerini tanımlayan ve TCDD içerisinde gerçekleştirilmesi planlanan yapısal reformları içeren "Türk Demiryolları Kanunu", diğeri ise demiryollarının pazar payının artmasını ve Avrupa Birliği hedeflerine ulaşılmasını destekleyecek "Demiryolu Çerçeve Kanunu"dur.

1. TCDD'nin İyileştirilmesine İlişkin Stratejiler

Türk Demiryolları Kanunu taslağında, TCDD'nin iyileştirilmesine yönelik stratejiler aşağıdaki gibidir:

- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Demiryolları (TDY) adını alacaktır.
- TCDD mülkiyetindeki tüm varlıklar ve mevcut personel TDY'ye devredilecek, TDY mali ve idari özerkliğe kavuşacaktır.
- TDY, demiryolu altyapısını kurmak, bakımını ve işletmesini yapmak, bu altyapıyı kullanarak yolcu ve yük taşımacılığı yapmak, lojistik hizmet vermek gibi görevlerini ticari ve ekonomik kârlılık prensipleri doğrultusunda yerine getirecektir.
- TDY, Yönetim Kurulu ve Genel Müdür tarafından yönetilecektir

- Yönetim kurulu bir başkan ve beş üyeden oluşacaktır. Bu üyelerden ikisi özel sektörde en az beş yıl deneyimi olanlar arasından Ulaştırma Bakanlığı tarafından, bir üye Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından ve bir üye de ortak kararla TDY Genel Müdür Yardımcıları arasından atanacaktır. Genel Müdür, aynı zamanda yönetim kurulu başkanı olup ilgili bakanın teklifi üzerine ortak kararla atanacaktır.

- TDY, dört ana birim ile danışma ve yardımcı hizmet bölümlerine ayrılacaktır. Bu birimler; altyapı, yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve taşınmaz mallardır.

- TDY, iç muhasebe hesaplarında, demiryolu altyapısı, liman işletmeleri, demiryolu yolcu taşıma işletmesi ve yük taşıma işletmesine ilişkin gelir, gider ve tahsilâtlara ait muhasebe kayıtlarını ayrı ayrı yapacaktır.

- TDY, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu tarafından denetlenecek, ilgili olduğu Ulaştırma Bakanlığı ise TDY'nin faaliyetlerinin kanun, tüzük ve yönetmeliklere uygun olarak yürütülüp yürütülmediğini gözetleyecektir.

- TDY bünyesinde görev yapacak daire başkanı düzeyinin altındaki personel için norm kadro cetveli oluşturulacak, norm kadro fazlası yani ihtiyaç dışı çalıştırılacak personelin maliyetinden hükûmet sorumlu olacaktır. Ayrıca TDY'nin talebi dışında istihdam edilecek personelin tüm masrafları Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanacaktır. TDY personeli, ücret ve mali haklar dışında 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa tabi olacaktır.

2. TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ ve TULOMSAŞ'ın bağlı ortaklık statüsü kaldırılacak ve müessese müdürlüklerine dönüştürülecektir.

Demiryolunun Pazar Payının Arttırılmasına Yönelik Stratejiler

Demiryollarının Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmesine yönelik geliştirilen Demiryolu Çerçeve Kanununda tanımlanan hedefler,

- Demiryolu sektörünün kademeli olarak serbestleşmesi,
- Hizmetlerde kalite ve emniyetin iyileştirilmesi,
- Hizmetlerin uygun ücretle, rekabete dayalı bir ortamda sunulması,
- Şeffaf ve ayrımcı olmayan bir yapının sunulması,
- Bunları gerçekleştirmek üzere bağımsız bir denetleme görevinin yerine getirilmesidir.

Demiryolu Çerçeve Kanunu ile birlikte oluşturulması hedeflenen yeni organizasyon yapısı içerisinde üç önemli aktörden söz edilebilir. Bunlar;

Altyapı Yöneticisi; demiryolu altyapı tesislerinden, muhafazasından ve işletmesinden sorumludur.

Demiryolu İşletmeleri; altyapı üzerinde sahip olduğu araçlarla yük ve yolcu taşımacılığı yapar.

Demiryolu Otoritesi; Ulaştırma Bankalığı bünyesinde oluşturularak., rekabetin korunması, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir demiryolu altyapısına erişimin sağlanması ve güvenliğinin temini ile ilgili konularda denetimleri yapar.

Demiryolu otoritesi bünyesinde oluşturulması planlanan kurumlar aşağıdaki gibidir.

- Altyapıya Erişim Düzenleme Kurulu; altyapı yöneticisi ve demiryolu işletmeleri arasında, altyapı kapasite tahsis usulleri ile altyapı ücretlendirmesi konularında ortaya çıkan anlaşmazlıkları çözer.

- Emniyet Kurulu; Ulusal demiryolu emniyeti için genel kurallar koyar ve denetler, işletme ruhsatı ve emniyet belgelerini verir.

- Kaza Araştırma Kurulu; Demiryolu emniyetini arttırmak ve kazaları önlemek için, suçlu tespit amacı olmaksızın, yalnızca önerilerde bulunmak üzere ciddi kazalardan sonra veya kazalara neden olabilecek olaylar hakkında gerekli araştırma ve incelemeyi yapar.

- Yetkilendirilmiş Kuruluş; Avrupa Birliği tarafından yayınlanan direktiflere ve teknik işletme standartlarına uygunluğu denetler ve belgelendirir.

Demiryolları Çerçeve Kanununda, demiryollarının Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmesine yönelik stratejiler aşağıdaki gibi özetlenebilir;

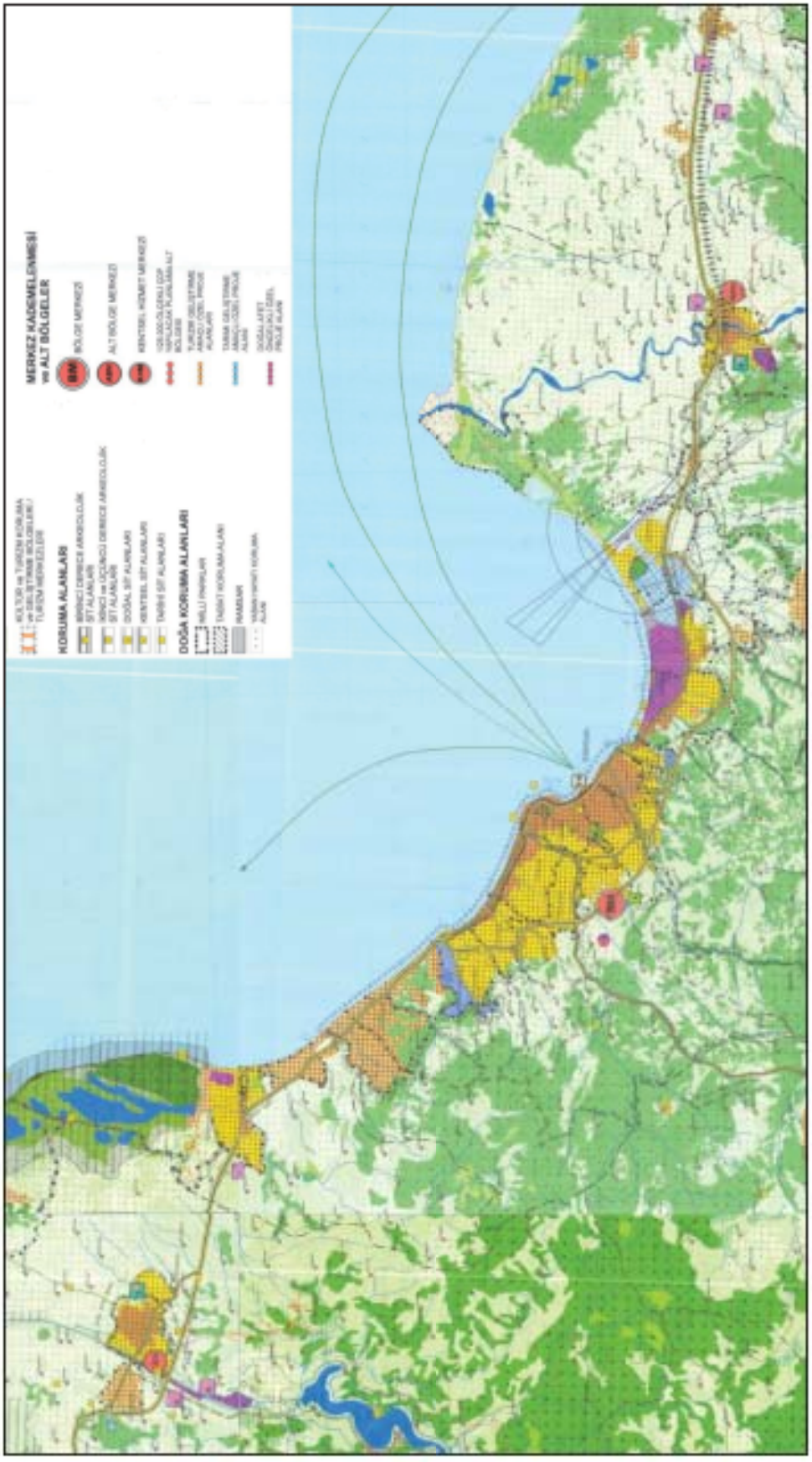
- Demiryolu Otoritesi; herhangi bir demiryolu işletmesi, altyapı yöneticisi, tedarikçi şirket ve lisans/emniyet belgesi için başvuru yapan şirket veya şahıslardan bağımsız olacaktır.
- Kaza Araştırma Kurulu ve yetkilendirilmiş kurul doğrudan Demiryolu Otoritesi Başkanı'na bağlı olacaktır.
- Altyapı Yöneticisi ve Demiryolu İşletmeleri, genel emniyet kuralları ve Avrupa Birliği standartları çerçevesinde kendilerine ait emniyet sistemlerini kurmak ve geliştirmekle yükümlü olacaktır.
- Demiryolu Çerçeve Kanunu'nda en önemli iki aktör olarak tanımlanan Altyapı Yöneticisi ve Demiryolu İşletmeleri kendi faaliyet alanları içerisinde muhasebelerini ayrı tutacaklardır.
- Altyapı Yöneticisi, altyapı tahsisi ve altyapı ücretlendirmesi konularında yasal statüsü, kurumsal yapısı ve karar alma işlevleri bakımından herhangi bir demiryolu işletmesinden bağımsız olacaktır.
- Yolcu taşımacılığı faaliyeti ticari demiryolu taşıma şirketleri tarafından istenen düzeyde gerçekleştirilemediği takdirde, Ulaştırma Bakanlığı ile Demiryolu İşletmeleri arasında, bedeli işletmelere ödenmek kaydı ile bu tür yolcu taşıma hizmetlerini yerine getirmek üzere kamu hizmeti sözleşmeleri yapılacaktır,
- Altyapı yöneticisi, adil ve ayrımcı olmayan bir şekilde demiryolu altyapısına erişimi sağlamak üzere, altyapı kapasitesinin işletmelere tahsisi ve verilecek hizmetlerin ücretlendirilmesi konusunda gerekli ayrıntıları kapsayan bir şebeke bildirimi hazırlayacaktır.
- Bu kanunun uygulanmasına ilişkin esas ve usulleri açıklamak üzere; emniyet, emniyet belgeleri ile işletme ruhsatlarının verilmesi, karşılıklı işletilebilirlik, demiryolu altyapısına erişim ve altyapının ücretlendirilmesi konusundaki ayrıntılar yönetmelikler ile düzenlenecektir.

4.4. SAMSUN ULAŞTIRMA ALTYAPISINA YÖNELİK YEREL STRATEJİLER

Ulaştırma altyapısı açısından Samsun'a yönelik önerilecek stratejileri ilgilendirilebilecek iki kısıtlayıcı ve önemli konu bulunmaktadır. Bu konulardan birisi, Kent topografyasının güneye gidildikçe yükseliyor olmasıdır. Diğer konu ise, Samsun'un diğer Anadolu kentlerinin birçoğunda olduğu gibi tek merkezli bir kent makroformuna sahip olmasıdır. Bu iki temel konu, kentin ulaşım altyapısı ve uzantısında da lojistik sektörünü yakından etkileyebilecek sonuçlara sahiptir. O nedenle, kentin gelişiminde orta ve uzun dönemde, burada belirtilen stratejilerin, genelde kentin ulaştırma kalitesi, özelde de lojistik sektörü işlerliği açısından anlamı büyük olacaktır.

Samsun şehir merkezi, sahilden başlayarak güneybatısındaki yüksek rakımlı tepelere doğru yerleşmiştir. O nedenle, kent ulaşım sistemi kurulurken, kentin kuzeybatı-güneydoğu yönündeki ve kentin transit ulaşımını saylayan akslar, topografyanın izin vermemesi nedeniyle gelişmemiş, ana transit bağlantı sahil yolu üzerinden sürdürülegelmiştir. Bu durum bugün için de geçerlidir. Yakın zamanda bitirilen ve Samsun'un çevre yolunu oluşturan Doğu Çevre Yolu, yine bu sahil yolundan (Ankara Yolu üzerinden) başlayıp, yine sahil yoluna bağlanmaktadır. O nedenle, yapılması planlanan Batı Çevre Yolu zaman kaybetmeden gerçekleştirilmelidir. Ancak, Batı Çevre Yolu bile kentin doğu kısımlarındaki çalışma alanlarına erişim açısından önemli bir fonksiyon yüklenemeyecektir. Bu nedenle, Şekil 4.10.'da sunulan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı, Batı Çevre Yoluna bağlanan bir transit yol önerisinde bulunmuştur.

Samsun'un ulaştırma altyapısı açısından en önemli sorun potansiyeli, kentin batı bölgesindeki yaşam alanlarından merkeze ve kent doğusundaki çalışma alanlarına erişim için yaratılacak trafiğin mevcut ulaştırma arterlerinde yaratacağı sıkışıklıktır. Kaldı ki bu sıkışıklık bugün bile kendisini hissettirmeye başlamıştır. Ayrıca, şu an tek transit bağlantı olan sahil yolu, Karadeniz Sahil Yolu'nun getireceği transit trafikle iyice sıkışacaktır. O nedenle, Kentin batısını doğusuna kesintisiz bir şekilde bağlayacak, ve 1/100.000 lik planın önerdiği çevre yolunun da güneyinde, doğu ve batı çevre yollarından bağımsız ancak ara bağlantıları olan ve ulaşım ana planında önerildiği şekliyle yeni bir transit yolun yapılması bir ana strateji olarak gündeme mutlaka getirilmelidir.



Şekil 4.10. 1/100.000 Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

Yine aynı amaca hizmet etmek üzere, sahil yolunun taşıyıcı kapasitesini arttırmak üzere, trafik mühendisliği çözümleri kullanılarak bir koridor iyileştirmesi çalışması gündeme getirilmelidir. Bu çözümler, gerekli ve mümkün olan yerlere trafik şeridi ilavesi, hemzemin kavşaklarda münhasır sol dönüş şeritlerinin ihdası, gerekli kavşaklarda seviyeli kavşakların yapılması, sinyal süreleri optimizasyonu ve sinyal koordinasyonları çözümlerini içerebilecektir. Bu konuyu tamamlayıcı olmak üzere, başya sahil yolu olmak üzere, doğu batı aksındaki yollarda parklanma ve beklemelerin önüne geçilmesi yol kapasitelerinin tamamının kullanılması adına önemlidir. Bu strateji gerçekleştirmek üzere ulaşım ana planında önerildiği şekilde, özellikle merkez bölgesindeki otopark miktarının arttırılmasına önem verilmelidir.

Karayolları Bölge Müdürlüğü, sahil yolundaki trafik sıkışıklığına yardımcı olmak üzere, Mert Irmağı ve Belediye Evleri arasında yükseltilmiş şerit ilavesi önerisini yapmaktadır. Bu tür çözümlerin, kısa süreli iyileştirme sağladıkları bir gerçek olsa da, uzun dönemde uyardıkları atıl talep ile tekrar sıkışıklık yarattığı bilinen bir gerçektir. O nedenle, kente estetik ve hijyen açısından bir çok olumsuzluk getirecek yükseltilmiş yollar yapılmasından kaçınılması tavsiye edilmektedir. Sıkışıklığın çözümü için talep yönetimi, alternatif toplu taşıma kalitesinin yükseltilmesi ve trafik mühendisliği bazlı çözümlere gidilmesi daha uygun olacaktır.

Henüz işletmeye açılmış kent içi raylı sistem, kentin ulaştırma sorunlarının çözümü konusundaki en önemli yatırım ve fırsat olarak değerlendirilmelidir. Bu konuda, raylı sistem hattının, orta vadede OSB'ye sonrasında da havaalanına kadar uzatılması sahil yolu trafik sıkışıklığını çözmede en önemli enstrüman olacaktır. OSB'ye kadar uzatılmış ve taşıma kapasitesi arttırılmış, kuzey bağlantıları da tekerlekli toplu taşıma ile güçlendirilmiş bu omurga sistem, özellikle zirve saatlerde sahil yolunda olacağı beklenilen sıkışıkla mücadele etmekte en önemli araç olacaktır.

Yukarıda önerilen, ulaştırma mühendisliği stratejileriyle birlikte, belirli arazi kullanım stratejileri Samsun ulaştırma sorunları ile başa çıkmada ve daha sorunsuz bir lojistik sektör yaratılmasında faydalı oluşacaktır. Bu konuda en önemli strateji çok merkezli bir kent makroformu yaratılması olacaktır. Bu amaçla, kentin diğer bölgelerinde (Tekkeköy ve Atakum) özellikle hizmet ve ticaret fonksiyonları olan kentsel alt merkezler yaratılması önemlidir. Bu şekilde İlkadım Belediyesi sınırları içinde yoğunlaşmış hizmet ve ticaret aktiviteleri yeni alt merkezlere desantrilize edilecek ve kent merkezine doğru olan ulaştırma talebi düşecektir. Aynı zamanda, kendi içinde nüfus istihdam dengesini sağlamış bir kent yapısı içinde uzun mesafeli ulaştırma talepleri azalacak ve önemli arterlerdeki sıkışıklık daha kontrol edilebilir düzeylerde kalacaktır. Bu konuda ulaşım ana planını öngördüğü, otogarın, halin ve toptancılar çarşısı gibi kullanımların desantrilizasyonu gerçekleştirilmiştir. Yine bu bağlamda, kent merkezindeki yüksek ulaşım talebi yaratan sanayi çarşılarının da desantrilizasyonu sağlanmalı bu alanlar, kentin donatı alanları olarak kullanılmalıdır.

4.5. TAŞIMACILIK ve LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK YEREL STRATEJİLER

Samsun Lojistik Strateji Planı çalışmaları kapsamında, Samsun'da lojistik sektörünün paydaşlarının, sektörün çeşitli alt dallarında faaliyet gösteren şirketlerin, ilgili devlet kuruluşlarının ve yerel kuruluşların Samsun'in lojistik sektöründeki gelişimi konusundaki görüş ve düşüncelerinin alınması ve tartışılması amacıyla, 15 Ekim 2010 tarihinde bir SWOT analizi Çalıştayı düzenlenmiştir. Bu çalışmada elde edilen bilgiler ışığında yerel Lojistik Stratejilerin belirlenmesi için bir çalıştay düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

Samsun Lojisitk Master Planında uygulanacak startejilerin belirlenmesi amacıyla 3 Kasım 2010 tarihinde Samsun Ticaret ve Sanayi Odasında Yerel yetkililerin katılımı ile bir Strateji Çalıştayı düzenlenmiştir. Çalıştay'a, çalışma grubu moderatörleri ve raportörleri dışında, Samsun'deki farklı firma ve kuruluşları temsilen toplam 30 kişi katılmıştır. Çalıştay'a katılan kişiler ve kuruluşları Tablo 4.9.'da verilmiştir.

Tablo 4.9. Çalıştay'a katılan kişiler ve kuruluşları

TR83 Lojistik Master Planı Strateji Belirleme Toplantısı	
Adil Tekin	TCDD Gelemen Lojistik Müdürü
Gültekin Sürül	Çarşamba TSO Genel Sekreteri
Fuat Köktaş	Köktaşlar Nakliyat
Ali Arif Aytaç	Yeşilyurt Liman İşl. Müd.
Bedir Yıldırım	Samsunport Liman İşletmeleri Müdürü
Arzu Özcan	Samsun Liman Başkanlığı
Ramazan Aydın	Samsun Büyükşehir Belediyesi
İsa Köktaş	Köktaşlar Nakliyat
Mevlüt Köktaş	Köktaş Lojistik
Abdullah Taşdelen	PTT Başmüdür Yardımcı
Halil Karahan	Bafra Tic. Ve San. Odası
Süleyman Uzunçakmak	Denizcilik Müsteşarlığı Böl. Md.
Soner Çelik	Denizcilik Müsteşarlığı Böl. Md.
Edip Şükrü Koç	Vezirköprü T.S.O.
Eset Şahin	Şahin Aluminyum Sanayi
Dr. Ahmet Mutlu	OMÜ İ.İ.B.F.
Murat Zeybel	Çorum TSO Genel Sekreteri
Halit Çelik	Merzifon TSO
Bircan Dizman	Metro Hava Kargo Genel Müdürü
Atilla Demirhan	Samsun Sanayi ve Tic. İl Müdürlüğü
Mevlüt Özen	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı
Ahmet Ali Yazıcı	Samsun Ticaret Borsası
Harun Cadı	Samsun Sanayi ve Tic. İl Müdürlüğü
Berna Ünal	Baş Müh. Ulaştırma Böl. Müdürlüğü
Ercan Kahraman	Şb. Md. Ulaştırma Böl. Md.
Ali İhsan Merdanoğlu	Gümrük ve Muhafaza Başmüdür V. Samsun
Dursun Demir	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı
Dr. Sema Arıman	Samsun İl Özel İdaresi Kümelenme ve İnovasyon Merkezi
Alp Arslan	KOSGEB
Temel Uzlu	Ulusoy Global Yatırımlar Holding
Fatih Saraç	Samsun TSO Dış İlişkiler Uzmanı
Aslı Moral	Samsun İl Özel İdaresi Kümelenme ve İnovasyon Merkezi
Elif Öziskender	Samsun İl Özel İdaresi Kümelenme ve İnovasyon Merkezi

Çalışma grupları bazında, tartışılan konular, açıklanan görüşler ekte ve ulaşılan sonuçlar aşağıda sunulmaktadır: çalıştaya katılan kişilere kuruluşlarını temsilen stratejilerin belirlenmesi için bir sunum yapılmış, Dünya'da AB'de Türkiye'de belirlenen stratejiler ortaya konmuştur. Kişiler bu staretjiler çerçevesinde yerel stratejileri belirlemişlerdir.

Raporun önceki bölümlerinde detayları verilen ve etkileri açıklanan taşımacılık ve lojistik stratejilerinden, Samsun bölgesini etkileyecek olanların ayrıştırılması, gruplanması ve bu stratejilere bağlı olarak Samsun Strateji Master Planı'nın hazırlanması gerekmektedir. Aşağıda, farklı başlıklar altında sunulan küresel taşımacılık ve lojistik stratejileri, AB'nin küresel stratejiler ışığı altında kendi ekonomik bölgesi içinde uygulamaya başladığı stratejiler ve ülkemizde çeşitli devlet kuruluşları tarafından taşımacılığın ve lojistiğin gelişmesinde etkisi olan milli stratejilerimiz listelenmiştir. Bu listelerde yer alan tüm stratejiler, küresel stratejiler ve AB stratejileri ile birleştirilmiş ve Samsun bölgesinde uygulanacak yerel stratejiler belirlenmiştir.

Bu çalışma, Samsun yerel stratejilerinin, küresel, AB ve milli stratejilere de bağlı olarak belirlenmesini amaçlamaktadır. Ayrıca, yerel otoritelerle yapılan görüşmelerde ortaya çıkan stratejiler ve istekler de "Samsun Yerel Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri" olarak aşağıda yer almaktadır. Küresel, AB ve Milli stratejilerimiz için yorum yapılmamış (ki bu stratejilerin açılamaları yukarıdaki bölümlerde detaylı olarak verilmişti), yerel stratejilere açıklamalar getirilmiş ve raporun dördüncü bölümünde bu stratejiler ışığında yol alınarak ve planlama yapılarak gruplandırılmıştır.

Küresel (Uluslararası) Stratejiler

Dünya ticareti üzerinde etkili olan kurumların taşımacılık ve lojistik ile ilgili stratejileri şunlardır;

Genel Stratejiler:

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

Karayolu Taşıması:

- Aşırı araç yüklemeleri engellenmelidir.
- Şehir içi yük dağıtım sistemleri geliştirilmelidir.

Demiryolu Taşıması:

- Demiryollarının kullanımı yaygınlaştırılmalıdır

Denizyolu Taşıması:

- Limanlar özel sektör işletmesi olarak kullanılmalıdır.
- Deniz taşımacılığı geliştirilmelidir.
- Limanlar ihtisas limanı haline getirilmelidir.
- Ülkelerin birbirine değdiği noktalar olan limanlarda hizmetlerin standardizasyonu sağlanmalıdır.
- Yakınyol deniz taşımacılığı teşvik edilmelidir.

Havayolu Taşıması:

- Hava kargo taşıması geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

Lojistik:

- Mal hareket süreci içinde ortak bilgi kullanılmalıdır.
- Taşımacılık dijital ortama geçirilmelidir.
- Lojistik hizmetlerin outsource edilmesi teşvik edilmelidir
- 4PL hizmetler geliştirilmelidir.
- Kombine taşıma geliştirilmelidir.
- Ticaretin önündeki engel olarak görünen gümrük kapılarında standardizasyona geçilmelidir.
- E-lojistik geliştirilmelidir.
- Geri dönüşüm ve atık malzeme değerlendirilmesi geliştirilmelidir.

AB Stratejileri

Yukarıda sıralanan küresel stratejiler, AB tarafından da aynen benimsenmiş ve birlik kendi ekonomik alanı içinde yukarıdaki verilen stratejiler ışığında kendi stratejilerini ortaya koymuştur. AB'nin taşımacılık ve lojistik stratejileri şu şekilde listelenmektedir:

Genel Stratejiler:

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

Karayolu Taşıması:

- Karayolları üzerindeki trafik yoğunluğu azaltılmalıdır.
- Kara taşıması, yakın mesafe dışında, deniz ve demiryoluna aktarılmalıdır.
- Trans-Avrupa kara ulaşım ağı (TEM) kurulmalıdır.

- Araçların kullanıcılarının hak ve yükümlülükleri belirlenmelidir.
- Ulaşım araştırmaları yapılmalı ve geliştirilmelidir.
- Karayollarında çevre ve sürüş emniyeti tedbirleri alınmalıdır.
- Navigasyon sistemlerinin kullanımı kolaylaştırılmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Araç ölçüleri ve yükleme standartları belirlenmelidir.
- Yakıt sarfiyatları azaltılmalıdır.
- Şehir içi taşımalarda çevreci araçlar kullanılmalıdır.

Demiryolu Taşıması:

- Trans-Avrupa Demiryolu (TER) ulaşım ağı kurulmalıdır.
- Demiryolu taşımalarında kalite ve verim arttırılmalıdır.
- Yük taşımaya özel demiryolu ağı kurulmalıdır.

Deniz Taşıması:

- Deniz otoyolları kurulmalıdır.
- "Doğu Akdeniz Deniz Yolu" oluşturulmalıdır.
- E-deniz taşımacılığı kurulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Deniz taşımacılığında CO_2 emisyonu azaltılmalıdır.
- "AB deniz Hukuku" gözden geçirilmeli ve tüm ülkelerce uygulanmalıdır.
- Konteyner taşıması, % 100 röntgen kontrolüne tabi olmalıdır.

Hava Taşıması:

- Havayolu taşımacılığının çevreye olan olumsuz etkisi azaltılmalıdır.
- Hava kargo kotaları kaldırılmalıdır.
- Avrupa Birliği tek hava sahası haline getirilmelidir.

Lojistik:

- Ulaşım için rekabetçi ve dengeli etkin bir fiyatlandırma alt yapısı oluşturulmalıdır.
- E-taşımacılık kurulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Lojistik birimler arasında bilgi akış sistemi oluşturulmalıdır.
- Elektronik tahsilât sistemi devreye alınmalıdır.
- Benchmarklar belirlenmeli ve kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Lojistik köyler yaygınlaştırılmalı ve teşvik edilmelidir.
- En iyi lojistik uygulamaları belirlenmeli ve duyurulmalıdır.
- Lojistik sektöründeki tüm kurumlar arasında tecrübe paylaşımı sağlanmalıdır.
- Taşıma zincirleri arasında kayıt birliği sağlanmalıdır.
- Yük aktarmalarında kullanılan ekipmanlar standart hale getirilmelidir.

Ulusal Stratejiler

AB 'nin stratejileri çeşitli kanun, genelge ve uygulama esaslarında ele alınmakta ve üye ülkelerin milli stratejilerini bu esaslar üzerine oluşturmaları istenmektedir. Bu amaçla AB müktesebatlarına uyum çalışması yapan ülkemiz de, kendi milli taşımacılık ve lojistik stratejilerini oluştururken aynı stratejileri benimsemek durumundadır. Milli stratejilerimize baktığımızda, küresel ve AB stratejilerinden bazılarının ele alınmış olduğunu görmekteyiz. Bunlara ilave olarak, ülkemiz şartlarına göre başka stratejiler de çeşitli resmi kuruluşlar tarafından uygulamaya alınmıştır. Henüz kurumlar arasında koordinasyon ve strateji birliği sağlanmamış bile olsa, taşımacılık ve lojistik alanında ülkemizde de strateji çalışmaları yapılmış ve bu çalışmalara raporun önceki bölümlerinde detaylı olarak yer verilmiştir.

Ulusal stratejilerimiz, uzun dönemli stratejiler halinde belirlenirken, kalkınma planlarına ışık tutmak üzere proje bazına inecek seviyede ve detayda hazırlanmıştır.

Ulusal stratejilerimizin listesi de aşağıda sunulmaktadır:

Genel Stratejiler:

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

Karayolu Taşıması:

- Trafikteki kara noktalar azaltılacak ve denetimler arttırılacaktır.
- Bölünmüş yolların uzunluğu arttırılacaktır.
- Şehirlerdeki çevre yolları geliştirilecektir.
- Karayolu taşıma kanunu ödünsüz uygulanacaktır.
- Uluslararası taşımalarda sınır geçişi ve geçiş kotaları ile ilgili sorunlar çözümlenecektir.
- ADR ve ATP konvansiyonlarına taraf olunacaktır.

- Uluslararası geçişlerde sınır işlemleri hızlandırılacaktır.
- Transit taşımanın önündeki engeller kaldırılacaktır.
- Filo birleştirme ve yenileme çalışmaları desteklenecektir.
- Ulaş-Net sistemi kurulacak ve belgelerin elektronik ortamda transferleri sağlanacaktır.
- Araç takip sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- KOBİ'lerde yüklerin konsolidasyonu için sistemler kurulacaktır.
- Boş araç geri dönüşünü azaltıcı tedbirler yürürlüğe girecektir.
- Araç leasing projelerine asgari kapasite limiti getirilerek, ölçekler büyütülecektir.
- Araç muayene istasyonlarının yaygınlaştırılması sağlanacaktır.
- Akıllı karayolu ulaştırma sistemleri tesis edilecektir.

Demiryolu Taşıması:

- Ulusal yük taşımalarımız demiryoluna kaydırılacaktır.
- Özel tren işletmeciliği teşvik edilecek ve geliştirilecektir.
- TCDD yeniden yapılandırılacaktır.
- Sanayi bölgelerine demiryolu bağlantısı sağlanacaktır.
- "TCDD Demiryolu Kanunu" ve "Yönetmeliği" çıkartılacaktır.
- GAP bölgesinde demiryolu ağı tamamlanacak ve kullanımı teşvik edilecektir.
- Yüksek hızlı yük demiryolu sistemi kurulacaktır.
- Demiryolu personeli eğitilecektir.
- Demiryolunun gelişmesi için yan sanayi oluşturulacaktır.
- Demiryollarında konteyner taşıması teşvik edilecek ve alt yapısı geliştirilecektir.
- Limanlarda TCDD tarafından yürütülen konteyner terminali işletmeleri rekabete açılacaktır.
- Samsun- Mersin yük koridoru oluşturulacaktır.

Deniz Taşıması:

- Limanlarımızın lojistik merkez olması için kara ve demiryolu bağlantıları sağlanacaktır.
- Deniz güvenliği için bayrak, liman, kıyı devlet kontrolü geliştirilecektir.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı geliştirilecektir.
- Türk tersaneleri teşvik edilecek, gemi inşası geliştirilecektir.
- Deniz taşıması ticaret filomuz geliştirilecektir.
- Türk Bayrağı'nın dünya denizlerindeki itibarı arttırılacaktır.
- Mevcut limanlarımızda çağdaş teknolojilerin uygulanması sağlanacaktır.
- Liman özelleştirilmeleri tamamlanacaktır.
- Denizlerimiz üzerindeki trafiğin izlenmesi için alt yapı hazırlanacaktır.
- Deniz taşıma sektöründeki çalışanların eğitimleri sağlanacaktır.
- Deniz kaynaklı kirlenme kontrol edilecek ve önlenecektir.
- Denizcilik Enstitüsü kurulacaktır.
- Deniz taşımacılığımızla ilgili AB müktesebatlarına uyum gerçekleştirilecektir.
- AB'ye giriş sürecinden sonraki kabotaj uygulaması için tedbirler ortaya konacaktır.
- Mevcut limanlar iyileştirilecek, yeni liman yatırımları planlanacaktır.

- Türk boğazlarındaki gemi trafiği rahatlatılacaktır.
- Liman gelişim stratejileri belirlenecek ve uzun dönemli planlarla uyumu takip edilecektir.
- Mevcut limanların tesis, yönetim, işletme kapasitelerinin arttırılması sağlanacaktır.
- Grup liman çalışmaları desteklenecektir.
- Karadeniz Bölgesi'nde diğer ülkelerde Türk işletmecilerine yeni konteyner limanları için projeler hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Ege Bölgesi'nde yeni konteyner limanları projeleri hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Marmara Bölgesi'nde yeni konteyner limanları projeleri hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Karadeniz Bölgesi'nde konteyner taşımacılığını gelişmesi için projeler hazırlanacaktır.
- Ege ve Marmara Bölgelerinde hub limanlar oluşturulacaktır.
- Konteyner takibi için bilgisayar destekli takip sistemi oluşturulacaktır.
- "Ulusal Liman Gelişim Master Planı" hazırlanacaktır.
- Liman tesislerinin depreme karşı güçlendirilmesi sağlanacaktır.
- Limanların çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılması için kontrol sistemi kurulacaktır.
- Liman kanunu ve yönetmeliği hazırlanacaktır.
- Liman gelirlerinin, limanların geliştirilmesi için kullanılması amacıyla, yasal düzenlemeler yapılacaktır.
- Yeni inşa edilecek olan limanlar için Yap-İşlet- Devret modeli uygulamaya alınacaktır.
- Liman işleten özel sektör kuruluşlarına vergi avantajı yaratılması konusunda çalışmalar yapılacaktır.
- Yerel liman konseyleri kurulacaktır.
- Liman istatistiklerinin merkezi bir birimde toplanarak analizi sağlanacaktır.
- Liman aktivitelerinin, diğer ülke limanları ile benchmark çalışmaları yapılacaktır.
- Liman içi operasyonlarda, kayıt amacıyla, dijital iletişime geçilecektir.

Hava Taşıması

- Hava taşımacılığının güvenliği ve kapasitesi arttırılacaktır.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılacaktır.
- Kargo elleçleme kapasitesi olan yeni hava limanları inşa edilecektir.
- Hava taşımasında hizmet kalitesinin ve taşıma güvenliğinin arttırılması sağlanacaktır.
- Hava taşımasında AB müktesebatı uyumu sağlanacaktır.
- Özel hava kargo şirketleri teşvik edilecektir.
- Uzun mesafe karayolu yük taşımasının hava taşımacılığına kayması sağlanacaktır

Lojistik

- Taşımacılıkta ve lojistikte bilgi sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- Performans kriterleri belirlenecek ve ölçümleme yapılacaktır.
- Taşımacılık ve lojistik sektörü için ara eleman yetiştirilecektir.
- Kamu ve özel sektörün verimli lojistik hizmetler vermesi sağlanacaktır.
- Komşu ülkelerle lojistik ilişkiler geliştirilecektir
- Gümrüklerdeki işlemlerde basitleştirme sağlanacaktır.
- "Lojistik Bilgi Sistemleri"nin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.

- Lojistik köylerde ve merkezlerde katma değerli hizmetlerin verilmesi teşvik edilecektir.
- Taşımacılık ve lojistik konularında eğitim, yayın ve araştırma projeleri desteklenecektir.
- Yabancı sermayenin lojistik sektörüne girişinin teşvik edilmesi sağlanacaktır.
- Global lojistik ağları ile ortak çalışmalar desteklenecektir.
- Sektörel verimliliği arttırmak için çalışmalar yapılacaktır.
- Lojistik alanında birlikte çalışan kamu ve özel sektörün eşgüdümü sağlanacaktır.
- Lojistik sektörünün eğitim ihtiyacı belirlenecek ve giderilmesi için aksiyon planları hazırlanacaktır.
- Çağdaş bilişim ve teknolojilerin uygulanması desteklenecektir.
- Lojistik köyler kurulacak ve yaygınlaştırılacaktır.
- Kalkınmada öncelikli bölgelerde lojistik alt yatırımları arttırılacaktır.
- Taşımacılığı hızlandırmak amacıyla e-belge uygulaması başlatılacaktır.
- Gümrük otomasyon sistemi ile lojistik şirketlerinin bağlantısı sağlanacaktır.
- Lojistik hizmetlerle ilgili iş standartları oluşturulacak ve uyum sağlanacaktır.
- Organize sanayi bölgelerinde küçük lojistik merkezler oluşturulacaktır.
- KOBİ'lere KOGGEB kanalı ile lojistik destek sağlanacaktır.
- "Serbest Bölge Kanunu" kapsamı içinde, lojistik şirketler de dâhil edilecektir.
- "Gümrük" ve "Serbest Bölge" kanunlarımızın AB müktesebatlarına uyumu sağlanacaktır.
- Gümrüklerde beklemeyi önleyecek hızlı kontrol sistemleri geliştirilecektir.
- Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya da yayılması teşvik edilecektir.
- Kamu kuruluşlarının lojistik hizmetlerini outsource etmesi sağlanacaktır.
- Lojistik sektörüne girişin kuralları ağırlaştırılacak ve ölçek alt yapısı gündeme getirilecektir.
- Depo ve dağıtım merkezleri için asgari standartlar oluşturulacaktır.
- Kent içi depo kirliliğini ve bundan kaynaklı verimsizlikleri önleyici tedbirler alınacaktır.
- Kent planlamaları yapılırken, lojistik odakların kent dışına alınması zorunlu hale getirilecektir.
- Lojistik mesleği ile ilgili iş standartlarının oluşturulması sağlanacaktır.
- Meslek içi ara eleman eğitimi teşvik edilecektir.
- Lojistik projelere, tezlere ve araştırmalara destek verilecektir.
- Uluslararası konferans ve eğitim çalışmalarına katılımı teşvik edici tedbirler alınacaktır.
- Lojistik eğitiminde sertifikasyona geçilmesi sağlanacaktır.
- Ulusal lojistik planlama için "Lojistik Üst Kurulu" kurulacaktır.
- Geri dönüş lojistiği ve yeşil lojistik desteklenecek ve geliştirilecektir.
- Ambalaj standartları oluşturulacak ve zorunlu hale getirilecektir.
- Afet lojistiği planlaması yapılacaktır.

Ulusal stratejilerimizin bu derece yaygın ve detaylı olmasına karşılık, bu stratejilerin kimler tarafından uygulanacağı, denetleneceği ve yönlendirileceği tanımlanmamıştır. Bu nedenle ulusal taşımacılık ve lojistik stratejilerimiz yerel ölçekte devreye alınamamakta ve birçoğu kâğıt üzerinde kalmaktadır. Samsun için hazırlanacak olan Lojistik Master Planı'nın hazırlığında, bu ulusal stratejilerimiz de değerlendirilmekte ve yerel ölçekteki stratejilerle harmanlanarak master plan oluşturulmaktadır.

Samsun bölgesi yerel stratejilerin belirlenmesinde uygulanan çalıştay tekniği sonucunda, yetkililerden alınan bilgiler doğrultusunda, stratejiler belirlenmiş ve listelenmiştir. Bu stratejilerin büyük çoğunluğu uzun dönemli, sistematik, küresel ve milli stratejilerimizden etkilenmeyen görüşlerdir. Görüş veren kurum ve kişiler içinde odalardan, resmi kurumlardan aldığımız görüşler, ulusal ve uzun dönemli olup birim şirketlere inildiği zaman önerilenler, daha ziyade bir iyileştirme talebi halinde bölgenin taşımacılık ve lojistik sorunlarına çözüm aranmasını içermektedir.

Samsun için yapılacak master plan; küresel, AB, milli stratejilerin şemsiyesi altında değerlendirilmiş ve master plana baz teşkil edecek olanlar belirlenmiştir. Bu stratejiler, bir çalıştay ile bölge yetkililerinin görüşlerine sunulmuş ve bu bölümün sonlarında belirtilen önem sırasına göre düzenlenmiştir.

Samsun İl'nde görüşülen kurum ve kişilerden elde edilen stratejiler ve kısa dönemli aksiyon talepleri aşağıda verilmiştir; Belli bir önem sırasına bağlı olmadan belirlenen stratejiler şu şekildedir:

Kentsel Stratejiler

- Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan Samsun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
- Şehrin artık bir metropol/anakent haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır.
- Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.
- Samsun şehir içi ulaşımı master planı hazırlanmalıdır.
- Samsun'in doğusundaki, yük taşımacılığı dışında kalan alış veriş merkezleri, kültür merkezleri benzeri ticari alanlar şehrin batısına taşınmalıdır.

Samsun Limanları Stratejileri

- Samsunport Liman giriş ve çıkış trafiği rahatlatılmalıdır.
- Karadenize gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.
- Gümrük İdaresi'nin, liman ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışması sağlanmalıdır.
- Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır..
- Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman sağlanmalıdır.
- Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.

Serbest Bölge Stratejileri

- Serbest Bölge'ye genişleme olanağı yaratacak alan tahsisi yapılmalıdır.
- Serbest Bölge'de güneş enerjisi ve/veya vergisiz yakıt kullanımı sağlanmalıdır.
- Serbest Bölge'de mevcut binaların çağdaş depoculuk standartlarında revizyonu yapılmalıdır.
- Serbest Bölge'ye, bazı ürünler için İhtisas Gümrüğü fonksiyonu kazandırılmalıdır.
- Serbest Bölge'nin transit taşımada kullanılması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Karayolu Taşıması

- Karayolu trafiğini rahatlatacak raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi genişletilmelidir.
- Samsun-Çarşamba karayolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
- Samsun-Çarşamba karayolunun araç trafiği iyileştirilmeli, sinyalizasyon düzeltilmelidir.

Demiryolu Taşıması

- Samsun İline gelen demiryolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
- Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.
- Ro-La taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.
- Samsun İl'ndeki demiryolları kapasite, hat, vagon, ekipman olarak eksiksiz hale getirilmelidir.
- Demiryollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.

- Samsun Ankara Hattı projesi hızlandırılmalıdır
- Samsun Batum sahil demiryolu hattı inşa edilmelidir

Deniz Taşıması

- Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı için Samsun, merkez haline getirilmelidir.

Hava Taşıması

- Samsun Havalimanı inşaatı, yük elleçlemeye uygun genişletilmelidir.

Lojistik

- Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.
- Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölümler açılmalıdır.
- Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir.
- Lojistik Danışma Merkezi kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
- Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
- İlçelerde tanımsal amaçlı depolar ve soğuk hava tesisleri kurulmalıdır.
- Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.
- Samsun'e üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için, bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.
- Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.
- Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır.
- Samsun Üniversitesi'nde, Lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
- Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.
- Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir.
- Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.

Gerek çalıştay içinde yer alan kamu kurumlarından, sektörel odalardan ve derneklerden, gerek Lojistik Platformu çalışma gruplarından ve özel sektör temsilcilerinden elde edilen görüşler, kısa dönemli sorunların çözülmesine yönelik beklentilerden çok, yaygın ve detaylı bir strateji listesi ortaya çıkartmıştır. Bu öngörülerin belli bir hiyerarşi ve mantık altında derlenmesi ve master plana baz teşkil edecek stratejiler olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, önerilen yerel stratejiler içinden rassal örnekleme ile 25 adedi çekilmiş ve Samsun İli'nde lojistik sektöründe çalışan çalıştay katılımcıları tarafından önem sıralaması yapılmıştır.

3 Kasım 2010 çarşamba günü yapılan çalıştay esnasında, 30 kişilik bir katılımla yapılan sıralama çalışmasında şu sonuçlar elde edilmiştir (1-40 arasında en önemliden en önemsize puanlama; 1:En önemli, 40: En önemsiz).

Tablo 4.10. Strateji Sıralaması Sonuçları

Önem Sırası	Samsun Bölgesi İçin Strateji Önerileri	Önem Puanı
1	Samsun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Kurulmalıdır	115
2	Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan Samsun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.	107
3	Samsun Ankara Demiryolu Hattı projesi hızlandırılmalıdır	71
4	Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.	69
5	Şehrin artık bir metropol/anakent haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır.	63
6	Karayolu trafiğini rahatlatacak raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi genişletilmelidir.	61
7	Amasya Çorum Tokat kara yolları iyileştirilmelidir	55
8	Samsun İline gelen demiryolu ve sinyalizasyonalt yapısı iyileştirilmelidir.	50
9	Lojistik Köy'de, transit yüklerin de depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.	47
10	Serbest Bölge'ye genişleme olanağı yaratacak alan tahsisi yapılmalıdır.	46
11	Samsunport Liman giriş ve çıkış trafiği rahatlatılmalıdır.	45
12	Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölümler açılmalıdır.	43
13	19 Mayıs ve bölge Üniversitelerinde, Lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.	35
14	Samsun İli'ndeki demiryolları kapasite, hat, vagon, ekipman olarak eksiksiz hale getirilmelidir.	33
15	Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.	33
16	Samsun-Çarşamba karayolunun araç trafiği iyileştirilmeli, sinyalizasyon düzeltilmelidir.	32
17	Lojistik Danışma Merkezi kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.	32
18	Samsun şehir içi yük ulaşımı master planı hazırlanmalıdır.	29
19	Gümrük İdaresi'nin, limanlar ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışması sağlanmalıdır.	28
20	Samsun Havalimanı , yük elleçlemeye uygun genişletilmelidir.	27
21	Samsun'un doğusundaki, yük taşımacılığı dışında kalan alış veriş merkezleri, kültür merkezleri benzeri ticari alanlar şehrin batısına taşınmalıdır.	26
22	Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.	20
23	Kısa mesafe deniz taşımacılığı için Samsun, merkez haline getirilmelidir.	19
24	Samsun Batum sahil demiryolu hattı inşa edilmelidir	18
25	Karadeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir	16
26	Serbest Bölge'de mevcut binaların çağdaş depoculuk standartlarında revizyonu yapılmalıdır.	16

27	Ro-La taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.	16
28	Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır..	15
29	Samsun'a üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için, bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.	14
30	Samsun-Çarşamba karayolu alt yapısı iyileştirilmelidir.	13
31	Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman sağlanmalıdır.	12
32	Demiryollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.	12
33	Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.	11
34	Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.	11
35	Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir.	8
36	Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.	8
37	Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir.	8
38	Kenttaki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.	8
39	Serbest Bölge'nin transit taşımada kullanılması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.	4
40	OKA ve Kosgep'in Lojistik sektörüne destekleri arttırılmalıdır	4

Çıkan strateji sıralaması, "Samsun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi yani Lojistik Köy kurulması"nı ilk sırada öngörmektedir. Bu master planın ilk hedefi olarak Lojistik Köy kurulması beklentiler içinde ön sırayı almaktadır.

İkinci sırada Samsun Kent Bütünü çevre Düzeni Nazım Planının ileride sorun yaratmayacak bir şekilde hatta lojistik köy'ün de projesine uygun olarak değiştirilmesi yer almaktadır.

Üçüncü sırada Samsun Ankara Demiryolu hattı projesinin hızlandırılması gelmektedir. Samsun halkı Samsun'u Anadoluya bağlayan önemli bir taşıma modu olan demiryolu alt yapısının iyileştirilmesi, kısalması konusunda istek belirtmiştir.

Dördüncü sırada yer alan istek bir yerde birinci maddedeki Lojistik köy talebinin bir alt bileşenidir. Kent içinde kalan uygun özelliklere sahip olmayan depolar, kamyon park alanları, aktarma merkezleri, koltuk ambarları hatta süper marketlerin şehir dışına taşınması istenmektedir. Bunları taşınacağı yer de lojistik köy olacaktır.

Beşinci sırada şehrin artık bir metropol/anakent haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır. maddesi yer almaktadır. Bu talep de önemli bir insan gücü istihdamı yaratacak olan lojistik köy'ün kurulacağı bölgenin yakınlarında konut alanları için imar planlarında değişiklik gerektirecektir

Altıncı madde şehrin batı yakasında bulunan raylı sistemin şehrin doğusuna uzatılması anlamına gelmektedir. Bu uzatmanın mevcut yapıda Organize Sanayi Bölgesine ve inşa edilmesi için karar şehrin doğu tarafında verilmesi durumunda İhtisas Lojistik Organize sanayi Bölgesine de uzatılması istenmektedir.

Yedinci madde Ankara Samsun yolunun iyileştirilmesi ile Amasya, Tokat ve Çorum arasındaki yolun da kalitesinin arttırılması olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sayede bu illerle olan taşımanın hızlanacağı ve Samsun'a katkısının olacağı belirtilmektedir.

Sekizinci maddede katılımcılar demiryolu alt yapısının iyileştirilmesini talep etmişlerdir. Bu da Samsun'un demiryolu taşımasına önem verdiği ve bu taşıma şeklinin deniz ve kara taşımasıyla birleştirilerek bir Intermodal taşıma şeklinde kullanılması demektir. Bu operasyonun da yapılacağı yer kurulması istenilen lojistik köy olacaktır

Dokuzuncu sorada yer alan Lojistik köyde transit taşıma için de kullanılacak depolar yapılmalı talebi Samsun içinde bir depo sıkıntısı olduğunu ve Lojistik köy'ün depolama fonksiyonunun öne çıkarılması gerektiğini göstermektedir.

Serbest bölge de heniz beklenilen ekonomik aktiviteye kavuşmuş olmasa da şehrin lojsitk potansiyeline etkisi mevcuttur. Onuncu madde gelecekte Samsunport limanı içindeki yük hareketinin artması, konteyner taşımacılığının başlaması ile serbest bölgenin de bir lojisitk odak haline geleceğin,in kabulüdür. Uzun vadede alanın yetmeyeceği ve genişleme olanağının açık tutulması gerektiği ortaya konmuştur.

Onbirinci madde samsunport limanının önemli bir lojsitk odak olduğunu, bu limana gelen ürünlerin bir an önce trafik yasaklarına uğramdan, tahsislere bağlı kalmadan liman dışına çıkmasını veya limana girmesini talep etmektedir. Bugünkü şartlarda yetiyor gibi görünen liman çevresindeki araç trafiği gelecekte tıkanma olasılığına sahiptir. Limanı bir ana arterle şehir dışına aktracak bri projeye ihtiyaç vardır.

Onikinci ve onüçüncü maddeler birlikte ele alınmalıdır. Samsun'da lojistik köyün kurulması ile birlikte sektörde istihdam edilecek olan elemanların hem akademik bilgileri hem pratik becerileri ile hazır olmaları gerekmektedir. Bundna dolayı lojisitk köy'de operasyonun başlayacağı 3 yıl içinde bu kişilerin üniversite ve yüksek okullarda yetiştirilmeleri, sektör çalışanların kurs ve seminelerle kariyer gelişmelerinin sağlanması istenmektedir.

Ondördüncü madde yine demir yolu hat yapısı ve ekipmanları ile ilgildir. Samsun'da özellikle lojisitk köy'e demir yolunun TCDD tarafından ulaştırılması, gerekli lokomotif, vagon ve elleçleme ekipmanı ihtiyacının TCDDveya özel kektör tarafından hazır bekletilmesi ön görülmektedir. Bu da TCDDile yapılacak ortak çalışma sonunda ortaya konacaktır.

Bölgesel gelişim çalışması çerçevesinde Tersane kurulması ve deniz vasıtaları üretimi rekabet edebilir ana iş kolu olarak seçilmiştir. Samsun starteji belirleme toplantısında da bu konu ortaya gelmiştir. Tersanenin inşaat malzeme ihtiyacının sağlanması, daha sonra üretim için gereken hammade ve yarı mamullerinde bölge lojistikçilerine bir iş potansiyeli yaratabilecektir. 15. Sırada yer alan bu madde bir tavsiye niteliğinde olup kentsel gelişim projesinde önem verilecek olan sektörler içine alınmalıdır.

Onyedinci sırada yer alan strateji bölgede lojistiğin gelişmesinde önemli yer alacak bir uygulama olarak ortaya gelecektir. Master planda ayrı bir madde olarak açıklaması yapılan Lojistik Danışma Merkezi acil bir ihtiyaçtır. Bölge lojistikçilerine, bölgeye yatırım yapacak olan sanayicilere ve bölge ile ticari ilişki kuracak firmalara destek sağlayacak, bilgi birikimi yaratacak, çeşitli dataları temin edecek ve eğtime destek verecek bir uygulama olacaktır.

Samsun kentinin yolcu taşımaya dönük bir ulaşımmaster planı vardır ancak şehir içindeki yük taşıması bu plan kapsamı dışındadır. Özellikle hızlı büyüyen kentlerde şehir planlamaları yapılırken şehir içi yük tarfiğinin de planlanması zorunlu hale gelmiştir. Bir çok kentte bu planlama ayrı yapılırken birbirindne bağımsız iki master plan ortaya çıkmakta ve süperiimpoze edildiklerinde sorunlarla karşılaşılmaktadır. Samsun kenti de hızlı büyüyen ve lojistik açısından yük potansiyeli aratacak brikent olarak mevcut ulaşım master planı göz önüne alınarak yük ulaşım master planı da hazırlatılmalıdır.

Gümrük operasyonu her zaman tedarik zinciri süresini kısaltan bir operasyondur. Özellikle limanlara gelen ve buradan yüklenen malzemelerin hiç bekletilmeden elleçlenmesi gerekmektedir. Gümrük mevzuatının uygulanmasında kolaylık gösterilmesi, gümrük müşavirliği sisteminin yaygınlaştırılması, lojistik köy kurulduktan sonra limanlara gelen konteynırların lojistik köye gümrük işlemi yapılmadan transferive tersine operasyon olarak lojistik köyde gümrüklenen konteyner ve TIR'ların limana girişlerinde ikinci bir gümrük işlemine tabi tutulmaması gibi mevzuat değişiklikleri önerilecektir.

Yirminci sırada Samsun Çarşamba havalimanına gelen yük miktarının artacağı ve hava limanının yolcu ve yük hizmeti vermek için yetersiz kalabileceği ortaya konmaktadır. Yeni hava limanı projesi yapılırk yük elleçlemenin de göz önüne alınması buna uygun tesis planlanması istenmektedir. Uzun dönemli bir strateji olarak ele alınmalıdır.

Yirmi birinci sırada ele alınacak olan strateji de kent planlaması ile ilgilidir. Şehir trafiğinin kolaylaştırılması amacıyla sanayi işlemi olmayan, yük taşıma koridoru ile ilgili olmayan alışveriş merkezleri, kültür birimleri şehrin batı tarafında olmalıdır tezi ortaya çıkmıştır. Bu da uzun dönemli kent planlaması için tavsiye niteliğindedir.

Yirmi ikinci sırada istenilen özellikle liman hizmetlerinde farklı devlet kurumlar arasında uyum sağlanması, prosedürlerin yeniden hazırlanması talebi ile karşılaşılmıştır.

Kısa mesafe deniz taşımacılığı özellikle kabotaj alanımızda yakın limanlar arasındaki taşımanın konteynır veya dökme yük olarak kara nakliyesinden denize geçirilmesini hedeflemektedir. Kısa Mesafe Deniz taşıması dediğimiz bu sistem AB stratejilerine de uygundur. Samsun merkezi noktadaki konumu ile komşu limanlar arasında yük transferi ve konsolidasyon yapacak bir konumdadır. Kisa Mesafe Deniz Taşıması araştırılmalıdır ve uygulamaya başlanmalıdır

Yirmi dördüncü sırada Samsun'a kadar gelen demiryolu hattının devamının inşa edilmesi talebi gelmiştir. Karadeniz kıyısında bulunan şehirlerimizin ve de CIS ülkelerine olacak taşımamızın mesafenin uzun olması nedeniyle demiryoluna aktarılması gerekmektedir. Ordu, Trabzon, Hopa limanlarına da aktivite kazandıracak, Samsunun demiryolu için bri aktarma

merkezi haline gelmesine fırsat yaratacak Karadeniz sahil demiryolu TCDD nin projeleri içindedir. Bu hattın inşaatının öne alınması konusunda lobi çalışması yapılmalıdır.

Yirmi beşinci sırada Karadeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmesi talebi gelmiştir.TIR parkı Lojistik Köy içinde yer alacak ve şehrin farklı yerlerinde kamyon ve tırların park etmesi önlenecektir. Araç ihtiyacı olanların tek merkezden araç temin etmeleri de mümkün olacaktır.

Yirmi altıncı sırada yer alan strateji serbest bölgenin lojistik için daha aktif hale getirilmesini amaçlamıştır. Serbest bölgede verilecek olan lojistik hizmetlerin çeğdeş depolarda verilmesi amacıyla mevcut binaların revizyonu ve yeni yapılacak depoların günümüz standardına uygun halde inşa edilmesi istenmektedir.

Karadenizde yaygın bir Ro-Ro trafiği vardır. Samsun bu taşımadan gereken payı alamamaktadır. Rusya ile TIR taşıma belgeleri konusunda karşılaştığımız sıkıntıların çözülmesi ile Samsunport'a TIR'larla gelip burada Ro-Ro gemilerinde dökme olarak taşınıp karşı limanlarda tekrar TIR'lara yükleme yerine araçların doğrudan Ro-Ro gemileri ile taşınması sağlanmalıdır. Yeni hatlar kuruşması da bu strateji içinde yer almaktadır. Yirmi yedinci sıradadır.

Yirmi sekizinci sırada yer alan strateji Samsun limanlarında elleçleme kapasitesinin arttırılması ve liman hizmetlerinin daha hızlı verilmesini ön görmektedir. Bu da ancak liman içi depolama, araç park, konteyner doldurma ve boşaltma hizmetlerinin liman dışına çıkartılarak liman iç alanının rahatlatılması yolu ile sağlanabilecektir. Lojistik köy projesi bu amaçla önem kazanmaktadır. Zira bu hizmetler lojistik köyde verilecektir.

Master planda da yer alacak olan Samsun'un lojistik potansiyelini bölgeye, ülkeye hatta uluslar arası pazara tanıtımı için bir tanıtım ajansı kuruşması, tanıtım projesi hazırlanması yirmidokuzuncu sırada yer almıştır.

Otuzuncu sırada yer alan strateji Samsun'un asıl yük koridoru olan Samsun-Çarşamba karayolu hattının yük taşıyan araçlara uygun olmasıdır. Bu amaçla yol üzerindeki sinyalizasyon, kavşak çalışmaları, park ve dinlenme yerleri tanzim edilmelidir

Limanların her türlü yük elleçleyecek hale gelmesi liman potansiyelinin artmasına ve limana farklı mal gruplarının ulaştırılmasını sağlayacaktır. Liman işletmecilerine bu konuda tavsiyede bulunulması öncelikle üniversal kullanıma uygun daha sonra kapasite artışında spesifik ekipmanların temini önerilmelidir.

Otuz ikinci sırada yer alan strateji demiryollarında elektrikli ve güçlü lokomotiflerin kullanımıdır. Taşımayı hızlandıracaka daha büyük katarları çekebilecek lokomotiv kullanımı tavsiye edilmektedir.

Büyük Millet Meclisine sunulmak üzere TCDD tarafından bekletilen Demiryolu taşıma kanununun bir an önce meclise sevki ile lokomotiv işletmesinin özel sektöre devri Otuzüçüncü sırada gelmektedir. Bu konuda kanunun çıkarılması ile özel sektör kendi vagonlarını kendi araçları ile çekecek ve maliyet avantajı yaratacak, demiryolu taşıması gelişecektir.

Otuzdördüncü madde bölgede lojistiğin gelişmesi için bir bölgesel lojistik gelişim planı hazırlanmasını önermektedir. Master plan baz alınarak yapılacak bir çalışma ile bölgede yapılacak olan uygulşamalar planlanacak ve sistematik olarak geliştirme sağlanacaktır.

Okullarda lojistik eğitimi alan öğrenciler pratik uygulamalardan uzak kalmakta ve işe girişlerinde zorluk çekmektedir. Bu öğrencilerin yarı zamanlı eğitimlerini lojistik sektöründe çalışan firmalarda çalışarak teorik ve pratik bilgilere sahip olarak mezun edilmeleri stratejiler içinde otuz beşinci sıradadır.

Otuz altıncı sırada lojistik sektöründe çalışacak ara eleman ihtiyacı ortaya konmakta ve bu elemanların yetiştirilmesi için meslek liselerinde ve meslek yüksek okullarında eğitim programlarının başlatılması istenmiştir

Lojisitğin ölçek büyüklüğüne bağlı olarak gelişeceği bilinci ile şirket birleşmeleri startejiler içine alınmıştır. Benzer işi yapan firmaların dikey büyümeye yardımcı olacağı, farklı işleri yapan firmaların da yatay büyüme sağlaması açısından desteklenmesi otuz yedinci sıradayer almıştır.

Otuz sekizinci sırada kargo sektörü ele alınmaktadır. Şehir içinde bulunan kargo aktarma merkezleri, ambarlar şehir dışına lojistik köye taşınmalı ve büyük araçların şehre girma zorunluluğu ortadan kaldırılmalıdır.

Otuzdokuzuncu surad ayer alan strateji sadece Samsun için değil tüm ülke için geçerli bristeği ortaya koymaktadır. Serbes bölgelerde transit taşımanın serbest bırakılması, harçlardanmuaf olması da ortaya konmuştur.

Son olarak kırkıncı sırada Orta Karadeniz kalkınma Ajansının bu master planda yaptığı gibi lojistik sektörüne destek vermesi, yol göstermesi, kobiler için de lojistik sektöründe görev yapan firmalara her türlü desteği sağlaması ön görülmüştür

4.6. SONUÇ

Samsun Lojistik Strateji Planı'nın üçüncü bölümü bu noktada tamamlanmıştır. Bu bölümde lojistiğin gelişmesi için uzun dönemli küresel stratejiler, ülkemizi doğrudan ilgilendiren AB stratejileri ve Ulusal stratejilerimiz ortaya konulmuş, yerel yetkililer ile yapılan çalışmalar sonucunda Samsun için yerel lojistik stratejiler belirlenmiştir. Belirlenen stratejiler, küresel, AB ve Ulusal stratejiler ile paralel ve bunun ötesinde Dünya'da, AB'de ve ülkemizde uygulanmaya devam edildikçe Samsun'e de katkısı olacak bir öngörü ile hazırlanmıştır. Yerel stratejiler genelden özele önem sırasına göre de sıralanmıştır.

4. Bölüm'ü oluşturan Master Plan, lojistiğin Samsun'da gelişmesine, Samsun'un da lojistik ile gelişmesine ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. Bunun için Samsun İli'nde mevcut lojistik odaklar için gelişme planları, bu odakların birbirleri ile ilişkileri ve kurulacak olan Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin bu odaklar üzerindeki olumlu etkileri de göz önüne alınmıştır. Birbirlerinden ayrılmayacak şekilde ortak bir çalışma düzeni içinde bulunacak olan;

- Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
- Samsun Limanları
- Organize Sanayi Bölgeleri
- Samsun Serbest Bölgesi
- Toptancı Hali
- Kamyon Garajı

gibi Samsun içindeki irili ufaklı mevcut lojistik odaklar ele alınmış ve bunlar arasındaki taşımayı gerçekleştirecek ulaşım alt yapısı da Master Plan içine dahil edilmiştir.

Raporun önceki bölümünde stratejiler belirlenmiş ve yapılan çalıştay sonucunda öncelikler ortak katılımla karar altına alınmıştır. Karar verilen tüm stratejiler bir önceki bölümde açıklanmıştır. Master plan bu stratejilerin yerine getirilmesi amacıyla hazırlanmış ve master plan içinde tüm geliştirilecek stratejiler ve eylem planları detaylı olarak incelenmiştir. Bu bölüm aynı zamanda gelecekte Samsun'de lojistik sektöründe yer alacak yatırımcıları ve sektör çalışanlarına eğitim desteği verecek alt yapıyı da kapsayacak biçimde hazırlanmıştır.

Bu bölüm yerleşmiş olarak master planın 5. Bölümü içinde ilgili eylem planı çerçevesinde açıklanmıştır. Fayda maliyet analizleri ve ön fizibiliteler ilgili gelişim master planı bünyesinde ele alınmıştır. Bu projelerin gerçekleşmesi için gereken master plan sonrası çalışma takvimi, maliyet çalışması da 5. Bölümde yer almaktadır.

Amacımızın, Samsun'un, "Samsun'u ülkemizin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak" vizyonu içinde bir marka olması ve gerek sektör çalışanlarınca, gerek bölge sanayicisi, tüccarı ve sonunda bölge halkı için lojistiğin bilinirliğinin arttırılması ve katma değerinin yükseltilmesi olduğu unutulmamalıdır.

5. MASTER PLAN

5.1. GİRİŞ

Samsun Lojistik Master Planı çerçevesinde 2. Bölüm olarak sunulan mevcut durum raporunda ortaya çıkan eksiklerin, 3. Bölüm olarak hazırlanan strateji ve hedefler çerçevesinde kısa ve uzun dönemi kapsayacak bir master plan halinde çözümlenmesi gerekmektedir. Bu çözümler planlanırken lojistiğin bölge ekonomisine yapacağı katkı ve kentin bu sektör konusunda sahip olduğu coğrafi ve rekabet edebilir üstünlüğünün arttırılması hedeflenmiştir. Lojistiğin bölgeye katkısının sağlanması için bu sektör tarafından yaşanılan sorunların tanımlanması, çözümlenmesi ve inovatif lojistik uygulamaların öğrenilmesi ve eylem planlarının hazırlanması gerekmiştir.

"Lojistik Master Planı", hızlı ve maliyet düşürücü, hizmet kalitesini arttırıcı, küresel rekabet avantajı yaratıcı, ölçülebilirliği sağlayıcı bir sektör yapısı ile Asya, Avrupa ve Karadeniz Bölgesini kesiştiği bölgede Samsun'un bir lojistik üs ve Samsun Limanlarının da bu kapasiteye olumlu etkisini katabileceği bir hub limanları olma hedefini gerçekleştirecek yönlendirmeleri de kapsamaktadır. Mevcut durum çalışması sonucunda;

- Samsun'un lojistik altyapısının, orta-uzun vadede ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması için gereken bilgilere ulaşılmış,
- Artan lojistik faaliyetlerin şehrin istihdamına, yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi için şehir planlama konusunda yapılması gerekenler belirlenmiş,
- Lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üst yapı ihtiyacı tespit edilmiş,
- Samsun Limanları'na, Karadeniz'in en önemli uluslararası aktarma limanı (hub-liman) özelliği kazandırılması hususunda eksikler ortaya konmuş,
- Samsun'un, Orta Asya ve Çin ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Karadeniz taşımalarındaki rolünü belirlenmiş,
- Mevcut ve planlanan lojistik altyapının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesine katkısı göz önüne alınmış,
- Karadeniz ve Kuzey iç Anadolu bölgesinde oluşacak tarımsal amaçlı endüstriyel ürünlerin hammadde, yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş ve çıkış kapısı olması hedeflenmiş,
- Kuzeyde, demiryolu bağlantısı olan tek liman şehri olarak Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi için mevcut durum belirlenmiştir.

Mevut Durum raporu üzerine bir master plan hazırlığı gerekmiştir. Hazırlanacak olan master planın stratejilerini belirlemek amacıyla 4. Bölümde uzun dönemli küresel stratejiler, Avrupa Birliği ve ulusal stratejiler araştırılmış, bu stratejilerin master plan üzerindeki uzun dönemli etkileri ortaya konmuştur. 4. bölüm aynı zamanda yerel kısa dönemli stratejileri ve buna bağlı talepleri de belirleyen bir çalışma olmuştur.

5. Bölüm olarak hazırlanan Master Plan çalışmasında, mevcut durum üzerine inşa edilecek yeni projelerle hedefe ulaşacak bir çalışma rotası belirlenmiştir. Bu çalışmada amaç, artık inşa edilmesi kaçınılmaz bir gerçek olan ve Samsun'da tüm lojistik fonksiyonların koordinasyonunu sağlayacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin yerinin, ölçeklerinin, içeriğinin, yatırım ve işletme yapısının belirlenmesi temel amaç olarak ortaya konulmuştur.

İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile birlikte çalışacak olan ve birbirlerinin vereceği hizmetlerden olumlu yönde etkilenecek olan Samsun Limanları da master planda ikinci odak olarak belirtilmiş ve plana dahil edilmiştir. İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin ve Samsun Limanlarının çalışmasını etkileyecek bir diğer lojistik yapı da Samsun Serbest Bölgesidir. Bu nedenle raporda, iyileştirilmesi gereken odaklara eklenmiştir. Organize sanayi bölgeleri, toptancı hali, kamyon garajı de yine incelenen ve master plana dahil edilen çalışmalardır. Samsun'da kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde yer alacak şirketlerin küresel veya milli şirketlerle rekabet edebilmeleri için kurumsal şirketler haline gelmeleri gerekmektedir. Bu şirketlerin aynı zamanda hizmet yelpazelerini genişletmeleri, ölçeklerini büyütmeleri de bir gereksinmedir. Bu master plan, bir şirketin rekabet edebilir bir hale gelebilmesinin ipuçlarını da bir pilot proje olarak ortaya koymaktadır.

Lojistik sektöründe çalışacak olan kişilerin eğitimleri için Samsun'da bulunan öğretim kurumlarına da büyük görev düşmektedir. Master plan, yerel lojistik eğitimi için tavsiyeleri ve yol haritasını da kapsamaktadır.

Sektöre çalışmaları sırasında destek verecek, birleştirici rol oynayacak, gelişmesine katkıda bulunacak olan Lojistik Danışma merkezi kurulması da master plan içine dahil edilmiştir. Bu merkezin bölgesel lojistiğin gelişmesinde çok büyük desteği olacağı kesindir.

Lojistik sektörü gibi farklı hizmetleri veren kuruluşların oluşturduğu, çok sayıda derneğin çıkar çatışması içinde çalışmalarının engellenmesi riski de göz önüne alınmış, farklı iş grupları arasında koordinasyonun sağlanabileceği, bilginin paylaşılacağı bir Lojistik Konseyi de gündeme getirilmiştir.

Bölgesel lojistik potansiyelin değerlendirilmesi için ulusal, hatta küresel ölçüde iletişimi sağlamak, tanıtımı arttırmak ve iç ve dış ilişkileri kurmak amacıyla bir Uluslararası Lojistik Fuarı ve bu fuar sayesinde bir araya gelecek olan sektör ilgililerinin yararlanması için bir Uluslararası Lojistik Kongresi de planlanmış ve master plan içine dahil edilmiştir.

Master planda konu edilen çalışmalar her biri birbirinden bağımsız görünse bile birleştirici unsuru amacı olacaktır. Amaç, Samsun'un uluslararası koridorlarda yer alabilen, ülkemizin Doğusu ile Batısını, Kuzeyi ile Güneyini birleştiren bir lojistik üs olmasının alt yapısının hazırlanmasıdır.

Master planda söz edilen projelerin, çalışmaların kısa orta uzun vadeli yol haritası da çıkartılmış ve eylem planı başlığı ile 4.12 bölümünde işlenmiştir.

5.2 SAMSUN İHTİSAS LOJİSTİK OSB STRATEJİLERİ

Bölüm 4'de açıklanan uluslar arası stratejilerin, AB stratejilerinin, KEB stratejilerinin ve Türkiye ulusal stratejilerin ışığında Samsun için yapılan strateji çalışmalarında bölge için stratejiler belirlenmiştir. Belirlenen 40 strateji içinde Lojistik köy projesi ile ilgili olanlar Tablo 5.1.'de verilmektedir.

Tablo.5.1. Samsun Bölgesi için Strateji Önerileri Sıralaması

Önem Sırası	Samsun Bölgesi İçin Strateji Önerileri	Önem Puanı
1	Samsun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Kurulmalıdır	115
2	Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan Samsun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.	107
3	Samsun Ankara Demiryolu Hattı projesi hızlandırılmalıdır	71
4	Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.	69
9	Lojistik Köy'de, transit yüklerin de depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.	47
17	Lojistik Danışma Merkezi kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.	32
19	Gümrük İdaresi'nin, limanlar ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışması sağlanmalıdır.	28
25	Karadeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.	16
38	Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.	8

Samsun Bölgesi için Strateji belirleme çalıştayında önem sırasına göre birinci sırada çıkan Samsun'a bir lojistik köy kurulması kararı bu master planın temelini oluşturmaktadır. Samsun ilinde ve TR 83 bölgesinde lojistiğin gelişmesi, sanayici, tüccar ve lojistik firmalarına gelecekte büyük destek verecek olan lojistik köy kent sınırları içinde demiryolu bağlantılı ileride genişleme uygun bir alanda inşa edilecektir.

Samsun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı kentin bu günkü sorunlarını ve gelecek 20 yıl içinde ortaya çıkacak sorunları da göz önüne alarak yeniden yapılmalıdır. Bu planda lojistik köyün de daha sonra belirlenecek yeri plan üzerine işlenmeli ve büyüme alanı da göz önüne alınarak imar planına işlenmelidir. Lojistik köyün demiryolu bağlantısı ve ileride artacak kara yolu bağlantısı da düşünülerek yapılmalıdır. Samsun'un mevcut kara yolu yapısının revizyonist bir değişime ihtiyacı vardır ve bu ihtiyaç ilerleyen yıllarda daha da artacaktır. BU ihtiyacın karşılanması için transit geçişi de düşünerek yeni bir çevre yolu projesi yapılması ve bu yolun şehir dışında Ankara Yolunu Lojistik Köy'e bağlayacak bir lokasyonda inşa edilmesi önerilmektedir. Bu sayede mevcut Ankara-Samsun Doğu bağlantısı hafifleyecek ve mevcut yol şehir içi trafiğinin rahatlamasına olanak verecektir. Şehir girişinden lojistik köye kadar olan Samsun - Çarşamba arteri de bu yolla rahatlatılacaktır.

Üçüncü sırada yer alan Samsun Ankara Demiryolu hattı projesinin hızlandırılması son derece önemlidir. Demiryolu hattının mevcut halinde sinyalizasyon çalışması ile düzeltilmesi bile Demiryolu taşıma hızını arttıracak ve maliyetleri düşürecektir. İleride inşa edilmesi planlanan Ankara bağlantısı veya hızlı tren hattının inşa edilerek mevcut hattın yurt dışında gördüğümüz gibi yük taşımaya tahsis edilmesi bile trafiği rahatlatacak bir çalışma olacaktır. Mevcut hattın bazı bölümlerinin kısaltılması hatta çift hat olarak iyileştirilmesi Samsun limanlarına gelecek veya gidecek olan yüklerin artmasında etkili olacaktır. Milli politikamız olan Samsun- Mersin- İskenderun ana taşıma arterinin oluşturulması ile tüm Karadeniz yüklerinin Samsun üzerinden geçmesi de gündeme gelecektir. Samsunport limanında önümüzdeki günlerde konteyner taşıması başlayacaktır. Gerek uluslar arası gerek kabotaj taşımasının artması limana gelen konteynırların demiryolu ile Anadolu'ya veya Akdeniz'e ulaştırılması ile artacaktır. Bu da ancak ana taşıma arterinin oluşturulması ile sağlanacaktır.

Dördünü sırada yer alan istek ise bir şehir planlaması konusudur. Şehir ana arterlerinde inşaatı başlayan depolar Samsun'un depo ihtiyacı olduğunu ortaya çıkartmaktadır. Küçük parseller üzerine depolama standartlarına uymayan inşaatlar Samsun ilinde depoculuğun verimsiz çalışmasına ve lojistiğin gelişmesine engel olacaktır. Şehir planları yapılırken ana arter yanlarının depolamaya açılması yerine yüksek katlı ticari bina imarına çevrilmesi bu alanlarda arazi fiyatının artmasına ve depo inşaatlarının yapılmasına engel olmaktadır. Bu nedenle Ankara girişi ve Çarşamba Çıkışı ana arterlerde depolama izni verilmemesi önemli olacaktır. Mevcut depolar da lojistik köydeki çağdaş uygun fiyatlı depolama olanaklarının ortaya çıkması ile yıkılarak lojistik köye taşınacaktır.

Dokuzuncu sırada yer alan Lojisitk köyde transit taşıma için de kullanılacak depolar yapılmalı talebi de önemli bir taleptir. Samsun bu yapısıyla transit taşımaya yeterli desteği verememektedir. Gümrük sorunları çözülmüş alanlarda yapılacak olan konsolidasyon hizmetleri ile farklı yerlerden gelecek ürünler depolarda birleştirilecek gerekirse paketleme ve küçük montajlar yapılarak, TIR taşıması veya Konteynırlama için depolar kullanılacaktır. TCDD tarafından millet meclisine sunulacak olan Demiryolu Taşıma Kanununun çıkmasından sonra Samsundan farklı noktalara komple katar uygulaması başlayacaktır. Transit taşıma için de hazırlanacak katarların dizilmesi için yine lojistik köyde inşa edilecek demiryolu tesisleri kullanılacaktır.

On yedinci sırada yer almasına rağmen Lojistik Danışma Merkezi son derece önemli ve acil bir ihtiyaçtır. Bölge lojistikçilerine, bölgeye yatırım yapacak olan sanayicilere ve bölge ile ticari ilişki kuracak firmalara destek sağlayacak bir çalışmadır. Lojistiğin gelişmesi için gereken bilginin birikimi yaratacak, çeşitli dataları temin edecek, bir kütüphane görevi görecek, bölgedeki fuar, kongre, seminer, gibi eğitime ve tanıtıma destek verecek bir uygulama olacaktır. Bu merkezin yeri lojistik köy içinde olmalıdır. Kurulacak olan merkezde profesyonel bir kadro lojistiğin bölgede gelişmesi projeleri hazırlayacak, inşa edilecek olan eğitim merkezinde gereken eğitimler verilecektir.

Genel stratejilerde açıklananların ötesinde Lojistik köy içinde tam yetkili bir gümrük merkezi de oluşturulacaktır. İŞ sahipleri şehirde herhangi bir yere uğramadan gümrükleme ile ilgili her türlü formaliteleri, banka işlemlerini, kontrol işlemlerini hızlı bir şekilde köy içinde sağlayabileceklerdir. Özellikle limanlara gelen ve buradan yüklenen malzemelerin hiç bekletilmeden elleçlenmesi gerekmektedir. Gümrük mevzuatının uygulanmasında kolaylık gösterilmesi, gümrük müşavirliği sisteminin yaygınlaştırılması sonucunda limanlara gelen konteynırların lojistik köye gümrük işlemi yapılmadan transferine ve tersine operasyon olarak lojistik köyde gümrüklenen konteyner ve TIR'ların limana girişlerinde ikinci bir gümrük işlemine tabi tutulmaması gibi kolaylıklar sağlanacaktır. İkinci bir transfer işlemine gerek olmayacak köy ile limanlar arasındaki her türlü araç ve vagon taklibi uydu üzerinden sağlanacaktır.

Samsun içinde farklı noktalarda nakliye kooperatiflerine, nakliye komisyoncularına ait uygunsuz koşullarda işletilen TIR ve kamyon park alanları mevcuttur. 25. sırada yer alan TIR parkının da Lojistik Köy içinde yer alması talebi ile ve şehrin farklı yerlerinde kamyon ve tırların park etmesi önlenecektir. Yüke yakın park edilmesi gereken araçların bu merkezde konuşlandırılması hem güvenliğin sağlanması, hem pazarın oluşturulması hem de giren çıkan araçların kontrolü ile güvenliğin sağlan-

masını mümkün kılacaktır. Araç ihtiyacı olanlar tek merkezden araç temin edecekler, yapılan giriş çıkış kayıt işlemi ile istatistiki bilgilere ulaşılması da mümkün olacaktır.

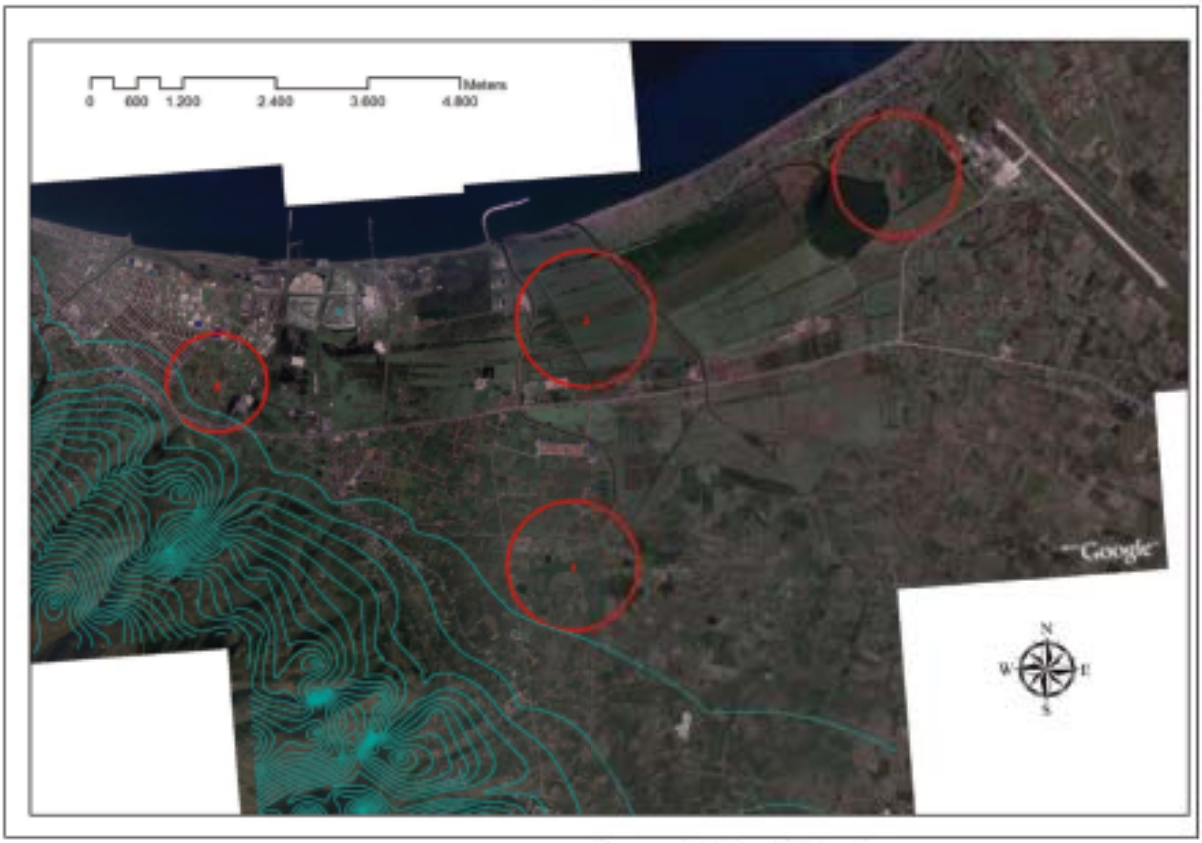
Otuz sekizinci sırada kargo sektörü ele alınmaktadır. Şehir içinde bulunan kargo aktarma merkezleri, ambarlar şehir dışına lojistik köye taşınmalı ve büyük araçların şehre girma zorunluluğu ortadan kaldırılmalıdır.

Kargo taşıması yapan şirketler için de Samsun bölgesinde farklı büyüklükte aktarma merkezlerine ihtiyaç olmaktadır. Her şirket şehrin farklı bir alanında aktarma merkezi tutmakta ve bu merkezlere her gün giren ve çıkan yüzlerce araç şehir trafiğini olumsuz etkilemektedir. Şehir içinde çok kapılı içinde transfer hatlarının çalışabileceği uygun alanlar yoktur. Bu alanlarda kargo araçlarına göre geniş park alanları da bulunmamaktadır. Kargo merkezlerinin lojistik köyde kendilerine yer yapması ile bu sorun da çözümlenmiş ve çağdaş aktarma istasyonları kullanılabilir olacaktır.

5.3. SAMSUN LOJİSTİK KÖYÜ ALTERNATİF YERLEŞİM ALANLARI

Samsun yerelinde aktörlerle yaptığımız görüşmeler ve arazi çalışmaları sonucunda Samsun Lojistik Köyü için 5 ayrı alternatif alan tespit edilmiştir. Her alanın bir lojistik köy olabilmesi açısından kendisine göre olumlu ve olumsuz yönleri bulunmaktadır. Bu alanların 3 tanesi kentin doğu kısmında Tekkeköy İlçesi sınırları, 1 tanesi Çınarlık Belediyesi sınırları içinde, bir tanesi de yer seçimi daha önce yapılan Toybelen mevkisindeki alandır. Bu alanların kent bütünündeki lokasyonları Şekil 5.1 ve Şekil 5.2.'de verilmiştir. Bu şekillerdeki topografik eğriler, yeşil çizgilerle gösterilmiş olup, 20 m. de bir geçirilmiştir. Söz konusu bu alanlar, kadastro, mülkiyet ya da imar sınırları itibariyle çalışmamış olup, itibari bölgesel nitelikleri nedeniyle ele alınmıştır. Samsun için önerilecek bir lojistik merkezin, 500 dönüm bir büyüklükle başlayıp, önümüzdeki 20 yıl içinde yıllık % 5 lik bir alansal gelişme göstererek, 1000 dönümlük bir alana çıkacağı varsayılmıştır. Buna göre söz konusu aday bir alanın, böylesi bir gelişme senaryosuna izin verecek şekilde gayri meskun alanlarda ve farklı ulaşım türlerinin ulaşılabilirliğine sahip niteliklerde olması gerekecektir.

Aşağıda, her bir alana ait spesifik nitelikler incelenmektedir.



Şekil 5.1. Lojistik Merkez 1-4 numaralı Alternatif Alanlar



Şekil 5.2. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan

5.3.1. Bir Numaralı Alternatif Alan

Alanın detaylı haritası Şekil 5.3 de görülmektedir. Şekil 5.3 deki eğim eğrileri 1 m.' de bir olarak geçirilmiştir.

Konum

1 numaralı alternatif alana, Samsun-Tekkeköy yolu üzerinde Aşağı Çinik kavşağından güneye doğru yaklaşık 1,8 km gidildiğinde ulaşılmaktadır. Alan'ın merkezi koordinatları, 41o 12' 34,72" kuzey ve 36o 29' 03,81" doğudur. Alan, Samsun Limanı'na karayolu ile yaklaşık 14 km, havaalanına ise 10 km mesafededir. Samsun-Çarşamba demiryolu hattı alanın tam ortasından geçmektedir. Gıda OSB'nin hemen güney-doğusunda yer almaktadır. Alanın kuzeyindeki bitişik parsellerinde hurdacılar çarşısı oluşmaya başlamıştır.

Mülkiyet ve Arazi Değeri

Bu alan sınırları içinde yaklaşık 800 dönüm genişliğinde bir kamu arazisi Mera statüsünde bulunmaktadır. Alanın geri kalan kısmı özel mülkiyette olup, bu bölgedeki arazi değeri, yola cepheli parsellerde 50 $/m2 iç kısımlarda ise 15-20 $/m2 olarak teşekkül etmiştir. Eğer, kamu mülkiyetindeki alanlar temin edilirse zaman içinde yaklaşık 200-300 dönümlük ilave bir özel mülkiyetten arazi satın alınması gerekecektir. Buna göre bu bölgedeki arazi edinim bedeli ortalama 20 $ m2 olarak düşünüldüğünde 5.000.000 $ (20 x 250.000 m2, kamu arazisi elde edilirse), ile 20.000.000 $ (kamu arazileri elde edilemediği durumda) arasında değişebilecektir



Şekil 5.3. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan

Coğrafik Özellikler

Söz konusu alan, 1. Sınıf tarım arazisi olup, yüksek nitelikli mer'a ve tarım arazisi olarak kullanılmaktadır. Alanın eğimi, % 10'un çok altında olup neredeyse düz bir arazi niteliğindedir. Alanın yakın çevresi de tarımsal nitelikli kullanım devam etmektedir. Şekil 5.4., Şekil 4.5. ve Şekil 4.6.'da Lojistik Merkez 1 numaralı alternatif alan fotoğrafları görülmektedir.

Lojistik Köy Açısından Avantajları

- Eğim yapısı uygundur,
- Alan'ın ortasından demiryolu geçmekte olup, ayrı bir hat çekilmesine gerek kalmayacaktır.
- TCDD Gelemen Lojistik Bölgesine ve Toros Limanı'na yakındır.
- Etkin bir karayolu bağlantısıyla, limana ve havaalanına süratli erişimi sağlanabilecektir.
- Büyük miktardaki kamu arazisinin varlığı proje gerçekleşme maliyet ve süresini önemli ölçüde azaltabilecektir.
- OSB, Gıda OSB, Gübre Fabrikası ve Tersane gibi lojistik odaklara yakındır.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları

- Toprak niteliği açısından yüksek kaliteli mera olması, tarım dışı kullanıma tahsis edilmesini güçleştirmektedir.
- Yüksek miktardaki kamu mülkiyeti kamusal nitelikli diğer alan kullanımlarının da bu alan yönlenmesi sonucunu doğurmaktadır. Bir başka deyişle bu alan için talep yüksektir.
- Fiziksel nitelikleri açısından lojistik köy olabilmesi için önemli bir dezavantajı bulunmamaktadır.



Şekil 5.4. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan Fotoğraf (1)



Şekil 5.5. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2)



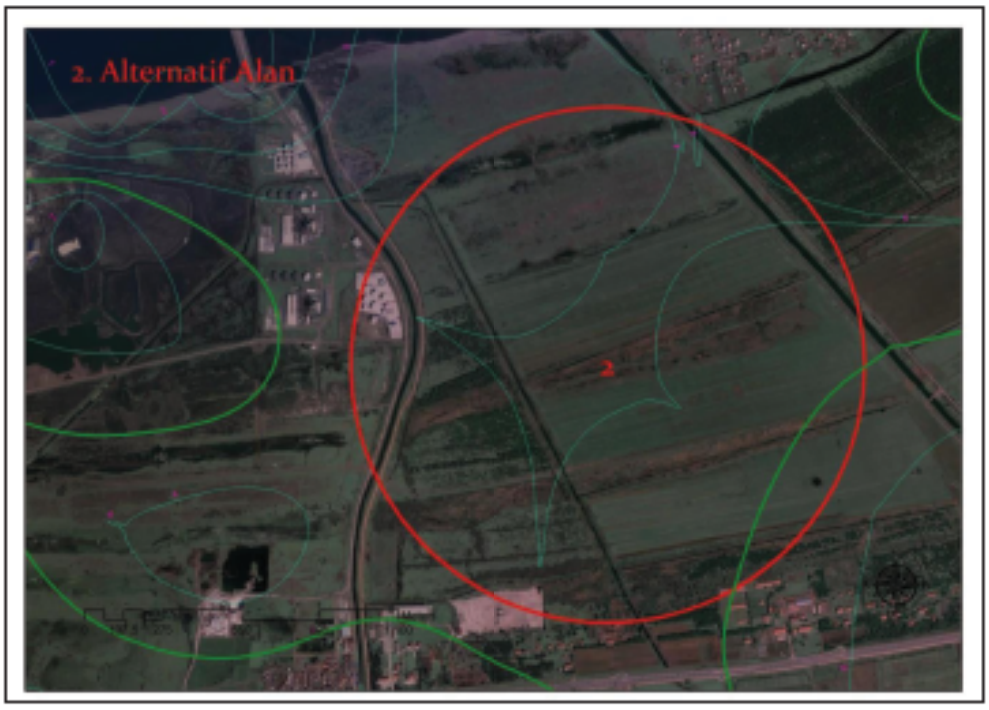
Şekil 5.6. Lojistik Merkez 1 numaralı Alternatif Alan Fotoğraf (3)

5.3.2. İki Numaralı Alternatif Alan

Bu alan ait harita Şekil 5.7., alana ait fotoğraflar da Şekil 5.8-Şekil 5.10'da verilmektedir.

Konum

2 numaralı alternatif alan, inşaatı sürmekte olan tersane ve mendirek alanının hemen güneyinde, Gelemen Devlet Üretme Çiftliği toprakları içinde yer almaktadır. Alanın orta kısmının coğrafik koordinatları 410 14' 20,17" kuzey 360 29' 26,86" doğudur. Alan, Samsun Limanı'na 12 km, hava alanına ise 8 km mesafede olup, Samsun Tekkeköy yolu üzerindedir. Yürürlüktekli planlarda Hipodrom alanı olarak işaretlenmiştir.



Şekil 5.7. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan

Mülkiyet ve Arazi Değeri

Bu alanın tamamı kamu mülkiyetindedir. O nedenle bu bölge için teşekkül etmiş bir arazi fiyatı söz konusu değildir. Kamu mülkiyetindeki bu araziler temin edilebildiği taktirde arazi edinimi için herhangi bir bedel ödenmesi gerekmeyecektir. Bu da proje realizasyonunu önemli ölçüde kolaylaştıracaktır. Bu alanın yaklaşık 3400 dönüm olarak TİGEM(Tarım işletmeleri Genel Müdürlüğüne) ait olduğu ve 1000 dönümünün tersane alanı olarak tahsis edildiği, geriye yaklaşık 2400 dönümlük bir alanın da kamu mülkiyetinde (TİGEM) kaldığı ifade edilmiştir.

Coğrafik Özellikler

Bu alanda eğim 0 denilebilecek düz bir arazidir. Birinci sınıf tarım arazisidirve bu amaçla kullanılmaktadır. Demiryolu hattı bu alanın sınırına kadar gelmekte olup kısa bir hat çekilerek hemen kullanıma geçilebilecektir.

Lojistik Köy Açısından Avantajları

- Eğim yapısı uygundur,
- Demiryolu alan sınırına kadar gelmekte olup, en çok 1 km lik bir uzatma gerektirecektir.
- TCDD Gelemen Lojistik Bölgesine, Tersaneye ve Toros Limanı'na yakındır
- Limana ve havaalanına süratli erişimi sağlanabilecektir.
- Büyük miktardaki kamu arazisinin varlığı proje gerçekleşme maliyet ve süresini önemli öçüde azaltabilecektir.
- OSB, Gıda OSB, Gübre Fabrikası ve Tersane gibi lojistik odaklara yakındır

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları

- Bu alanın fiziksel bir dezavantajı bulunmamaktadır. TİGEM'den tahsis sağlanabildiği taktirde çok kısa sürede bu alanda proje gerçekleştirmesi sağlanabilecektir.



Şekil 5.8. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (1)



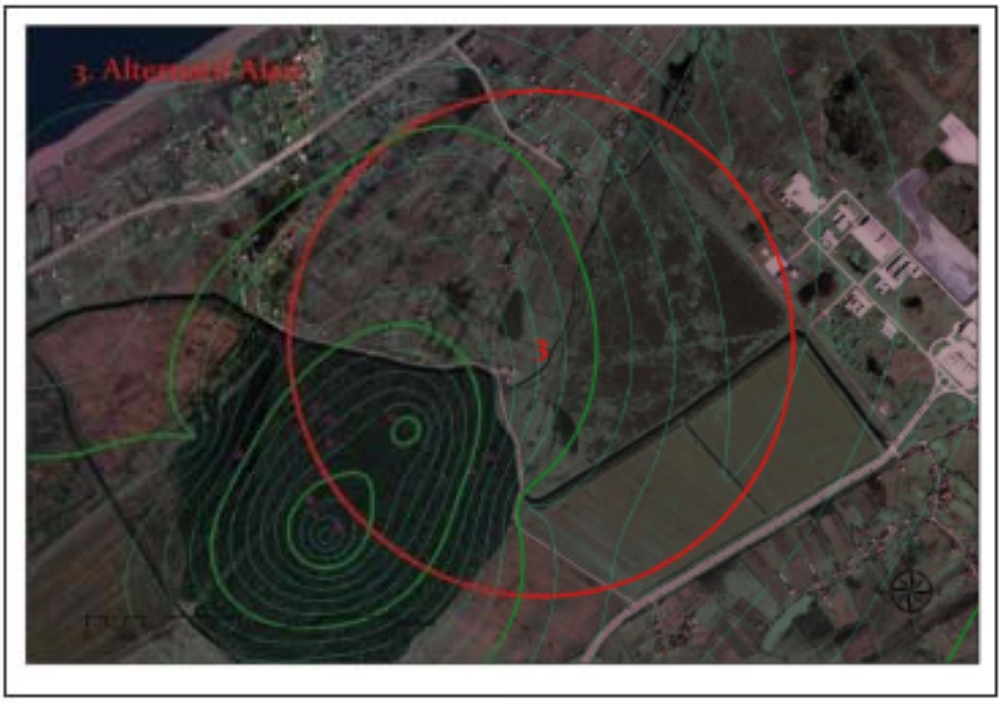
Şekil 5.9. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2)



Şekil 5.10. Lojistik Merkez 2 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (3)

5.3 3. Üç Numaralı Alternatif Alan

Bu alan ait harita Şekil 5.11, alana ait fotoğraflar da Şekil 5.12-Şekil 5.14 da verilmektedir.



Şekil 5.11. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan

Konum

3 numaralı alan, Hacı Osman Ormanı kuzeydoğusu ve havaalanı, THY yük terminalinin batısı arasında kalan alandır. Bu alanın orta noktası coğrafik koordinatları 41 0 15' 34,16" kuzey ve 360 32' 29,12" doğudur. Alan, Samsun Limanı'na yaklaşık 20 km olup, havaalanı sınırına bitişiktir. Samsun Çarşamba demiryolu hattına da, sahildeki demiryoluna da mesafesi yaklaşık eşit olup, 5 km dir

Mülkiyet ve Arazi Değeri

Bu alanda, yaklaşık 600 dönümlük bir kamu arazisi olduğu ifade edilmiştir. Ancak bu araziler Orman ve Mer'a arazi olarak özel mülkiyetle ihtilaflı olup, mahkemelerin sürdüğü söylenmiştir. Bu bölgedeki arazi fiyatları 15-20 $/m2 olarak teşekkül etmiştir. 600 dönümlük kamu arazisi tahsisi alınırsa arazi bedeli 7.000.000 $ (20x350.000) olacaktır. Alınamadığı taktirde 20.000.000 $ civarında olacağını tahmin etmek mümkündür.

Coğrafik Özellikler

Bu alan da yüksek nitelikli tarım arazisi olup, oldukça düşük eğimlidir. Batısında orman alanıyla çevrilmiştir. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planında konut gelişme alanı olarak işaretlenmiştir. Alan Çınarlık Belediyesi sınırları içinde kalmaktadır.

Lojistik Köy Açısından Avantajları

- Eğim yapısı uygundur,
- TCDD Gelemen Lojistik Bölgesine, Tersaneye ve Toros Limanı'na nispeten yakındır.

- Havalanana çok yakın olup, havayolu kargo trafiği açısından avantaj sağlayacaktır. Bu şekliyle Intermodal Yük Terminali fonksiyonu da üstlenebilecektir.
- Büyük miktardaki kamu arazisinin varlığı proje gerçekleşme maliyet ve süresini önemli öçlüde azaltabilecektir.
- OSB, Gıda OSB, Gübre Fabrikası ve Tersane gibi lojistik odaklara yakındır.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları

- Bu alan da fiziksel açıdan önemli bir dezavantaja sahip değildir.
- Kamu mülkiyeti açısından ihtilaflı durumlar, arazi edinilme sürecini fiyatların da ötesinde geciktirebilecektir.
- Alana bitişik bir demiryolu hattı bulunmamaktadır. Yaklaşık 5 km lik bir hat çekilmesi gerekmektedir. Ancak bölge coğrafyası bu hattın kolaylıkla çekilebilmesini mümkün kılmaktadır.



Şekil 5.12. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (1)



Şekil 5.13. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2)



Şekil 5.14. Lojistik Merkez 3 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (3)

5.3 4. Dört Numaralı Alternatif Alan

Bu alan ait harita Şekil 5.15, alana ait fotoğraflar da Şekil 5.16-Şekil 5.18 de verilmektedir.



Şekil 5.15. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan

Konum

4 numaralı alan, Samsun-Tekkeköy karayolu ile mevcut OSB arasında kalan bölgede yer almaktadır. Orta noktası koordinatları 41o 13' 44,63" kuzey ve 360 25' 56,03" doğudur. Alan, Samsun Limanı'na 9 km, havaalanına ise 12 km mesafededir.

Mülkiyet ve Arazi Değeri

Alanın tamamı özel mülkiyette olup arazi fiyatları oldukça yüksek olup, 100-140 $/m2 bandındadır. Bu lokasyonda seçilecek bir lojistik merkezin arazi edinim maliyeti 120.000.000 $ (120x1.000.000 m2) civarında olabilecektir.

Coğrafik Özellikler

Bu alan halihazırda kısmen tarımsal kullanımı olsa da, kısmi olarak da düşük yoğunluklu konut yapılanmasına sahiptir. İmar Planında sanayi ve depolama alanı kullanımına sahiptir.

Lojistik Köy Açısından Avantajları

- Eğim yapısı uygundur,
- TCDD Gelemen Lojistik Bölgesine, Tersaneye ve Toros Limanı'na OSB gibi lojistik odaklara yakındır.
- Karayolu erişilebilirliği en yüksek alternatiftir.
- Samsun Çarşamba demiryolu hattı bölgenin içinden geçmektedir.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları

- Fiziksel açıdan çok fazla bir olumsuzluğu yoktur.
- Arazi fiyatlarının yüksek olması ve tamamının özel mülkiyette olması arazi edinim maliyetini oldukça yükselmektedir.
- Bu bölgedeki tüm boş alan yaklaşık 1.000 dönüm kadardır. Bunun üstüne bir gelişme potansiyeli olduğunda gelişmeye olanak veremeyecektir.



Şekil 5.16. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (1)



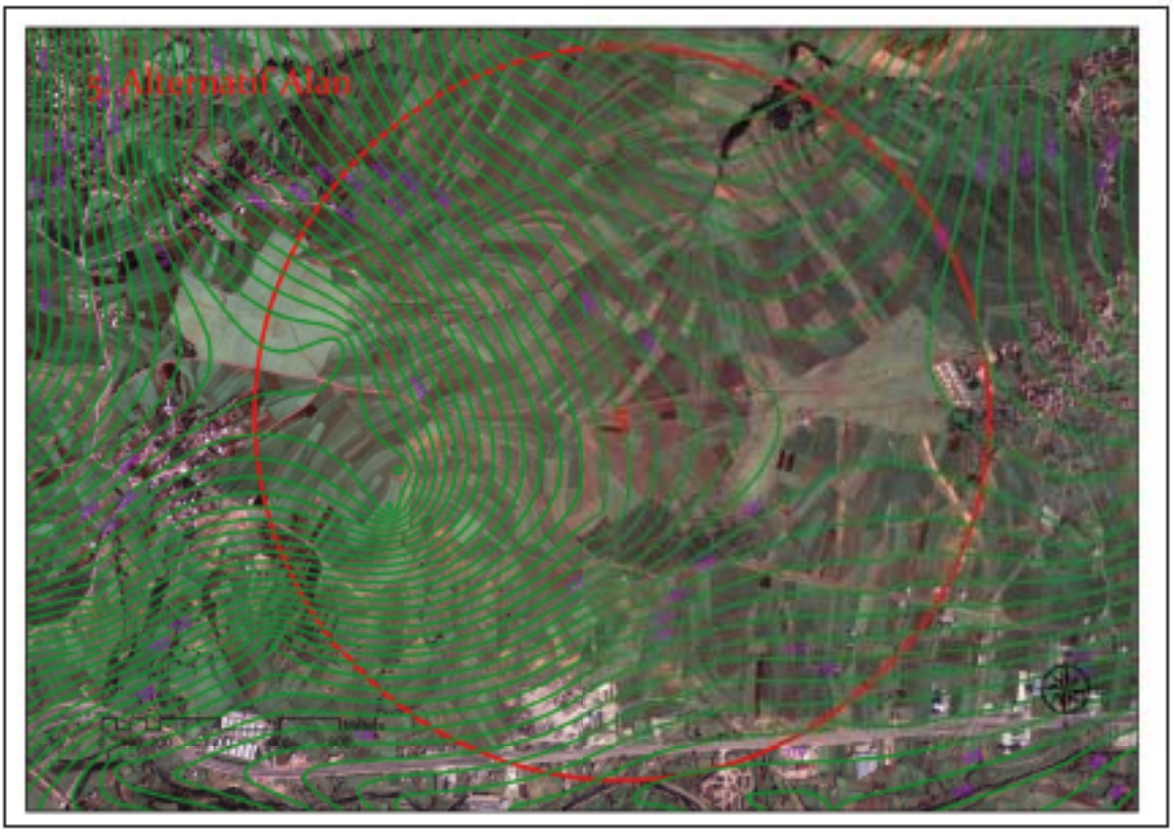
Şekil 5.17. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (2)



Şekil 5.18. Lojistik Merkez 4 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı (3)

5.3.5. Beş Numaralı Alternatif Alan

Bu alan ait harita şekil 5.19, alana ait fotoğraflar da Şekil 5.20-Şekil 5.22 de verilmektedir.



Şekil 5.19. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan

Konum

5. numaralı alternatif alan Otogar kavşağını yaklaşık 5,5 km geçince Ankara yolu üzerinde olup kuzeye doğru 400 mt lik bir bölüm üzerinde düşünülmektedir. Alan orta noktası koordinatları 410 17' 47,47" kuzey, 360 13' 23,91" doğudur. Alan, Samsun Limanı'na yaklaşık 17 km, havaalanına ise 35 km dir. Toybelen Köyü doğusunda yer almaktadır.

Mülkiyet ve Arazi Değeri

Bu alanda 22 dönümlük bir hazine arazisi mevcut olup bunun tahsisi yapılmıştır. Alanın geriye kalanı özel mülkiyete konu olup, satın alma gerektirecektir. Bu bölgedeki arazi değeri yol kenarında 200 $/m2, üst kısımlarda ise 70 $/m2 civarında teşekkül etmiştir.

Coğrafik Özellikler

Bu bölgede eğim oldukça fazla olup, % 17-20 civarındadır. Alanın düşük kodu 120 m olup bu kod üst kısımlarda 200 mt ye kadar çıkmaktadır. Bu alan, Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafında lojistik merkez alanı olarak seçilmiştir. Batı Çevre yolunun Ankara yoluna bağlantısı bu alanın ortalarında bir yerde olacaktır. Halihazırda, kent içindeki lojistik aktivitelerve alan kullanımları bu aksa gelme eğilimindedir.

Lojistik Köy Açısından Avantajları

- Bu alanın lojistik açıdan tek avantajı, lojistik aktivitelerin kent içine sokulmadan gerçekleştirilebileceği ve karayolu erişiminin yüksek olduğu bir nokta olmasıdır.
- Lojistik aktivitelerin gelişme eğiliminin bu bölgeye doğru olması.
- Büyükşehir Belediyesinin bu alanı desteklıyor olması.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları

- Bu bölgenin en büyük dezavantajı, fiziksel yapısının yüksek eğimli olmasıdır. Bu durum lojistik faaliyetleri zorlaştıracak, lojistik merkez inşaatında yüksek hafriyat maliyetlerine yol açacaktır.
- Alt kodun, 120 m olması, yaklaşık 5-10 kodlarında seyreden mevcut demiryolu güzergahlarından buraya demiryolu bağlantısı yapılmasını imkansıza yakın bir şekilde güçleştirmektir. Zira demiryolu eğiminin % 2,5-3 civarında olması teknik bir kısıttır. Bu alana erişim ise % 10 eğimli yamaçların aşılmasıyla olabilecektir.



Şekil 5.20. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı



Şekil 5.21. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı



Şekil 5.22. Lojistik Merkez 5 numaralı Alternatif Alan Fotoğrafı

5.4. EKONOMİK DEĞERLENDİRME VE ÖN FİZİBİLİTE RAPORU

Bu rapor kapsamında, yukarıda genel değerlendirmesi yapılan alanlardan dört tanesi inşaatı Lojistik Merkez Yönetimi tarafından yapılması gerekli kullanımlar açısından bir maliyet analizine tabi tutulmuştur. Daha önce Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından yer seçimi yapılan ve bizim 5 nolu alan olarak nitelendirdiğimiz Toybelen Mevkii deki arazi değerlendirme dışı bırakılmıştır. Bu alanın değerlendirme dışı bırakılmasındaki en önemli neden, bulunduğu yüksek rakım ile demiryolu hattının geçirildiği güzergah arasındaki kod farkıdır. Bilindiği üzere demiryolu hattı en fazla eğimi % 2,5-3 olması gerekirken, bu alana erişimde eğim çoğunlukla % 10 civarındadır. Ayrıca alanın kendi içindeki eğimi de oldukça fazla olup, alanın lojistik aktivitelere uygun hale getirilmesi oldukça yüksek bütçeli toprak ve hafriyat işleri gerektirecektir. Kısacası, bu alanın bir lojistik merkez için uygun hale getirilmesi makul bütçe koşulları altında mümkün olmayabilecektir.

Maliyet hesapları, üstyapı, yollar, altyapı, kamulaştırma bedeli ve ilave demiryolu harcama kalemlerinden oluşmaktadır. Maliyet hesaplarımızda, paranın zaman değeri, inşaatların nasıl bir zaman tablosu içinde yapılacağı bilinemediğinden, göz önüne alınmamıştır.

5.4.1. İnşaat Alan Büyüklükleri, Alan Gelişimi ve Maliyetleri

Lojistik Köy yatırımı için kurulması gerekli tüm birimler ve fonksiyonlar, dünyadaki benzer lojistik köy uygulamaları detaylı olarak incelenmiştir. Her kullanımdan ne kadar olacağı ve her etapta ne oranda büyütüleceği tablo 4.1 de ayrıntılı olarak listelenmiş ve bu birimlere ilişkin inşaat imalat maliyeti, başlangıç ve her 5 yıldaki gelişme etapları için fiyatlandırılmıştır.

Metrekare birim fiyatları belirlenirken, Bayındırlık Bakanlığı'nın yayınladığı 2009 yılı için binaların metrekare normal inşaat maliyet bedellerini gösterir cetvelden yararlanılmıştır. Bu cetvellerde yer alan maliyetler dolar kuru 1.60 olarak ABD dolarına çevrilmiştir. Kullanılan birim fiyatlar tablo 4.1 de verilmiştir. Bu 4 alternatif alandan herhangi birini seçilmesi üst ve altyapı inşaatı açısından büyük bir farklılık yaratmayacağından, hesaplanan maliyetler tüm alanlar için geçerlidir. Maliyet farkını yaratacak en önemli faktörler, bu alana uzatılacak ilave demiryolu ve kamulaştırma bedellerindeki lokasyon farklarıdır. O nedenle bu maliyetler her bir alan için ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Yol maliyetleri hesaplanırken ne kadar uzunlukta bir yol olacağı, benzer nitelikteki OSB'ler, haller ve toptancı çarşıları incelenerek bir yargıya varılmıştır. Yol üst yapı birim maliyetleri yine Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü yetkilileri ile görüşülerek, 500.000 $/km olarak belirlenmiştir. Yine, altyapı ihtiyacı ve maliyetleri, Allağa OSB altyapı maliyetleri esas alınarak hesaplanmış 250.000 $/km olarak tespit edilmiştir. Belirtilen maliyetler Tablo 5.1 de verilmiştir. Yapımı düşünülen tesislerden lojistik merkez ortak ihtiyaçlarına hitap edecek yapıların (Tablo 5.1.1.'de koyu harflerle gösterilen) müteşebbis heyet tarafından yapılacağı, kapalı gümrüklü ve gümrüksüz depolar, soğuk hava deposu, tamir bakım atölyeleri, konaklama tesisleri gibi yapıların ise yatırımcıları tarafından yapılacağı varsayılmıştır.

Tablo 5.1.1. Lojistik Köy İnşaat Maliyetleri

Birim	Adet	Net birim m2	m2 maliyeti $	Brüt alan faktörü	Başlangıç net alan (m2)	Başlangıç Brüt alan (m2)	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti $	20 yıl sonra net alan (m2)	20 yıl sonra Brut alan (m2)	Genişleme Payı (m2)	Periyodik inşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Kapalı Gümrüklü depolar	5	5.000	0	2	25.000	50.000	0,50	0	50.000	100.000	125.000	0	0
Kapalı Gümrüksüz depolar	20	5.000	0	2	100.000	200.000	0,50	0	200.000	400.000	500.000	0	0
Soğuk Hava Deposu	2	5.000	0	2	10.000	20.000	0,50	0	20.000	40.000	50.000	0	0
Açık Gümrüklü Alan	5	5.000	30	1	25.000	25.000	0,50	750.000	50.000	50.000	62.500	75.000	975.000
Konteyner Stok Alanı	1	50.000	30	1	50.000	50.000	0,25	1.500.000	50.000	50.000	62.500	375.000	2.625.000
Binek Araç Otoparkı	1	5.000	30	1	5.000	5.000	0,25	150.000	5.000	5.000	6.250	37.500	262.500
Ağır Araç Otoparkı	1	30.000	30	1	30.000	30.000	0,10	900.000	12.000	12.000	15.000	90.000	1.170.000
Forwarder ofisleri	20	50	381	2	1.000	2.000	0,25	381.000	1.000	2.000	2.500	4.763	385.288
Banka Şubeleri	2	100	510	2	200	400	0,25	102.000	200	400	500	12.750	140.250
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	381	2	100	200	0,25	38.100	100	200	250	9.525	66.675
Atık Su Arıtma	1	200	290	2	200	400	0,25	58.000	200	400	500	14.500	101.500
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	200	154	2	200	400	0,25	30.800	200	400	500	7.700	53.900
Çöp Değerlendirme Merkezi	1	500	290	2	500	1.000	0,25	145.000	500	1.000	1.250	36.250	253.750
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	290	2	100	200	0,25	29.000	100	200	250	3.625	39.875
Satış Mağazaları	20	50	485	2	1.000	2.000	0,25	485.000	1.000	2.000	2.500	6.063	503.188
Tamir Bakım Atölyeleri	4	250	0	2	1.000	2.000	0,25	0	1.000	2.000	2.500	0	0
Konaklama tesisi	2	100	0	2	200	400	0,25	0	200	400	500	0	0
Gümrük Ofisi	1	250	380	2	250	500	0,25	95.000	250	500	625	23.750	166.250
Jandarma Birliği	1	500	380	2	500	1.000	0,25	190.000	500	1.000	1.250	47.500	332.500
Sağlık Birimi	1	200	502	2	200	400	0,10	100.400	80	160	200	10.040	130.520
Mescit	1	250	380	2	250	500	0,10	95.000	100	200	250	9.500	123.500
PTT	1	50	450	2	50	100	0,10	22.500	20	40	50	2.250	29.250
Akaryakıt İstasyonu	1	1.000	0	2	1.000	2.000	0,25	0	1.000	2.000	2.500	0	0
Kargo Ofisleri	5	200	0	2	1.000	2.000	0,25	0	1.000	2.000	2.500	0	0
Demir Yolu Terminali	1	50.000	105	1	50.000	50.000	0,25	5.250.000	50.000	50.000	62.500	1.312.500	9.187.500
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	1	500	500	0,25	25.000	500	500	625	6.250	43.750
Yemek üretim tesisi	1	250	450	2		500	0,25	0	0	0	0	28.125	84.375
Toplam Üst Yapı Maliyeti					**303.250**	**446.500**		**10.346.800**	**444.950**	**722.400**	**903.000**	**2.112.590**	**16.684.570**
Yol Maliyetleri		3.600	500				0,25	1.800.000				450.000	3.150.000
Altyapı Maliyetleri		3.600	250				0,25	900.000				225.000	1.575.000
Genel Toplam								**13.046.800**				**2.787.590**	**21.409.570**

Lojistik merkezin ilk etapta yaklaşık 303.250 m2 kapalı inşaat alanına sahip olacağı ve yine yaklaşık 446.500 m2 lik bir brüt alanla başlayacağı varsayılmıştır. Bu gerçekleşmeden sonra her 5 yılda bir bu alanların değişik oranda büyütüleceği, 20 yıl sonra yaklaşık 445.000 m2 kapalı inşaat alanına ve 722.500 alan büyüklüğüne erişeceği düşünülmüştür. 20 sonrasındaki potansiyel büyümelerle toplam alan büyüklüğü 900.000 m2'ye ulaşacaktır.

İlk etaptaki toplam alt ve üstyapı inşaat maliyeti yaklaşık 13.046.800 $ civarında olup, bunun en önemli yatırım maliyetini 5.250.000 $ olarak demiryolu terminali oluşturacaktır. Geriye kalan tesislerin önemli bir kısmının yap işlet devret gibi modellerle elde etmek mümkün olacağından müteşebbis heyetin inşaat maliyeti önemli oranda azalacaktır. Bu maliyetlere her 5 yılda bir 2.787.590 $ periyodik genişleme maliyetleri eklenecek ve 20. yıl sonundaki toplam alt ve üstyapı maliyeti 21.409.570 $ civarında olacaktır. Bu fiyatların hesaplanmasında paranın zaman değeri, proje gerçekleştirmesinin nasıl bir zaman cetvelinde teşekkül edebileceği tahmin edilemediğinden eklenmemiştir.

5.4.2. Kamulaştırma ve Ek demiryolu Maliyetleri

Lojistik Master Plan kapsamında yapılan çalışmamızda, Tekkeköy Mevkiindeki 4 alternatif alan için kamulaştırma ve ek demiryolu maliyetleri hesaplanmıştır. Toybelen Mevkiindeki Büyükşehir Belediyesince önerilen alanın hem demiryolu erişimine sahip olamayacağı, hem de yüksek eğimli bir topografya nedeniyle oldukça yüksek hafriyat maliyetleri çıkaracağı nedenleriyle, Lojistik Merkez için uygun bir arazi olmadığı düşünülmektedir. Bununla birlikte Toybelen'deki bu alanın büyük alan kullanımı gerektiren kentsel çalışma alanları olarak lojistik destek hizmetlerine sunulması, kent makroformunun çok merkezli bir hal alması ve kent ulaşımı üzerinde olumlu etkileri açısından önemlidir. Örneğin, kent merkezinde kalmış bulunan Eski Sanayi ve Günsan Sanayi Çarşılarının bu alana taşınması, hem kentsel rant dönüşümüne neden olacak hem de bu kullanımların yarattığı trafik kent dışına yönlendirilecektir. Bu alanda yer alması mümkün olan bir diğer kullanım, Samsun Port'u kullanmaları koşuluyla kömür ithalatçılarıdır.

Buna göre belirtilen alanlara yönelik toplam maliyetler tablo 5.2 de verilmiştir. (Eletrifiye) Demiryolu km maliyeti kamulaştırma dahil 2.100.000 $ olarak DLH Genel Müdürlüğü yetkilileriyle yaptığımız görüşmelerle belirlenmiştir. Alternatif alanlarımızın ikisinin içinden demiryolu hattı geçiyor olduğundan yeni bir uzatılması gerekmemektedir. 1 nolu alan 1 km lik, 3 nolu alan da 5 km lik ilave demiryoluna ihtiyaç duymaktadır.

Tablo 5.2. Lojistik Alanlar Toplam Maliyet Tablosu

Lojistik Köy Alternatif alanlar	Kamulaştırma	Hazine+Özel	Demiryolu	Alt/Üstyapı	Toplam	Hazine Toplam
1 Nolu (Aşağı Cinik)	20.000.000	5.000.000	0	21.409.570	41.409.570	26.409.570
2 Nolu (Gelemen)	0	0	2.100.000	21.409.570	23.509.570	23.509.570
3 Nolu (HacıOsman)	20.000.000	7.000.000	10.500.000	21.409.570	51.909.570	38.909.570
4 Nolu (OSB)	120.000.000	0	0	21.409.570	141.409.570	141.409.570

Bu alanlar içinde 1 nolu alanda 80 ha, 3 nolu alanda 65 ha kamu arazisi bulunmakta, 2 nolu alanın tamamı kamuya 4 nolu alanın da tamamı özel mülkiyete alttir. Bu nedenle, Gelemen Bölgesindeki alan en ucuz, OSB güneyindeki alan da her durumda en pahallı alandır. Eğer kamusal arazilerin Lojistik Merkeze tahsisi yapılabilir ise, Aşağı Cinik'deki 1 nolu alan 20 ha ilave bir kamulaştırma ile, toplam 26.409.570 $ gibi bir maliyete, Hacı Osman Ormanı civarındaki 3 Nolu alan da 35 ha ilave bir kamulaştırma ve 5 km lik bir demiryolu ilavesi ile toplamda 38.909.570 $ bir maliyete erişecektir. Bu durumda, elde edilebildiği taktirde Gelemen'deki alan en avantajlı sonra da Aşağı Cinik'teki alan en makul alternatifleri oluşturmaktadır.

5.5. LOJİSTİK KÖY İŞLETME MODELLERİ

Lojistik köyler işletme modeli açısından "Organize Lojistik Bölgesi" olarak da nitelendirilebilirler. Köy içinde bölgesel lojistik aktivitelerin bir araya getirildiği birimler bulunmaktadır. Lojistik Köyü de içinde şu birimlerin bulunacağı bir yapıda olacaktır:

- Demiryolu yük transfer istasyonu
- Kapalı gümrüksüz depolar
- Kapalı gümrüklü depolar (Antrepolar)
- Gümrüklü ve gümrüksüz soğuk hava depoları
- Konteyner stok alanı
- Kamyon ve tır park alanları
- Binek araç park alanları
- Lojistik şirket idari ofisleri
- Banka şubeleri
- Teknik alt yapı tesisi
- Atık su arıtma tesisi
- Yağmur suyu toplama depoları
- Çöp değerlendirme merkezi
- Satış mağazaları
- Giriş ve çıkış kapıları
- Tamir bakım atölyeleri
- Konaklama tesisleri
- Gümrük binası
- Jandarma binası
- İtfaiye birimi
- Sağlık birimi
- Mescit
- PTT
- Akaryakıt istasyonu

Bu kadar karmaşık bir yapı içinde iki konu önem kazanmaktadır. Birincisi, bu yapıların mülkiyetlerinin kimin üzerinde olduğu, diğeri de lojistik köy içinde verilecek olan destekleme hizmetlerinin nasıl sağlanacağıdır. Genel uygulama, mülkiyet ile işletmenin ayrılması ve işletmenin bir özel şirkete ihale yoluyla verilmesidir. Samsun'da da aynı sistem uygulanacak, mülkiyet hakkı ve işletme hakkı net olarak tanımlanacaktır.

5.5.1. Lojistik Köylerde İşletme

Lojistik köyler birçok açıdan aralarında farklılıklar göstermektedir (Köyün ölçeği, hangi tür operasyonların verileceği, içeride çalışan operatörlerin niteliği vb.). Bu farklılıklar nedeniyle lojistik köylerin mülkiyeti de farklı olabilmektedir. Mülkiyeti tamamen devlete ait olabildiği gibi özel şirketler tarafından arazi satın alınarak kurulan lojistik köyler de bulunmaktadır. Her iki yapılanmada da, belediyeler; belediye hizmetlerinin verilmesi ve imar planlaması açısından, Devlet Demiryolları; köy içindeki terminalin işletilmesi ve demiryolu alt yapısının oluşturulması açısından, lojistik köyde küçük ortak olarak yer almaktadır. Devlete ait lojistik köylerde de, bölgedeki ticaret ve sanayi odaları ortak olarak yer almakta, özellikle köyün muhtariyetinin sağlanması, izinlerin alınması açısından devrede olmaktadır.

Lojistik köylerin operatörleri hiç bir zaman tek lojistik şirket olmamaktadır. Tekelleşmeyi önlemek, serbest rekabeti sağlamak, maliyet avantajı yaratmak ve hizmetlerin dengeli dağılımını sağlamak amacıyla birden fazla lojistik hizmet sunucusunun

çalışması gerekmektedir. Lojistik merkezlerde mülkiyet, merkezin üzerinde kurulduğu toprağa sahip olmakla sağlanabilmektedir. Arazi mülkiyetini elinde bulunduran kuruluş, arazinin üzerinde kurulacak olan yapıların yap-işlet-devret sistemiyle veya inşa edip sadece kira bedeli ödenerek işletenlere binaların ve donanımların kullanımını devretmektedir.

Lojistik köylerin kuruluşu sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bir bağlantı gerekmektedir. Kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun makul nedenleri vardır. Fonksiyonları, hizmetleri, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik köylerin güçlü bölgesel bir karakteri (özelliği) söz konusudur. Böylece, ilgili bölgelerinin güçlü yanlarının geliştirilmesi ve yerel ve bölgesel gelişmelerin desteklenmesi yaygın olarak bunlardan beklenmektedir. Ülkemizde bölgesel kalkınmada kamu sektörü aktif rol aldığından, bu beklenti doğal olarak yerel yetkililer kanalı ile merkezi hükümetle ilişkilendirilmektedir.

Lojistik köylerde çalışacak olan operatörlerin, merkezdeki lojistik altyapının sahibi olabilme şansları da söz konusudur. Bu durumda 20-25 yıl gibi uzun süreli arazi kiralaması yöntemi de kullanılabilir. Bazı lojistik operatörler ve ticaret ve dağıtım şirketleri, kendi isteklerine uygun olarak inşa edilmiş depoları kiralayabilir ya da merkezi oluşturanlarca inşa edilmiş üniteleri bedeli karşılığında kullanabilirler. Bazıları, kendi dağıtım merkezlerini de oluşturabilirler. Bu türler genellikle araç lojistiği yapan veya özel depolama hacimlerini kullanmak zorunda olan ilaç sanayi şirketleridir.

Ülkemizde lojistik merkezlerin yasal zemini tam anlamıyla oluşturulamamıştır. Spesifik olarak lojistik köy uygulamalarına dönük bir "Lojistik Köy Kanunu"muz yoktur. Ülkemizde hızla gündeme gelen lojistik köylerin örneğinin bulunmaması, farklı ülkelerde farklı kanunların uygulanması, AB'nin bu konuda bir ortak kanun çalışmasının olmaması sebebiyle gelecekte kurulacak olan lojistik köylerle ilgili bir kanun hazırlanması da zorluk yaratmaktadır. Gerek devlet kuruluşlarından, gerek odalardan ve yatırımcılardan gelen talepler üzerine, kolay bir yol seçilmiş ve yapı olarak organize sanayi bölgelerine benzemesi açısından 12 Nisan 2000'de kabul edilen 4562 sayılı "Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu"'nda yapılan bir değişiklikle, lojistik köyleri de "İhtisas Lojistik Amaçlı Organize Sanayi Bölgesi" tanımıyla kanuna eklenmiştir. Kanunun ilk şeklinde, organize sanayi bölgelerinde depolama hizmetlerinin verilmesinin yasaklanmış olması söz konusudur. Bu engel de kurulacak olan bölgeye "ihtisas" adı verilerek by-pass edilmiş, organize sanayi bölgelerinde depolama yapılmasının yasak kapsamında kalması sürdürülürken, yeni kurulacak olan depolama amaçlı merkezler kanun kapsamına alınmıştır. Yeni değişiklikleri kapsayan hali ile 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu bulunmaktadır. Mevcut kanunun henüz bir yönetmeliğe bağlanmamış olması, lojistik köyün kuruluş prosedüründe belirsizlik yaratmaktadır. Yönetmeliğin kısa bir zaman içinde hazırlanması ve Samsun Lojistik Köyü'nün bu yönetmelik çerçevesinde yapılandırılması beklenecektir. Kanun, bu yapısıyla bazı yetersizliklere ve uygunsuzluklara da yol açmaktadır.

Kuruluş İşlemleri

Samsun Lojistik Köyü'nün, yani kanundaki tanımıyla Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin (SİLOSB) kurulması için yapılacak ilk iş, tüzel kişiliğin tescilidir. Bunun için Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nın talebi ile, İl Özel İdaresi'nin, Büyükşehir Belediyesi'nin, ve temsilcilerinin imzalarıyla düzenlenen, ve Samsun Vali'miz Sayın Hüseyin Aksoy'un onayını almış olan kuruluş protokolü hazırlanacaktır. Bu protokolün Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'mızca onayından sonra tüzel kişilik tescil edilmiş olacaktır. Talepleri olduğu takdirde TCDD da bu protokole dahil edilebilecektir. Kurulacak olan SİLOSB'nin kamu yararına olduğuna dair başvuruda bulunulacak, kamu yararı kararı da Bakanlıkça temin edilecektir.

Yer seçimi, yine Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'mızın koordinasyonunda kurulacak olan bir kurulun oy birliği ile vereceği kararla gerçekleşecektir. Bu karar, 1/25.000'lik ölçekli Nazım İmar Planı'na işlenecek ve SİLOSB ilan edilecektir. Seçilen arazi içinde kalan Hazine veya kamu kuruluşlarına ait parseller bedelsiz olarak SİLOSB'ne devredilebilecektir. Bunun dışındaki araziler, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu çerçevesinde SİLOSB'ne mal edilecektir.

Yönetim Yapısı

Mevcut Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ve çıkacak olan yönetmelik çerçevesinde Samsun Lojistik Köyü şu yapı altında kurulacak, Kanundaki tanımı ile, İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi (İLOSB) yapılandırılmasının 4 temel kurulu olacaktır (bu kurullar, 4562 sayılı OSB Kanunu madde 6'da öngörülmektedir);

- Müteşebbis Heyet (Kurucu, Yer Seçici Kurul ve sonrasında Genel Kurul)

- Yönetim Kurulu
- Denetim Kurulu
- Bölge Müdürlüğü

Müteşebbis Heyet [105]

OSB Kanunu'nun 7. maddesine göre, öncelikle müteşebbis heyetin kurulması gerekmektedir.

Madde 7 : " Müteşebbis Heyet, OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarınca, mensupları arasından tespit edilecek üyelerden oluşur. Müteşebbis Heyet'i oluşturacak üye sayısı 15 asil ve 15 yedek üyeden fazla olamaz".

Katılan kurum ve kuruluşların, Müteşebbis Heyet'te temsil edilecekleri üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirlenir. Müteşebbis Heyet'te yer alan üyeler iki yıl için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer. Üyelikten düşen veya ayrılan üyenin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ön sıradaki yedek üyesi geçer. Yeni katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süreyi tamamlar.

Müteşebbis Heyet ilk toplantısında, Vali'nin başkan olması durumunda, 4. maddenin 7. fıkrasında sayılan kuruluşlardan, İl Özel İdaresi ve Belediye temsilcileri dışında kalanlardan bir başkanvekili, aksi takdirde bir başkan ve bir başkanvekili seçer. Müteşebbis Heyet, en az üç ayda bir defa başkan, veya başkanın yokluğunda başkanvekili başkanlığında salt çoğunluk ile toplanır. Kararlar, mevcudun salt çoğunluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir. Müteşebbis Heyet'te görevli üyeler, geçerli sayılan bir mazeretleri olmaksızın üst üste yapılan üç toplantıya, veya mazeretleri olsa dahi bir yıl içinde yapılan toplantıların en az yarıdan bir fazlasına katılmamaları halinde üyelikten çekilmiş sayılırlar.

Müteşebbis Heyet; OSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek için gerekli kararları ve tedbirleri almak, yer seçimi raporunda belirtilen hususları yerine getirmek, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemelerle verilen görevleri yapmak, Yönetim ve Denetim Kurulu çalışmalarını ve hesaplarını ibra etmek, OSB'ye ait para ve diğer kaynakları kuruluş amacına uygun kullanmakla yükümlü ve görevlidir.

Müteşebbis Heyet üyeleri ile Yönetim ve Denetim Kurulu üyelerinin görevlendirilme usul ve esasları, kuruluş protokolünün tanzim şekli ve ihtiva edeceği hususlar ile görev ve çalışmalarına ilişkin esaslar, Bakanlık'ça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir. Bu çerçeveden olmak üzere; Müteşebbis Heyete şu kuruluş temsilcilerinin katılması söz konusudur:

- Samsun Ticaret ve Sanayi Odası temsilcisi,
- İl Özel İdaresi temsilcisi,
- Samsun Büyükşehir Belediyesi temsilcisi,
- TCDD Bölge Müdürlüğü temsilcisi,
- Samsun'daki Organize Sanayi Bölgeleri temsilcileri,
- Samsun Serbest Bölgesi temsildsi,
- Yukarıda sayılan kuruluşlardan her birinden birer adet yedek üye

Müteşebbis Heyet, en az üç ayda bir toplanacaktır. İlk toplantıya Samsun Vali'mizin başkanlık yapması durumunda, İl Özel İdaresi ve Samsun Büyükşehir Belediyesi temsilcisinin dışındaki üyelerden bir başkan vekili seçecektir. Samsun Valimizin başkan olmaması durumunda, bir başkan ve bir başkan vekili seçilecektir.Müteşebbis Heyet'te bulunan kurumlar, kuruluş aşamasındaki giderleri karşılamak için ileride hazırlanması gereken fizibilite çerçevesinde katkı payları ödemeyi Bakanlığa beyan etmek durumundadırlar. Müteşebbis Heyet üyelerine toplantı başına huzur hakkı ödemesi yapılacaktır.

Bölge'de kurulan olan işletme sayısı, planlanan işletme sayısının 1/3'üne ulaştığı zaman SİLOSB'de çalışan kuruluşlar, aralarından seçecekleri kişilerle birlikte Müteşebbis Heyet'e üye vereceklerdir. Bu üyelerin sayısı, Müteşebbis Heyet'in ilk üyelerinin sayısının yarısından az olacaktır. Bölge'de kurulacak olan işletmelerin sayısı, toplam hedeflenen sayının 2/3'ünü geçtiği takdirde, Müteşebbis Heyet'in, Yönetim Kurulu'nun ve Denetim Kurulu'nun görevi sona erecek ve ilk genel kurul toplantısında devir işlemi gerçekleşecektir. İşletmecilerin salt çoğunluğu, Müteşebbis Heyet'in göreve devam etmesini istediği takdirde, Heyet görevine devam edecektir. Kanunun bu uygulamasının yönetmelikle değiştirilmesi; Müteşebbis Heyet'in görevde olmaması durumunda bile, mülkiyetin el değiştirmemesi ve denetimin yine Müteşebbis Heyet denetim kurulunca yapılması sağlanmalıdır.

[105] 4562 sayılı OSB Kanunu madde 7

Yönetim Kurulu

SİLOSB'ni, Yönetim Kurulu sevk ve idare edecektir. Her iki yılda bir değişmek üzere, Müteşebbis Heyet, Yönetim Kurulu için kendi içinde 5 asil ve 5 yedek üye seçecektir. 4562 sayılı OSB Kanunu'nun 8. maddesinde, Yönetim Kurulu ve fonksiyonları şu şekilde tanımlamıştır;

Madde 8 - Yönetim Kurulu, Müteşebbis Heyet'in, en az dördü kendi üyeleri arasından olmak üzere seçeceği, beş asil ve beş yedek üyeden oluşur. Yönetim Kurulu üyeleri iki yıl için seçilir.

Yönetim Kurulu üyeleri kendi aralarında bir başkan ve bir başkanvekili seçerler. Yönetim Kurulu en az ayda iki defa toplanır ve toplantı salt çoğunluk ile yapılır. Geçerli bir mazereti olmadan üst üste yapılan üç toplantıya, veya mazereti olsa dahi altı ay içinde yapılan toplantıların en az yarısına katılmayan üyeler üyelikten çekilmiş sayılırlar. Kararlar salt çoğunlukla verilir. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.

Yönetim Kurulu; kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemeler ile Müteşebbis Heyet'in kararları çerçevesinde, OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

Denetim Kurulu

Yönetim Kurulu ve dolayısıyla Müteşebbis Heyet, SİLOSB içinde yürütülen tüm işlemlerden sorumludur. Bu sorumluluğun denetlenmesi amacıyla Denetim Kurulu oluşturulması gerekmektedir. 4562 sayılı OSB Kanunu'nun 9. maddesine göre 2 yıl süre için görev yapacak iki asil ve iki yedek Denetim Kurulu üyesi, Müteşebbis Heyet içinden seçilecektir. Denetim Kurulu; bütçenin uygulanmasını denetler, yılda bir kez genel kurul raporu hazırlar ve en az üç ayda bir toplanarak ara rapor hazırlayarak müteşebbis heyete sunar.

Bölge Müdürü

SİLOSB'nin yönetimi, Bölge Müdürü ve yeteri kadar idari ve teknik personelden oluşur. Bölge Müdürü'nü, Müteşebbis Heyet atayacaktır. Bölge Müdürlüğü'nün organizasyon şeması ve kadrosu Bakanlık tarafından onaylanmak durumundadır. Değişiklikler de Bakanlık tarafından yapılacaktır.

Temsil ve İlzam

SİLOSB'nde yürütülen tüm işlemler için, bölgeyi Yönetim Kurulu Başkanı veya Başkan Yardımcısı temsile yetkili olacaktır. İlzam edici her türlü belge, Yönetim Kurulu Başkanı ve Yardımcısı tarafından; veya yetki verilmiş ise Bölge Müdürü tarafından çift imza ile gerçekleşecektir.

Mali Konular

Gelirler

MIOLSB'nin bütçe çerçevesinde tahsil edilmek üzere şu gelirleri olacaktır:

1. Müteşebbis Heyet'e katılan kuruluşların verecekleri iştirak payları,
2. Arsa veya tamamlanmış ünite kiralaması yapılan ya da arsa satışı yapılan kurum ve kuruluşların ödeyecekleri kira ve katılım payları,
3. Altyapı veya üstyapıların proje onaylarından ve ruhsatlarından elde edilecek gelirler, ihale dosyası satışlarından sağlanan paylar,
4. Yönetim ve işletim aidatları,
5. İşletmek için taşerona verilen tesislerden alınacak katılım veya gelir payları,
6. Su, elektrik, doğalgaz, arıtma ve diğer destek ünitelerinden alınacak olan iştirak gelirleri,
7. Arsa satışından elde edilecek gelirler,

8. Her türlü bağışlar,
9. Bölge ortak mülklerinin, otoparkların kira ve hizmet gelirleri,
10. Banka faizleri,
11. Cezalar,
12. İlan ve reklam gelirleri,
13. Diğer gelirler

Krediler

SİLOSB, projenin keşif tutarı ve genel idare giderleri için Bakanlık'tan kredi talep edecektir. Bu kredinin miktarı, hazırlanacak olan fizibilite raporu çerçevesinde gerçekleşecektir. Alınacak olan krediye teminat gösterilmesi de gerekecektir. Kamulaştırma amacıyla talep edilecek olan kredinin miktarını Sanayi ve Ticaret Bakanlığı belirleyecektir. Bakanlık'tan alınacak olan kredinin ihtiyacı karşılamaması durumunda, iç ve dış kuruluşlardan da kredi talebi yapılacaktır.

Tesislerin Kullanıma Verilmesi

SİLOSB içindeki tesislerin lojistik şirketler tarafından kullanılması için, ilgili kanun ve mevcut yönetmelik hükümleri yeterli değildir. OSB Kanunu, arazilerin kullanıcılara satılması esası üzerine kurulmuştur. Yurt dışındaki uygulamalarda; araziler kullanıcılara satılabildiği gibi, serbest bölgelerde uygulandığı gibi arazi üzerine yapılacak olan yapıların, yap-işlet-devret sistemi çerçevesinde bedelsiz arazi tahsisi yolu ile de kullandırılması söz konusudur. Ayrıca bazı şirketler için bitmiş yerlerin, uzun süreli kiralama yöntemi ile de kullanılması söz konusu olacaktır.

Arazilerin Satışı

Hazırlamış olduğumuz master plan, bir önceki paragrafta bahsedilen her üç alternatifi de içermektedir. SİLOSB yönetimi, parsellenen arazilerin, genel kullanımda sorun çıkarmayacak şekilde, mülkiyetini de devredebilecektir. Bu amaçla SİLOSB mülkiyetinde bulunan araziler, altyapıları da tamamlandıktan sonra, Lojistik Köy kullanım esaslarına uygun şekilde inşa edilmesi koşulu ile, satışa da çıkartabilecektir. Satışın ihale ile ve katılımcılara, belli limitler dahilinde, ön görülen satış bedelleri üzerinden açık artırma ile satılması söz konusudur. Bu durumda her parsel ayrı ayrı ve büyüklükleri ön teklif usulü ile belirlenerek ihale edilmelidir.

Araziyi satın alan kişi veya kurum, bu arazide sadece lojistik hizmet vereceğini, üretim yapmayacağını taahhüt etmek durumunda olmalıdır. Üzerine inşa edilecek olan yapının arazi kullanım oranları belli olmalı ve teknik şartnamesinde belirtilen yükseklik ve görünümde inşa edilmesi taahhüt altına alınmalıdır. Arazilerin, inşaat yapılmadan veya yapıldıktan sonra üzerinde bina olarak veya olmadan mal sahibi tarafından satılması durumunda ise, satışın Müteşebbis Heyet tarafından, rekabet unsurları ve tekelleşme yaratmayacak şekilde satışı göz önünde bulundurularak, onaylanması gerekecektir

Arazilerin Yap-İşlet-Devret Şeklinde Verilmesi

SİLOSB'de bulunan araziler lojistik depolama amacıyla kullanılacaktır. Lojistik şirketleri, arazi içinde inşa edecekleri tesislerin, ileride sahibi olmak veya arazi bedelini ödemek istememeleri durumunda, arazi bedelsiz olarak ve üzerine yapılacak binanın projesinin onaylanması koşuluyla, yap-işlet-devret sistemi çerçevesinde de kullanıma açılacaktır. Bu durumda, inşa edilecek olan binanın maliyetine paralel olarak, geri dönüşünün hesaplanarak arazinin bedelsiz verilmesi de mümkün olacaktır. Bu uygulamada, inşa edilecek olan deponun arazi dışındaki yatırımı mal sahibi tarafından yapılmalıdır Bu sistem aynı zamanda arazi geliştirme faaliyetinde bulunan gayrimenkul yatırım şirketlerine de, projesinin onayı şartıyla kullandırılabilecektir. Bu durumda, üst yapının sahibi GMYO şirketleri olacak ve tesislerini serbestçe kiralayabileceklerdir Dönem sonunda da bedelsiz devri yapılacaktır.

Kiralama Yöntemi

SİLOSB Bölge Müdürlüğü, arzu eden lojistik şirketleri için, taleplerine uygun depolama alanlarında inşa ettirecektir. Bu inşaatlar, öz kaynaktan yapılabileceği gibi, yurt içi ve yurt dışı kredi kullanımı ile yaptırılması ve uzun döneli kira sözleşmeleri ile isteyen kuruluşlara kiralanması da mümkün olacaktır. Kira gelirleri, öz sermaye geri dönüşünde veya kullanılacak olan kredilerin geri ödemelerinde kullanılacaktır. İnşa edilecek olan tesislerin kiralarının, yapılacak olan yatırımın arazi bedeli hariç inşaat bedelinin 8-10 yıl içinde geri dönüşünü sağlayacak bir fiyatla belirlenmesi esas olmalıdır. Bu durumda, kiracı sadece temel depolama tesisini kiralayacak, ileride kullanım amaçlı yapacağı yatırımı kendisi karşılayacaktır.

Tesislerin Kiralanması

Lojistik köyde depolar haricinde birçok ünite de, kiralama yöntemi ile değerlendirilecektir. Bu tesisler içinde;

1. Demiryolu aktarma deposu, SİLOSB işletmesi tarafından inşa edilecek ve işletilmesi ihale yoluyla özel kuruluşa verilecektir. Bu tesiste, demiryolu ile gelen ürünlerin vagondan indirilmesi, depolara taşınması için teslimi veya depolardan gelen ürünlerin vagonlara yüklenmesi hizmeti verilecektir. Hizmet fiyatları, SİLOSB işletmesi tarafından belirlenecektir.

2. Açık gümrüklü alan, SİLOSB tarafından alt yapısı hazırlanmış biçimde ve kuruluşlara sabit alan olarak m2 esasından kiralanacaktır. Kuruluşlar ihtiyaçları halinde bu alanın genişletilmesini de talep edebileceklerdir. İçerideki operasyon giderleri kiralayana ait olacaktır.

3. Binek araç otoparkı, kamyon ve tır parkı, altyapısı SİLOSB işletmesi tarafından hazırlanacak ve işletilecektir. Kira gelirleri, işletmenin gelir kalemleri içinde olacaktır.

4. Giriş ve çıkış kapıları, yine işletme tarafından inşa edilecek, araçlara kart uygulaması yapılacak ve giriş çıkışlardan bir gelir elde edilecektir.

5. Akaryakıt istasyonu için, tesis içinde bir yer ayrılacak ve bu yerin kullanım hakkı ihale ile satılacaktır. Tesiste, kapı durumuna göre, bir veya iki adet akaryakıt istasyonu bulunacaktır.

6. Konteyner stoklama alanları, alt yapısı SİLOSB tarafından yapılacak ve işletmesi ihale edilecektir. Bu ihale bedelinde, hizmet bedeli işletme tarafından belirlenecek ve içerde stoklanan her konteyner için günlük ücret alınması suretiyle gelirden kar payı alınması usulü ile işlettirilecektir.

7. Satış mağazaları, yemek birimleri, banka ofisleri, kargo aktarma merkezleri, mağazalar, dinlenme tesisleri ve servis alanları, SİLOSB işletmesi tarafından inşa edilecek, genişlemeye uygun yapıda projelendirilecek ve m2 usulü ile kiralanacaktır.

8. Jandarma Birliği'ne, Gümrük Müdürlüğü'ne, PTT'ye, mescide, sağlık hizmetleri sunacak birime, uygun projelerde inşaatlar işletme tarafından yapılacak ve bedelsiz olarak kullandırılacaktır.

9. Lojistik Köy içinde verilecek olan ulaşım hizmetleri, çöp toplama hizmetleri, yemek hizmeti, personel kiralama hizmeti ve ekipman kiralama hizmeti, ihale yoluyla karşılanacak ve bu konudaki yatırımları ihaleye giren firmanın yapması istenecektir.

Demiryolu Elleçleme Terminali

SİLOSB içinde geniş bir alan da demiryolu operasyonları için ayrılmıştır. Bu arazinin TCDD'ye satışı söz konusu olacaktır. Burada verilecek olan hizmetler için, Samsun-Tarsus demiryolu hattından iltisak hattının çekilmesi, gereken istimlak işlemleri, ray döşenmesi ve SİLOSB içindeki demiryolu üst yapısının, rampa, tamir merkezi gibi yatırımların TCDD tarafından sağlanması gerekmektedir. TCDD bu yatırıma karşılık, demiryolu elleçleme hizmetlerini rayiç bedel üzerinden sağlayacaktır.

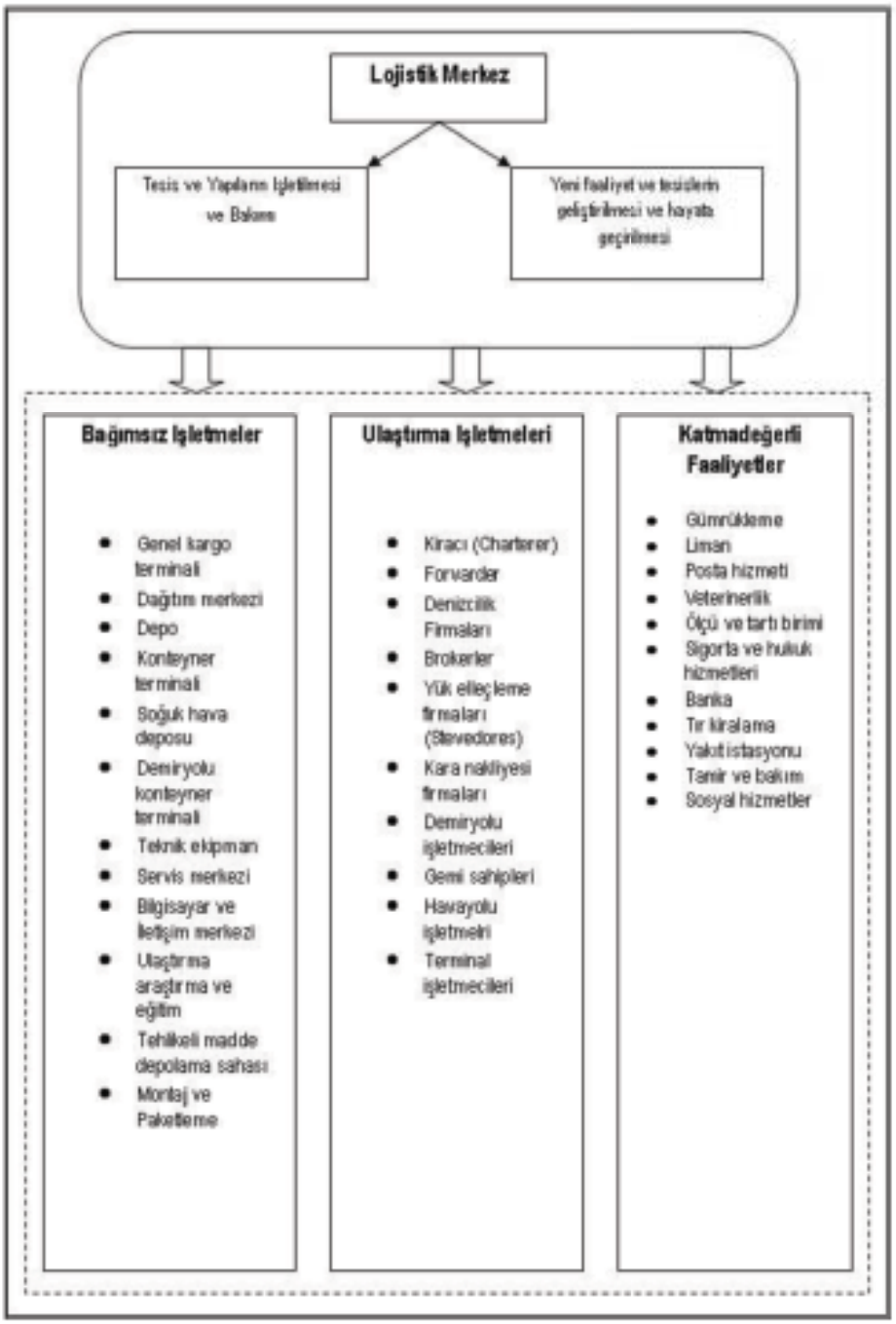
Kar Dağıtımı

SİLOSB işletmesi, hazırlanacak olan fizibilite raporundan da ortaya çıkacağı gibi, yatırımın ilk dönemlerinde kar edemeyecektir. Elde edilecek olan gelirler, tesisin geliştirilmesinde kullanılacaktır. Ancak yatırımların geri dönüşlerinin sağlanmasından sonra kar birikimi başlayacaktır. Elde edilecek olan karın bir bölümünün, gelecekte yapılacak yatırımların finansmanında kullanılmak üzere blokesi dışında, bir bölümünün de bölgede lojistiğin gelişmesi amacıyla burs, eğitim, yayın, Lojistik Konseyi giderleri, Lojistik Geliştirme Merkezi harcamalarında kullanılması, Köy içinde mesleki eğitim yapabilecek bir teknik lise yatırımında ve işletilmesinde kullanılması da kuruluş yönetmeliğinde belirtilmelidir.

Sonuç

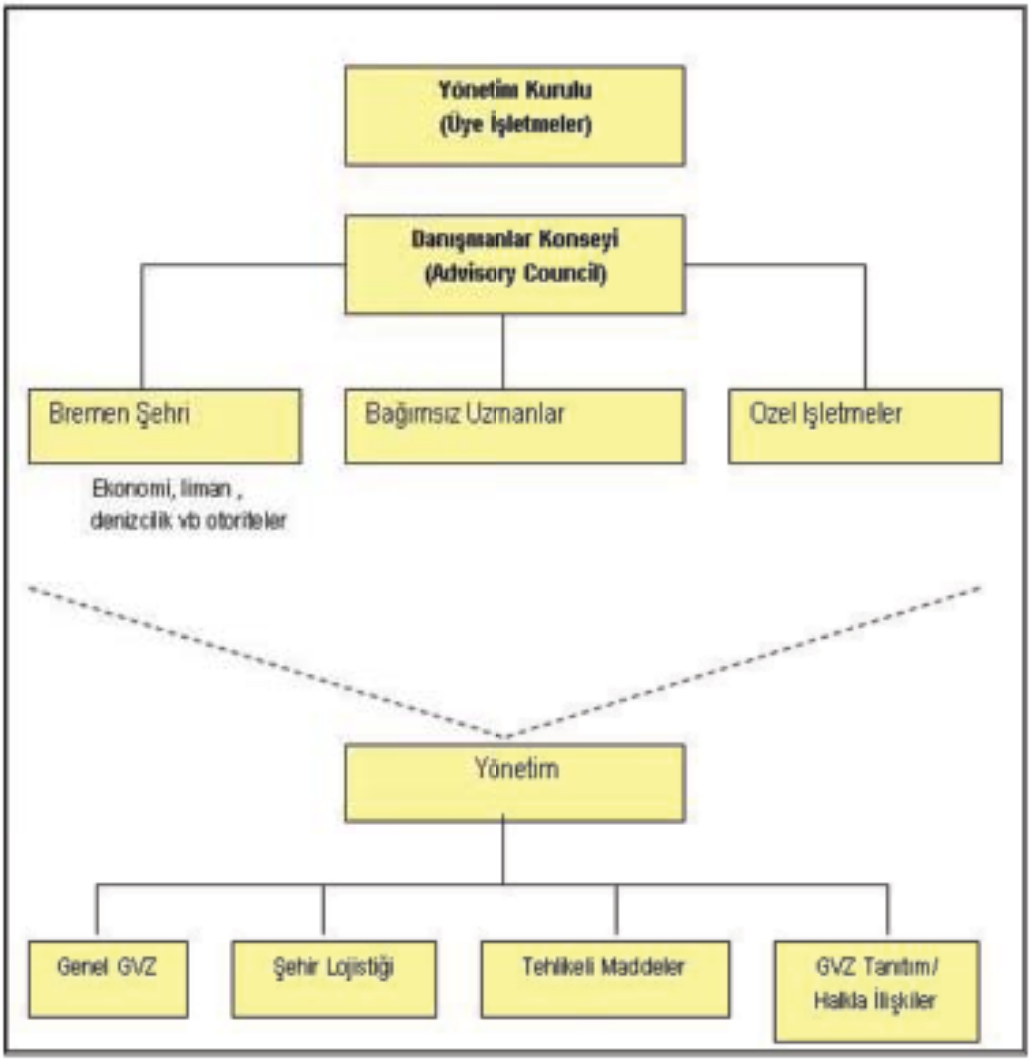
Samsun'da kurulacak olan SİLOSB için bu master plandan sonra yapılması gereken şey fizibilite çalışmasıdır. Fizibilite çalışmasına temel olacak değerler, bu çalışmanın bütünü içinde belirtilmiştir. Fizibilite çalışması içine, pazar araştırması ve talep araştırması da dahil edilmelidir. Bu çalışmada elde edilecek sonuçlara bağlı olarak, gereken kurul ve heyetlerin kurulması, başvuruların yapılması, konunun en üst düzeyde takip edilerek hızlandırılması yerinde olacaktır.

Önerilen yapı, mevcut kanunlarımıza ve hazırlanacak olan yönetmeliğin ruhuna uygun olarak hazırlanmış olup, yönetmelik hazırlığı sırasında mutlaka Samsun Lojistik Köyü'nünde proje hızının yavaşlatılmaması, engeller oluşturulmaması için gerek yerel yönetimlerden, gerek danışmanlardan sektörel ve hukuki destek alınması yerinde olacaktır. SİLOSB yapılanmasına ışık tutması açısından, Danimarka Lojistik Merkezleri Birliği'nce hazırlanmış olan örnek lojistik merkez organizasyon yapısı Şekil 5.23'de gösterilmiştir. Daha somut bir örnek olarak, Almanya GVZE Bremen Lojistik Merkezi'nin organizasyon şeması Şekil 5.24.'de görülmektedir.



Şekil 5.23. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı

Kaynak: BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s. 179.



Şekil 5.24. GVZE Bremen Organizasyon Yapısı
Kaynak: Logistics Consulting Group. (1997). Logistics Index, Estonia Ministry of Economy, Tallinn,s. 136.

5.6. LOJİSTİK ODAKLARIN ORTA VE KISA VADEDE GELİŞİM STRATEJİLERİ

Samsuna kurulması hedeflenen Lojistik köy veya diğer adıyla İhtisas Lojistik organize Sanayi Bölgesi ancak bölgede ve hinterlandında bulunan lojistik odakların aktivitelerinin artması ve bu aktivitelerin Lojistik Köy'e entegre edilmesi sayesinde verimli olacaktır. Bu nedende dolayı bölgede bulunan yakın yerleşimli lojistik odaklar da master plan içine dahil edilmiş ve gelişimleri, lojistik köy ile entegrasyonları ortaya konmuştur.

5.6.1. Samsun Limanları

Amaç

Küreselleşme olgusunun bir parçası olarak dünya ticaretinin gelişmesi sonucu, kıtalararası yük taşımacılığında büyük artış gözlenmiştir. Buna paralel olarak küresel konteyner taşımacılığı her yıl % 20'ye varan oranda artmış, daha büyük konteyner gemilerinin inşası zorunlu hale gelmiştir. İşletme maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı bu gemiler ana limanlar (hublar) arasında yük taşımaya başlamış ve bu hublardan daha küçük gemilerle diğer limanlara konteyner aktarması önemli bir operasyon haline gelmiştir. Küresel deniz taşımasının artması, konvansiyonel yüklerin de daha büyük gemilerle taşınması zorunluluğunu ortaya çıkartmış ve dünya taşımacılığı "deniz otoyolu" adı verilen ana taşıma arterleri üzerinden yapılmaya başlamıştır. Bu arterlerin karaya değen noktalarında bulunan limanlarda da deniz yolu ile gelen yüklerin demiryoluna ve kara yoluna aktarılması için limanlar birer transfer merkezi haline gelmiştir. Bu operasyon da intermodal taşımacılığın gelişmesine hizmet etmiş, ancak limanlarda daha geniş alan ihtiyacı ortaya çıkartmıştır. Geçmişte inşa edilmiş olan limanların şehir içlerinde kalmış olması ve genişleme olanağının yaratılamaması nedeniyle birçok ülke yeni intermodal limanlar inşa edilmesini gündeme getirmiştir.

Limanlara indirilen ürünlerin, şehirlerin farklı bölgelerine taşınmasının şehir trafiğini olumsuzlaştırması, maliyetleri arttırması gibi nedenlerden dolayı da özellikle demiryolu bağlantısı olan, kara taşımasında aktarma merkezi olarak kullanılan, depolama fonksiyonları içeren lojistik merkezlere (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgelerine) ihtiyaç duyulmuş ve tüm dünya'da hızla lojistik köyler (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) projeleri gündeme gelmiştir.

Samsun da, mevcut limanları ile uluslararası taşıma koridorlarında yer alabilecek bir konumdadır. Bölgesel lojistiğin gelişmesi, küresel taşıma koridorlarında yer alınması, ancak Samsun Limanlarının daha hızlı, daha verimli ve daha ekonomik çalışmasıyla mümkün olacaktır. Bu ihtiyaç da Samsun Limanlarının geliştirilmesi ile karşılanabilecektir. Bu nedenle Samsun Lojistik Strateji planına Samsun limanlarının geliştirilmesi bölümü eklenmiş ve geleceğe dönük planlarımızda yeni bir liman inşası yerine mevcut limanlarının gelecek 20 yıl içinde artacak kapasiteye cevap verebilecek şekilde yapılanması ele alınmıştır.

Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin operasyonel ve verimli olabilmesi bir fayda yaratabilmesi için limanlarla – İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgeleri bağlantısının hem demiryolu hem de kara yolu olarak mükemmel bir uyum içinde çalışması gerekmektedir. Bu uyumun sağlanabileceği gerek İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ayağında gerek Samsun limanları ayağında gereken alt yapının da hazırlanması master plana dahil edilmiştir.

Bu çalışma sırasında Samsun Limanları ile temasa geçilmiş ve liman hizmetlerinin daha verimli, elleçlenen ürünlerin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine katma değer yaratacak biçime yönlendirilmesi, hatta ihtisaslaştırılması konusunun ele alınması istenmiştir..

5.6.1.1. Samsunport Limanı

Samsun Limanının mevcut durumu 2. Bölüm içinde detaylı olarak verilmiştir. Bu çerçevede;

Kapasiteler

Türkiye'nin işlem hacmi olarak Karadenizin en büyük limanı durumunda olan Samsunport Limanı, toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi açısından Türkiye'nin özel sektör tarafından işletilen büyük limanlarından biridir. Ayrıca, Samsun Limanı, Karadeniz'de tüm deniz taşımacılığının gerektirdiği denizcilik ve liman hizmetlerini eksiksiz verebilen tek limandır. Aynı liman yerleşiminde bitişikte yer alan, gelen ürünlerin kolayca transferi yapılabilen Samsun Serbest Bölgesi 'nin de olması, limanın önemini daha da artırmaktadır.

Liman, toplam olarak yaklaşık 450.000 m2 (45 ha) alana sahiptir. Bu alan içinde gerek kamu kuruluşlarına gerek devlet kuruluşlarına tahsis edilen alanların olması ve bu alanların gelişigüzel seçilmiş olması liman verimliliğini engelleyen oluşumlardır. Liman mendirek alanı Samsun Belediyesinin park uygulaması ile ikiye bölünmüş durumdadır. Bir yandan mevcut batı bölgesinde liman hizmetleri verilirken doğuda da bir iskele ve mendirek yapısında olan sanayi rıhtımı adı verilen mendirek üzeri liman hizmetleri verilmeye çalışılmaktadır. Limanın park alanı ile bölünmüş olması bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Limanda 1750 mt boyunda gemi yanaşma kapasitesi bulunmaktadır. Limanda farklı boy ve derinlikte rıhtım bulunmaktadır. 2 adet de demiryolu için ferry rampası yapılmıştır. Ayrıca, liman içerisinde FER Dış Ticaret Ltd. Şti.'ne ait 3600 m2 alana kurulu yatay depo, 3.500 m2 alana kurulu 27 ton kapasiteli çelik silo bulunmaktadır. Yine Karayolları bitüm tesislerine direk bağlantılı asfalt boru hattı mevcuttur.

Samsun Limanı'na, ağırlık olarak 50.000 gross ton a kadar ve uzunluk olarak 240 metreye kadar olan gemiler girebilmektedir. Kabul edilen maksimum gemi su altı yükseklikleri 11.5 m dir bu derinlik, bu gün mevcut talep için yeterli görünse bile, gelecekte gemi boylarının artması riski karşısında yetersiz kalacak ve yeni tarama işlemlerine gereksinme duyulacaktır.

Liman bünyesinde, işletici Samsunport Ceynak grubuna bağlı bir şirkettir. Liman personeli olarak taşeronlar hariç 160 kişi çalışmaktadır. Liman hizmetleri gibi özellik arzeden bir hizmeti yerine getiren kadroların çoğunluğunun henüz alt taşeronların yönetiminde olmaması da hizmet ve eleman kalitesinin düşmesine yol açmamakta ve bir risk olarak görülmemektedir.

Liman içerisinde FER Dış Ticaret Ltd. Şti.'ne ait 3600 m2 alana kurulu yatay depo, 3.500 m2 alana kurulu 27 ton kapasiteli çelik silo bulunmaktadır. Yine Karayolları bitüm tesislerine direk bağlantılı asfalt boru hattı mevcuttur. Mevcut durumu ile liman çalışmalarına bir engel teşkil etmemekte olup uzak vadede genişleme projelerinde ele alınmak durumundadır.

1 Nisan 2010 tarihindeki işletme devrinden sonra yeni işletmeci Samsunport şirketinin yaklaşık 4-5 ay içerisinde yapmış olduğu yatırımlar sonrasında limanın yıllık elleçleme kapasitesi yükseltilmiştir. Yatırımlar henüz tamamlanmamıştır ancak tamamlandığında kapasiteleri artacaktır. Artan kapasiteleri Tablo 5.3.'de ve mevcut konteyner elleçleme ekipmanları Tablo 5.4.'de verilmiştir. Liman sahası içinde 20.000 m2 'lik yeni depo inşa edilmiş olup. Proje 30.000 m2 olarak belirlenmiştir. Liman içindeki silo sayısı 3 adetten 11 adede çıkartılmış ve depolama kapasitesi 20.000 ton kapasiteden 60.000 ton'a çıkmıştır.

Kapasite kullanım oranlarına bakıldığında, konteyner elleçleme kapasitesinin henüz kullanılmamakta olduğu ve rıhtım kapasiteleri konusunda yakın gelecekte bir darboğazla karşılaşılmayacağı görülmektedir. Genel kargo kapasitesinde ise 2010 yılında beklenen 1.5 Milyon Tonluk potansiyel kapasitenin çok altında kalmaktadır. Yeni işletmecinin genel kargo yüklerindeki artış ile ile ilgili pazarlama çalışmaları yapması bu potansiyeli elbette yukarı çekecektir ancak gelecek 5 yıllık vadede limanın hem konteyner hem de kuru yük kapasitesinin dolmayacağı görülmektedir. Yakın gelecekte bir darboğaz oluşacağı mesajını vermemektedir. Samsunport limanını kendisini Karadeniz içinde oluşacak bir konteyner trafiğine yönlendirmelidir. Tüm Dünya'da ülkemizde de Akdeniz, Ege ve Marmara limanlarımıza konteynır hacimlerinde artış görülürken Karadeniz bölgesinde Trabzon limanının düşük bir potansiyeli dışında Konteynır taşımacılığı yapılmaması düşünülemez. Bu gerçekten hareketler yeni işletmeci pazarlama çalışmalarını konteynır hatlarının çalışmasına, hatta Samsun Mersin ve Samsun İskenderun taşıma koridorunun oluşturulmasına yönlendirmelidir.

Limanda kullanılan elleçleme ekipmanlarının büyük kısmı TCDD döneminden kalma ekipmanlardır. Geçmiş dönemde bakımlarının düzenli bir şekilde yapılamamış olması da göz önünde bulundurulduğunda, gelecekte bu yaşlı ekipmanların daha büyük kapasiteye sahip ekipmanlarla değiştirilmesi gerekmektedir. Liman ekipmanlarına yapılan yatırım, henüz liman verimliliğini arttırmaya değil kapasite kullanımını ve yeni hizmetlerin üniversal ekipmanlarla karşılamaya dönük yapılmaktadır. Daha güçlü, farklı, hızlı ekipmanların satın alınması ve kullanılması gerekmektedir. Eski ekipmanlar, eski sistemlerle kullanılmaya devam edilmektedir. Yenileme sürecinde bu açığın kapatılacağı beklenmektedir.

Limanda kayıtlara göre Ro-Ro operasyonları da gerçekleşmektedir. Gerçekte yapılan operasyon satandart Ro-Ro operasyonu olmamakta sadece Ro-Ro gemilerine TIR'larla taşınan ürünlerin dökme olarak gemilere yüklenmesi ve karşı limanda tekrar TIR'lara yüklenmesi operasyonu ile sınırlı olmaktadır. Bu işlem Rusya'ya uluslar arası taşıma yapacak olan araçlarımızın geçiş belgesi teminindeki zorluklarından kaynaklanmaktadır. Bu sorun nedeniyle Ro-Ro gemileri uzun süre iskelede beklemekte ve liman trafiğini gelecekte olumsuz etkileyecekleri ortadadır. Araç belge sorununun çözülerek TIR'ların hiç beklemeden gemilere yüklenmesi ve boşaltılması gerekmektedir.

Tablo 5.3. Samsun Port Limanın Kapasitesi

Konteyner Kapasitesi	110.000 TEU/Yıl
Sahada Stoklama Kapasitesi	550.000 TEU/Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	16.000.000 Ton/Yıl
Dökme Katı/ Sıvı Yük Kapasitesi	7.000.000 Ton/Yıl

Kaynak:Samsunport görüşmesi

Tablo 5.4. Liman Ekipmanları

EKİPMAN	ADET	KAPASİTE (TON)
Elektrikli Rıhtım Vinçleri	17	3-35
Mobil Kara Vinçleri	6	10-25
Dolu Konteyner Elleçleyiciler	3	45
Boş Konteyner Elleçleyiciler	1	10
Mobil rıhtım vinçleri	6	25-104
Forkliftler	15	2,5-5
Çekici	5	25-50
Dorse	11	20-40
Loderler	1	3
Mini Loder	2	1
Römorkör	3	970-1500 hp
Palamar botu	2	
Servis botu	1	
Pilot botu	1	

Kaynak: Samsunport Görüşmesi

Kapasiteyi Arttıracak Beklentiler

Samsunport Limanı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği projesinin bölgedeki sanayi ürünlerinin ve tarımsal ürünlerinin ihracında en önemli liman bağlantısını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantıları ile limana gelecek olan yükün konteynerleşmiş halde olması, planlanan yük akışının Avrupa'ya veya diğer kıtalara taşınmasında önemli bir nokta olacaktır. Samsun Limanı, ana taşıma koridorlarından gelmekte olup Karadeniz'e, Orta ve Uzak Doğu'ya aktarılacak olan mal ticareti için de ideal bir transit limanı ve intermodal taşımacılık için bağlantı noktası olacaktır.

Samsun Limanı'nda özelleştirme sonrası yeni liman işleticisi şirket Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) tarafından birçok altyapı yenileme ve modernize çalışmaları yapılmış ve hâlihazırda da yapılmaktadır. Bu çalışmalar kapsamında, konteyner stoklamak, liman içi araç trafiğini düzenlemek ve liman operasyonunun hızlanmasını sağlamak amacıyla yapılan betonlama ve asfaltlama çalışmalarının büyük bir kısmı tamamlanarak kısa zamanda hizmete sunulmuş olacaktır.

Altyapı projelerinin önemli ayaklarından biri olan ve gerek TCDD'nin ve gerekse Samsunport'un operasyon etkinliğini artırmak amacıyla planlanan "Ray yenileme" çalışmaları da hızla devam etmektedir. Limanın ortasından geçen ve liman içi ekipman hareketini sınırlayan mevcut raylar liman sahasının ortasından kaldırılarak, liman arazisinin yan duvarına paralel uzanan ve atıl halde bulunan bölgeye taşınmaktadır. Bu düzenleme ile vagonlara yapılacak yükleme/boşaltma işlemlerinin tek bir bölgede gerçekleştirilmesi ve trenlerin fazladan manevra yapmalarına gerek kalmaması amaçlanmaktadır. Yeni Demiryolu Projesi'nin sağlayacağı avantajla, tren hareketleri kontrol edilmiş olacak ve bu proje tamamlandığında, liman içerisinde ve çevresinde trafik güvenliği ve düzeni de sağlanmış olacaktır.

Darboğazlar ve Alınacak Tedbirler

Mevcut durum raporunda limanın kısıtları olarak ortaya çıkan konular bu bölümde geliştirilecek noktalar halinde incelenmiştir. Limanın artan taşıma hacmi ve konteyner trafiğini karşılama ve daha etkin hizmet verebilme açısından genişleme olanaklarının oldukça sınırlı olması en temel sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

- Bölgedeki diğer ülke limanlarının yük miktarları hızla artmakta, yük trafiği büyümektedir. Kuzey Karadeniz'de, Gürcistan'da yeni limanların inşa edilmesi için projeler yapılmaktadır. Komşu ülkelerle rekabet edebilmede, merkezi yönetimin gerek Samsun Limanı'na ve gerekse diğer Türk limanlarına özelleştirme sonunda gereken somut desteği yeterince veremiyor olması önlenmelidir. Samsun Limanı'na yanaşacak gemilere alternatif avantajların sağlanması, her türlü teşvik uygulamalarının yeniden gözden geçirilmesi gereklidir.

- Dünya ticareti açısından önemli bir coğrafyada yer alan, üç yanı denizlerle çevrili bir ülke olarak, Türk denizciliğinin ve deniz taşımacılığının halen olması gereken seviyenin çok gerisinde olması limanlarımızın kapasitelerinin altında kullanılmasına yol açmaktadır. Deniz Ticaret filolarımızın geliştirilmesi ile artan yük kapasitesinden özel liman işletmecileri de pay alacaklar, gerek liman sahası gerek rıhtım ve iskele kapasiteleri, gerek su derinlikleri, gerekse de liman ekipmanları konusunda yatırım yapabilecek cesareti kazanacaklardır.

- Çok başlılık; Liman'da çok sayıda farklı devlet kuruluşunun farklı fonksiyonlar üzerinde yetkili ve söz sahibi olması söz konusudur. Bu kuruluşların mevcut mevzuat ve yönetmeliklerinin birbiriyle uyumsuz olması ve her kuruluşun kendi mevzuatının baz alınması gerektiği konusunda ısrar etmesi karşısında verilen hizmetlerde kesintiler hatta gecikmeler ortaya çıkmaktadır. Liman operasyonlarının özelleştirilmesi dışında, denetim fonksiyonunu gören kuruluşların ilgili yönetmeliklerinin de işlemleri hızlandırıcı, ortak bilgi kullanımı hatta dijital ortamda denetleme yapılması için gerekli yönetmelik değişikliklerine de ihtiyaç duyulmaktadır.

- Genel olarak limancılıkta izin prosedürlerinin çok ağır olması, bürokrasinin çok fazla olması ve izinlerin uzun zaman alması sorunu yaşanmaktadır. Birçok uluslararası limanda uygulanan; proses öncesi denetimlerin evrak üzerinde yapılması ve yük trafiğinin hızının kesilmemesi gibi yönetmelik değişikliği çalışmalarına gereksinme duyulmaktadır.

- Geleceğe dönük yatırım planları konusunda Samsunport'dan bilgi alınamamış olmasına rağmen, yapılan görüşmelerde kısa ve uzun vadeli stratejik iş planlarının olduğu ve revizyonlar yapılarak bu planlara uygun yatırım ve iş geliştirme çalışmalarının sürdüğü öğrenilmiştir. Samsunport, liman içi ve operasyonları için de kısa, orta ve uzun vadede ciddi planlamalar yapmakla birlikte, limanla entegre çalışması gereken unsurlar için (Liman çevresi, şehir imar planı, lojistik yapılanmaları) sağlıklı uzun vadeli planların olmayışı endişe yaratmaktadır. Samsunport'un gelişme planlarının belli bir gizlilik çerçevesi içinde yerel

yönetimlerle paylaşılması ve şehri planlayan unsurların bu planlara uygun ön çalışmaları yapması tercih edilmektedir. Bu bağlantının olmaması gelecekte Limanda bir sıkışıklığa veya proje revizyonlarına yol açacaktır.

- Liman'da, gerek ofiste, gerekse sahada çalıştırılmak üzere kalifiye eleman bulmada güçlük yaşandığı belirlenmiştir. Liman hizmetlerinin verimliliği, alt yapının ve kullanılan ekipmanların kalitesine bağlıdır. Bunların yanında bu alanlarda adı geçen ekipmanları kullanacak olan elemanların de yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması gerekmektedir.. Bunun yanında Samsunport'un kadrolarına, ileride liman ekipmanlarını kullanacak eğitim almış yeni elemanları dahil etmesi ve yeteri kadar süre içinde bu ekipmanları başarı ile kullanabilecekleri iş başı eğitimleri vermesi yerinde olacaktır.

- Şehir içinde sıkışmış olan limanların arka alanlarında mal stoklayacak alanlar olmaması gerekmektedir. Limanların ülke ekonomisine katkısı, limana yanaşan gemilerin mümkün olduğu kadar hızlı yüklenmesine ve boşaltılmasına bağlıdır. Limanda bekleyecek olan ürünlerin, konteynerlerin ve araçların liman sahası içinde stoklanması, liman alanının ve ekipmanlarının verimliliklerini azaltmaktadır. Samsunport limanı gibi ileride yer darboğazı içinde olacak bir tesisin, liman sahası içinde mal ve konteyner hareketini kısıtlayacak her türlü tesise, açık depolamaya ve boş konteyner stoklamasına açık olmaması ön görülmektedir. Bu amaçla liman içindeki stok alanlarının liman dışına, tercihen yeni inşa edilecek İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine aktarılması, konteyner boşaltma ve doldurma işlemlerinin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'de gerçekleştirilmesi, gerek boş konteynerlerin, gerek uzun süre beklemesi gerekebilecek dolu konteynerlerin bu alanda stoklanması planlanmalıdır. Bu sayede liman içinde sadece dolu konteyner trafiği olacak, hem demiryolu ile gelen, hem kara nakil araçları ile taşınan dolu konteynerler gemilerin yanaşması sırasında kullanılmak üzere kısa süreli olarak liman alanında stoklanacaktır.

- Yine büyük montanlı olarak gelen proje yüklerinin, indirildikten sonra liman rıhtımlarında bekletilmeden İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'e sevk edilmesi ile rıhtımların daha rahat ve etkin hizmet vermesi sağlanacaktır. Bu yolla gemi yüklemeleri hızlanacak, gemilerin rıhtım yetersizliği nedeniyle açıkta bekleme süreleri azalacak, demoraj maliyetleri düşecek ve limandan geçen yük miktarı artacaktır.

- Hâlihazırda, liman kapılarında araç beklemelerine yol açan plaka ve konteyner numarası okuma ve taşıt tanıma sistemi çalışması yapılmamaktadır. Bu çalışma tamamlanıp, tam olarak kullanılmaya başlandığında araçlar kapılardan bekleme yapmaksızın giriş ve çıkış yapabileceklerdir. Projenin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir.

- Ayrıca, yine Türkiye'de Mersin'de uygulanmakta olan bir pilot projede, gümrük-liman entegrasyonlu otomasyon sistemi için Samsun Limanı'da pilot bölge seçilmeli, çalışmalara başlanmalıdır. Bu sistemde gümrükleme hizmetlerinin daha hızlı yapılabileceği ve limanda beklemelerin azaltılacağı ön görülmektedir.

Liman Gelişim Planı

Özel bir liman olan Samsunport'un çalışmalarına yatırım planlarına, gelişme programlarına ve hedeflerine müdahale etmek veya revizyonlarda bulunmak bu master plan kapsamı dışında tutulmak durumundadır. Liman otoritelerinin ve yöneticilerin gelecekteki gelişme trendini ön görüp yatırımlarını yapacakları, liman içi teknik sorunlarını çözecekleri, iş verimliliklerini arttıracakları bilinen bir gerçektir. Bununla beraber,

1. Limanın verimliliğini arttıracak ilk unsur, kapasitenin yüksek verimlilik oranında kullanılmasıdır. Bu amaçla limana yanaşan gemilerin çabuk boşaltılması veya yüklenmesi birinci faktördür. Elleçlemenin hızlı ve sorunsuz yapılabilmesi için kullanılan ekipmanların kapasitelerinin yüksek, hızlarının fazla, kullanıcıların eğitimli, ekipmanların tercihan yeni veya yenilenmiş, servislerinin gereği gibi yapılmış olması şarttır. Bu Samsunport tarafından sağlanacak bir destektir ve yapılmalıdır.

2. Konteyner ve konvansiyonel yükler için liman içinde geçici stoklama alanlarının da uygun yerde, uygun mesafede ve uygun alt yapıda olması gerekmektedir. Yüklenecek ve boşaltılacak konteynerlerin rıhtıma en yakın mesafede stoklanması, stok alanı ve rıhtım arasındaki taşıma sisteminin yeni ve farklı ekipmanlarla yapılması, ara taşıma sürecinde hız ve kalitenin elde edilmesi için Samsunport tarafından gereken yatırımların planlanması ve hayata geçirilmesi gerekmektedir.

3. Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, içinde demiryolu terminali de olan bir işletme olacaktır. Bu nedenle demiryolu ile Samsun Limanı'na gelen malzemelerin liman içinde stoklanması yerine İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde bekletilmesi planlanmaktadır. Yükleme anına paralel demir yolu ile taşıma yapılması sağlanacaktır. Buna paralel olarak indirilen malzemelerin de vagonlarla İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine taşınması gümrük işlemlerinin orada gerçekleşmesi ve limanın demiryolu açısından sadece gemi ile katar arasında bir aktarma noktası olması sağlanmalıdır. Bu sayede liman içinde

yer tutan demiryolu ağı ufalacak ve limana elleçleme hizmetleri için yer kazandırılabilecektir.

4. Serbest bölgenin gelişme planları çerçevesinde daha fazla katma değer yaratacak ürünlere yönelmesi, konteyner taşımasının teşviki Samsunport limanını daha aktif hale getirecek ve inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize sanayi Bölgesine destek olacaktır.

5. İş kapasitesinin artmasına paralel olarak limanın içinde yer alan her türlü depo antrepo alanları ileride boşaltılmalı ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine taşınmalıdır. Liman işletmeciliğinde dar alana sıkışmış limanlar için bu tip hizmetlerin liman dışında verilmesi artık uygulanması zorunlu bir operasyon haline gelmiştir. Bu sayede elde edilecek ilave alanlar liman hizmetlerine tahsis edilmelidir.

6. Limanlarda yapılan bir diğer hizmet de konteyner doldurma veya boşaltma hizmetleridir. Liman alanları, getirisi yüksek ve bundan dolayı maliyeti de yüksek alanlardır. Liman içinde özel sektör tarafından yapılan bu işlemler nedeniyle taşeron firmalar, limanın değerli arazisi içinde araç parkı ofis, tamir istasyonları, doldurma ve boşaltma alanları gibi alanlar işgal etmektedir. Bu alanlarda boş konteynerlerin stoklanması ve; kamyon veya vagonlarla gelen ürünlerin, gemi ile gelip konteynerlere doldurulacak ürünlerin doldurma ve boşaltma işlemlerinin İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinde gerçekleşmesi uygun olacaktır. Bu sayede liman alanları sadece gemilere yüklenecek veya gemilerden boşaltılan konteynerlerin ve diğer ürünlerin kısa süreli stoklandığı alanlar olarak kullanılabilecektir. Böylece operasyonların verimi artacak, hızı yükselecek, kapasitesi artacak ve maliyeti düşecektir.

7. Samsun Limanı sınırları belli ve etrafı çevrili bir alandır. Bu alana giriş ve çıkışlar demiryolu ve kara yolu ile sağlanmaktadır. Demir yolu trafiğinin, şu anda çok yoğun bir kara araçları trafiğine sahip olan Samsun – Çarşamba karayolunu hemzemin olarak kesmesi bir hata olarak görülmektedir. Artacak olan demiryolu taşımacılığımız nedeniyle bu yolunun altından demiryolu hattı geçecek şekilde köprü üzerine alınması, veya demiryolunun limana daha uzak bir mesafeden yine bir karayolu üst geçidi ile karayolunun güneyine bağlanması planlanmalıdır. Bu konuda Samsunport tarafından yapılacak bir yatırım söz konusu olmayacak; Samsun Anakent Belediyesi, TCDD, Serbest Bölge ve Samsunport tarafından yapılabilecek bir ortak çalışma ile demiryolu hattının serbestliğinin sağlanması söz konusu olacaktır.

8. Liman içindeki araç park alanlarının yetersiz olması da ayrı bir konudur. Kapılara konacak olan araç tanıtma sistemi ile içeriye araç girişi hızlanacaktır. Bu hıza paralel olarak, liman içinde, limana gelen dolu araçların ve limandan yük alacak boş araçların bekleyecekleri tesisler yapılmalıdır. Yetersiz park alanlarının liman verimini olumsuz etkilemesi söz konusu olacaktır. Çözüm olarak; İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinde inşa edilecek TIR ve kamyon park alanlarının bir bölümünün liman hizmetleri için değerlendirilmesi; bu alanlarda bekleyen araçlara ayrı bir kapıdan giriş-çıkış sağlanması, kartla uygulanan, içinde araç planlama sistemi iletişim bağlantısı olan uydu takipli araçlarla limana hızlı giriş yapılması söz konusu olacaktır. Bu yolla, Liman içinde ve dışında araç beklemesinin önlenmesi söz konusudur. Bu proje de Samsun belediyesi, Samsunport ve İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi işletmesi tarafından ortak çalışılacak bir proje olmalıdır.

9. Samsun İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi ile Samsun Limanının vereceği hizmetler birbirine değen hizmetler olacaktır. Bu nedenle merkezi yönetim üzerinde yapılacak bir çalışma ile limana gelen ürünlerin İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinden geçen kısmının gümrük, laboratuar, kontrol gibi işlemlerinin İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinde kurulacak olan gümrük, laboratuar gibi birimlerde de yapılabileceği konusunda bir uygulama istenmelidir. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, Samsunport ve Samsun Gümrük Müdürlüğü tarafından yapılacak olan bu talep, ülkemizde yeni bir uygulamanın başlangıcı olacaktır. Uzun ve zor bir işlem olacağı kesindir, ancak büyük katma değer sağlayacaktır.

10. Liman içinde eski yıllarda batmış veya terk edilmiş olan gemilerin de artık yerinden kaldırılması liman içi trafiğinin rahatlaması ve tehlike arz etmemesi hatta görünüş açısından bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu konunun da bir liman gelişme stratejisi olarak işleme alınmasında fayda görülmektedir.

Sonuç

Samsun Lojistik Strateji Planı'nın, Samsunport Limanı ile ilgili bölümünde temel amaç, limanın gerek iç verimliliğinin arttırılması gerek İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesiyle olan ilişkisinin sağlanmasıdır. Liman kapasitesinin genişlemesi ile bunun şehir trafiğinde yaratacağı olumsuz etkiler de iyi bir demiryolu ve karayolu trafik planlaması ile çözülebilecektir. Bu önerilerdeki amaç, gelecekte yıllık 1.000.000 TEU'yu aşabilecek bir konteyner trafiğinde artık hub liman haline gelecek olan Samsun Li-

manı'nın İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile birlikte sinerji yaratacak bir ortak işletme haline getirilmesidir. Beklenen kapasite artışı, gerek İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine gerek bölgeye katma değer sağlamalıdır. Limanın aktivitesinin arttırılmasında en önemli nokta fiyat politikası ve verim arttırıcı yatırımlardır. Bunların Samsun port tarafından sağlaması ile liman inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin de limana büyük katkısı olacağı kesindir.

5.6.1.2 Yeşilyurt Limanı

Yeşilyurt limanının mevcut durumu raporun 2. Bölümünde verilmiştir.

Kapasiteler

2006 yılı başında Yeşilyurt Demir Çelik işletmelerinin çelikhane hammadde ihtiyacını karşılamak ve 3.şahıslara da hizmet vermek için kurulan iskele ile çalışmaya başlamıştır.. Yeşilyurt liman işletmesi Samsun şehir merkezine 15 km uzaklıkta organize sanayi bölgesinde çok yakındır. .Demiryolu güzergahı üzerinde bulunan liman aynı zamanda TCDD'nın inşa ettiği ilk İntermodal terminaline de yakın konumdadır.

Yeşilyurt limanı kapasiteleri mevcut iskelenin kapasitesi ile sınırlıdır. Tablo 5.5.'de Yeşilyurt limanı iskelesinin kapasitesine ait bilgiler verilmektedir. Toplam liman sahası 120.000 m2 olarak kullanılmaktadır. Bu durumu ile dökme yük elleçlemeye uygun bir liman yapısına sahiptir. Toplam liman sahası 120.000 m2 olarak kullanılmaktadır. Bu durumu ile dökme yük elleçlemeye uygun bir liman yapısına sahiptir. Tablo 5.6.'da ise kullanılan ekipmanların da listesi verilmiştir.

Tablo 5.5. Yeşilyurt Limanı Iskelesinin Kapasitesi

RIHTIM	UZUNLUK (m)	DERİNLİK (m)
1. nolu iskele	270	-17 / -12
2. nolu iskele	270	-17 / -12
3. nolu iskele	108	-9 / -5

Tablo 5.6. Yeşilyurt Limanı Ekipmanları ve Kapasiteleri

EKİPMAN	ADET	KAPASİTE (TON)
Sennebogen-6180 paletli	1	180
Sennebogen-6130 paletli	1	120
Sennebogen-880 paletli	1	30
Sennebogen-870 paletli	2	25
Sennebogen-835 paletli	1	18
Sennebogen-835 lastikli	2	15
Forklift	2	15
Forklift	1	7,5
Ekskavatör	3	

Liman bu yapısı ile Samsunport limanına gelecekte destek verecek bir konumda bulunmaktadır. Kömür, hurda, cevher gibi dökme yükler, uzun süre yerde bekleyecek proje yükleri için limanın özellikle demiryoluna yakın olması, Deniz dolgusu ile kapasitesini arttırması, 4 yılda iki misline yakın bir potansiyel artışı elde etmesi olumlu noktalardır.

Kapasiteyi Arttıracak Beklentiler

- İnşaatı başlayacak olan yeni rıhtım uzama projesi ile yaklaşık 400 metre daha rıhtım yanaşma kapasitesinde artış sağlanacak ve toplamda 1.050 metre rıhtım yanaşma kapasitesine ulaşılacaktır. Bu durumda Yeşilyurt limanı rıhtım özelliklerinin yeni tamamlanacak proje ile birlikte maksimum draft ve uzunluğa erişmesi dolayısı ile yüksek grostonajda birkaç geminin aynı anda yanaşıp ayrılabilirliği ile bölgenin yüksek kapasiteli Limanlarından biri olacaktır.
- Samsunport limanı ile karşılaştırıldığında düşük olan yıllık 6.000.000 ton elleçleme ve yıllık 1.000 adet/yıl gemi yanaştırma kapasitesinde olan liman tamamlanacak yeni genişleme projesi ile 10.000.000 ton/yıl elleçleme ve 1.500 adet/yıl gemi kapasitesine ulaşacaktır.
- Demiryolu intermodal terminalinin gelişmesi, demiryolu taşımacılığımızın özellikle Samsun ile ilgili bölgede gereken yatırımların yapılması ile dökme yk demiryolu taşmasının artacağı kesindir. Yeşilyutr limanı de kendisini bu geleceğe hazırlayan yatırımları yapmaktadır.

Liman Gelişim Planı

Dökme yüklerin ve proje yüklerinin inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi bölgesine fazla bir katkısı olmayacaktır. Buna karşılık bölgede döökme yük elleçleyecek bir limanın olması ileride Samsunort'un konteynır elleçleme kapasitesini

yükseltecektir. Mevcut Organize Sanayi Bölgesine yakınlığı da hammadde temininde, ağır malzemelerin ihracatında veya kabotaj çerçevesinde iç sularda taşınmasında ciddi bir destek olacaktır. Bölgede lojistiğin gelişmesi için Yeşilyurt limanın da Samsunport limanındaki konularda çalışması gerekmektedir. Öyle ki;

1. Limana yanaşan gemilerin çabuk boşaltılması veya yüklenmesi, elleçlemenin hızlı ve sorunsuz yapılabilmesi için kullanılan ekipmanların kapasitelerinin yüksek, hızlarının fazla, kullanıcıların eğitimli, ekipmanların tercihan yeni veya yenilenmiş, servislerinin gereği gibi yapılmış olması şarttır. Bu konuda Yeşilyurt Liman işletmesinin önlem almasında yarar vardır

2- Liman arka alanının genişletilmesi için yapılan deniz doldurma operasyonunun tamamlanması, maliyetler elverdiği sürece denizin daha fazla doldurularak liman arka alanı yaratılması yararlı olacaktır.

3- İş kapasitesinin artmasına paralel olarak limanın içinde yer alan her türlü depo antrepo alanları ileride boşaltılmalı ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine taşınmalıdır. Liman işletmeciliğinde dar alana sıkışmış limanlar için bu tip hizmetlerin liman dışında verilmesi artık uygulanması zorunlu bir operasyon haline gelmiştir. Bu sayede elde edilecek ilave alanlar liman hizmetlerine tahsis edilmelidir. Uzun süre depolanacak ürünler için Lojistik köy kullanılmalıdır.

4- Samsunport limanında önerildiği gibi; liman içindeki araç park alanlarının yetersiz olması da ayrı bir konudur. Kapılara konacak olan araç tanıtma sistemi ile içeriye araç girişi hızlanacaktır. Bu hıza paralel olarak, liman içinde, limana gelen dolu araçların ve limandan yük alacak boş araçların bekleyecekleri tesisler yapılmalıdır. Yetersiz park alanlarının liman verimini olumsuz etkilemesi söz konusu olacaktır. Çözüm olarak; İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinde inşa edilecek TIR ve kamyon park alanlarının bir bölümünün liman hizmetleri için değerlendirilmesi; bu alanlarda bekleyen araçlara ayrı bir kapıdan giriş-çıkış sağlanması, kartla uygulanan, içinde araç planlama sistemi iletişim bağlantısı olan uydu takipli araçlarla limana hızlı giriş yapılması söz konusu olacaktır. Bu yolla, Liman içinde ve dışında araç beklemesinin önlenmesi söz konusudur. Bu proje de Samsun belediyesi, Yeşilyurt limanı ve İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi işletmesi tarafından ortak çalışılacak bir proje olmalıdır.

5. Samsun İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi ile Yeşilyurt Limanının vereceği hizmetler birbirine değen hizmetler olacaktır. Bu nedenle merkezi yönetim üzerinde yapılacak bir çalışma ile limana gelen lojistik köye aktarılabilecek ürünlerin İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinden geçen kısmının gümrük, laboratuar kontrol gibi işlemlerinin İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinde kurulacak olan gümrük, laboratuar gibi birimlerde de yapılabileceği konusunda bir uygulama istenmelidir. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, Yeşilyurt limanı ve Samsun Gümrük Müdürlüğü tarafından yapılacak olan bu talep, ülkemizde yeni bir uygulamanın başlangıcı olacaktır. Uzun ve zor bir işlem olacağı kesindir, ancak büyük katma değer sağlayacaktır.

Sonuç

Yeşilyurt limanı gelişmesini demiryolu taşımasına dönük dökme yük konusunda geliştirmelidir. Liman arka alanının deniz doldurularak genişletilmesi, TCDD Gelemen Intermodal Terminalinin daha verimli kullanılması, bu işlem için TCDD'nin temin edemediği ekipmanları Yeşilyurt tarafından temini ve Yeşilyurt limanı ile Gelemen intermodal terminalının daha iyi bir iş birliği içinde çalışması önerilmektedir. Demiryolunun iskeleden malzeme alacak ve gemiye vagondan yükleyecek şekilde revize edilmesi de liman kapasitesinin dolayısıyla bölgenin gelişmesi açısından tavsiye edilmelidir. İskele revizyonlarında yeni projelerde bu konu da gündeme gelmelidir.

5.6.1.3 Toros Gübre Limanı

Geniş bir alan önüne kurulmuş olan limanın mevcut parmak iskelesi ile öncelikle üretimleri için yükleme ve boşaltma yapma daha sonra boş kapasite kaldığı takdirde dışarıya hizmet vermek gibi bir misyonu vardır. Firmadan geleceğe dönük bir vizyon ve iş planı temin edilmemiştir. Yapılan görüşmelerde limanın arka alanındaki atıklar nedeniyle bir büyüme planları olmadığı üretici iskelesi olarak çalışmaya devam edeceği ve bölge lojistiğine, inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine bir desteği olamayacağı görülmektedir. Samsunport ve Yeşilyurt limanlarının gerek mevcut kapasiteleri gerekse geleceğe dönük büyüme projeleri karşısında Toros Gübre limanının rekabetçi olamayacağı, bir yatırım yapılmasına gerek olmayacağı ön görülmektedir.

5.6 2 Organize Sanayi Bölgeleri

5.6.2. 1Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi

Amaç

Bu bölümde, Samsun'da, büyük ölçekli ulusal şirketlere ait birkaç sanayi tesisi dışında, orta ölçekli bölgesel sanayi kuruluşlarının önemli ölçüde yoğunlaştığı ve bu anlamda Samsun için bir lojistik odak konumunda olan Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi'nin, mevcut durumunun, eksikleri ve sorunlarının, geleceğe yönelik çalışmalarının ve kurulması planlanan İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi ile etkileşiminin ortaya konması amaçlanmaktadır.

Mevcut Durum

Bakanlar Kurulu'nun 15.5.1976 tarih ve 7/12207 sayılı kararına istinaden kurulmuş olan Samsun - Merkez Organize Sanayi Bölgesi Müteşebbis Heyeti Samsun Valisinin Başkanlığında, Samsun İl Özel İdaresi, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, Tekkeköy Belediyesi kuruluşlarından oluşmuştur. Samsun-Ordu devlet karayolunun 12. kilometresinde yer almaktadır. 80 firma faaliyet göstermektedir. Kapasitesini doldurmuştur.),

Bölge'deki firmalar ağırlıklı olarak Madeni Eşya, Elektriksiz Makine, Demir Dışı Metaller, Plastik, ve Gıda sanayii sektörlerinde faaliyet göstermektedir.

İlinde 2009 yılında 304 Milyon $ 'lık İhracatın % 60 'ı olan 182 Milyon $ 'lık kısmı Samsun-Merkez OSB 'deki yaklaşık 40 adet işletmece yapılmaktadır. Samsun-Merkez OSB'de halihazırda yaklaşık 5.154 kişi istihdam edilmektedir. Bölge ulaşım imkanları açısından en avantajlı bölge konumundadır. Ordu Karayoluna 1 km mesafede olup, Çarşamba Havalimanı 13 km., Yeşilyurt Limanı hemen sınırında olması nedeniyle 2 km., Demiryolları Lojistik merkezi ile mesafe de 2 km. 'dir.

Sorun ve Eksikler

Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesinin Yönetimi'nin etkin çalışmaları ile Bölge'de altyapı anlamında önemli bir sorun yaşanmamaktadır. Bölge içi yollar, elektrik, su doğalgaz, kanalizasyon, yağmur suyu, atık su arıtma altyapıları etkin olarak sağlanmış durumda olup; sorunsuz olarak kullanılmaktadır.

OSB yetkilileriyle yapılan görüşmelerde, özellikle çalışanlar açısından önemli bir ulaşım sorunu olmadığı gözlenmiştir. Samsun'dan bölge içine toplu taşıma hizmeti verilmektedir. İleride hafif raylı sistemin bu bölgeye uzatılması veya bu bölgeye yakın inşa edilecek olan lojistik köyün aynı sistem içine dahil edilmesiyle ulaşım olanaklarının daha da rahatlaması beklenmektedir.,

Diğer taraftan, Bölge'nin ve Samsun'un Doğu'sundaki iş hacminin yarattığı trafik yükü, özellikle yoğun saatlerde şehir içi ulaşımını olumsuz yönde etkilemekte olup Yen Karayolu'nu inşa edilmesi planlanacak olan çevre yolunun tamamlanması ile yük trafiğinin bu yola kanalize edilmesile şehir içi trafiğin rahatlayacağı kesindir. Ayrıca, Bölge'den ve Bölge'ye yük taşıması anlamında, gerek mevcut bölgeye ve gerekse

Bölgenin göze görünür bir sorunu bulunmamaktadır.

Lojistik Operasyonlar ve İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi ile Etkileşim

Batı'daki örneklerinde görüldüğü üzere, sanayi bölgelerinin ülkenin demiryolu ağına etkin bağlantısının sağlanması önemi ve gereklidir. Gerek mevcut OSB ve gerekse gelişim alanının direkt demiryolu bağlantısı mevcut değildir. Demiryolu OSB'niyanından geçmesine rağmen bölge içine girmemekte, fabrikalara bağlantısı bulunmamakta bölgenin demiryolu ile yapılacak taşımalarında ilave karayolu taşımasına ihtiyaç olmaktadır. Halihazırda, yüklerin demiryoluna aktarımı için en yakın nokta Samsun Gelemen'de bulunan demiryolu yük aktarma istasyonudur.

Samsun Merkez OSB alanındaki parseller, altyapılarının tamamlanması sonrasında, üzerlerinde faaliyet gösterecek firmalara satılarak devredilmiş ve bu alanlar üzerindeki tüm tesisler kullanıcı firmalar tarafından, genel kurallara uygun olma koşulu ile, kendi ihtiyaçları ve tercihleri doğrultusunda inşa edilmiştir. Bölge'de şu anda farklı ölçeklerde firmalar faaliyet göster-

mektedir. Yapılan inşaatlarda öncelik, doğal olarak, üretim tesislerine verilmiştir. Faaliyet gösteren birkaç kurumsal firma dışında, çoğu tesiste, lojistik operasyonlar açısından, özellikle ithalat/ihracata yönelik olarak yükleme/boşaltma ve depolama için doğru uygulamaların yapılmamış olduğu görülmektedir. Yükleme/boşaltma yapacak araçlar için uygun giriş-çıkış kapıları, yükleme/boşaltma rampaları ya hiç mevcut değildir ya da, tesis sahiplerinin kendi görüşleri doğrultusunda yapıldığından, verimli olacak şekilde inşa edilmemiştir. Çoğu tesiste hammadde ya da ürün depolaması da üretim sahası içerisindeki herhangi bir boş alanda yapılmakta, bu da yükleme/boşaltma esnasında üretimde aksamalara neden olabilmekte ve üretim alanı içinde ekstra bir risk oluşturmaktadır.

Genel olarak bakıldığında, Samsun Merkez OSB'de faaliyet göstermekte olan tesislerde lojistik operasyonların etkin şekilde yürütülmesinde zaman zaman sıkıntılar yaşanmakta, bu da zaman, iş verimi ve işgücü kayıplarına yol açabilmektedir. Bu anlamda, yapılması planlanan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin, Samsun'un sanayi üretiminin önemli bir bölümünü bünyesinde barındıran Samsun Merkez OSB ve yakın gelecekte önemli bir üretim kapasitesine sahip olması hedeflenen gelişme alanı için, önemli bir destek sağlayacağı öngörülmektedir.

Belirtilen alanda kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'de yer alacak kapsamlı demiryolu terminali ve elleçleme üniteleri sayesinde, OSB'nin üretimlerinin, bir bağlantı yolu üzerinden çok kısa bir ara taşıma ile demiryoluna aktarılması mümkün olabilecektir. Gelecekte, OSB'lerden demiryolu ile taşıma hacminin artışına göre ve arazi eğimlerinin elverdiği ölçüde, İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile OSB'ler arasında demiryolu bağlantısının sağlanabilmesi olanakları da incelenebilir.

İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi içerisinde yer alacak olan çağdaş depolama alanları ve elleçleme tesisleri de OSB'lerde faaliyet göstermekte olan sanayi firmalarının gerek üretimde kullandıkları hammadde ya da ara mamullerinin ve gerekse sevk edilecek olan ürünlerinin uygun koşullarda muhafaza edileceği ve etkin şekilde hareketinin sağlanacağı birimler olarak hizmet edecektir.

Organize sanayi bölgelerinin Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne olan yakınlığı bu bölgelerde demiryolu kullanımını mümkün kılacak hatta uygun bir planlama ile yeni inşa edilecek olan OSB'nin demir yolu ile Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine bağlantısı gerçekleşebilecektir.

Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin, depolama fonksiyonları ile her üç Organize Sanayi Bölgesine de hizmet vermesi mümkündür. Demiryolu ve denizyolu ile gelecek olan hammaddelerin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde depolanması ve JIT sistemine uygun bir dağıtım ağı ile bu noktadaki şirketlere iletilmesi de gündeme gelecektir. Benzer şekilde, üretilen ürünlerin Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde stoklanması ile sanayi kuruluşlarımızın depo alanlarının üretime tahsis edilmesi de verimliliklerini arttıracak ve yeni yatırım ihtiyaçlarını karşılayacak bir gelişme olacaktır.

Organize sanayi bölgesindeki üretimin ihtiyaçları ve ürünlerinin, şehir trafiğini rahatsız etmeden demiryolu ile Samsun Limanlarına taşınması, Samsun-Çarşamba yolundaki araç trafiğini ve liman kapısındaki birikmeleri azaltacaktır.

İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgeside yer alacak olan Samsun Lojistik Geliştirme Merkezinde, aynı zamanda Organize Sanayiler için, depolama ve taşıma konusunda görev yapacak olan elemanların yetiştirilmesi de söz konusudur.

Sonuç

Yukarıda belirtilen alanda kurulacak bir İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, Samsun'in bölgesel sanayisinin kalbi konumundaki Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi'nin ve gelişme alanının lojistik ihtiyaçlarını en çağdaş ve verimli şekilde sağlayacak; böylelikle bu Bölge'nin daha etkin çalışmasına yardımcı olarak, iş hacmini artırarak katma değer sağlayacak; ve yanı sıra, OSB'ye bu kadar yakın konumda böyle çağdaş ve kapsamlı bir lojistik tesisinin yer alması bu sanayi bölgelerinin cazibesini bir kat daha artırarak, yatırım taleplerinin artmasına katkı sağlayacaktır.

5.6.2.2 Diğer organize Sanayi Bölgeleri

Henüz yeni yapılanma süreci içinde olan Havza, Kavak ve Bafra Organize sanayi sitelerinin mevcut demiryolu alt yapısından yararlanma olanakları bulunmamaktadır. Sadece Gıda Organize Sanayi bölgesi Çarşamba tarafına giden kullanılmayan bir hatta yakındır. Bu hattın kullanılır hale gelmesi amacıyla yapılan fizibilite çalışmaları yaklaşık 70.000.000 yatırım gerek-

tirdiğini ortaya çıkartmaktadır. Karadeniz sahil demiryolu inşa edilinceye kadar gıda organize sanayi bölgesine taşıma bölgeye yakın kurulacak lojistik köy üzerinden kara taşıması ile sağlanacaktır.

5.6.3. Samsun Serbest Bölgesi

Giriş

Dünya'da uluslararası ticaretin giderek yükselen bir hızla artması ile dış ticaret ülke ekonomilerinde çok önemli bir yere sahip olmuştur. Bunun sonucunda, ülkeler başta ihracatları olmak üzere, dış ticaret hacimlerini artırmak amacıyla farklı yöntem ve çözümler geliştirme yoluna gitmişlerdir. Bu anlamda geliştirilmiş çözümlerin en önemlilerinden biri de serbest bölge uygulamaları olmuştur. Bulundukları ülkeler bazında yapılanmaları, mevzuatları, adlandırılmaları bazı farklılıklar göstermekle birlikte, genel anlamda serbest bölgeler; "Bir ülkenin siyasi sınırları içinde olmakla birlikte, kanunen gümrük hattı dışında sayılan; ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı; sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler" olarak tanımlanmaktadır.

Dünya üzerinde daha önce kurulmuş örnekleri ile ülkelerin dış ticaretlerine olumlu etkileri görülmüş olan serbest bölgelerin, ülkemizin dış ticareti için de yararlı olacağı düşünülmüş ve 06.06.1985 tarihinde kabul edilen ve 15.06.1985 Tarih ve 18785 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti'nde serbest bölgelerin kurulması, yer ve sınırlarının tayini, yönetimi, faaliyet konularının belirlenmesi, işletilmesi ve bölgelerdeki yapı ve tesislerin teşkili ile ilgili hususlar tespit edilmiştir.

Yukarıda belirtilen 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda serbest bölgelerin kuruluş amacı "Türkiye`de ihracat için yatırım ve üretimi artırmak, yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ekonominin girdi ihtiyacını ucuz ve düzenli şekilde temin etmek, dış finansman ve ticaret imkanlarından daha fazla yararlanmak" olarak verilmiştir.

Samsun Serbest Bölgesi, Bakanlar Kurulu'nun 14/12/1995 tarih ve 95/7523 sayılı kararı ile 73.150 m2 olarak planlanmış, Yap-İşlet-Devret modeline göre Sasbaş-Bayındır Samsun Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi A.Ş.'ne 30 yıllık bir süre işletme yetkisi ile verilmiştir.. İşletme Sözleşmesine göre Sasbaş, bölgenin alt ve üst yapı tesislerini inşa etmiştir.

Bölgeyi kurup işletmekle yetkilendirilen Sasbaş, 5000 m2'lik antrepo, 850 m2'lik 28 adet büro binası, kontrol ve güvenlik binası, trafo binası, kantar tesisi, ısı merkezi binası, Serbest Bölge kamu birimleri binası ile kendi idaresi binasını tamamlayarak hizmete sokmuştur. Bölgede ayrıca Ceynak tarafından işletilmekte olan hububat silobları bulunmaktadır.

Bölgeden yurtdışına mal çıkışının az olduğu yurtdışından bölgeye ve bölgeden de Türkiye'ye mal girişinin ağırlıklı olduğu görülmektedir. Serbest bölgenin ithalat kapısı gibi kullanılmak istendiği ortaya çıkmaktadır ki, serbest bölgelerde amaç ithalat değil, bilakis bölgede ürettikten sonra yurtdışına mal satışının ağırlıklı olması gerekmektedir. Alım-satımcı firmalar çoğunlukla yurtiçine mal sattıkları, yüzde yüz yurtdışı çalışan üretimci firmaların ise tam kapasite ile çalışıp üretemedikleri anlaşılmaktadır.

Mevcut Sorun ve Eksikler

Bölgedeki kiraya verilebilir 3.870.02 m2'lik mevcut alanın çok üzerinde talep eden firmalar bulunmaktadır. Samsun ve çevresi için 73.000 m2 si brüt ve 44.671.99 m2'si üretim ve depolama alanı olan bir serbest bölge sahası küçük gelmekte ve 100.000 m2'lik sahanın daha serbest bölge yapılması gerekmektedir. Bu durumun gerçekleşememesinin en önemli nedeni serbest bölge alanın yetersiz ve genişleme imkanının bulunmamasıdır.

Serbest Bölge'nin mevcut demiryolu bağlantısının, yapılacak bir yükleme/boşaltma terminali ile etkin hale getirilmesi Samsun'daki en önemli lojistik odaklardan biri olan ve yüksek hacimli bir lojistik aktivitesi bulunan Serbest Bölge'de mümkün olan tüm ulaşım modlarının etkin olarak kullanılması yararlı ve gereklidir. Mevcut durum itibariyle, Samsun Serbest Bölgesi içerisine kadar demiryolu hattı bağlantısı olmasına rağmen, bu hattan gelecek vagonlara yükleme/boşaltma yapabilecek bir terminal sahasının oluşturulması için yeterli fiziki alan bulunmaması nedeniyle bu hat etkin olarak kullanılamamaktadır. Samsunport limanında yapılacak olan yatırımla Liman içindeki terminal kapasitesi bu amaçla kullanılabilecektir.

Mevzuata yönelik sıkıntılar: 15.06.1985 tarihinde yürürlüğe giren 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda, serbest bölgelerde yürütülmekte olan tüm faaliyetler (üretim, ticaret, hizmet, bankacılık vb.) kurumlar ve gelir vergisinden muaf tutulmuş

idi. Söz konusu yasa uyarınca, serbest bölgelerden Türkiye'ye çıkan ya da yurtdışından giren malların FOB/CIF değerleri üzerinden "Özel Hesap Ödemesi" adıyla bir ödeme alınmaktaydı. Bunun yanısıra, serbest bölgelerde faaliyet göstermekte olan firmaların istihdam ettikleri personelin ücretlerinde de vergi muafiyeti söz konusu idi. Sayılan bu vergi muafiyetleri, yukarıdaki serbest bölge tanımında yer aldığı gibi "sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanınması" kapsamında serbest bölgelerde faaliyet göstermeyi avantajlı ve cazip hale getirmekte, yeni yatırımcı ve kullanıcı sayısını artırmakta idi.

06.02.2004 tarihinde yürürlüğe giren 5084 sayılı kanun çerçevesinde Serbest Bölgeler Kanunu'nda şu değişiklikler yapılmıştır:

- 06.02.2004 tarihinden önce verilmiş ruhsatlar çerçevesinde işlem yapan firmaların istihdam ettikleri personelin ücretlerindeki vergi muafiyetleri 31.12.2008 tarihi ile sınırlandırılmıştır.

- 06.02.2004 tarihinden sonra alınan "üretim dışı" ruhsatlar kapsamında yapılan tüm faaliyetler, ülke içindeki gibi kurumlar ve gelir vergisi uygulamasına tabi olmuştur. Ayrıca, 3218 sayılı Kanun gereğince Bölgeye yurtdışından giren ve Türkiye'ye çıkan malların FOB/CIF değerleri üzerinden özel hesap ödemesi (çifte vergilendirme) devam ettirilmiştir.

Yapılan bu değişiklikler ile üretim dışındaki alanlarda (ticaret, hizmet vb.) faaliyet gösteren firmalar için serbest bölgeler cazibesini önemli ölçüde yitirmiştir. Hatta, bu firmalar bir yandan kurumlar ve gelir vergisi öderken, diğer yandan Özel Hesap ödemesi yapmak suretiyle çifte vergilendirmeye tabi olmuşlar ve yurtiçinde faaliyet göstermekte olan firmalardan dahi daha yüksek ödemeler yapmak durumunda kalmışlardır.

Serbest Bölgelerin yapılan değişiklikler ile ticari açıdan cazibesini yitirmesi sonucunda, 06.02.2004 tarih ve 5084 sayılı Yasa değişikliğinin yarattığı sorunlar, serbest bölge işleticileri tarafından devlet nezdinde sıklıkla gündeme getirilmiş ve bunun sonucunda, 17.04.2007 tarihinde yürürlüğe giren 5623 sayılı Kanun çerçevesinde, 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda aşağıdaki değişiklik yapılmıştır:

- 06.02.2004 tarihinden sonra alınan "üretim dışı" ruhsatlar kapsamında yapılan tüm faaliyetler, ülke içindeki gibi kurumlar ve gelir vergisi uygulamasına tabi olduğundan ve aynı zamanda Özel Hesap ödemesi devam ettirildiğinden, çifte vergilendirmenin önlenmesi amacıyla, bu Kanun içeriğinde, "üretim dışı" ruhsatlar özel hesap ödemesinden istisna tutulmuştur.

Bu değişiklik ile birlikte, halihazırda serbest bölgelerdeki vergilendirme ve Özel Hesap uygulaması yürürlükte olduğu şekliyle aşağıdaki gibidir:

- Üretim faaliyetleri, AB'ne tam üye olma tarihine kadar % 100 Kurumlar ve Gelir Vergisinden istisnadır. Üretim faaliyetinde bulunan firmalar özel hesap ödemesine tabidir (Bu tahsilat Bölge'ye yurtdışından gelen malların CIF, Bölge'den Türkiye'ye çıkan malların FOB fatura bedelleri üzerinden binde beş oranında yapılır),

- Ticaret ve diğer faaliyetleri yürütmekte olan kullanıcı firmalar için ise, yurtiçindeki vergi oranları (%20) uygulanmakta ve özel hesap (fon) ödemesi tahsilatı yapılır.

Bu değişiklik ile, üretim dışı faaliyet göstermekte olan firmalar için, en azından çifte vergilendirme önlenmiş olmakla birlikte, gümrük hattı dışı işlem yapma avantaj ve kolaylığının dışında, kurumlar ve gelir vergisi uygulamaları açısından Serbest Bölge'lerin, yurtiçinde faaliyet göstermekte olan firmalara göre herhangi bir avantajı kalmamış durumdadır.

Belirtilen bu uygulamalar, daimi faaliyet ruhsatına haiz firmalar için geçerlidir Serbest Bölgesde daimi faaliyet ruhsatı almadan, "Depo Kullanma Belgesi" ile yapılan geçici depolama işlemleri de söz konusudur ve bu işlemlerde, malın CIF/FOB değeri üzerinden binde beş oranında özel hesap ödemesi yapılmakta olup; vergisiz dönemde yapılan özel hesap ödemesi uygulaması devam ettirilmektedir. Ancak Serbest Bölge'lerde ticari işlemlerdeki vergi muafiyeti kaldırılmış ve yurt içinde olduğu gibi, vergi (gelir ve kurumlar vergisi) uygulaması getirilmiş olduğundan, çifte vergilendirmenin önlenmesi açısından bu tip geçici depolama işlemlerinde de özel hesap ödemesinin iptal edilmesi gerekmektedir.

Serbest Bölgeler Kanunu'nda son olarak, 25.11.2008 tarihinde yürürlüğe giren 5810 sayılı Kanun çerçevesinde aşağıdaki değişiklikler yapılmıştır:

- Serbest bölgelere yeni bir vizyon kazandırılması amacıyla, serbest bölgelerin kurulma hedefleri yeniden ifadelendirilmiş, özellikle ihracat ön plana alınarak, ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik edecek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandıracak, işletmeleri ihracata yönlendirecek ve uluslararası ticareti geliştirecek ifade yer almıştır.

• Serbest bölgelerde yapılacak faaliyetlerin değerlendirilmesinde, 3218 sayılı Kanunun önceki halinde yer alan Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu görevlerinin, Yüksek Planlama Kurulu'nca belirlenmesi kabul edilmiştir. Ayrıca, Serbest Bölgelerde değişik mevzuata tabi kurumların, Kanun uygulama ve yorumlarının, kurumlar arası uzayan yazışmalar ve farklı yorumlar sebebiyle serbest bölge işlemlerinde tıkanmalara sebebiyet vermemesi ve ortak çerçevede hareket kabiliyetinin artırılması amacıyla Koordinasyon Kurulu oluşturulmuştur.

• 5084 sayılı Yasa ile sınırlandırılan işçi ücretlerindeki vergi istisnası, üretimlerinin %85'ini yurt dışına ihraç eden üreticiler için Avrupa Birliğine tam üye olma tarihine kadar devam ettirilmiştir.

• Serbest bölgelerde arazi kiralayarak bina ve tesislerini inşa eden üretici kullanıcılara 30 yıl, üretim dışında faaliyet gösteren diğer kullanıcılara ise 20 yıl süreli verilen faaliyet ruhsat süreleri azami 49 yıla çıkarılmıştır.

• Mülkiyeti Hazine'ye ait serbest bölgelerde ruhsat almış yatırımcı firmaların, ruhsat sürelerinin bitiminden sonra, yüksek kira bedeli ödeyerek bölgede faaliyette bulunmak istememeleri nedeniyle, binaların atıl vaziyette kalmalarını önlemek amacıyla, faaliyet ruhsat ve kira sürelerinin 49 yıla kadar uzatılması yönünde düzenleme yapılmıştır.

Serbest bölge yetkililerinden alınan bilgiye göre, kanunda herhangi bir kısıtlama getirilmemekle birlikte, yukarıda belirtildiği şekilde, yapılan yeni düzenleme ile "özellikle ihracatın ön plana alınması, ihracata yönelik yatırım ve üretimin teşvik edilmesi" hedefi doğrultusunda; yurtiçindeki sanayici ve üretici firmaların, ihracata yönelik olarak ithal ettikleri hammadde ya da ara mamullerin serbest bölgeler üzerinden Türkiye'ye girişi konusunda, Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü tarafından bir takım kısıtlamalar ve önleyici ve güçleştirici uygulamalar söz konusu olmaktadır. Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü, bu uygulamaların, devlet politikası gereği, ithalatın azaltılması ve ihracatın artırılması hedefi doğrultusunda yapıldığını belirtmektedir. Ayrıca, üretimde ithal hammadde ya da ara mamul yerine yerli hammadde ve ara mamul kullanılmasının teşvik edilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Genel anlamda, koşullar uygun olduğu takdirde, ithal hammadde ya da ara mamul yerine yerli hammadde ya da ara mamul kullanımı tercih edilen bir yaklaşım olmalıdır. Ancak, günümüzde, yerli sanayici ve imalatçılarımızın ihracata yönelik üretimlerinde kullandıkları kimi hammadde veya ara mamuller ya ülkemizde üretilmemekte, ya ithal edilenlere göre düşük kalitede olmakta ya da aynı kalitede olsa da fiyatları oldukça yüksek kalmaktadır. Yüksek fiyatlı yerli hammadde ile üretim yapan bir imalatçının üretim maliyetleri artmakta ve dolayısıyla son ürünleri dış pazarlarda rekabet edememektedir. Bu anlamda, uygun koşullar (uygun fiyat, teşvikler vb.) sağlanana dek, imalatçılarımızın ihracatta rekabetçi olabilmek için uygun fiyatlı ithal hammadde veya ara mamul kullanmaları kaçınılmazdır.

Bu ithal hammadde ve ara mamullerin Türkiye'ye serbest bölgeler üzerinden sokulması uygulaması imalatçılarımıza düşük finansman maliyeti, uygun depolama, uygun fiyat dönemlerinde toplu alım ve buna bağlı fiyat indirimleri gibi avantajlar sağlayarak, ihracatta rekabet güçlerini artırmaktadır. Bu uygulamanın kısıtlanması ya da güçleştirilmesi, küresel pazarlarda rekabet edebilmek için ithal hammadde veya ara mamul kullanmak zorunda olan üretici ihracatçıların rekabet güçlerini daha da azaltacaktır.

Samsun Lojistik Strateji Planı çalışması çerçevesinde, Samsun Serbest Bölgesi'nin ticari ve ekonomik cazibe ve etkinliğini etkileyen sorunların incelenmesi gereklidir. Zira, uluslararası lojistik, uluslararası ticaretin bir sonucu olarak ortaya çıkmış bir türev sektördür. Samsun'da uluslararası ticaretin en yoğun olarak gerçekleştiği odaklardan biri olan Serbest Bölge'nin işlem hacmindeki değişiklikler, doğal olarak bölgenin lojistik aktivitesini ve işlem hacmini önemli ölçüde etkileyecektir. Samsun bölgesindeki lojistik aktivitenin ve işlem hacminin artabilmesi için, bölgedeki dış ticaretin artırılması gereklidir. Bu anlamda, Serbest Bölge'nin yatırımcılar ve kullanıcılar açısından cazip olabilmesi için, Bölge'nin fiziksel şartları ve sağlanan hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi ile birlikte, bunlardan daha önemli olarak, ilgili kanun ve yönetmeliklerle belirlenen mevzuatın potansiyel yatırımcı ve kullanıcılara ticari avantaj sağlayacak teşvikler içermesi ve bu teşviklerin, diğer bölge ülkelerindeki serbest bölgelerde uygulanan teşviklerle rekabet edebilir düzeyde olması gerekmektedir. Bu konuda, ilgili kanun ve mevzuatı oluşturma yetkisine sahip olan merkezi yönetimin, uygulamaların pratikteki sonuçlarını direkt gözlemlemekte olan serbest bölge yönetici ve işleticilerinin önerilerini de dikkate alarak ve gerekli fayda/maliyet analizlerini yaparak, ilgili mevzuatı, ülkemizdeki serbest bölgeleri cazip, etkin ve rekabetçi hale getirecek şekilde düzenlemeleri yararlı olacaktır.

Ülkemizdeki serbest bölge işleticisi kuruluşların da talep ve önerileri doğrultusunda, 14.08.2008 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 2008/4 sayılı "Serbest Bölge İşlemlerinin SBBUP (Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı) Yoluyla Gerçekleştirilmesine İlişkin Genelge" ile söz konusu otomasyonun serbest bölgelerde kullanımının temeli atılmıştır.

Belirtilen genelgede, SBBUP sisteminin kullanımının kapsam ve amacı; "serbest bölgelerde gerçekleştirilen faaliyetlerin, bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla elektronik ortama aktarılması, bu bölgelerle ilgili sağlıklı bir veri tabanı oluşturularak serbest bölge işlemlerinin tam olarak izlenebilmesi, serbest bölgelerden veri akışını kolaylaştıracak şekilde Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Serbest Bölge Müdürlükleri, kullanıcılar (İşletici/BKİ şirketler dahil), Gümrük İdareleri, Türkiye İstatistik Kurumu ile diğer ilgili kuruluşlar arasında entegrasyon sağlanması ve işlemlerin nitelikli elektronik imza kullanılarak yapılması" olarak ifade edilmektedir.

Genelgenin 2. maddesinde, serbest bölge kullanıcılarının sorumlulukları ile ilgili olarak da "Kullanıcılar, serbest bölgeler kapsamında gerçekleştirecekleri işlemleri Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı (SBBUP) vasıtasıyla yürütür. Kullanıcılar, müracaat esnasında elektronik ortamda verecekleri tüm bilgi ve belgelerden ve SBBUP vasıtasıyla yapacakları tüm beyanlar ile gerçekleştirecekleri işlemlerden sorumludur" denilmektedir. Bu anlamda, SBBUP sisteminin devreye girmesinden sonra, serbest bölgelerde faaliyet gösteren tüm firmaların işlemlerini bu merkezi otomasyon sistemi üzerinden yapmaları ön görülmüştür.

Yasal altyapısı, yukarıda belirtilen 2008/4 sayılı genelge ile oluşturulmuş olan SBBUP otomasyon programı, Kasım 2008'den itibaren Samsun, Antalya ve İstanbul-Trakya serbest bölgelerinde kullanılmaya başlanmıştır. Her ne kadar, kullanım amacı, ilgili genelgede, gayet doğru şekilde tespit ve ifade edilmiş olsa da, SBBUP programının, Samsun Serbet Bölgesi'nde bugüne kadarki kullanımında karşılaşılan ciddi sorunlar nedeniyle, belirtilen amaçlara hizmet etmesinde ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır.

SBBUP sisteminde yaşanmakta olan sorunlar aşağıda belirtilmiştir:

1. İşletici kayıt kısmında, firma tarafından girilen araç bilgileri, tarife tahakkuk edebilmesi için yeterli değildir.

2. Koridor yolu ile yapılan işlemler, SBİF (Serbest Bölge İşlem Formu) girişlerinden anlaşılamamaktadır.

3. Ayrıca koridor yolu ile yapılan sevkiyatlarda, işleticiye gerekli olan araç sayısı, cinsi ve araç üzerindeki konteyner cinsi ile sayısı için, SBİF üzerinde girebilecek bir alan bulunmamaktadır. Bu bilgi, işletici hesaplarının yapılabilmesi için gereklidir, ancak SBİF üzerinde görünmediği için manuel takip edilmeye çalışılmaktadır. Bu bilgiyi girmek için SBİF üzerindeki (9) nolu haneye, ek açıklamalar kısmına bilgi yazılsa bile bu bilgiler çıktıda görünmemektedir.

4. İşletici tarafından onaylanan SBİF üzerinde onay tarih ve bilgisi yer almamaktadır.

5. Bölge içi satışlarda, firmanın kiracısına ait bilgiler sisteme girilse dahi görünmemektedir.

6. İşleticinin SBİF'leri çoklu onaylamasına olanak tanınması gerekmektedir.

7. Taşıt pulu giriş kısmında, yanlış girilme durumunda silme, düzeltme, iptal etme butonları çalışmamaktadır.

8. Bölge harici taşıt pulu müracaat formu yazdırıldıktan sonra "geri dön" butonu çalışmamaktadır.

9. Bölge harici bir araç plakası firma tarafından yanlışlıkla kendi aracı gibi girilmiş ve kaydedilmişse, işleticide bölge harici firma kaydı olarak girilememektedir.

10. İşleticiye ait depo bilgileri, veri aktarımı ile eksik veya yanlış girildiği için, kira sözleşmeleri girişlerinde sorun yaşanmaktadır.

11. SBİF raporları kısmında, stok ile ilgili kırmızı renk ile belirtilmiş sekmeler çalışmamaktadır.

12. Firmaların ticaret hacimlerinin raporlanmasında, Excel dosyası kaydı yapılamamaktadır.

13. İşleticinin açık stok sahasında ruhsatsız firmaya "Depo Kullanma Belgesi" kapsamında kiralama yapması halinde, sisteme "ürün giriş" ve "stok ilk giriş" bilgisi girişi yapılamamaktadır.

14. Deniz yolu ile gelen/giden mallarda toplam brüt kilo hanesinde hata vardır.

15. Açık parsel kira sözleşmelerinin devir işlemleri SBBUP'da yapılamamaktadır.

16. SBBUP'tan ruhsatlara ait raporlamalar alınamamaktadır (Alım/Satım, yerli, yabancı, kiracı, yatırımcı ayrımları vs.)

17. Samsun Serbest Bölgesi nhtımlarında işlem gören transit yüklere ait bilgi girişi SBBUP'ta yer almamaktadır. Dolayısıyla ticaret hacim rakamları eksik çıkmaktadır.

Yukarıda belirtilen sorun ve hatalar, SBBUP sisteminin verimli şekilde kullanımını imkânsız kılmakta; işletici ve kullanıcı firma arasındaki işlemlerde ve kullanıcı firmanın yaptığı işlemlerde sıkıntılara ve ayrıca önemli istatistikî bilgilerde yanlışlıklara yol aç-

makta, sağlıklı ve doğru bilgi edinilememesine sebep olmaktadır.

SBBUP programının kullanılmakta olduğu serbest bölgelerde yaşanan sorunlar dikkate alınarak, programdaki hataların bir an önce giderilmesi elzemdir

İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi – Serbest Bölge Etkileşimi

Öncelikle, hazırlanmakta olan Samsun Lojistik Master Planı'nın, bölgedeki lojistik aktivitenin beyni konumunda olacak İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi'nin, ildeki ve bölgedeki diğer lojistik odaklar (Liman, Serbest Bölge, Organize Sanayi Bölgesi, Toptancı Hali, diğer lojistik tesisler vb.) ile koordinasyonu ve etkin iletişiminin detaylı olarak tanımlaması gereklidir. Bu anlamda, İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi'nin, diğer lojistik odaklarla olduğu gibi, Serbest Bölge ile de, mümkün olan tüm taşıma modları ile, etkin ve hızlı ulaşım bağlantılarının sağlanması son derece önemlidir.

İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi'nin, diğer lojistik odaklarla etkin ulaşım bağlantılarının sağlanması zorunluluğu, Samsun için bir "Yük Ulaştırması Ana Planı" hazırlanması gerekliliğini gündeme getirmektedir. Diğer taraftan, çağdaş ve etkin bir Lojistik Merkez, Samsun'in cazibesini artırarak; gerek lojistik ve gerekse ticaret açısından şehrin Dünya'da daha önemli bir konuma gelmesine katkı sağlayacak ve böylelikle ticaret ve taşıma hacmini artıracaktır. Bu da bölgeye talebi artıracağından, bundan Serbest Bölge de faydalanacaktır İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi ve Serbest Bölge'yi (tabii ki Samsunport Limanı ile birlikte) birbirlerini tamamlayan unsurlar olarak görmek gerekir. Ayrıca, Serbest Bölge'nin kendi rıhtımlarının bulunmaması ve samsunprt limanının rıhtımlardan doğrudan genel kargo ve dökme sıvı (nebati ve kimyasal) gemilerinin elleçlenebilmesi vantajı da, bu işlemleri tamamlayıcı olacaktır.

AB yasalarına uyum sürecinin tamamlanması ile, serbest bölgeler birer gümrüksüz dağıtım merkezine dönüşecektir. Böylelikle, İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi'ün fonksiyonlarının bir kısmı da (özellikle hammadde ve ara malların ithalat depolaması ve transit yükler gibi) Serbest Bölge tarafından üstlenilebilecektir.

Sonuç

Samsun Serbest Bölgesi, bu master planda belirtilen sorunlarının çözümü ve yatırımlarının tamamlanması sonucunda, Samsun bölgesinde lojistiğin gelişmesine, liman hizmetlerinin artmasına, kurulacak olan İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinin verimli çalışmasına ve kapasitesinin artmasına yardımcı olacak, önemli bir lojistik odak olarak görünmektedir. Serbest Bölge'de kurulacak olan yeni depolama alanlarının da çağdaş depoculuk sistemine göre inşa edilmesi ve kullanım süresi biten depoların revizyonu ile serbest bölge depolama alanlarının daha verimli kullanılması söz konusu olacaktır. Serbest Bölge'den geçecek olan ürünlerin miktarlarının artması, bölgesel taşımanın kapasitesini arttıracak ve ürünlerin milli depolara transferi ise İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi'ün işlem hacmine katkıda bulunacaktır

5.6.4. Samsun Gıda Toptancıları Borsası Ve Meyve Sebze Hali Kompleksi, TIR Parkı-Kamyon Garajı

Amaç

Raporun bu bölümünde, Samsun bölgesinin, gerek yurtiçi tüketim ve gerekse ihracat açısından önemli bir kapasiteye sahip olan yaş sebze ve meyve üretiminin en iyi şekilde değerlendirilmesi ve mümkün olan en yüksek katma değeri yaratabilmesi için, lojistik açısından yapılması gerekenlerin, mevcut durum ile karşılaştırmalı olarak ortaya konulması amaçlanmaktadır. Gıda borsası ve mevcut TIR parkı ile Nakliyeciler kooperatifine ait damperli kamyon parkı da bu bölümde ele alınmıştır.

Samsun Yaş Meyve ve Sebze Sektörü

Samsun İli, arazi yapısı tarımsal çeşitlilik sunan, özellikle meyve üretiminde ülke ekonomisine önemli katkısı olan illerden biridir. Çarşamba ve Bafra ovaları, elverişli toprak yapısı, bitkisel üretimde sulu tarımın yaygınlığı, ılıman iklimi ve gelişmiş altyapısı ile yüksek katma değerli ürünler yetiştirilmektedir.

Yaş meyve ve sebze ticareti, Samsun ekonomisi için gerek yurtiçi ve gerekse dış ticaret anlamında önemli bir konuma sahiptir. Dolayısıyla, Samsun ve bölgesinden yaş meyve ve sebze lojistiğinin, mümkün olan en yüksek katma değerin yaratılması amacıyla, çağdaş bir şekilde ele alınması gereklidir.

Plan çalışması

Samsun'da yaş meyve ve sebze hareketinin, gıda toptancılığının en yoğun olarak gerçekleştiği merkez, Gıda Toptancı Borsası ve Sebze Meyve Hali Kompleksi'dir. 45 dönüm açık arazide inşa edilen hal binası 14.500 m2 lik kapalı alana sahiptir. Her biri 200 m2 lik 69 adet dükkandan oluşmaktadır. 59 ortaklı kuruluş Samsun bölgesindeki sebze ve meyve elleçlemesinin çağdaş ortamlarda yapılmasını amaçlamaktadır.

Tesisin iş kapasitesi fazla değildir. Sezonda yaklaşıl günlük 120 araçlık biriş potansiyeli olup bu miktar kışın günde 60 kamyona düşmektedir. Tesiste 60 firma çalışmakta ve toplan istihdam mevsime göre değişmek üzere 600-700 kişidir

Samsun Gıda Borsası 110 dükkan kapasitesi vardır ve 60 üye borsada faaliyet göstermektedir. 26 dönüm arazi içinde kurulmuştur. Borsa alanındaki firmalar genellikle kendi araçları ile çalışmaktalar. Kendi satın aldıkları arazi üzerindedir. Borsa'ya genellikle Baklagiller, Kuru gıdalar, gelen ürünler içindedir. Borsa binaları bu iş için uygun değildir. Dükkan önleri Tır yanaşmaya uymamaktadır.

Lojistik açısından değerlendirildiğinde, mevcut hal ve borsa kompleksi doğru bir noktada kurulmuştur. Yük trafiğinin geçtiği ana arterde ve şehir dışında yer almaktadır. Bu tesisin lojistik köy içine alınmasına şu aşamada gerek görülmemektedir. Sadece ithal ve ihraç ürünlerinin lojistiğinin yapılabilmesi için İhtisas Lojistik oSB'de soğuk hava tesisleri planlanmaktadır.

Samsun İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinde kurulacak olan soğuk hava tesislerinin mevcut halin çalışmasını aksatmayacak şekilde kademeli olarak inşa edilmesi, yaratılacak olan fiyat avantajı ile başlangıçta güçlü toptancıları çekmesi planlanmalıdır.

Tır ve kamyon garajları

2. Bölümde detayları açıklanmış olan TIR parkı ve Kamyon garajı Samsun'un Ankara çıkışında Yeşilkent beldesinde yer almaktadır. Nakliye komisyoncularının çalıştığı 36 dönüm üzerinde 38 Firmanın çalıştığı TIR parkı ile çoğunluğu damperli kamyon sahiplerinin kurduğu tesis çalışan firmaların öz malı olması, genellikle Samsunport'a yakınlığı nedeniyle bu limandan yük almaları nedeniyle yer değişikliğine ihtiyaç göstermemektedir.

Bölgede garaja bitişik ikinci tesis olan 10 dönümlük Samsun Nakliyeciler Kooperatifi tesisi 143 araçlık bir kapasiteye sahip küçük bir yapıdır. Kapasitesi vardır. Her üyenin bir aracı bulunmaktadır. Araçların çoğu Damperli kamyondur. Uzak mesafe taşımacılık yapmamaktadır. Daha çok limana gelen dökme yüklerin taşıması bu kooperatif tarafından yapılmaktadır. Bu nedenle Damperli araçların taşıyacağı yükün lojisitk köyde yer almaması nedeniyle mevcut yerde kalması önerilmektedir. Kapasite artışı geleceğe dönük beklenmemektedir. Lojisitk köy dışında ancak köye yakın kurulacak olan kömür depolama tesisi içingerekli olacak araçlar yine Samsun'un doğusunda yer alan digger nakliye kooperatifleri tarafından karşılanacak ve köyde bulunan ağır vasıta park alanı kullanılmayacaktır.

Bu nedenle TIR parkının ve damperli kamyon garajının gelecek 5 yıl içinde ihtiyacı da karşılayacağı düşünülerek yerinin değişmesi gerekli görülmemektedir. SadeceTIR parkının ileride kurulacak Lojistik Köyb ünyesine taşınması yerine lojisitk köy'de 30.000 m2 lik bir alanın yeni bri TIR parkı olarak ele alınması ve bu alanda yaratılacak yeni kapasite ile mevcut TIR parkının ve kamyon garajının kullanım ömrünün azalacak kapasite gereği 10-15 yıla çıkartılması daha ekonomik bir çözüm olacaktır. Bu alan Güneye gidecek iç piyasa taşımasına ve şehir içi damperli kamyon taşımasına konu ürünlerin taşınacağı bir merkez olarak kalacaktır. Lojisitk köy TIR parkı ise ihraç ve ithal malları için bir taşıma merkezi hüviyeti kazanacak. Nakliye komisyoncuları mevcut alanda çalışırken uluslararası forwarderlar de Lojisitk köyde bulunan araçları kullanacaklardır.

5.6.5 Kömür Lojistiği

Samsun bölgesi ithal kömür taşıması, liman hizmetleri, depolama, paketleme konusunda önemli bir potansiyele sahiptir. Gerek Samsunport, gerek Yeşilyurt gerekse de Toros limanı ağırlıklı olarak bu yük için kullanılmaktadır. Samsun'da 7 adet büyük ölçekte kömür ticareti yapan ithalatçısı firma belirlenmiştir. Bu firmalar büyükten küçüğe doğru şöyle sıralanmaktadır.

1. Yılyak-Yıldırım Dış Tic.

Samsun Merkez OSB'nin yanında, Yeşilyurt limanının arkasında 56 Dönüm arazide çalışmaktadır . Alanı için de bir bölümü antrepo olarak kullanılmaktadır.

2. Akabe Madencilik

Samsun Merkez OSB'nin yanıde, Yeşilyurt limanı arkasında, 26 Dönüm araziде çalışmaktadır

3. Alyak

SamsunMerkez OSB' nin yanında, Yeşilyurt Limanı arkasında çalışmaktadır. 20 Dönüm antrepo ve 22 dönüm depo alanı vardır.

4. Safi Kömür

Saamsun Merkez OSB'nin yanında, Yeşilyurt limanı arkasında 25 Dönümlük bir alana sahiptir

5. Nuryak

Çarşamba – Dikbıyık Mevkiinde, Melik Köyündedir.14 Dönüm antrepo ve 23 dönüm depolama alanı kullanmaktadır.

6. Çalışkan

Ankara Yolu üzeri 14. Kmde 20 Dönümlük bir tesisi vardır

7. Atakaş

Toros Gübre alanı içinde 18 Dönümlük bir alanda çalışmaktadır

Bu firmalar, ağırlıklı olarak kömür İthalatlarını Yeşilyurt ve Toros Limanı üzerinden yapmaktalar. Sadece Çalışkan firması Samsunport Limanını kullanmaktadır. Kömür ithalatındaki süreç şu şekilde yürütülmektedir. İthal Kömür büyük tonajlı gemilerle getirilmekte, İthal kömür gümrük yönetmeliği gereği hemen dağıtıma çıkamamaktadır. ÇED ve İthalat uygunluk belgesi başvurusu yapılıp bekletilmektedir. Bu beklemenin doğal olarak kömür limanda indirildikten sonra yapılması onay alındıktan sonra dağıtımı gerçekleşmelidir. Ancak limanlarda bu stoklamayı yapacak yeterli kadar yer olmadığı için firmaların hemen liman arkasında ve osb civarında geliştirdikleri depo alanlarında bekletilmesi yoluna gidilmektedir. Yedlemin deposu şeklinde bekletilen kömür kamyonlarla aktarılmaktadır. Bu depo alanları Yeşilyurt ve Toros Limanlarının yaklaşık 1 km uzağındadır. Sadece Çalışkan Samsunport limanına indirdiği kömürü Ankara yolundaki açık alan stoklama sahasına götürmektedir. Muayene ve izin belgesinin alımı sonrasında gerekli izinler ulaşmakta, depocular kömür için kırım, torbalama ve dağıtıma başlamaktadır.. Bunun için de kısmen demiryolu kullanılmaktadır. TCDD Gelemen, 2008 de 385.000 ton, 2009 da 340.000 ve 2010 10 ayda 270 bin ton civarında demiryolu ile kömür taşıması yapmıştır

Bölgenin kömür elleçlemesindeki kapasitesi yüksektir. Samsun Limanları üzerinden yapılan kömür İthalatının 4 milyon tonu bulabileceği konuşulmaktadır. İthal kömürlerin farklı alanlarda depolanması verimsiz bir uygulamadır. Kömür ithal edildiği zaman açık depolama alanları kullanılmakta bunun dışında arazi boş bekletilmektedir. İthal kömür kısa mesafe de olsa kamyonlarla taşınmakta ve bir ara nakliye maliyeti ortaya çıkmaktadır. Önerilen sistem kömürün gemilerden doğrudan vagonlara veya damperli konteynerlere yüklenmesi ve bu vagonlarla konteynerlerin lojistik köye kadar demir yolu ile katar oluşturularak taşınması ve burada yarı açık alanlarda stoklanmasıdır. Bu sistemle Samsunport limanından yükleme yapılması mümkündür. Yeşilyurt limanının da iskeleye kadar demiryolu hattı çekmesi veya damperli konteynerlerin iskelede doldurularak vagon üzerine yüklenmesi planlanmalıdır. Maliyet olarak bir avantaj yaratacak, daha hızlı boşaltmayı mümkün kılacak bu uygulama için limanlarda revizyon ve ekipman gerekmektedir.

Depolama hizmetleri lojistik köyün içinde değil köye bitişik 100-150 dönümlük bir arazide yapılmalıdır. Arazinin içine kadar demiryolu bağlantısının yapıldığı, araziye vagondan veya damperli konteynerden doğrudan kömürün boşaltılacağı, daha sonra sevkiyat için yine yerinden yükleneceği bir sistem geliştirilmek durumundadır. Kömür depolarının uzak bir alanda örneğin Ankara Yolu üzerinde yapılması şehir trafiğini hem kirlilik hemde trafik yoğunluğu olarak olumsuz etkileyecektir.

Kömür İthalatçılarına belli bir alan tahsis edilmeyip; mevcut alanı kullandıkları sürece ton başına bir bedel uygulanması daha verimli olacaktır. Bu da kömürcülerin bir araya gelerek depolama alanını ortak yapmaları ve kullanımları kadar bedel ödemeleri ile mümkün olacaktır. Lojistik master planında belirtilen genişleme arazisinin bir kısmı kömür depolaması için ayrılmalı, bu alan lojistik köye olabildiği kadar uzak etrafı ağaçlarla çevrili, demiryolu hattına sahip, belli bölümü sundurma şeklinde kapalı bir alan olmalıdır.

5.7. PİLOT İŞ GELİŞTİRME PROJESİ

Amaç

Samsun Lojistik Strateji Planında yer almasını arzu ettiğimiz bir diğer çalışma da, Samsun'da bulunan ve lojistik sektöründe büyüme hedefi olan bir şirkete dikeyve yatay büyümesi, iş gelişme konusunda destek verecek bir örnek çalışma, yani bir Pilot İş Geliştirme Projesi hazırlamaktır.

İstanbul ilimizde bile, az sayıda lojistik şirket kurumsallaşmasını ve yönetim alt yapısını tamamlamış, çağdaş iş yapma şekillerini benimsemiş ve yabancı rakipleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. Bu şirketler öncelikle holdingler tarafından kurulmuş merkezi yönetilen, genel şirketler grubu sistematiği altında gelişen ve çağdaş iş yapma şekillerini kullanabilen şirketlerdir. Omsan Lojistik, Borusan Lojistik, Yurtiçi Lojistik, Aras Lojistik, Netlog Lojistik bu kapsam içine giren şirketlerdir. Diğer bir grup da, şirket sahiplerinin fiilen yönetici olarak çalıştığı, eğitimlerinin yüksek olduğu ve herhangi bir grubun desteğini almadan kendi çalışmalarıyla şirketlerini büyüten, orta kademe yönetimlerini kısmen profesyonel yöneticilere bırakmış şirketlerdir. Yabancı ortaklıklarla şirket kurumsallaşmasının geliştirdiği, dış teknolojiye ulaşmış, bilgi sistemlerini gereği gibi kullanan şirketler bu grup içine girmektedir. Ekol Lojistik, Balnak Lojistik bu gruba örnek olarak gösterilmektedir.

Bu şirketler dışında kalan çok sayıda büyük şehir şirketi ve Anadolu'da kurulmuş hemen hemen tüm şirketler de, bir aile şirketi, hatta bir şahıs şirketi yapısında iş yapmaya çalışmaktadır. Bu şirketler küçükten büyümüş ve genel ekonomik konjonktürün fırsatlarını değerlendirerek kendi kaynaklarıyla büyümeye çalışan kuruluşlardır. Genel yapısıyla bakıldığında bu tip yerel lojistik şirketlerde gözlenen yapı şu şekildedir;

1. Şirketlerin kurucusu genellikle nakliye veya gümrükleme işi ile başlayan kişilerdir. Az sayıda araçla veya küçük bir depo ile başlamışlar ve kazandıklarını işlerine yatırarak, borçlanmaktan çekinmeyen gözü kara ve riskli bir çalışma sistemi ile işlerini büyütmüşlerdir.

2. Kaynakların kısıtlı olması nedeniyle başlangıçlar küçük olmuş ve büyüme hızları yüksek dahi olsa, ulusal lojistik şirketlerle rekabet edebilir ölçeğe ulaşmamışlardır.

3. Faaliyet alanları yerel kalmış ve yerel rekabet içinde büyümeye çalışmışlardır.

4. Verdikleri hizmet, lojistiğin bir operasyonu ile başlamış, diğer operasyonların devreye girmesi gündeme geldiğinde aynı şirket içinde hizmet vermek yerine başka isimli şirketler kurarak yönetimi çok şirketli ve karmaşık bir yapıya sokmuşladır. Kurulan yeni şirketlerin yöneticileri yine yakın akrabadan kişiler olmuş, bu nedenle işi bilmeyen yöneticiler iş başına akrabalıklarından dolayı yerleştirilmiştir.

5. Şirketlerde eleman sirkülasyonu azdır. Dışarıdan profesyonel eleman temin edilmesi yerine, mevcut şirket çalışanlarının bir üst sorumluluğa geçirilmesi ile yaşlı ve kendini geliştiremeyen bir personel kadrosu oluşmuştur.

6. Çalışanlar yeni iş yapma şekillerine alışkın olmadıkları için, özellikle bilgi sistemlerinin bu şirketler içine girişi zorunlu olarak muhasebe yazılımları ile başlamış, ancak operasyonel programlar sisteme dahil edilememiştir. Şirketlerde yazılım kullanımı ancak rakiplerinin tesiriyle artmaktadır.

7. Üst yönetim veya şirket ortakları günlük operasyonları takip etmek zorunda kalmışlardır. Bu da yönetimin geleceğe dönüş iş geliştirme planları yapmasına imkan vermemiştir.

8. Ulaşılan noktanın, geçmişte başlanılan noktadan daha iyi olması, şirket sahiplerine bir yeterlilik duygusu vermiş ve şirketleri büyüten iş birlikleri yerine rekabet, şirket birleşmeleri yerine yeni yatırımlar gündeme gelmiştir.

9. Yerel başlayan işler, diğer şehirlerde uzaklıktan dolayı kontrolün kaçacağı, işin başına kimin konacağının belirlenememesi nedeniyle yaylamamış, ulusal ölçeğe ulaşılamamıştır.

10. İşleri gereği uluslararası iş ortaklığı yapan veya uluslararası hizmetler veren, yabancı şirketlerle ortaklık yapabilecek kapasiteye sahip parmakla gösterilebilecek kadar az sayıda şirket, bu yapı dışına çıkma çabası göstermektedir.

Samsun ilinde faaliyet gösteren Samsun merkezli taşımacılık ve lojistik şirketleri de aynı yapıya sahiptir. Bu yapının dışına çıkan tek Samsun şirketi Ceynak Grup olmuştur; farklı isimli şirketler olarak ancak aynı yönetim altında çalışan, kurumsallaşmasını kısmen tamamlamış bir örnek olarak değerlendirilmektedir.

Master planın bu bölümü, Samsun'da bulunan şirketlerin bu potansiyele sahip olduklarını, ancak kendilerini geliştirerek küresel lojistik hizmetleri verecek şekilde yapılandırılmalarının önündeki engelleri kaldırıp, profesyonel bir yönlendirmeyle işlerini geliştirecek bir pilot uygulama ortaya koymayı amaçlamıştır.

Bu projede, Samsun'da bulunan farklı şirketlerin yapıları incelenmiş ve kurulması gereken yeni yapılanmaların da yol gösterici, işlerini geliştirmelerinde kullanabilecekleri bir örnek proje hazırlanmıştır.

Şirket

Samsun'da incelemesi yapılan şirketlerden, ortak bir şirket yapılandırılmış, bu ortak bilgilerden ortaya çıkan şirketin mevcut durumunda iyileştirilmesi gereken hususlar belirlenmiş ve bir iş planına bağlanmıştır. Kullanılan bilgilerin bazıları şirketlere ait gerçek bilgiler olup, şirketlerin gizli kalma istekleri üzerine bazı bilgiler sadece ön görülmüş veya farklı şirket bilgileri kullanılmıştır.

Mevcut Şirket "SAMSON" şirketler grubudur. Şirketin yapısı ile ilgili bilgiler aşağıda verilmiştir. SAMSON şirketler grubu fiili olarak birbirleri arasında sermaye paydaşlığı olmayan yani bir holding yapısına girmeden birden fazla şirketin aynı ortaklar tarafından yönetildiği şirketlerden oluşmaktadır. Bünyede şu hizmetleri veren 5 şirket bulunmaktadır.

SAMTAŞ Uluslararası Kara Taşımacılığı A.Ş

SAMLİM Liman Hizmetleri A.Ş.

SAMDEP Antrepo A.Ş.

SAMDEM Demiryolu Taşıması A.Ş.

SAMDAĞ Dağıtım A.Ş.

SAMTAŞ grubun ilk kurulan şirketidir. Uluslararası taşımacılık yapmak için Samsun Limanı'na gelen dökme yüklerin taşıması amacıyla kurulmuştur. Ali Samsunluoğlu tarafından 10 adet kamyon satın alınarak 1986 yılında işe başlamış ve daha sonra artan iş kapasitesi ile satın alınan yeni araçlarla ve bölgeden uzun süreli kiralanan araçlarla ölçeği büyümüştür. Bu gün için SAMTAŞ'ın 50 özmal ve 20 kiralık TIR'ı bulunmaktadır. Şirketin Genel Müdürü Ali Samsunluoğlu'dur

Artan liman hareketinin sonucunda, Samsun'da ikinci liman olan Yeşilyurt limanı kurulmuş ve bu grubun taşımalarını yapmakta olan SAMTAŞ bu limana da hizmet vermeye başlamıştır. Daha sonra TCDD Yeşilyurt limanına bitişik demiryolu aktarma istasyonu kurulmuş ve SAMTAŞ bu noktada da hizmet vermeye başlamıştır Ali Samsunlioğlu, TCDD aktarma merkezinde kullanmak üzere portal viç temin etmiş ve yükleme hizmetlerini kendi vermeye başlamıştır. Samsunport limanında TCDD tarafından verilen hizmetlerin yetersizliği üzerine 2 adet vinç satın alarak liman içinde özel çalışma izni elde etmiş, kendi taşıyacağı mazlemelere, ve boş zamanlarında diğer şirketlere bedeli karşılığında hizmet vermek üzere liman içinde çalışacak SAMLİM A.Ş.'yi 1990 yılında kurmuştur. Bu şirketin en büyük ortağı kendisi olmak üzere kardeşi İsmail Samsunluoğlu'nu bu işin başına yerleştirmiş, Genel Müdür görevi vermiştir.

Dış ticaret hacminin artması ile Samsun İlinde çalışan forwarderlar, müşterilerinin gümrüklü antrepo ihtiyacının olduğunu gündeme getirmişler ve yurt içi taşımacılığın da verdiği avantaj ile Ali Samsunluoğlu, Yeşilyurt limanına yakın bir arazi satın alarak 2.000 m2'lik bir depo inşaatı yaptırmış ve SAMDEP A.Ş. şirketini kurarak antrepo hizmetleri vermeye karar vermiştir 1995 yılında kurulan SAMDEP A.Ş.'de en büyük hissedar Ali Samsunluoğlu olmak üzere, 3. kardeşi Hüseyin Samsunuoğlu'nu bu işin başına Genel Müdür olarak yerleştirmiştir.

2000 yılında demiryollarında iş kapasitesinin artması ve özel vagon kullanımının teşvik edilmesi ile Ali Samsunluoğlu, demiryolu taşımasına da başlama kararı vermiş ve yurt dışından satın aldığı 40 adet kullanılmış vagon ile Samsun'da antreposunun bulunduğu, yanından demiryolu geçen arazide bir vagon elleçleme tesisi kurarak SAMDEM A.Ş.'yi devreye sokmuştur. Demiryolu taşımacılığı ve elleçleme alanında açık ve kapalı depolama yapmayı amaçlayan bu şirket için, yeğeni Kemal Samsunluoğlu'nu görevlendirmiş, işin başına Genel Müdür olarak yerleştirmiş ve büyük hissedarın kendisi olduğu yeni şirket faaliyete başlamıştır.

Ali Samsunluoğlu, Samsun'de nüfusun artması ile zincir mağazaların ve süpermarketlerin çoğalması sonucu, şehir içi dağıtımın önemli bir iş alanı olduğunu görmüş ve 2004 yılında antreposunun olduğu alanda 2.000 m2!'lik bir depo daha inşa ederek, hızlı tüketim malzemelerinin şehir içi dağıtımı ile ilgili 10 kamyonetlik bir dağıtım filosu ile birlikte çalışmaya başlamıştır.

SAMDAĞ A.Ş. bu amaçla kurulmuş ve diğer yeğeni Murat Samsunluoğlu da bu işin başına Genel Müdür olarak yerleştirilmiştir.

Bu gün 200 kişiye yakın personeli, 5 farklı şirketi ile Samsun'de lojistik konusunda çalışmalar yapmaktadır.

Şirketlerin geçmiş 5 yıllık ciroları ve vergi öncesi net kârları, kâr marjları, çalışan kârlılığı Tablo 5.7.'de görülmektedir.

Tablo 5.7. Ali Samsunluoğlu'nun Kurduğu Şirketlerin Son 5 Yıllık Finansal Figürleri

Ciro (1000 $)	SAMTAS	SAMLİM	SAMDEP	SAMDEM	SAMDAG
2004	8.000	1.000	2.000	1.000	1.500
2005	10.000	1.500	2.500	1.200	2.500
2006	12.000	2.000	3.000	1.300	4.000
2007	13.000	2.200	4.000	1.500	6.000
2008	14.000	2.400	5.000	1.600	8.000
2009	15.000	2.600	6.000	1.800	9.000
Kar (1000 $)					
2004	560	100	60	30	15
2005	600	135	100	48	75
2006	720	160	120	52	160
2007	650	176	200	90	300
2008	560	120	300	128	720
2009	650	130	320	130	850
Kar (%)					
2004	7	10	3	3	1
2005	6	9	4	4	3
2006	6	8	4	4	4
2007	5	8	5	6	5
2008	4	5	6	8	9
2009	4	5	5	7	9
Çalışan Sayısı					
2004	200	40	20	20	40
2005	230	40	22	23	45
2006	235	50	26	30	50
2007	250	50	30	35	60
2008	260	55	30	38	70
2009	270	55	35	40	75

Mevcut Yapı

1. Lojistikte farklı alanlarda hizmet veren, 5 farklı şirket grubunun tek ortak noktası Ali Samsunluoğlu'dur. Kararlar onun diğer şirket genel müdürleri ile bire bir görüşmesi sonucunda tek taraflı olarak alınmaktadır. Grubun 5 şirketinin de ayrı ayrı genel müdürleri olsa da şirketin yönetimi Ali Samsunluoğlu tarafından yapılmaktadır.

2. Şirketin muhasebesi, Ali Samsunlioğlu'nun sürekli çalıştığı yer olan SAMTAŞ adresindeki bilgisayarda, ayrı ayrı şirketler hesabı açılarak tutulmaktadır. Diğer dört şirketin olduğu yerde günlük kasa işlemleri yapılmakta, fatura kesilmekte ve tüm evraklar merkeze taşınmaktadır.

3. Şirketlerin bütçe planlamaları ve projeksiyonları yoktur. Kapasite planlamaları ve yatırım planlamaları yapılmamaktadır. İhtiyaçlar anlık ortaya çıkmakta ve o anki ekonomik koşullara göre karşılanmaktadır.

4. Şirketlerin uzun dönem iş planları da bulunmamaktadır. Bu plana uygun kaynak planlaması da yapılamamaktadır.

5. Şirketlerin her birinin hizmetlerinin verildiği ayrı ayrı web siteleri yoktur. SAMTAŞ web sitesi altında ayrı sayfalarda bu şirketlerden bahsedilmektedir.

6. Şirketlerin muhasebe operasyonların takip edildiği SOFT marka bir yazılım kullanılmaktadır. Şirketler muhasebelerini, LKS muhasebe programımda tutmakta ve girişlerin tümü elle yapılmaktadır. Bu yazılımın modüller halinde satılan Uluslararası kara taşıması modülü SAMTAŞ için, depo yönetimi modülü SAMDEP için, vagon yönetimi modülü SAMDEM için satın alınmıştır. SAMLIM ve SAMDAĞ herhangi bir yazılım kullanmamaktadır.

7. Şirketler içinde bir IK yöneticisi bulunmamaktadır. Personel işe alımları ve işten çıkartmaları, genel müdürlerin talepleri üzerine Ali Samsunlioğlu tarafından karara bağlanmaktadır.

8. Şirketler arsında herhangi bir rotasyon uygulaması yapılmamaktadır. Eleman ihtiyacı şirket içindeki elemanların bir üst kadroya yükseltilmesi ve yerlerine düşük ücretli alt seviye elemanlar alınarak gerçekleştirilmektedir.

9. Şirket genel müdürleri kendi işleri ile ilgili olan derneklere üyedir, ancak dernek yönetimlerinde görev almamaktadır. Bu derneklerde şirketi, zamanı elverdiği kadar Ali Samsunlu oğlu temsil etmekte, ancak verimli çalışmalarda bulunamamaktadır.

10. Şirket bünyesinde aktif bir pazarlama grubu oluşturulmamıştır. Kendilerine gelen talepleri karşılayacak bir sipariş değerlendirme operasyonu söz konusudur. Şirket herhangi bir reklam çalışması yapmamaktadır.

11. Hizmetlerin farklı şirketler tarafından verilmesi nedeniyle, birbirine değen hizmetlerin talebi karşısında müşterilerle farklı operasyon elemanları muhatap olmakta ve karmaşa yaratılmaktadır.

12. Şirketler, Samsun bölgesindeki fuar çalışmalarına ortaklaşa, küçük tek bir stand ile katılmaktadırlar. Şirket içinde bir pazarlama veya halkla ilişkiler grubu olmadığı için yeterli kalite ve verim sağlanamamaktadır.

13. Şirketlerin bilgi sistemlerini geliştiren bir ekibi yoktur, mevcut tek eleman programların back-uplarının alınmasına ve teknik sorunların çözümüne dönük çalışmaktadır. Yazılımların geliştirilmesi ve raporlama sağlanması konusunda, yazılım firmalarının desteği pahalı görülmekte ve destek alınmamaktadır.

14. Şirketlerin tüm gelirleri aynı hesapta toplanmakta ve tüm ödemeler bu hesaptan Ali Samsunlu oğlu'nun imzası ile yapılmaktadır. Nakit planlaması, nakit değerlendirilmesi yapılmamakta, nakit ihtiyacı kısa dönemli banka kredileri ile sağlanmaktadır.

15. Çalışanların iş süreçleri içindeki görevleri tanımlanmamıştır. Birçok işten sorumlu birden fazla kişi olmasına karşılık, bazı işlerin sorumlularının tanımlanmaması, zaman kaybına ve kaynak israfına yol açmaktadır.

16. Şirketler, mesleki eğitim ve kişisel gelişme eğitimleri de almamaktadır. Şirket çalışanlarının bir kariyer planlaması olmadığı için eğitimleri de planlanamamakta ve herhangi bir eğitim programından yararlanamamaktadırlar.

17. Çalışanların performanslarının değerlendirilmesi herhangi bir kritere veya ölçüme dayanmadan yapılmaktadır. Çalışanlar, benzer işlere farklı ücretlerin ödenmesinden veya yıl sonlarında objektif olmayan ücret artışlarından dolayı huzursuzdur. Yaptıkları çalışmanın doru değerlendirilmemesinin sıkıntısını yaşamaktadırlar.

18. İşe başlayan personel için bir oryantasyon programı bulunmamaktadır. Yeterince iş başı eğitimi almayan personelin yaptıkları hatalar, müşteri memnuniyetsizlikleri ve hatta kayıplara neden olmaktadır.

19. Şirketler içinde sigortalama da yeterince yapılamamaktadır. Sigorta ücretlerinin yüksek olması nedeniyle, sadece taşıma araçlarının zorunlu sigortaları ve kaskoları yapılmakta diğer araçların ve deponun sigortaları ihmal edilmektedir. Stoklanan malzemelerin sigortaları müşteri talebi olursa yapılmakta yoksa yapılmamaktadır.

20. Limanda kullanılan ekipmanların ve vagonların bakım onarım çalışmaları planlanmamakta, koruyucu bakımları ihmal edilmekte ve bu nedenle iş durdurucu arızlarla karşılaşılmaktadır.

21. Yönetim kurulu veya icra kurulu toplantıları gibi üst yönetim toplantıları yapılmamakta, aylık faaliyet raporu hazırlanmamakta, genel gidiş takip edilmemektedir. Muhasebe sisteminin yavaş çalışması ve kayıtların gecikmesi nedeniyle hesaplara ve muhasebeye dayanan raporların bile temin süresi uzamakta kayıplara neden olmaktadır.

22. Şirketler arası ve şirket içi iletişim sözlü veya telefon kanalı ile yapılmaktadır. Çalışanların çoğu şirket telefonu kullanmakta ancak yazılı iletişim bulunmamaktadır. Bu da unutmalara ve yanlış anlaşılmalara yol açmakta, hizmet kalitesini aksatmaktadır.

23. Şirket içinde giderler tam olarak gösterilmemektedir. Biri vergi gereği tutulan muhasebe, diğeri de Ali Samsunluoğlu'nun istediği formatta olmak üzere çift muhasebe kaydı tutulmakta, çalışanların ücretleri çoğunlukla asgari ücretten ödenmekte, farklar açıktan karşılanmaktadır. Açık ödemeleri karşılamak üzere çeşitli hizmet ve sarf malzemeleri faturaları temin edilmektedir.

24. SAMTAŞ web sitesinde, çok önceden belirlenmiş vizyon ve misyonları göstermekte olup, şirket çalışanlarının bu vizyon ve misyonu bilmedikleri ortaya çıkmıştır. Şirketin web sitesindeki değerleri de taşımacılığa dönük değerler olup yeni hizmetleri içermemektedir.

25. Şirketler içinde yetki ve sorumlulukların net olarak belirlenmemiş olması nedeniyle karar alma mekanizmaları kurulmamıştır. Nihai kararın Ali Samsunluoğlu tarafından verilme alışkanlığı, şirketler büyüdükçe değiştirilmemiş olup, zaman kaybına gecikmelere yol açmaktadır.

26. Şirketler iş bağlantılarını sözleşmelerle yapma alışkanlıkları kazanmamışlardır. Teklif mektuplarının onaylanması suretiyle yapılan iş bağlantıları, sorunlar çıkarmakta ve hukuki sonuçları olmaktadır.

İş Geliştirme Çalışmaları

Her organizasyonun iş gelişme stratejisi diğerinden farklıdır. Bu nedenle bir şirkete veya şirketler grubuna yönelik iş geliştirme çalışmaları için yapılması gerekenler şu şekilde belirlenmektedir;

1. Mevcut durumun belirlenmesi yapılacak olan ilk çalışmadır. Bu çalışma için şirketin;

a. Mevcut yöneticilerinin tümünün değerlendirilmesi yapılmalıdır. Yaptıkları işlerin tanımlanması, aldıkları kararların kimleri etkilediği, yetkileri, sorumluluk alanlarının sınırları, gelecekte işin büyümesine uygun yetkinliklerinin olup olmadığı, bilgi birikimleri ve eksiklikleri çıkartılmalıdır.

b. Organizasyon şeması da bu adımda hazırlanmalıdır. Kimin kime rapor ettiği ortaya çıkartılmalıdır.

c. Şirketin iş süreçlerinin tanımlanması üçüncü adımdır. Bu adımda henüz ortada olmayan bir müşterinin yaratılmasından başlayıp ona verilecek hizmetin tamamlanıp hizmet bedelinin tahsil edilmesine kadar geçen sürecin haritası çıkartılır. Genellikle birbirine benzemeyen süreçler, bu çalışma sonunda belli noktalarda birleşir ve ortak süreç halini alır. Bu nedenle süreç haritasının çizilmesi, her süreç adımı için gerekenlerin belirlenmesi şarttır. Süreç içinde söz edilen operasyonun kimler tarafından, hangi bilgi ile başlatıldığı, hangi bilgilerin kullanılarak işlemin yapıldığı ve işlem sonrası hangi bilgilerin, sürecin hangi noktasına transfer edileceği belirlenir.

d. Dördüncü adımda yapılması gerekenler; sürecin her adımının şirket tarafından mı yapılacağı veya outsource mu edileceği kararıdır. Dış kaynak kullanımı şirketlerin verimliliğini arttıran bir uygulamadır ve belirli bir ekonomik avantaj yaratılmasa bile değerlendirilmeli ve hizmet outsource edilmelidir. Bu çalışmanın ardından şirketin temel iş süreci ortaya çıkmaktadır. Bu hizmetlerde verimliliğin arttırılması, ölçümleme, optimizasyon, hizmet birleştirilmesi ve kaynak planlaması yapılması söz konusu olacaktır.

e. Bir sonraki adım, her süreç için kaynak planlaması olacaktır. Bu kaynakların verimli kullanılıp kullanılmadığı da ölçülmek durumundadır.

f. Diğer bir adım, şirketin geçmiş aktivitelerinin finansal ve operasyonel raporlaması olacaktır. Geçmişten bu güne kadar yapılan çalışmalar, trendi de kapsayacak şekilde, göz önüne çıkartılacaktır.

g. Önceki çalışmanın ardından, şirketin mevcut durum SWOT analizi yapılmalıdır. Bu analizde geliştirilecek zayıf yönler ortaya çıkartılacak ve kuvvetli yönler belirlenecektir. SWOT analizinde ayrıca, şirketi gelecekte zarara sokacak, işlerini etkileyecek riskler de incelenir ve bu riskler için tedbirler ön görülür. Fırsat analizi SWOT'un son adımı olarak yapılır ve fırsatların artı değere dönmesi için alınabilecek kararlar ön görülür.

h. Son adım, mevcut durum raporunun yazılması, tüm paydaşlar tarafından tartışılması ve ortak rapor haline getirilmesidir.

2. İş geliştirmede ikinci basamak, hedef yapının belirlenmesidir. Bu çalışma için, herhangi bir finansal sorun, alt yapı sorunu, ülke ekonomisinin durumu, kaynak yapısı, iş kapasitesi göz önüne alınmadan iki farklı senaryo ile; senaryoların biri pesimist diğeri optimist anlayışla olmak üzere;

a. An az gelecek 10 yıl için, yapılabilirse gelecek 20 yıl için ulaşılması istenilen yapı belirlenir. Bu belirleme şirket ortaklarının ve üst düzey yöneticilerinin katılımı ile bir beyin fırtınası toplantısı yapılır. Bu toplantıda, herkesin 10 yıl ileriyi düşünmesi ve bu tarihte nasıl bir şirket yapısı içinde olmayı hayal ettikleri belirlenir.

b. Toplantıda ilk verilecek karar, lojistiğin hangi halkalarında çalışılacağıdır. Eksik halkalar belirlenmelidir. Yatay gelişme kararı verilir.

c. İkinci konu, coğrafi olarak faaliyet alanlarının nereler olması kararıdır. Hangi illerde hatta ülkelerde bu hizmetlerin verilmesi düşünüldüğü ortaya çıkar.

d. Bir diğer adım da katılımcıların kendilerini bu yapıda hangi noktada görecekleridir.

e. Bu yapıyla ulaşılması düşünülen ciralar ve karlılıklar da ön görülür

3. İş geliştirmenin 3. adımı master plan hazırlığıdır. İşin zor olan ve bilgi gerektiren kısmı budur. Pesimist ve optimist senaryolar için, mevcut durumdan, her iki senaryoya gidiş için iş planı hazırlanır. Bu iş planında;

a. Yeni verilmesi gereken hizmetlerin yatırımla, şirket satın alma ile veya stratejik ortaklıkla karşılanması gibi üç farklı senaryo hazırlanır. Her biri için gelecek 10 yıllık plan ortaya konur.

b. Gelecek 10 yıl için, her alternatifi değerlendiren ciro, karlılık ve bütçe hazırlanır.

c. Her operasyon için yıllara bağlı yatırım ihtiyacı çıkartılır. Bu yatırımın hangi kaynaklarla yapılacağı belirlenir.

d. Gelecek 10 yıl için, şirketlerde yapılması gereken organizasyon çalışması belirlenir; yönetim yapısı ortaya konur. Yıllara göre organizasyon şeması hazırlanır.

e. Mevcut çalışanların, bu yapı içinde çalışıp çalışmayacakları ortaya konur; çalışacaklarsa eğitim ve kariyer planlamaları yapılır. Çalışamayacak durumda olanların yerine işe alınacak olan personelin yetkinlikleri belirlenir

f. Şirketin yönetim yapısı, gelecekteki hedeflere uygun olarak yeniden planlanır. Yetki ve sorumluluklar dağıtılır.

g. İhtiyaç olan kurumsal kaynak planlama sistemi için önerilerde bulunulur. Yazılım ve eğitim ihtiyacı ortaya çıkartılır.

h. Şirketlerin gelecekte karşılaşacakları riskler için tedbir planları hazırlanır.

i. İlk 5 yıllık operasyonel ve yatırım bütçeleri hazırlanır.

j. İlk bir yıllık şirket bütçesi hazırlanır ve kontrol alt yapısı kurulur.

k. Her yıl, gelecek 1 yıllık bütçenin yapılması ve gelecek 5 yıllık iş planı hazırlanması için gereken bilgi akışı sağlanır.

Pilot Şirket İçin İş Geliştirme Çalışmaları

Yukarıda bilgileri verilen SAMSON şirketler grubu için önerilen hedef yapı şu şekildedir;

a. Şirket yönetimi, şirketin 10 yıl sonraki yapısını bir holdinge bağlı farklı şirketler olarak düşünmüştür. Ancak, moderatör-danışman, sermaye yapısının zayıf olması, iş kapasitesinin düşük olması ve aynı sektöre bağlı şirketler olması nedeniyle holding yapılanması yerine tüm şirketlerin sinerji yaratacak şekilde birleştirilmesini önermiş ve bu öneri kabul edilmiştir. Yeni kurulacak olan ve diğer şirketleri kendi bünyesine alacak olan şirket SAMSON A.Ş. olacaktır. Hizmetlerin birleştirilmesi süresi 2013 olarak belirlenmiştir. Bu zamana kadar şirketler müstakil şirket olarak operasyon yapacaklar, ancak bazı hizmetler zaman içinde birleştirilecektir.

b. SAMSON şirketi içinde birleştirilecek olan hizmetler muhasebe, finansman, insan kaynakları, bilgi sistemleri, halkla ilişkiler, bütçe kontrol, iş geliştirme ve pazarlama operasyonları olacaktır. Muhasebe, işin yönetiminin ve bilgi sistemleri uyumunun sağlanması açısından ilk yıl; bütçe kontrol, şirket içi eğitimin sağlanması açısından ve insan kaynakları, gerekli alt yapının hazırlanması açısından ikinci yıl; halkla ilişkiler ve pazarlama da şirketler içinde hazırlık yapılması açısından üçüncü yılda kuru-

lacak birimler şeklinde planlanmıştır.

c. Hedef yapıda, uluslararası şube veya acente sistemine gerek olmadığı, bunun yerine benzer çalışmaların yapılacağı Mersin, Trabzon, İskenderun İzmit, İzmir, İstanbul gibi liman şehirlerinde şirkete bağlı şubeler ve depolar açılarak işlerin genişletileceği kararı alınmıştır. Açılacak şubeler ve zaman planlaması Tablo 5.8.'de verilmektedir.

Tablo 5.8. Şubeler ve Zaman Planlaması

İstanbul	1. yıl
Mersin	1. yıl
İskenderun	2. yıl
İzmir	2. yıl
Trabzon	3. yıl
İzmit	3.yıl

d. Yapılan hedef yapı toplantısında, müşterilere eksiksiz lojistik hizmetlerin verilmesi için mevcut operasyonlara ilave olarak gümrükleme hizmetinin devredilmesi için SAMGUM, hava taşıma hizmeti verilmesi için SAMAIR ve deniz taşıması forwarderliği için SAMDEN isimli yeni şirketlerin kurulması kararlaştırılmıştır. Bu şirketler ilk yıl içinde aktif hale gelecektir.

e. Kurulacak olan SAMGÜM şirketi, gümrük kanunu gereği, münhasıran gümrük müşavirliği yapacağı gerekçesiyle, ileride SAMSON içinde yer almayacak, ancak yönetimi SAMSON tarafından yapılacaktır. Şirketin kurulması için bir sözleşme çerçevesinde çalışacak 3 ortaklı bir Limited şirket düşünülmektedir.

f. Kurulması planlanan SAMAIR A.Ş. ise, yeniden kurulmayacak, küçük ölçekli bir hava taşıma acenteliği satın alma yolu ile gruba katılacaktır. Satın alınan şirket, eski yöneticileri dahil olmak üzere tüm kadrosuyla birlikte çalışacaktır.

g. SAMDEN A.Ş. ise, grup içinde bu konuda bilgi birikimi olmadığı için yine satın alma yolu ile gerçekleştirilecektir. Orta büyüklükte, Samsun'da faaliyet gösteren müşteri potansiyeli olan bir forwarder şirketi, yöneticileri ve çalışanları ile birlikte satın alınacaktır.

h. 2018 yılı için, Tablo 33'de öngörülen ciroların optimist bir yaklaşımla yapılabileceği öngörülmüştür. Tablo 34 olarak da pesimist durum hazırlanmıştır.

i. Bilgi sistemleri alt yapısı yeniden yapılanacak. SOFT yazılımın kullanılacak tüm modülleri satın alınacak ve önce tüm şirketlerde ilgili modüller çalışacak sonra da SAMSON'un yapılanması ile merkezi sisteme geçilecektir.

Şirketin, gerek optimist hedefler (Tablo 5.9.) gerek pesimist hedefler (Tablo 5. 10.) için, bir master plana ihtiyacı olduğu ortaya çıkmıştır. Bu amaçla, her iki durumda da yapılması gerekenler için, hem ortak hem de her iki durum için ayrı ayrı yatırım planları yapılmalıdır.

Tablo 5.9. Optimist Hedef Planı

	SAMTAŞ	SAMLİM	SAMDEP	SAMDEM	SAMDAG	SAMGÜM	SAMAIR	SAMDEN
2018 Ciro (1000$)	40.000	8.000	20.000	12.000	24.000	8.000	2.000	6.000
2018 Kar (1000$)	2400	400	1200	960	2400	400	40	480
2018 Kar (%)	6	5	6	8	10	5	2	8
2018 Çalışan (kişi)	400	50	120	96	240	40	8	24
2018 Kar/kişi (1000$)	6	8	10	10	10	10	5	20

Tablo 5.10. Pesimist Hedef Planı

	SAMTAŞ	SAMLİM	SAMDEP	SAMDEM	MSAMDAG	SAMGÜM	SAMAİR	SAMDEN
2018 Ciro (1000$)	32.000	6.000	16.000	8.000	16.000	4.000	1.000	3.000
2018 Kar (1000$)	1600	240	800	400	1280	160	20	180
2018 Kar (%)	5	4	5	5	8	4	2	6
2018 Çalışan (kişi)	320	40	100	50	160	20	5	18
2018 Kar/kişi (1000$)	5	6	8	8	8	8	4	10

Şirketin ortak planları şu şekildedir;

a. Şirkette bir yönetim sistemi kurulacaktır. Şirketi tüm ortakların katılımı ile ayda bir yapılacak yönetim kurulu toplantıları ile yönetilmesi planlanmaktadır. Yönetim kurulu çalışmalarına şu iki konuda danışman da dahil edilecektir. Mali işler ve finansman konusunda yetkin bir danışman ve lojistik konusunda tecrübeli bir danışman yönetim kurullarına dış üye olarak katılacaktır.

b. Yönetimin sağlıklı yapılması için, "hedeflerle yönetim" metodu uygulanacaktır. Bu amaçla ilk yapılacak iş, gelecek yıl bütçesinin hazırlanmasıdır. Şirket yönetim kurulu, diğer şirketlerin genel müdürlerinden de oluşan bir ekip olması nedeniyle, her yönetim kurulu toplantısında öncelikle bütçeyi tartışacaklar ve o ay için hedeflenen değerlere ulaşılıp ulaşılmadığını, geri kalmanın nedenlerini, daha fazla değer yaratmanın önündeki engelleri, geçmiş 30 gün içindeki sorunları, nasıl çözüldüğünü, gelecek dönem için beklenen sorunları ve çözüm önerilerini tartışacaklar ve karara bağlayacaklardır. Yönetim kurulu toplantısında, aynı zamanda bütçelerin ve mali hesapların konsolidasyonu yapılacak, gelecek ay için ödeme ve yatırım planı onaylanacak veya revize edilecektir. Yönetim kurulu toplantıları raporlanacak, kararlar duyurular halinde hazırlanacaktır.

c. Operasyonel yönetim için, şirketler içinde 15 günde bir icra kurulu toplantıları düzenlenecektir. Bu toplantılarda, operasyonların durumu görüşülecek, her şirket için yönetim kuruluna sunulacak kararlar ortaya konacaktır İcra kurullarına, şirketlerin genel müdürleri ve operasyondan sorumlu yönetici veya sorumlular katılacaktır. Bu toplantıların birinde bütçe analizleri yapılacak, diğerinde de iş geliştirme ve yatırım önerileri belirlenecektir. İcra kurulları kararları raporlanacak ve yönetim kuruluna yazılı olarak en kısa sürede iletilecektir. İcra kurulu toplantılarına, o sektörde üst düzeyde çalışmış bir danışman da katılacaktır.

d. Şirketler içinde mevcut işlerin yapılması sırasında, personelin zorluk çektiği konularda eğitim ihtiyaçları belirlenecek ve tüm şirketlerle paylaşılacaktır. Ortak eğitimlerle çalışan verimliliğinin arttırılması gerekmektedir. Eğitimlerin etkisi, daha sonra ölçülecek ve raporlanacaktır.

e. Şirketler içi iletişim yazılı hale gelecek ve cc bilgilendirme sistemine geçilecektir. Bu bilgilendirme, yetki durumuna ve onay durumuna göre en üst seviyeye kadar çıkacaktır. Telefonla yapılan iletişim mutlaka yazı ile teyit edilecek ve operasyonların hızının düşmemesi sağlanacaktır

f. Şirket içi kaynakların verimliliklerinin ölçülmesine başlanacak, bu konuda alınacak danışmanlık hizmetleri ile verimsiz eleman, yetersiz ekipman, zararına çalışan müşteriler belirlenecek ve gereken tedbirler alınacaktır. Çalışanların, kendi işlerinin dışında ikinci bir işi yapmayı da öğrenecekleri, kısa süreli rotasyon çalışmaları ile kurumsal bilgi yaratılacaktır.

g. Her türlü hizmet satışı ve satın alma, sözleşmeli olarak hazırlanacak, paket sözleşme çalışması yapılacak, ödemelerin bir sisteme bağlanması ve nakit akış yönetimi devreye alınacaktır. Ödemeler için ikili onay sistemi getirilecek ve ödeme günleri belirlenecektir. Her gün ödeme yapılmayacaktır.

h. Muhasebe merkezde takip edilecek, çift kayıt sisteminden kademeli olarak vazgeçilecek ve harcamalar tam faturalı ve doğru belgeye dayalı olacaktır. Konsolidasyon, finansal planlama ve yatırım planlaması merkezde yapılacaktır. İcra kurullarında belirlenen nakit akış tabloları, SAMTAŞ'da konsolide dilecek ve kredi kanalları kullanılacaktır

i. SOFT yazılımının, farklı modüller olarak değil bir Kurumsal Kaynak Planlama (ERP) gibi çalışması sağlanacaktır. Şirket içinde, çağdaş bilgi sistemlerini takip eden ve kurumu bilgilendiren, yeni projeler yapan ve raporlar üreten bir sisteme geçilecektir. SOFT ile yıllık bakım ve onarım anlaşması hazırlanacak, sürpriz arızalar veya iş geliştirmelerin yaratacağı maliyet azaltılacaktır. Bu alt yapı ilk yıl kurulacaktır.

j. Şirket içindeki operasyonların yönetimi için, öncelikle SOFT tarafından hazırlanmış olan modüller kullanılacak ve yazılımın muhasebe ayağı da SOFT üzerinden sağlanacaktır. Bu sayede ortak bilgi elde edilmesi, bilginin paylaşımı, hataların önlenmesi, on-line iletişim ve on-line raporlama sağlanacaktır. Şirket içinde her bilgi girişi bir kez yapılacak ve ilgili bölüme ve kişiye sistem üzerinden transfer edilecektir. Müşterilerle de kurulacak arayüz bağlantıları ile işlemler hızlandırılacaktır.

k. Bütçe uygulamasına gidilecektir. Her şirket, yeni mali yıl başlamadan önce, 12 aylık gelir, gider ve yatırım bütçesini hazırlayacak, bu bütçeler SAMTAŞ'da konsolide edilecektir. Şirketler, ikli haftada bir yaptıkları icra toplantılarında bütçe kontrolü yapacaklar, fiili ve öngörülen bütçe rakamları incelenecek ve her ay, gelecek 12 ay için bütçe revizyonu yapılacaktır. Bütçe uygulamasına 2. yıl başlanacaktır.

l. Şirketlerin web siteleri yoktur. Aynı formatta ve her şirketin sitesinde diğer şirketlere link verecek bir web ağı oluşturulacaktır. Web sitelerinde interaktif çalışmalara yer verilecek, müşterilerin bu siteye bağlanmasını teşvik edici ödüller bulunacaktır. Şirket dışından şirkete yapılacak olan her türlü eleman başvurusunun, bilgi talebinin, ürün teknik bilgilerinin, iş takibinin web sitesi üzerinden yapılması sağlanacaktır.

m. İK bölümünün oluşturulması gerekmektedir. Eleman sayısının 1.000'e ulaşacağı bir yapının artık bir departman haline getirilmesi gerekmektedir. Çalışanların her türlü bilgilerinin muhafaza edileceği, kariyer planlamalarının yapılacağı, mesleki ve kişisel eğitimlerinin belirleneceği bir yapı kurulacaktır. Bu konuda SOFT HR modülü devreye alınacaktır. Personel formatı güncelleşecek ve dijital ortama yüklenecektir. Eleman temini için internet üzerinden çalışılan sitelere üye olunacaktır. İK bölümünün faaliyetleri 2. yıl başlayacaktır.

n. Ali Samsunluoğlu, verilen hizmetlerin cinsinden dolayı UND, RÖDER, DTD ve UTIKAD derneklerine şirketlerinin kaydını yaptıracak ve bu derneklerin toplantılarına katılacaktır. Derneklerin Samsun'daki üyeleri ile, ayda bir, tanışıklığı arttırma toplantıları düzenlenecek ve yerel sorunların çözümünde ortak tavır belirlenecektir.

o. Şirketin pazarlaması eksiktir. Günümüzde şirketler pazarlama grubunu oluşturmak durumundadır. Verilen hizmetler her ne kadar farklı şirketler tarafından veriliyorsa da, pazarlama hizmetleri tüm hizmetleri kapsayan bir çerçevede sağlanmalıdır. Müşteri temsilcileri tarzında bir yapılanma ile pazarlama ve pazar yaratma çalışmaları başlayacaktır. Bu yapılanma, grubun merkez şirketi olan SAMTAŞ içinde olacaktır. Pazarlama grubu, öncelikle Samsun'da kurulacak, pazarlama materyallerini hazırlayacak, fuar ve tanıtım toplantıları düzenleyecek ve müşterileri ziyaretle ihtiyaç belirlemesi yapacaktır. Pazarlama grubu içerisinde, iş geliştirme fonksiyonunu da yürütecek ve birden fazla hizmeti birleştiren tedarik zincir projesi hazırlayacak bir ekip oluşturulacaktır. Bu çalışmalar yapılırken, diğer şirketlerin operasyon bölümleri ile birlikte ekip çalışması yapılacaktır. Pazarlama grubunun aktif çalışması 3. yıl içinde gerçekleşecektir.

p. Pazarlama grubu aynı zamanda, belli bir reklam bütçesi içinde, dergilere reklam çalışması ve haber çalışması da hazırlayacaktır.

q. Bilgi işlem grubu oluşturulacak ve şirkette RF (Radyo Frekans) el terminalleri, GSM sistemleri, araç takip sistemleri, depo yönetim sistemleri gibi teknolojilerin kullanılması, sistemin koruması, back-up alınması gibi hizmetlerin şirket içinde yürütülmesi sağlanacaktır. Teknik hizmet, SAMTAŞ içinde oluşturulacak bir ekiple sağlanacaktır. Bilgi işlem grubu, yazılım geliştirmesi yapmayacak ancak uygulama ve raporlama konusunda bilgi sahibi olacaktır.

r. Şirketlere finansman fonksiyonunun kazandırılması için "Finansman" bölümü kurulacaktır. Finansman bölümü, her icra kurulunun finans planını konsolide edecek, fazla nakdin yönetimini, eksik nakdin şirketler arası transferini ya da gereken nakdin bankalar kanalı ile teminini planlayacaktır.

Yeni Hizmetler Planı

Mevcut hizmetlerin yelpazesinin arttırılması, farklı hizmetlerin birleştirilmesi, eksik halkaların tamamlanması ve müşterilere bir zincir çerçevesinde hizmet verilmesi için, SAMSON grubuna yeni şirketler dahil edilecektir.

a. SAMGÜM, grup içinde kurulacak ilk şirket olacaktır. Uluslararası taşıma, antrepo işletmesi, forwarderlik gibi, içinde gümrük hizmetleri olan bir operasyonun grup içinde yapılmasında yarar vardır. Ali Samsunluoğlu, piyasada serbest gümrük müşavirliği yapan tanıdığı 3 kişiyi bünyesi içine alacak ve SAMGÜM şirketini onların adına kuracaktır. Şirkette Ali Samsunluoğlu'nun hissesi olmayacaktır. Şirketin kârı, müşterilere verilen diğer hizmetlerin içine yedirilerek şirketler arası kâr transferi yapılacaktır. SAMGÜM şirketleri, yeni şubeleri açıldıkça, o şehirlerde de organize olacaktır. Bu sayede SAMSON, gümrükleme

hizmetini de verir hale gelecek, yani tüm müşterilere kesintisiz hizmet sunmamın ilk adımını atacaktır. SAMGÜM 1. yıl içinde kurulacak ve merkezi Samsun olacaktır.

b. SAMAİR ikinci yıl faaliyete geçecektir. Bu şirketin yeniden kurulması yerine, yapılan hedef yapı toplantısında alınan kararla, Samsun'da faaliyet göstermekte olan küçük bir hava kargo acenteliğini devir alması planlamıştır. Hava taşıma yetkilendirilmesi yapılmış, müşteri potansiyeline sahip bir hava taşıma acentesi, tüm hisseleri ile satın alınacaktır. Şirketin eski sahibine %49 hisse verilecek, şirket yönetimi kendisine bağlanacak ve genel müdür olarak çalışacaktır. Satın alınan hisse oranında sermaye artışı yapılacak ve bu sermaye ile iş geliştirme, pazarlama ve sistem uygulamaları gerçekleşecektir. Giden kargoların taşınması, gelen kargoların adreslerine teslimatı SAMTAŞ ve SAMDAĞ tarafından yapılarak bir sinerji de yaratılacaktır.

c. SAMDEN, grubun deniz taşımasına başlaması için anahtar bir şirket olacaktır. Üçüncü yıl devreye girecek olan bu şirket, yine Samsun içinde deniz taşıması konusunda çalışan bir deniz forwarder şirketini satın alacaktır. Satın alınan şirketin, özellikle konteyner taşıması konusunda, yerel müşterilerinin olması gerekmektedir. Şirket hisselerinin %51'i satın alınacak, yönetim, şirketin sahibine bırakılacaktır. Yatırılan %51'lik sermaye ise iş geliştirme, yazılım ve pazarlama yatırımında kullanılacaktır. Bu sayede grup; deniz, hava, kara ve demiryolu taşımasını tamamlayacaktır

Yeni Bölgelerin Devreye Alınması

SAMSON, ileride sadece Samsun bölgesinde iş yapmakla yetinmemeyi ve Türkiye'nin kombine taşımacılık yapılabilecek diğer illerinde de pazarda olmayı, hedef yapı toplantısında belirlemiştir. Bunu sağlamak amacıyla, diğer şehirlerde, mevcut hizmetlerin o şehirle bağlantısını kurmak, yani iki yönlü taşıma yapmak, müşterilere hizmet veren tek kaynak olmak ve hizmetleri birleştirmek amacıyla şu iş planını uygulamayı kararlaştırmıştır;

a. Şubelerde şu şekilde bir yapılanma sağlanmalıdır; Açılacak merkez, öncelikle forwarderlik yapacak bir ofis şeklinde işe başlayacak, 2 yıl içinde gümrüklü ve milli depolama ile araç parkı yapılabilecek bir ortamda kiralık tesislere geçilecektir. Açılışta bir yönetici, bir sekreter ve gerekli olduğu kadar satış elemanı ile başlayacak, daha sonra iş gelişmesine göre eleman alımı sağlanacaktır. Yönetici seçilirken, o ilde çevresi olan ve iyi bilinen, üniversite mezunu işi yönetebilecek ve geliştirebilecek kişiler seçilecektir. Yeni bölgelerde depolama hizmeti ve aynı yerlerde demiryolu bağlantısı ile demiryolu elleçleme tesisi işletilmesi, ofislerin devreye girmelerinin 5 yılında yapılacaktır. Bu zamana kadar şirketin yapılanması ve sektör tarafından tanınması, sektörün de tanınması gerekli görülmüştür.

b. Birinci yılda, İstanbul ve Mersin'de şube açılması planlanmıştır. İstanbul, ülke ticaretinin merkezi olması, ülke çapında hizmet verecek her şirketin İstanbul'da bir adresi olması gerektiği için öncelikli olarak seçilmiştir. İstanbul'da Anadolu yakasında başlayacak olan çalışma her iki tarafa da hizmet verecek merkezi bir noktada konumlanacaktır. İstanbul'da, zaman içindeki kurulumlarına göre SAMTAŞ, SAMDEM, SAMDEN, SAMAİR ve ileride SAMDEP'in müşteri temsilcileri olacaktır. Mersin'de açılacak olan şubeler ikinci şube olarak devreye girecek, burada da SAMDEM ve SAMDEN şirketlerinin yapılanması sağlanacaktır. Samsun-Mersin taşıma hattında aktif yer alınması, Samsun'da hedef olacaktır.

c. İkinci yılda planlanan yatırım İskenderun ve İzmir olacaktır. Ortadoğu'da Talebin artacağı, İskenderun limanının aktif hale geleceği tahminiyle, hedef yapı toplantısında İskenderun'a öncelik verileceği kararlaştırılmıştır. Bu karar çerçevesinde, İskenderun'da SAMTAŞ, SAMDEM, SAMLİM ve SAMDEN'in yapılanması sağlanacaktır. İzmir yapılanması ise yine ikinci yılda olacak ve SAMDEN, SAMDEM, SAMAIR ile başlangıç yapılacaktır.

d. Üçüncü yıl Trabzon ve İzmit illerinde yapılanma planlanmaktadır. Trabzon'da yapılacak olan yatırım SAMTAŞ, SAMDEN ve SAMLİM olacaktır. İzmit ilindeki yapılanma ise, özellikle demiryolu taşıması açısından önemlidir. Bu nedenle bu ilde, SAMDEM ve SAMTAŞ ile çalışmaya başlanacaktır.

Vizyon, Misyon ve Hedefleri

Şirket, geleceğe dönük olarak, çağımızın gelişen iş kolu olan intermodal taşımayı seçmiştir. Bu konuda geleceğe yatırım yapmayı hedeflemektedir.

Vizyon olarak "Müşterilere verilecek lojistik hizmetlerde, intermodal taşımaya dönük lider lojistik firması olmak" mesajı seçilmiştir. Bu vizyona ulaşmak için hizmet yelpazesinin genişletilmesi, kapasitenin arttırılması ve verilen hizmetlerin kalitesinin

yükseltilmesi kapsam içine girmektedir.

Misyon olarak MERLOP; "Müşterileri ile iş birliği yolu ile kapıdan kapıya lojistik hizmet sağlayarak paylaşılır artı değer yaratmayı" hedeflemiştir.

Şirketin değerleri arasında öne çıkartılacak noktalar şunlardır;

a. Güvenilir geçmiş
b. İş tecrübesi
c. Yatırım gücü ve isteği
d. Teknolojik olmak
e. Müşteri odaklılık
f. Paydaş mutluluğu
g. Çevreye duyarlılık

Şirketler grubuna dahil tüm şirketlerde çalışanlar, bu değerlerin farkına varacak ve verilen kararlarda bu değerlerin öne çıkartılmasına özen gösterilecektir.

Sonuç

Bu pilot proje Samsun İlindeki tüm firmalara belli ölçeklerle uygulanabilecek bir çalışmanın ana hatlarıdır. Master planda yer almasının nedeni, Samsun'da yerleşik firmaların gelecekte bir lojistik üs olmayı hedefleyen Samsun bölgesinde, yeniden yapılanma ihtiyaçlarının olmasıdır. Master planın pilot proje bölümü, ihtiyacı ortaya koyan ve sonuçta gidilecek olan yolun belirlenmesinde rehberlik edecek bir çalışmadır. Bu çalışmanın bir danışman ekibi ile birlikte yapılması gerekmektedir. Şirketlerin bunu kendi başlarına geliştirmeleri mümkün değildir.

Yeniden yapılanmanın temelinde şirket kültürünün değişimi, kurumsallaşma, verimliliğin artması, hizmetlerin outsource edilmesi, ortak çalışmaların konsolidasyonu, eğitim, ölçme ve yönetme anlayışları mevcuttur. Üst yönetimin kesin katılımı olması da işin başarısında temel noktadır.

5.8. SAMSUN'DA LOJİSTİK EĞİTİMİ

5.8.1. Giriş

Eğitimin en önemli işlevlerinden biri de piyasaya işgücü yetiştirmektir. Bu açıdan eğitim, ekonomi ve sanayi ile el ele çalışmak durumundadır. Eğitim politikalarını devlet kurumları belirler ve bunu belirlerken de piyasaya göre hareket ederler. Piyasada hangi tür elemana ihtiyaç duyulduğu, gelecekte ekonomik çevrenin hangi yöne doğru ilerleyeceği ve oluşacak muhtemel işgücü sorunu, işgücünün niteliklerinin ne olması gerektiği, iş çevrelerinin ne tür iş görenlere ihtiyaç duyduğu ya da duyacağı planlanır. Genelde devlet, özelde de üretim örgütleri bireylere yatırım yaparlar. Bir başka deyişle; eğitim, piyasaya göre düzenlenir.

Günümüzde küreselleşmenin ulaştığı boyutlar, uluslararası işletmelerin faaliyet alanları ve ticaret hacimlerinin büyüklüğü, ticareti yapılan malların ulaştırmasında ve pazarlama, maliyet gibi temel konularda yönetim işlevini üstlenecek lojistik eğitimi almış özel yetişmiş insan gücünü gerektirmektedir.

Lojistik Strateji Planı Raporunun 1. Bölümünde yer verilen, Türkiye'de lojistik eğitimi ile ilgili sıkıntılar, Samsun için de karşımıza çıkmaktadır; lojistik eğitimi, geçmişten gelen bir alt yapı üzerine oturtulmamış, bu alt yapıyı oluşturmak üzere, sektördeki meslek standartlarını/iş tanımlarını belirleyecek çalışmalar Türkiye ve Samsun için henüz yapılmamıştır. Bunun sebebi, şirket ölçeklerinin 100 milyon Doların üzerinde ciro yapanla, tek aracı olan kamyon şoförü gibi farklı ölçeklerde gelişmesinin lojistik sektöründe hizmet üreten firmalarda çalışan personelin görev tanımlarında, iş tanımlarında büyük farklılıkların olmasına yol açmasıdır (Yıldıztekin, 2002)[107] .

Lojistik Sektörünü, eğitimli iş gücü açısından desteklemek amacıyla Atilla Yıldıztekin tarafından UTİKAD Yönetim Kurulu Lojistik komitesi başkanlığı döneminde yapılan bir çalışmada, lojistik sektörü için organizasyon yapısı ve bu yapı içindeki görev tanımları çıkartılmış olup, Samsun için ortaya atılacak eğitim planlaması önerilerine bu çalışmanın ışık tutacağı düşünülmektedir.

5.8.2 Lojistik Sektörü İçin İş/Görev Tanımları[108]

Lojistik, tanımından da anlaşılacağı gibi bir süreç yönetimi hizmetidir. Bu nedenle verilecek hizmetin de bir süreç olduğu unutulmadan süreç haritası çıkarılmalı, bu süreç haritası da pazarın beklentisine ve iş kolunun yapısına uygun olmalıdır. Şirketlerin organizasyonları da bu durumu içermek zorundadır. Bu çalışmada "Genel Müdür", fonksiyonları birleştiren, "Genel Müdür Yardımcıları", yönetim fonksiyonları ağır basan departman, kısım, bölge ve şube müdürleri gibi her organizasyon için geçerli üst yönetim ile, uzmanlık gerektirmeyen ve bir unvan olarak ele alınmayan memurluk veya operasyon elemanlığı gibi unvanlar değerlendirmeye alınmamıştır.

1. Fonksiyon: Pazar Geliştirme

Sektördeki tüm yöneticiler sektörün gelişiminin, pastayı büyütmekle veya yeni pastalar üretmekle sağlanabileceğini görmektedirler. Potansiyelin sadece üçte birinin pazar haline geldiği bir sektör, henüz tanıtım fonksiyonunu yerine getirmemiş yani yaptığı işi potansiyel müşterilerine anlatmamış demektir. Üçte birlik bir pazar büyüklüğü, piyasada talebin olmadığını ve bu talebin yaratılması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu hizmetin verilmesi için lojistik şirketlerde müşterilerde bir uyanış başlatmak, onları lojistik hizmetlerin yararları konusunda ikna edecek, hizmet veren kuruluşun özelliklerini ve kapasitesini tanıtacak, müşterilerde bilinirliği arttıracak tanıtma, eğitme ve iletişim görevlerini yapacak bir "Pazar Yaratma" bölümü olmak durumundadır. Bu grup, müşterilere lojistik konusunda her türlü bilgiyi verecek kadar tecrübeli ve eğitilmiş olmalıdır.

2. Fonksiyon: Lojistik Proje Hazırlama

Pazar geliştirme grubu tarafından farkındalığı arttırılan potansiyel müşterilerle ve talep gösteren kuruluşlarla temasa geçecek olan ikinci grup elemanlardır. Proje hazırlama ekibi, müşterilerin iş süreçlerini inceleyecek, bu süreçlerin haritasını çıkaracak, harita içindeki tüm operasyonların tanımlarını yapacak ve bunların maliyetlerini belirleyecek bilgiye sahip olmalıdır. Aktivite bazlı maliyet sisteminin ve süreç ölçümlemelerinin uygulandığı bu adımda, müşterilerin mevcut durum analizi yapılacak ve toplam lojistik maliyetler, verimlilikler, kayıplar, potansiyeller ortaya konulacaktır.

---

[107] Yıldıztekin A., (2002), "IBS ve Earnst&Young Lojistik Sektörü Raporu"
[108] Bu bölüm IBS ve E&Y'in 2002'de hazırladığı "Lojistik Sektör Raporu"ndan alınmıştır.

Proje hazırlama ekibi daha sonra, analizi yapılan iş sürecinin, nasıl daha farklı yerine getirilebileceği ile ilgili çalışmalar yapacaktır. Bu, işin teklif sürecidir. Teklif hazırlamadan önce, müşteri iş sürecinin iyileştirilecek, kontrol edilebilecek, lojistik hizmet verecek olan kuruluşun temel iş yeteneklerinin uygulanabileceği, stratejik iş birlikleri ile sinerji sağlayabilecek, optimizasyon yapılabilecek yeni bir veya birden fazla süreç haritaları ortaya konacaktır. Her haritanın maliyeti ve performansı belirlenecek ve müşteriye sunulacak tek alternatif haline getirilecektir. Bu süreç, bir teklif formatında hazırlanarak müşteriye sağlayacağı avantajı da vurgulayarak müşteriye iletilecek, kurulacak bir ortak ekibin çalışması ile müşteri tarafından kabul edilir hale gelecektir.

Lojistik proje grubu, şirketin hizmet ettiği süre boyunca her türlü iyileştirme olanaklarını araştıran, bunları müşterisine onaylatarak artı değer yaratacak şekilde iş yapma süreçlerinde değişiklik yapabilen bir grup olacaktır.

3. Fonksiyon: Müşteri Temsilciliği

Müşteri ile başlatılan ilişkiler sürdüğü sürece şirket içinde belirlenecek kişi veya kişiler tarafından müşteri hizmetlerini verecek olan gruptur. Müşterinin her talebinin tek noktadan karşılanması amacıyla müşteri temsilcileri belirlenecek ve bu temsilciler verilen hizmetin ortaya çıkacak olan sorunlardan etkilenmemesi, iyileştirilmesi amacıyla çalışacaklardır. Müşteriye geriş dönüşler de bu kişiler tarafından sağlanacaktır. Müşteri ilişkilerinde müşteri tatminini, kalitenin arttırılması için ortak çalışmayı, sözleşmelerin yürütülmesini üstlenmektedir

4. Fonksiyon: Operasyon

Teklifin müşteri tarafından kabulünden sonra müşterinin bizzat yapmakta olduğu lojistik operasyonların, şirket tarafından devir alınması gündeme gelecektir. Müşterinin araçları, şoförleri, depoları, depo ekipmanları, depo elemanları, tedarikçi ilişkileri şirketin yönetimine geçecektir. Operasyon grubu, bu hizmetleri eski mevcut duruma göre yönetmeye başlayacak ve eski sürecin ölçümlemesini yapacaktır. Burada amaç, proje ekibinin teklifte kullandığı verilerin doğrulanmasıdır. Bu süreç boyunca, teklif edilen yeni sürecin kontrolü veya geliştirilmesi için gerekli bilgiler de ölçülecektir. Önceden üzerinde mutabık kalınan belli bir süre boyunca eski süreç uygulanacak ve yeni sürecin doğrulaması yapılacaktır. Yeni sürecin aniden başlaması hatalı olacak ve hatta geri dönüş olanakları ortadan kalktığı için ilerde sorunlar da yaratabilecektir. Operasyon grubu bu aşamada, proje grubu ile iç içe çalışacaktır. Teklif edilen sürecin yürürlüğe konulması müşteri tarafından tekrar onaylanacak ve süreç değişimi başlatılacaktır

Operasyon grubu; şirketin kendi yatırımlarını, asetlerini kullanan şirket içi hizmetler ve dışarıdan sağlanan hizmetleri yönetecek dış kaynaklar olmak üzere ikiye ayrılmak durumundadır İç hizmetler grubu, maliyetleri düşürücü, verimi ve kapasiteyi arttırıcı çalışmalar yaparken, dış hizmetler grubu da, alternatifli çalışma, tedarikçi iyileştirmesi, maliyet düşürme gibi çalışmalara zaman ayırmalıdır.

5. Fonksiyon: Bütçe ve Mali Analiz

Müşterinin mevcut durumunun analizinde, aktivite bazlı maliyetlendirme çalışmasını yaparak, süreç maliyetleri hakkında bilgi sahibi olmayı hedefleyecek olan fonksiyondur. Teklif edilecek yeni projenin mali yönden hazırlanması, yatırımların planlanması, geri dönüşlerin, kârlılıkların belirlenmesi bu fonksiyonun görevi olacaktır. Dönemsel bütçelerin hazırlanması, bütçe fiili karşılaştırılması, finansal kârlılığın iyileştirilmesi de yine bu grup için yapılacak olan görevlerdir. Mali işler aynı zamanda da şirketin yönetim amacıyla hesaplarını tutmalı, raporlamalarını, bütçelerini ve kontrollerini yapmalı, yasal ve mali prosedürleri yerine getirmelidir. Vergi, sigorta, nakit yönetimi, finansman gibi rutin işlemler de bu grubun çalışmaları içine girecektir.

6. Fonksiyon: Bilgi İşlem

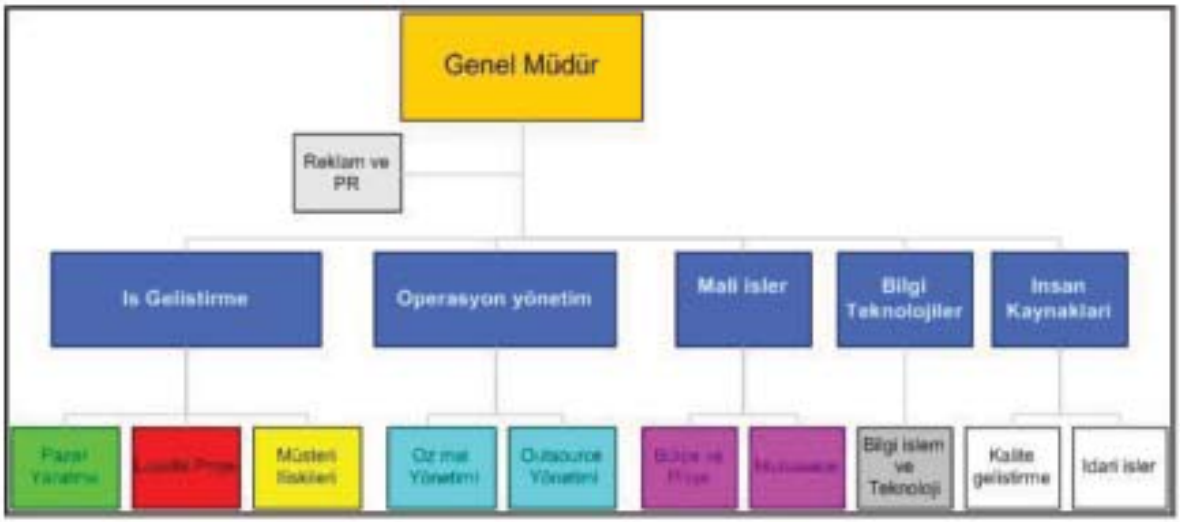
Kontrol edilen süreçlerin planlamasının yapılması, on-line ölçülmesi ve elde edilen bilgilerin sonuca bağlanarak yeni planlama işleminin yapılması, bilgi teknolojisi ve yazılım gerektirmektedir. Süreçlerin bilgi teknolojileri yönünden haritasının çıkarılması, sistem analizinin yapılması ve hangi noktasından hangi bilgilerin elektronik ortama taşınacağı, bu grubun çalışma alanıdır. Elde edilen bilgiler daha sonra, karar destek mekanizmalarının çalışması için yazılımlara aktarılacaktır. Yazılımlar optimizasyon içerikli, kuruma özel ve işe özel olmak durumundadır. Bu nedenle lojistik hizmeti veren kuruluşlar içinde sistem analizi yapabilecek, yeni teknolojileri kullanabilen, gelişmeleri takip eden ve yazılımların operasyonlara uygulayacak bilgi işlem grubuna ihtiyaç vardır.

7. Fonksiyon: Kalite, İnsan Kaynakları ve İdari İşler

Lojistik emek yoğun bir iş koludur. Maliyet indirimleri baskısı, kuruluşları ucuz ve yetkinlikleri düşük elemanlarla çalışmak zorunda bırakmaktadır. Yönetim kademelerinde yüksek performanslı, eğitimli, teknoloji kullanabilen, yabancı dil bilen elemanlar kullanılırken alt kademede eğitimi düşük, tecrübesi az elemanlar görev yapmaktadır. Yönetim ve operasyonel kadrolar arasındaki ilişkilerin sorun çıkartmadan sürdürülmesi, ancak şirket içinde bir insan kaynakları ve idari işler grubunun çalışması ile sağlanabilecektir. Yönetimin isteklerini operasyona aktaracak, operasyonun ihtiyaçlarını yönetime iletecek ve kalabalık kadroları bir arada tutacak tecrübe ve yetkinlikte bir insan kaynaklarına ihtiyaç olacaktır. Bu departman ayrıca tüm departmanlara en yakın bölüm olarak, şirket içi çalışanların ve müşterilerle olan ilişkilerin kalitesinin arttırılmasında, belgelenmesinde ve sertifikasyonunda da çalışacak ve verilen hizmetlerle iç içe yaşayacaktır.

8. Fonksiyon: Halkla İlişkiler

Lojistiğin ve şirketin pazara, basına, müşterilere hatta stratejik iş birliği yapılacak tedarikçi şirketlere tanıtımı, ancak bir halkla ilişkiler grubu ile sağlanabilecektir. Bu grup tanıtım materyalleri hazırlayacak, basınla ilgili çalışmalar yapacak, fuar, seminer, konferans, müşteri toplantısı gibi faaliyetleri düzenleyecek ve etkisini arttıracaktır. Tanıtım materyalleri hazırlatacak ve hazır bulunduracak, rakip ve pazar araştırmaları yapacak, pazar yaratma grubuna yol açacaktır. Bu fonksiyonlar Şekil 5.25. bir organizasyon planında görülmektedir.



Şekil 5.25. Bir Lojistik Şirketinin Fonksiyonları

Böyle bir organizasyonda çalışacak kişilerin unvanlarının ve görevlerinin belirlemesi çalışması yapılmış; Piyasada mevcut kurumsallaşmış lojistik şirketleri arasında yapılan çalışmada UTİKAD ve LODER tarafından yapılan araştırmalar birleştirilmiş, bu derneklerin kaynakları dışındaki adreslere e-posta veya ziyaretlerle ulaşılmış ve lojistik organizasyonlar içinde kullanılabilecek unvanları ve bu unvanlarda görev yapacak kişilerin yetkinlikleri belirlenmiştir. Elde edilen sonuçlar gruplandığında, yukarıda anılan her fonksiyon için elde edilen unvanlar ve bu unvanlara ilişkin yetkinlikler Tablo 5. 11-Tablo 5. 18..'de görülmektedir.

Tablo 5.11. Fonksiyon 1. Lojistik Pazar Yaratma Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Proje Satış Uzmanı	Pazar Yaratma Uzmanı	Potansiyel müşteri tespiti	Yabancı dil bilen
Satış Destek Uzmanı		Randevu ayarlanması	Prezentable
Satış Hizmetleri Uzmanı		Lojistik sunumu	İşletme eğitimi almış
Pazar Yaratma Uzmanı		Firma sunumu	Pazarlama tecrübesi
Pazarlama Uzmanı		Rakip takibi	İnsan ilişkilerinde başarılı
ABCD Pazarlama Sorumlusu		Pazar rakamlarının ölçümü	İkna ve sunum yeteneği
		Raporlama	Araştırma ve geliştirme
		Bütçeleme	Müşteri odaklılık
			Düzen ve Kalite
			Bilgi paylaşımı
			Ekip çalışması ve iş birliği
			Yaratıcılık

Tablo 5.12. Fonksiyon 2. Lojistik Proje Hazırlama Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
ABCD Satış Uzmanı	Lojistik Proje Uzmanı	Soru Formu hazırlığı	Endüstri Mühendisliği Eğitimi
Lojistik Proje Uzmanı		Mevcut sürecin incelenmesi	İngilizce
		ABC için bilgi toplanması	Bilgiye ulaşabilme ve paylaşım
		Süreç haritası çıkarılması	Ekip çalışması ve iş birliği
		Fayda maliyet analizi	Raporlama
		Alternatif proje hazırlığı	Detaya İnme
		Uygun Teklif seçimi	Yaratıcılık
		Teklif hazırlığı	Risk alma
		İyileştirmem teklifi hazırlığı	Gelecağe dönük planlama
		Kritik başarı faktörleri	İkna yeteneği
			Yetki ve sorumluluk taşıma
			Araştırıcılık

Tablo 5.13. Fonksiyon 3. Müşteri Temsilcisi Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Müşteri İlişkileri Temsilcisi	Müşteri temsilcisi	Müşteri ilişkilerinin gelişmesi	Üniversite mezunu
Müşteri İlişkileri Uzmanı		Yeni iş olanakları araştırılması	İngilizce bilgisi
Müşteri ilişkileri Geliştirme Uzm.		Kontrat Takibi	Düzen ve kalite arayışı
		Şikayetlerin alınması	Planlama ve Organizasyon
		periyodik raporlama	Bilgiye ulaşma ve paylaşım
		Fatura takibi	Raporlama
		Cari hesap takibi	Müşteri odaklılık
		İş kalitesinin arttırılması	İşbirliğine açıklık
			Yaratıcılık
			İnsan ilişkilerinde başarı
			Problem çözme yeteneği

Tablo 5.14. Fonksiyon 4. Operasyon Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
XXX Operasyon uzmanı	XXX Operasyon Uzmanı	Operasyon planlaması	Üniversite mezunu
Depo Sorumlusu		İşlerin takibi	İngilizce Bilgisi
Operasyon Dokümantasyon uzm.		Tedarikçi ilişkileri	Sevkiyat ve depolama tecrübesi
XXX operasyon elemanı		Fatura kesiminin kontrolü	Proje Takibi Tecrübesi
Depo Elemanı		Rakip firma belirlenmesi	BT kullanımına yakınlık
Özel Projeler uzmanı		Projelerde maliyet belirlenmesi	Müşteriye dönüklük
XXX Operasyon Memuru		Raporlma	Düzenli çalışma
Sevkiyat memuru			Planlama ve Organizasyon
Hat Operatörü			Ekip çalışması
XXX Operasyon Sorumlusu			Ölçme ve raporlama
XXX Operasyon Koordinatörü			Detaycılık
Depo Amiri			Sistem kullanımı
Serbest Depo Sorumlusu			Değişiklik yönetimi
XXX Operasyon şefi			Risk analizi
Forwarding uzmanı			Yetki kullanım isteği
XXX Operasyon Amiri			
Vardiya Amiri			
Planlama Amiri			
Sevkiyat Amiri			

Tablo 5.15. Fonksiyon 5. Proje Bütçe ve Mali İşler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Finansal Koordinatör	Mali Kontrol Uzmanı	Proje Bütçelerinin hazırlığı	Üniversite Ekonomi- İşletme mezunu
Finansman Uzmanı		Projelerde Mali analiz	Proje kontrolde 5 yıl tecrübeli
Muhasebe Elemanı		Bütçe-Fiili raporlaması	İngilizce
Muhasebe şefi		Ekonomik gösterge takibi	Problem çözme ve sunuş teknikleri
Mali İşler Uzmanı			Analitik düşünme
Mali İşler Sorumlusu			Ekip Çalışması
Finansman ve mali kontrol uzm			Detay takibi
			Bilgisayar kullanımı
			Planlama yeteneği
	Muhasebe Uzmanı	Muhasebe kayıtları tutulması	Üniversite Mezunu Ekonomi, İşletme
		Tahsilat ve tediye takibi	5 Yıl Muhasebe tecrübesi
		Nakit planlaması	Problem çözme yetkinliği
		Banka ve resmi kuruluş ilişkisi	Analitik düşünce
		Belge muhafazası	Ekip çalışması
			Ölçme ve raporlama
			Detaya inebilme
			Bilgisayar kullanımı

Tablo 5.16. Fonksiyon 6 Bilgi İşlem Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Bilgi Sistemleri Elemanı	Sistem ve Süreç Yönetmeni	Bilgi sistemleri kurmak	Üniversite Mezunu
IT Uzmanı		Bilgi sistemlerini yürütmek	Problem çözme yetkinliği
Sistem Uzmanı		Teknolojik çözümler üretmek	Yenilikleri takip eden
Donanım Uzmanı		Yeni uygulamalar için eğitimler düzenlemek	Takım çalışması
		Dokümantasyon/Raporlama takibi	Detaya inme
		Yeniliklerin takibi	İşbirliği, iletişim
		Faaliyet raporlaması	Yeni fikir yaratıcılığı
			Planlama ve organizasyon
			Sistem geliştirme ve proje uygulamalarında 10 yıllık tecrübe
			ERP, Lojistik yazılımlar konularında tecrübe
			İleri seviye İngilizce
			Analitik düşünme
			Ölçme ve raporlama

Tablo 5.17. Fonksiyon 7 Kalite İnsan Kaynakları ve İdari İşler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Kalite Geliştirme Uzmanı	Kalite Yönetim Uzmanı	Prosedürlerin hazırlığı	Üniversite Mezunu: Endüstri, İşletme
İnsan kaynakları sorumlusu		İş yapma süreçlerinin takibi	Kalite konusunda deneyim
İdari işler şefi		Süreç iyileştirme	İngilizce
İK ve eğitim sorumlusu		Kalite güvence sistemi	Takım çalışması
		Veri toplanması	Kişisel ilişkilerde başarı
		Performans belirleme	Bilgisayar kullanımı
		Dokümantasyon	Müşteri odaklılık
		Müşteri memnuniyeti ölçümü	Düzen ve kalite anlayışı
			Planlama ve organizasyon
			Çevre bilinci

Tablo 5.18. Fonksiyon 8 Halkla İlişkiler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Pazardaki Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Reklam ve Halka ilişiler Uzmanı	Halkla İlişkiler Uzmanı	Reklam Çalışmaları	Üniversite Mezunu
Halkla ilişikler Elemanı		Şirket tanıtım araçları	Halkla ilişkilerde tecrübeli
PR Uzmanı		Organizasyon düzenlenmesi	Medya ilişkileri
		Medya ilişkileri	Bilgi arama
		Dokümantasyon	Detaya inme
		Rakip analizi	İşbirliği
		Faaliyet raporlaması	Yeni fikir yaratıcılığı
		CRM uygulaması	İkna yeteneği
		Kurumsallaşma	

5.8.3. Samsun'da Lojistik Eğitiminin Mevcut Durumu ve Öneriler

Samsun'da lojistik ve/veya lojistik ile ilgili branşlarda eğitim veren kurumlar, eğitim seviyelerine göre aşağıdaki Tablo 5.19.'da özetlenmiştir;

Tablo 5.19. Samsun'da Lojistik eğitimi Veren Eğitim Kurumları

	Eğitim Kurumu	Program/Programların Adı
Temel Mesleki Eğitim	Piri Reis Ticaret Meslek Lisesi	Lojistik
(Lise Seviyesi)	Toplam 60 Öğrenci 1. Sınıf	Temel Lojistik Dersi
		Depolama Dersi
		Dağıtım Dersi

Samsun'da lojistik eğitimi sadece lise seviyesinde verilmektedir. Bölgede temel eğitim beş temel eksen üzerinde incelenecektir.

1.Temel Mesleki Eğitim (Teknik Lise Seviyesi); Yukarıdaki tablo incelendiğine, mesleki eğitimin lise seviyesinde yeterli olmadığı görülmektedir. Her ne kadar Samsun ilinde 1 teknik lisede lojistiğin ilişkili disiplinleri ile ilgili eğitimler verilse de, bir önceki bölümde bahsedilen ara eleman seviyesindeki ihtiyaçlar göz önünde bulundurulduğunda, operasyonel/ara eleman ihtiyacı, bu eğitim seviyesinde karşılanmamaktadır, Depoculuk, forklift çilik ve taşımacılık alanlarındaki eksikler göz önüne alınarak, lise seviyesindeki programlar geliştirilmelidir. Bu alanlarda, MEB ve MEGEP'in birlikte yaptığı müfredat çalışmaları belirleyici olacaktır (Bu çalışmalar; Lojistik Yönetimi, Palet & Konteyner, Planlama & Dağıtım, Depolama başlıkları altında toplanmış ve kitap haline getirilmiştir). Ancak halihazırda zaten bu eğitim seviyesinde kadro eksikliği bulunmaktadır ve sıkıntıların tek çözüm noktası MEB olduğu için, sorunun Valilik/İl Milli Eğitim Müdürlüğü düzeyinde çözülmesi uygun olabilir.

2. Önlisans Programları (Meslek Yüksek Okulları); Samsun ilinde, lojistik ile ilgili önlisans programları yoktur, gümrük, dış ticaret, deniz ve liman işletmeciliği ile ilgili branşlarda ara eleman ihtiyacının karşılanamayacağı görülmektedir. Bu seviye de taşımacılık, depolama ve bilgi işlem ile ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak yeni düzenlemeler yapılması uygun olacaktır. Tablo 5.20. de yer alan model örnek alınarak bu alanlardaki eksiklikler giderilebilir.

Tablo 5.20. Lojistik Önlisans Eğitiminde Müfredat Modeli (Örnek)

1. Yarıyıl	2. Yarıyıl
Lojistiğe Giriş	Trafik ve Ulaşım Yönetimi
Mikroekonomi	Makroekonomi
Matematik 1	Matematik 2
Temel Hukuk	Temel Yönetim
Muhasebe İlkeleri	İstatistik
Temel Bilgisayar	Lojistik Bilgi Sistemleri
Problem Çözme ve Takım Çalışması	İthalat&İhracat Yönetimi
3. Yarıyıl	**4. Yarıyıl**
Satınalma & Malzeme Yönetimi	Uluslararası Lojistik
Üretim & Operasyon Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi
Lojistik Yönetimi	Uluslararası Nakliye
Pazarlama	Stok & Depo Yönetimi
İnsan Kaynakları Yönetimi	Endüstriyel Paketleme
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders

Kaynak: Baki B., Tanyaş M., 2004, Banchmarking in Logistics Program Courses in Higher Education Between Turkey and Developed Countries

Bu örnek modele, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi, Türk Dili ve Edebiyatı dersleri de ilave edilebilecektir. Yine sektördeki yabancı dil kullanma zorunluluğu göz önünde bulundurulduğunda, ön lisans programlarında, mesleki yabancı dil ağırlığının arttırılması da tavsiye edilmektedir.

3. Lisans Programları; Lisans düzeyindeki eğitim de görülmemektedir; Samsun 19 Mayıs Üniversitesi, sektörü besleyecek insan kaynağını yetiştirmek için programlar geliştirmeli ya da mevcut programlarında seçmeli derslerle branşlaşmaya gitmelidir. Zira bir fakültede yeni bir lisans programı açılması zaman ve prosedür açısından güç olduğu için, gelişmekte olan bir sektörün, öğrenciler için de cazibesinin arttırılması açısından, seçmeli dersler aracılığı ile branşlaşma sağlamak, lojistik ile ilgili bir bölüm açılana kadar kısa ve orta vadede pratik bir çözüm olabilecektir. Lojistik; pazarlama, ekonomi, mühendislik ve işletme disiplinleri ile yakından ilişkilidir, dolayısı ile bu disiplinlerde açılacak seçmeli dersler sektörü önemli ölçüde besleyecektir. Yeni kurulacak olan Vakıf Üniversitesi de branşlarını belirlerken bu konudaki eksikliği göz önüne almalıdır. Tablo 5.21.'de Lojistiğin lisans eğitiminde Müfredat Modeli verilmektedir.

Her iki üniversitede de lisans eğitimi düzeyinde açılabilecek lojistik programları için yapılması gereken bir başka şey ise, hem literatürün takip edilebilirliğini arttırmak hem de sektörde yabancı dil bilen eleman talebini karşılamak amacı ile; derslerin yabancı dilde verilmesi ya da kademeli olarak yabancı dilde eğitime geçilmesi olacaktır.

Henüz lojistik lisans eğitim programları yokken/yeterli değilken bile mevcut programlarda planlanması gereken bir diğer konu da tabii ki lisans öğrencilerinin mecburi stajlarıdır. Bu konuda yerel sektör ile işbirliği yapılması, lisans öğrencilerinin sektörde staj olanaklarının üniversitelerin Kariyer Merkezilerince ilan edilmesi ve özendirilmesi, her yıl düzenlenen kariyer günlerine yerel lojistik firmaların davet edilmesi planlanmalıdır.

Lisans düzeyinde halihazırdaki eğitim programlarının, lojistik ile ilgili olarak desteklenmesinde bir başka alternatif de uluslararası bir öğrenci hareketliliği programı olan Erasmus'tur. Avrupa Birliği'ne üye ülkelerdeki lojistik eğitimi veren üniversiteler ile yapılacak ikili anlaşmalar kapsamında sağlanacak 1 ya da 2 akademik dönemi kapsayacak eğitim bursları, öğrencileri bu sektöre yönelmeye özendirici olacaktır.

Tablo 5.21 Lojistik Lisans Eğitiminde Müfredat Modeli (Örnek)

Yıl Güz Dönemi	Yıl Bahar Dönemi
Lojistiğe Giriş	Genel Muhasebe
Matematik 1	Makroekonomi
Yönetime Giriş	Matematik 2
Mikroekonomi	Problem Çözme & Takım Kurma
Temel Bilgisayar 1	Temel Bilgisayar 2
2. Yıl Güz Dönemi	2. Yıl Bahar Dönemi
İş Hukuku	Ticaret Hukuku
Maliyet Muhasebesi	Nakliye Hukuku
İş İdaresi	Muhasebe İlkeleri
Olasılık	İstatistik
Araştırma ve Analiz Yöntemleri	Sistem Analizi
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders
3. Yıl Güz Dönemi	3. Yıl Bahar Dönemi
Üretim & Operasyon Yönetimi	Finansal Yönetim
Yöneylem Araştırma	Simülasyon
Lojistik Yönetimi	İnsan Kaynakları Yönetimi

Kaynak: Baki B., Tanyaş M., 2004, Banchmarking in Logistics Program Courses in Higher Education Between Turkey and Developed Countries

4. Lojistik sektörüne yönelik yüksek lisans ve doktora düzeyinde programlar da bulunmamaktadır. Halbuki bu programların açılması, lisans programlarının açılmasından, prosedür, bürokratik işlemler ve süreç açısından daha kolaydır. Dolayısı ile ilk yapılandırılması ve programlanması gereken eğitim seviyesi olmalıdır.

Doktora düzeyinde açılabilecek bir programın örnek alacağı modelin geliştirilmesi için henüz lojistik sektörü ve eğitimdeki altyapı yeterli olmamakla beraber, yurtdışındaki üniversiteler örnek alınmak koşulu ile; Lojistik Pazarlama, Tedarik Zinciri Yönetimi, Operasyon Yönetimi, Tedarik/Kaynak Bulma, Lojistikte Yeni Ürün Geliştirme/Yenilik, Uluslararası Ticaret, Akademik Araştırma Metotları branşlarında çalışacak akademisyen yetiştirilmesi hedeflenmelidir.

Öte yandan yüksek lisans programları planlanırken amaç, sektöre farklı altyapılardan gelen (mühendislik, ekonomi, idari bilimler gibi) iş görenlerin, sektörün beklentilerine uygun ve eksikliklerini tamamlayacak şekilde tasarlanması olmalıdır. Bu aşamada, üniversiteler ve sektör arasında sıkı bir işbirliği geliştirilmeli, eksikliği bilinen konular ile birlikte, sektörün trendleri ve işgücü talepleri de göz önüne alınmalıdır. Hatta eğitim kadrosundaki eksiklikler, sektördeki yöneticiler ile tamamlanmalı, yapılacak olan tez çalışmalarında sektör yönlendirici olmalı, tez çalışmalarının araştırmaları sektör tarafından fonlanmalı ve pratikte yönetim veya operasyonda uygulanabilecek tez konuları yine üniversite-sanayi işbirliği ile belirlenmelidir.

Diğer bir husus da, yüksek lisans programı yapılandırılırken ne tür temeller üzerine oturtulacağıdır. Bu konuda iki yaklaşım bulunmaktadır, mezunların "felsefe uzmanlığı" veya "bilim uzmanlığı" unvanı almalarıdır. Her iki durumda da tercih edilen öğrenci profili sektör tecrübeli olacağından, burada belirleyici olan akademik birimlerin istekliliği, öğretim elemanı altyapısı ve yine sektörün talepleri olmalıdır.

Samsun Lojistik sektörü için üst seviyede elemen yetiştirmenin bir diğer yöntemi de diğer yabancı dil eğitimi veren üniversitelerin ilgili bölümlerini bitiren Samsun'da yerleşik iş görenlerin, burs verilerek yurt dışı üniversitelerde lojistik yüksek lisansı veya doktora çalışması yapmasının planlanmasıdır. Bu konudaki destek yerel lojistik odaklardan, İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinden ve Samsun Lojistik Geliştirme Merkezinden sağlanabilecektir. Yüksek lisans ve doktora çalışmalarını biten öğrencilerin 2-3 yıl yurt dışı şirketlerde çalışması ve daha sonra hem akademik hem pratik bilgileri ile Samsun'a dönerek çalışması yerinde olacaktır. Lisansüstü çalışması yapan öğrenciler, Samsun'da bulunan lojistik şirketlere çalıştırılmak üzere alınabileceği gibi doktorasını tamamlayan öğrenciler de Samsun'da bulunan üniversitelere akademisyen olarak yerleştirilebilir.

Sertifika Programları: Halihazırda Samsun'de lojistik sektörüne yönelik eğitim programları, bir başlangıç projesi olarak İl özel İdaresi tarafından yürütülmektedir. Konu başlığı sadece lojistiktir;Halbuki gerek yurtdışında gerek ülkemizde çeşitli üniversitelerde sunulmakta olan sertifika programları, enstitüler, sürekli eğitim merkezleri ve/veya üniversite vakıflarınca yürütülmekte, süre olarak 15-25 hafta arasında değişmekte ve son derece spesifik konulara yönelik olmaktadır. Samsun'da genelde eğitimde özelde gelişmekte olan lojistik sektöründe en önemli eksikliklerden biri de bu tip sertifika programlarının üniversiteler tarafından yürütülmemekte olmasıdır.

Sonuç

Yeni düzenlemelerin söz konusu olduğu, yeni yapılanmaların oluşturulacağı ve Samsun il gelişme planları kapsamında öncelikli sektör olarak seçilen lojistik sektörünün Samsun'daki altyapısının sağlam temeller üzerine oturtulması ve kalifiye işgücü ile desteklenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda atılacak olan ilk adım, eğitimi güçlendirmek ve bu doğrultuda sanayi ile akademinin işbirliğini sağlayarak sektöre yönelik eğitim planlamasıdır.

Kısa vadede ve ivedilikle yapılması gerekenler;

- Sertifika programları düzenlemek (Samsun Üniversitesi ve Vakıf Üniversitesi) ve bu programların düzenlenmesinde RODER, UND ve İstanbul Üniversitesinin uygulamalarından faydalanmak,
- Bölgedeki üniversitelerin mevcut lisans programlarında (özellikle İktisadi İdari Bilimler Fakültelerinde) lojistik konulu seçmeli derslerin uygulanması,
- Üniversite öğrencilerine yönelik sektörde staj imkânlarının yoğun olarak duyurulması,
- Üniversitelerde, ivedilikle yüksek lisans ve sertifika programlarının açılması olmalıdır.

Öte yandan uzun vadede;

- Lojistik sektörü-akademi işbirliğinin geliştirilmesi için kurulan yapıların işlerlik kazanması,
- Bölgedeki üniversitelerde sektör ile ilgili lisans programlarının açılması sürecinin başlatılması gerekmektedir.

5.9 LOJİSTİK DANIŞMA MERKEZİ

5.9.1 Amaç

Lojistik hizmetler, insanlık kadar eski bir tarihe sahiptir. İhtiyacından daha fazlasını temin edebilen insanların başlattıkları depolama, tekerleğin icadından beri geçerli olan kara taşıma ve zaman içinde kıtalararası seyahatle gelişen deniz taşıması, lojistiğin başlangıç operasyonlarıdır. Küreselleşen günümüzde lojistik, artık taşımanın ve depolamanın üzerinde bir iş kolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Tedarik zinciri içindeki hizmetlerin dış kaynak sağlayan kuruluşlarca yerine getirilmesi ile 3PL kavramına ulaşan lojistik, süreç yönetiminin öne çıkması ile, 4PL kavramını uygulamaya koymaya başlamıştır.

İlk olarak, kara taşımacılığının depolama ile birleşmesi ihtiyacıyla ortaya çıkan kapıdan kapıya sevkiyat sistemi; zaman içinde küreselleşme ile birlikte diğer taşıma modlarının da devreye alınması ve sürecin optimizasyonu çalışmaları ile kombine taşımacılığa dönüşmüş ve lojistik içinde sürecin yönetimi önem kazanmaya başlamıştır. Yönetimin ağırlıklı olarak ortaya çıkması, süreçlerin yönetiminde hizmetlerin ölçülme zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir. Bu da, lojistiğin tüm adımlarında yazılım kullanımını, sürecin optimizasyonu için endüstri mühendisliği ve yönetim bilimleri ihtiyacını gündeme getirmektedir.

Ülkemizde lojistik sektörü, henüz çağdaş anlamda iş yapacak olgunluğa ulaşamamıştır. Müşterilerinin iş süreçlerini onlar adına yönetecek, siparişten satış sonrasına kadar verilmesi gereken lojistik hizmetleri müşterilerinin adına yerine getirecek, kontrol edecek ve geliştirecek şirket sayısı yok denecek kadar azdır. Şirketler gerçek anlamda lojistik hizmet üretecek yapıya kavuşamamaktadır. Bunun farklı nedenleri bulunmaktadır.

1. Lojistik ülkemizde, uluslararası kara taşıması, gümrükleme, yurt içi dağıtım ve kargo hizmetleri veren kuruluşların hizmet yelpazelerini genişletmeleri ile gelişmektedir. Firmalar uluslararası kara taşıması yaparken, taşıdıkları ürünlerin gümrüklü depolama hizmetlerini vermeye yönelmişler, daha sonra gümrüklenen ürünlerin milli depolamasını yapmışlar ve ardından da bu ürünlerin ülke içi dağıtımını da üstlenerek ithal taşımasından yerel dağıtıma kadar bir hizmet zinciri oluşturmuşlardır. Temel iş konularının uluslararası taşıma olması nedeniyle de, bu sürece ekledikleri diğer hizmetleri, aynı kalite ve ölçekte vermekte zorlanmaktadırlar. Lojistiğin bir zincir olması ve bu zincir içindeki en kötü hizmetin, zincirin toplam kalitesini etkilediği göz önüne alındığında, verilen hizmetlerin yetersiz kaldığı görülmektedir.

2. Kargo şirketleri de, önce parsiyel kargo dağıtımı ile devreye girmişler, daha sonra yük hareketinin artması ve Anadolu'ya açılmaları ile birlikte lojistik hizmet vermeye soyunmuşlardır. Lojistik kargo mantığı ile verilecek bir hizmet olmadığı için, kargo şirketlerinin bünyesinde kurulmuş bulunan lojistik şirketler gelişememiştir.

3. Türkiye'de iş sahiplerinin hepsi "benim olsun" mantığı ile çalıştıkları için, benzer hizmeti veren diğer rakipleri ile veya hizmetlerine yeni halkalar ekleyecekleri diğer kuruluşlarla ortak iş yapma alışkanlıkları yoktur. Şirketler, birleşip tek isim altında daha büyük ölçekli veya daha geniş hizmet yelpazeli yeni bir oluşum yaratamamaktadır. Bu da tüm ölçeklerin küçük kalmasına sebep olmakta, şirketlerin gelişmeleri için gereken insan ve bilgi sistemleri yatırımına girmelerini imkânsız kılmaktadır. Sektörün gelişmemiş olmasında, ölçeklerin küçük ve çalışan yetkinliklerinin yetersiz olması başta gelmektedir.

4. Taşımacılık sektörü, gerek yakıt harcamalarının kayıt dışına çıkabilmesi gerek fazla tonajlı yük taşıması gerekse de çalışanların ücretlerinin tam olarak beyan edilmemesi gibi nedenlerden dolayı önemli bir kayıt dışılık içermektedir. Böyle bir sistemde kasa iş sahibinin kontrolünde olmakta, yatırımlar doğru planlanamamakta, bu kayıt dışılığı ortaya çıkaracak düzgün yazılım sistemleri kullanılamamaktadır. Finansal yapının ve muhasebe sistemlerinin düzgün çalışmadığı bir ortamda, tüm işleri yönetecek bir ERP sisteminin de kullanılamaması, lojistik sektörünü ölçülemeyen ve yönetilemeyen bir hale getirmiştir.

5. Sektör yeni bir sektördür. Sektöre uygun eleman eğitimi yeni başlamıştır ve henüz istenilen kaliteye ulaşamamıştır. Bu nedenden dolayı lojistik, iş yaparken öğrenilen bir hizmet kolu haline gelmiştir. Lojistik şirketlerde çalışan elemanlar, işlerini çalıştıkları iş yerinde öğrenmekte, dış destek alınmaması nedeniyle de hatalı veya eksik eğitim almaktadırlar. Buna rağmen bir şeyler öğrenen eleman, hemen rakip şirketler tarafından kapılmakta ve eksik, yanlış bilgi şirketler arasında transfer edilerek yeni tekniklerin, sistemlerin, çalışma şekillerinin geliştirilmesi mümkün olamamaktadır.

6. Lojistiğin önemli bir özelliği de, emek yoğun bir iş olmasıdır. Bu da, şirketlerde büyük bir iş gücü ihtiyacı ortaya çıkartmaktadır. Mevsimsellik içeren bir iş kolu olarak yılın belli aylarında, hatta ayların belli haftalarında, işgücü ihtiyacı değişmekte; eleman çıkartmalar, yeni eleman istihdamları sözkonusu olmaktadır. Bu yolla sektörde alt seviye elemanlarında bilgi ve tecrübe birikimi sağlanamamakta, tecrübesiz işçilerin yaptıkları hatalardan dolayı müşteri memnuniyetsizlikleri ortaya çıkmaktadır.

7. Lojistik hizmetler, üretici firmaların kendi yapmakta oldukları taşımacılık depolama, dağıtım gibi hizmetlerin dış kay-

nağa aktarılası, yani outsource edilmesi ile gelişmektedir. Üreticiler, dışarıya verdikleri hizmetler üzerinde kontrollerini sürdürmekte ve lojistik firmalara yapmaları gereken süreç yönetimi fırsatını tanımamaktadır. Lojistik şirketler, birer taşeron mantığı ile çalıştırılmaktadır. Bu da hizmetin kalitesinin düşmesine yol açmaktadır.

8. Depolama, yazılım, şube açılması, depo içi ekipmanların kullanımı gibi ciddi yatırımlar gerekmektedir. Şirketler, baştan ölçeklerini büyük tutarak bu sektöre girmek yerine, küçük depolarda, ucuz sistemlerle lojistik hizmet vermeye çalışmakta ve ölçek verimini yakalayamadıkları için hem hizmetler pahalıya mal olmakta hem de istenilen kalite yakalanamamaktadır.

Bütün bu nedenler, lojistik sektörümüz için bilgi eksikliğini, deneyim eksikliğini, başarılı işlerin paylaşım eksikliğini ortaya çıkartmaktadır. Teknolojinin hızla ilerlediği, rekabetin hızlandığı ve yıkıcı hale geldiği küresel ekonomide şirketler, işlerini geliştirecek, iş yapma şekillerini değiştirecek, yeni teknolojileri uygulayacak, akademik bilgileri iş süreçlerinde kullanacak bir desteğe ihtiyaç duymaktadır. İstanbul'da kısmen kurumsal veya özel sektör danışmanları ile verilmekte olan bu destek, Anadolu'da, dolayısıyla Samsun'da da, bir eksiklik olarak görülmektedir. Danışmanlık hizmetleri, şirketler açısından pahalı ve zaman ayrılmasını gerektiren hizmetlerdir. Danışmanların şirket iş süreçlerini analiz etmeleri, alternatif senaryolar üretmeleri, yönetici ve çalışanları eğitmeleri, yazılım desteğinde bulunmaları, bu yazılımların kullanımını sağlamaları, ölçümleme yapmaları ve raporlama sistemleri geliştirmeleri gerekmektedir. Büyük ölçekli şirketlerde bu çalışma uzun zaman almakta, küçük şirketlerde de bu çalışmaya zaman ve kaynak ayrılamamaktadır.

Samsun'da lojistik sektörü mevcut yapısıyla; deniz taşımacılığında yer alan acente, forwarder, liner, gümrükleme, uluslararası taşıma, ulusal taşıma, antrepo işletme, demiryolu taşımacılığı ve milli depolama yapan yüzlerce küçük yerel firmadan ve bir kaç büyük firmanın şubesinden oluşan bir yapı göstermektedir. Yakın geçmişe bakıldığında Samsun'da şube açan büyük ölçekli firmaların veya uluslararası lojistik firmalarının kapasitelerinde bir artış olmadığı, büyümedikleri, yerel firmaların büyüme temposuna ulaşamadıkları görülmektedir. Büyük milli kuruluşlar ve küresel firmalar, kendi know-how'larını bölgeye transfer edememekte, yerel firmalarda tecrübe kazanan elemanları kadrolarına alamamakta ve hızla büyüyememektedir. Küçük ölçekli yerel firmalara da, bu rekabet yarışında destek verecek birimlere ihtiyaç olmaktadır. Bu master plan içinde yerel firmalara danışmanlık desteği verecek olan bir organizasyon önerilmekte ve adına da "Samsun Lojistik Danışma Merkezi" SLDM denilmektedir.

5.9.2 SLDM'nin Hizmetleri

Merkez, Samsun İlinde kurulmalıdır. İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinin inşa sürecinde, şehir içinde kolay ulaşılabilen bir noktada kuruluşu başlatılacak olan SLDM, İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi inşaatı tamamlanır tamamlanmaz yeni adresine taşınmalı ve İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi içinde görev yapmalıdır. Bunun amacı, yerel lojistik firmaların, İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi ile olan bağlantılarının arttırılması olacaktır. Bir lojistik hizmet merkezi olan İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi de ulaşım kolaylığı sağlanacaktır.

Merkez, İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesine taşınacak kuruluşlara özellikle iş başlangıcında destek vermek durumundadır. Lojistik sektöründe sıklıkla rastladığımız yatırım hataları ileride büyük sorunlara yol açmaktadır. Bu hatalardan;

1. Uygun araç seçimi lojistikte önemli bir konudur. Firmalar tanıdıklarının, arkadaşlarının tavsiyesiyle veya araç satıcılarının başarılı pazarlama ve finansman teklifleriyle, yapacakları işe uygun araç seçmek yerine, hatalı araç seçimleri ile karşılaşabilmektedir. Taşıyacakları yükün cinsine, ağırlığına, kat edecekleri yolun uzaklığına, kullanacak olan sürücünün bilgi ve tecrübesine göre araç seçmek durumundadırlar. Taşıma araçları her ne kadar dışarıdan birbirine benzer görünse de, araçların ölçülerinden, yakıt sarfiyatlarından, kullanılan teknolojiden, teknik destekten, ikinci el değerinden dolayı farklılıklar arz etmektedir. Bunların incelenmesi yapılmadan alınan araçlarla, olması gereken iş verimi sağlanamamaktadır. SLDM araç satın alacak, kişilere taşıyacakları yük ile ilgili araç seçiminde danışmanlık desteği verecektir. Kullanacakları araçlar içinde işlerine en uygun aracı önerecek, bu araçları kullanan firmaların kullanım performansları ile ilgili olarak elde ettikleri verileri ve benchmarkları paylaşacaktır.

2. İçinde çalışılacak deponun seçimi de son derece önemlidir. Samsun içinde inşa edilmiş olan onlarca depodan, lojistik anlamda kullanılabilecek depo sayısı 5 adedi geçmemektedir. Uygun depoların bile inşaatı süresince gerek yurt dışından gerek yurt içinden danışman desteği alınmadığı ortadadır. Bunun dışındaki depolama alanları, depoların geometrisinden dolayı kullanılamaz durumdadır. Bölgede inşa edilmiş olan depolara bakıldığında şu hatalar görülmektedir.

3. Depolar, çağdaş depolamada kullanılan ideal yükseklik sınırı olan 12-13 metre yüksekliğin çok altında, hatta yarısına bile ulaşmayacak yüksekliklerde inşa edilmektedir. Bu da depolama hacminin yardan da aşağıya inmesine ve verimsiz hacim kullanımına neden olmaktadır.

a. Depolarda genellikle rampasız, düz ayak, içeriye aracın doğrudan doğruya gireceği konfügürasyonlar kullanılmıştır. Bu sistemlerde, depo içi temizlik sağlanamamakta, içeriye giren aracın egzoz dumanı lastik kiri içerideki ürünü etkilemektedir. İçeride aracın manevra yapacağı alanlar da depolama verimini düşürmektedir.

b. Rampaların, körüklü kapıların olmaması, kayar ağır metal kapıların kullanılması, çağdaş depoculuk anlayışına ters düşmektedir. Kapıların kolay açılması, içeri araçların, forkliftlerin girmesi, araçlar yüklenip boşalırken içeriye toz, kuş gibi unsurların girişinin engellenmesi, su baskınlarında depo zeminin zarar görmemesi gibi avantajlardan dolayı, rampalar yerden 1.20-1.30 metre yüksekliğinde olmalı, hidrolik rampalı kapılar inşa edilmelidir.

c. Samsun'da inşa edilmiş bulunan depoların çoğunda, kapılar dikdörtgen yapının kısa kenarlarına konulmakta; böylece kapı sayısı az olmakta, içeride forklift veya çalışanların yürüme mesafesi uzamakta, bu da iş verimi düşmektedir. Depo kapıları aynı zamanda araç bekleme noktalarıdır. Bu nedenle, gelen araç depo içindeki yüklenecek mal durumuna uygun olarak belirlenen kapıya yanaşmalı, ikinci bir manevra gereksinmesi olmadan, araçlar kapıların açılması ile boşaltılıp yüklenebilmeli ve depo alanı dışına çıkmalıdır.

d. Bölgede, yoğun sağanaklarda, deponun su almaması için depo içinde yağmur sularını taşıyacak borular bulunmaması gerekmektedir. Aynı şekilde çatıların tek mahyalı yapılması, çatıya gelen suların, yaprakların deponun sağından ve solundan boşaltılması, orta kısımda yığılma olmaması da önemlidir.

e. Mevcut depolarda rastlanan bir başka sorun da araç yanaşma mesafeleridir. Her tip araç için farklı olmak üzere depolar inşa edilirken, araçların kapıya yanaşma mesafeleri göz önüne alınarak depo arazi içine yerleştirilmelidir. Tırlar için 30 metre manevra mesafesi gerekmekte olup depo inşaatı yapılırken mevcut araziye en büyük alanda depo yapılması isteği nedeniyle yanaşma mesafeleri ihmal edilmekte, depolar kullanışsız hale gelmekte araçlar tek manevra ile depoya yanaşamamaktadır.

Kurulacak olan SLDM bu konularda bilgi ile donanacak ve yatırımcılara bu konuda proje üzerinden tavsiyelerde bulunarak destek verecektir.

1. Yazılım seçiminde de benzer sorunlarla karşılaşılmaktadır. Şirketler artık kendi iş ölçeklerine göre yazılım seçmek ve bunu kuşanmak zorundadır. Ölçeği küçük olan bir firmanın, pahalı ve kompleks bir ERP seçmesi ne kadar gereksizse, büyüyecek bir firmanın da elle yapılmış bir yazılımla iş süreçlerini dijital ortama aktarması o kadar gereksizdir. Şirketlerin bedenlerine büyük gelecek bir yazılım iş hızlarını düşürecek, gereksiz bir maliyet yaratacak; buna karşılık bedenlerine uymayan küçük bir yazılım da ihtiyacı görmeyecektir. Lojistik sektöründe kullanılan yüzlerce yazılım vardır. Bunlardan bir kısmı operasyon bazında çalışırken, bir kısmı da lojistik hizmetleri birleştirecek özelliklere sahiptir. Yazılımların kendi başlarına rapor üretenleri olduğu gibi, farklı yazılımlardan elde edilen dataların bir bankada toplanarak, bu data havuzundan istenilen raporların üretilebileceği yazılımlar da söz konusudur.

Lojistik firmaları yazılımlarını seçerken, tek operasyonu yönetecek yazılımlar seçmek yerine, ileride yeni operasyonların eklenmesi ile aynı bilgi bankasından bilgi alacak-verecek, yani birbirleri, hatta müşterileri ve taşeronları ile konuşabilecek yazılımlar seçmek durumundadır. Lojistik şirketlere, bu desteği verecek bilgi sistemleri ekipleri bulunmamaktadır. Piyasada çalışan bilgi sistemleri danışmanları firmalar lojistik konusunu bilmedikleri için, gereken desteği verememektedir. Bu durumda ya rakibin/arkadaşının kullandığı yazılımı satın almakta veya yazılımı pazarlayan kuruluşların "başarılı" tanıtımlarına kurban edilmektedirler. Büyük paralar ödenerek alınan yazılımların teknik destekleri de genellikle uzaktan verildiği ve destek ekibinin maliyetleri yüksek olduğu için, işletmelere yük olmakta, verimsiz kullanıma neden olmaktadır.

SLDM, sektörde kullanılan yazılımlar ile ilgili çalışmalar da yapacaktır. Samsun'da kullanılan yazılımlarla ilgili bilgileri temin edecek, kullanımlarını belirleyecek, eksikleri ortaya çıkartacak, yazılım üreticilerine aktaracak, işletmesine yeni yazılım seçecek olan lojistik şirketlere seçimlerinde önerilerde bulunacaktır.

2. Lojistik sektöründe iş geliştirme veya kurumsal performansı arttıracak olan seminerler de önemli bir unsurdur. Akademik kuruluşlar, danışman şirket veya kuruluşlar hatta yabancı uzmanlar tarafından sık sık sektöre yol gösterici seminerler verilmektedir. SLDM bu konuda da bir kaynak araştırması yapacak, hangi kurumların ne tip eğitimler verdiğini belirleyecek, eğitimlerden elde edilen faydaları inceleyecek ve bir kaynak bankası oluşturacaktır. Samsun içindeki yerel firmalara, belli peryo-

otlarla, bu seminerlerin verilmesi için programlar yapacaktır. Bu amaçla ihtiyaç belirlemesi yapılacak, istekler tespit edilecek ve bedeli karşılığı bu seminerler ve sertifika eğitimleri organize edilecektir. Aşağıda büyük şehirlerde verilmekte olan, lojistik sektörünü doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren çalışmalarla ilgili örnekler belirtilmiştir;

- Lojistik Yönetimi
- Depo Yönetimi
- Nakliye Yönetimi
- Tehlikeli Maddeler ADR
- Ürün Dağıtım
- Dış Kaynak Kullanımı
- Gümrük Mevzuatı Uygulamaları
- Nakliye Sigortaları
- Bilgi Sistemleri
- Balance Score Card
- SCOR eğitimi
- Tedarik Zinciri Yönetimi
- Tedarikçi Geliştirme Teknikleri
- Benchmarking (Kıyaslama)
- Proje Yönetimi
- Hedeflerle Yönetim
- Kalite Yönetimi
- İş Sağlığı Eğitimi
- Performans Değerlendirme
- E-Ticaret
- AR-GE Yönetimi
- AB Fonlarının Kullanımı
- Maliyet Analizi ve Maliyet Düşürme Teknikleri
- Bütçeleme ve Kontrol
- Temel Finansal Bilgiler
- Aile Şirketlerinde Kurumsallaşma
- İnsan Kaynakları Yönetimi
- Yönetim Becerilerini Geliştirme
- Eğitim İhtiyaç Analizi
- Etkili Müzakere Teknikleri
- Müşteri İlişkileri Yönetimi
- Dış Ticaret Uygulamaları
- İthalat ve İhracat Uygulamaları
- Satın Alma Yönetimi
- Araç Kullanım Eğitimleri
- Depo Elemanları Eğitimleri

3. Lojistik sektörü emek yoğun bir sektör olarak, özellikle gelişme sürecinde, yoğun bir personel hareketine maruz kalmaktadır. Şirketlerin kendi bünyelerinde yetişen elemanların, kariyerlerinde adım atlamak amacıyla, işlerinden ayrılıp yeni işe başlamaları, bazı şirketlerin ölçek daraltma amacıyla eleman çıkartmaları ve mevsimsel eleman hareketleri söz konusu olmaktadır. Samsun Lojistik Danışma Merkezi, personel arayan sektör kuruluşlarına tavsiyede bulunmak amacıyla bir sektör

çalışanları bilgi bankası da oluşturacaktır. Belli formatta hazırlanmış olan personel bilgileri, hem sektörel analiz yapılması, hem eğitim planlanması, hem de iş veya personel arayan kişi ve kuruluşlara tavsiyede bulunmak amacıyla derlenecektir. Üst düzey yöneticisinden sürücüye, depocuya, bekçiye kadar, sektör için gereken eleman ihtiyacı için tavsiye niteliğinde çalışma yapacaktır. Personel tavsiyesi veya iş önerisi için, kanun çerçevesinde herhangi bir ücret alınmayacaktır.

4. Samsun'da yerleşik lojistik sektöründeki kuruluşların ölçeklerinin küçük olması, verimliliklerinin düşmesine ve hizmet maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır. Yeni ekonomik tedbirler çerçevesinde şirket birleşmelerinin teşvik edildiği de göz önüne alınarak, SLDM'nin şirket birleşmelerinde de rol alması gerekecektir. Sektörde çalışan, aynı işi yapan iki veya daha fazla şirketin araçlarını, tesislerini, ekonomik güçlerini, müşterilerini ve çalışanlarını birleştirerek, kurumsal, profesyonel bir yönetim altında çalışmaları için gereken bilgilendirmenin, araştırmanın, şirket seçiminin yapılması söz konusudur. Bu seçim sonucu ortaya çıkacak birleşme talebinde, SLDM bir arabulucu olarak çalışacak, şirketleri değerlendirecek, ortaya çıkan yeni yapı için fizibilite ve iş planı hazırlayacak, gereken kanuni işlemlerde yol gösterecek ve rekabet avantajı yakalayacak yeni oluşuma destek verecektir.

5. Lojistik, küresel bir iş koludur. Yerel şirketlerin sadece ülke içinde hizmet vermesi, rekabette geri kalmalarına yol açmaktadır. Ulaştırma koridorlarında başlangıç noktası olması hedeflenen Samsun için, artık yurt dışı şirketlerle ortaklık ve stratejik iş birliği çalışmaları yapılması gerekmektedir. SLDM bu konuda da yurt dışı kaynakları araştıracak, yabancı ataşeliklerle, yurt dışındaki ticaret ve sanayi odalarıyla iletişime geçecek ve Türkiye'de verecekleri hizmetler için ortaklık veya iş birliği yapacak kurum arayan şirketlere kılavuz olacaktır. Bu şirketlerin ülkeye davet edilmesi, yerli kuruluşlarla temasa geçmelerinin sağlanması, yurt dışında çalışacak partner arayan yerel kuruluşlara bilgi aktarması da SLDM tarafından sağlanacaktır.

6. Lojistik gibi gelişen bir konuda yerel şirketlerin sorunları ve istekleri bitmeyecektir. Bireysel başvurularla sağlanamayan destekler ve çözümler, kolektif bir yapıda, yerel veya merkezi bürokrasiye aktarılmak durumundadır. Bu amaçla SLDM, belli periyotlarla, sektörde görev yapan kuruluşları ve yerel ilgilileri bir araya getirecek ve gündemli toplantılarla yerel lojistik şirketler tarafından ortaya konacak olan sorunların ve taleplerin öncelikle yerel yetkililere aynı ortam içinde aktarılması ve çözüm yolları aranması konusunda da görev yapacaktır.

7. Yeni teknolojiler ve bunların lojistik sektörüne uygulanması da SLDM'nin sorumluluk alanına girmektedir. 3 boyutlu bar-kod uygulamaları, RFID sisteminin lojistikte kullanımı, çevreye duyarlı lojistik için güneş enerjili araç kullanımı, depo çatılarında elektrik üretilmesi, yağmur sularının değerlendirilmesi, yeşil lojistik, atık lojistiği gibi konularda yerli veya yabancı kaynaklarla temasa geçilmesi ve bu konuda uzmanların çağırılması, ortak proje hazırlanması, tanıtım yapılması da söz konusu olacaktır.

8. AB hibe fonları ve Kalkınma Ajansı projeleri de ülkemizde lojistik sektörü tarafından kullanılabilecek ancak kullanılmayan kaynaklardır. Verimlilik arttırma, eğitim, iş geliştirme konularında bu fonların kullanılması sağlanmalıdır. Lojistik sektörü bu fonların varlığından bile habersiz çalışmakta, bu projelerde destek verecek olan akademisyenler de lojistik sektörünü tanımamakta ve bağlantı kuramamaktadır. SLDM lojistik konusunda bu tip fonların kullanımı amacıyla çalışmalar yapacak, bilgilendirme toplantıları düzenleyecek, örnek projeler araştıracak, sektör ile bu projelerde yer alacak danışmanları ve akademisyenleri yan yana getirecektir. Değerli bir finans kaynağı yok olmayacak ve sektör gelişiminde kullanılacaktır.

9. Samsun bölgesinde lojistik eğitimi veren üniversitelerde, veya diğer şehirlerdeki üniversitelerde, eğitim gören Samsun'lu öğrenciler için burs ve staj olanakları SLDM tarafından sağlanacaktır. Bunu sağlamak amacıyla bir kayıt sistemi oluşturulacak, üniversitelerin lojistik bölümlerinde bulunan öğrencilerin başvurusu alınacak, bu öğrenciler için eğitimlerinin bitiminde iş garantisi ile eğitim süresince burs almaları sağlanacaktır. Burs ve iş için Samsun'da bulunan lojistik kuruluşları devreye sokulacak, eleman ihtiyaçları tespit edilecek ve eğitim gören öğrencilerin bu ihtiyaç çerçevesinde meslek, bölüm hatta ders seçmeleri planlanacaktır. Bu öğrenciler, yaz stajlarını, yine eğitimleri sonunda göreve başlayacakları kurumlarda gerçekleştireceklerdir. Yaz tatilleri sırasında bu kurumların aktivitelerinde görev alacaklar ve kaynaşma sağlayacaklardır.

10. Üniversite ve sektör iş birliği tüm ülkede gerektiği şekilde sağlanamamıştır. Lojistik sektörü, günlük iş yoğunluğu içinde bilimsel çalışmalardan uzak kalmakta, akademisyenlerimiz de teorik araştırmalarının dışına çıkamamaktadır. Çeşitli tez çalışmaları ile bu bağlantıyı kurmak isteseler de, sektörün araştırmalar, anketler veya görüşme talepleri karşısındaki ilgisiz tutumu nedeniyle beklenen netice sağlanamamaktadır. SLDM bu konuda da görev yapacaktır. Yılda 3-4 kez yapılan ortak toplantılarla, akademisyenler ve lojistik sektörünün liderleri bir araya getirilecek ve bir yandan akademisyenlerimizin önereceği araştırma ve projelere destek verecek lojistik kuruluşlar belirlenirken, diğer yandan lojistik sektörünün araştırma istekleri de akademisyenlere aktarılacaktır. Böylece sektörün bilimsel çalışma, araştırma ihtiyaçları ile üniversitelerin bu talebe karşı ortaya çıkaracağı çözümler karşı karşıya getirilecek ve bağlantılar kurulacaktır.

11. SLDM yapacağı çalışmaların sektöre duyurusunun yapılması ve yaptığı çalışmaların raporlanması ve paylaşılması amacıyla bir web sitesine sahip olacak ve dijital ortamda bir bülten çıkaracaktır.

Web sitesi, lojistik sektörü için bir başvuru kaynağı olarak kullanılacak, aynı zamanda herkes tarafından bilinmesi gereken bilgiler de bu web sitesine kılavuz olarak ilave edilecektir. Çeşitli sunumlar, bildiriler, konferans dökümleri, dijital formlar bu sitede yer alacaktır. Bu sayede bilgiye ulaşım kolay hale gelecektir.

Site aynı zamanda sektörün iletişimi için bir portal olarak da faaliyet gösterecek, moderatör denetiminde kişisel duyurular da bu web sitesi üzerinden takip edilecektir. Web sitesinde çeşitli akademik ve pratik bilgileri içiren köşe yazıları da yer alacaktır.

Dijital bülten, aylık periyotlarla hazırlanacak ve gerek yerel, gerek bölgesel gerek ulusal ve küresel haberleri de kapsayacaktır.

12. Samsun'da lojistiğin gelişmesini sağlamak amacıyla SLDM, Samsun'da yerleşik üniversite öğrencileri arasında lojistik proje yarışması da düzenleyecektir. Bu yarışmalarda başarı sağlayan öğrencilere, öncelikle kurucu kuruluşların, daha sonra SLDM'nin kendi kaynaklarından sağlanan ödüller ve eğitim bursları verilecektir.

13. Lojistik sektörünün bu gün için en büyük eksikliği yabancı dilde kitaplara ulaşma zorluğu ve Türkçe yazılan kitap eksikliğidir. SLDM, lojistik sektöründe hem endüstriyel hem akademik olarak kullanılabilecek yayınlardan temin edecek ve bir kütüphane oluşturacaktır. Bu kütüphanede bulunan kitapların listesi, web sitesinde güncel olarak saklanacak ve ihtiyaç sahiplerine kitaplar belli süreler için düşük ücretlerle kiralanacaktır.

Merkez aynı zamanda, kitaplara sahip olmak isteyenler için yabancı veya yerli kitap temini ve satışı konusunda da görev yapacaktır. Samsun bölgesinde lojistik konusunda kitap yazmak isteyen akademisyenler veya sektör liderleri için de tavsiyelerde bulunmak, gerekirse kitabın yazımında destek olmak, hatta kitabın baskısı ve dağıtımı için devrede olmak yine SLDM tarafından bir görev olarak yerine getirilecektir.

14. Samsun Bölgesinde lojistik sektörünün gelişmesi durumda ihtiyaç olacak eleman ihtiyacının karşılanması için İL Özel İdaresinin AB fonundan yararlanarak başlattığı Lojistik eğitiminin devam ettirilmesi gerekmektedir. İş sahibi olmayan gençlere lojistik eğitimi verilmesi konusunda SLDM devreye girecek bu öğrendilere eğitmen tavsiye edecek, iş yeri ziyaretleri planlayacak ve stajlarına yardım edecektir.

5.9.3 SLDM'nin Yapılanması

SLDM, yukarıda açıklanan yapısıyla, bir KOSGEB (Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı) hizmeti olarak görülmektedir. KOSGEB Programından birinci farkı ölçek konusunda bir kısıtlama olmaması, yani bu hizmetlerin büyük, orta, küçük tüm lojistik şirketlere verilmesi olmaktadır. Diğer fark; KOSGEB sadece sanayi sektörünü kapsamaktadır. İlgili kanun ve yönetmelikler Sanayi ve Ticaret bakanlığı tarafından uygulanmakta olup lojistik sektörü mevcut yapısıyla Ulaştırma Bakanlığımız görev alanında kalmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı için, kendi yetki ve sorumluluk alanına girecek şekilde, tüm ülkede lojistik hizmetler konusunda danışmanlık yapacak bir kurumun oluşturulması bir hedef olabilir. Böylece farklı bölgelerdeki çalışmalar birleştirilerek, bilgi paylaşılarak, merkezi destek sağlanarak daha verimli bir sistem kurulabilir. Kalkınma planımız içinde yer alan, ancak henüz gündeme gelmeyen Lojistik Danışma Kurulumuzun yapısına benzer, ancak yerel paydaşların katılımıyla, KOSGEB benzeri bir yapı içinde yani bir danışma merkezi planlaması düşünülmektedir. Bu yapıya;

- Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
- Samsun Deniz Ticaret Odası
- Samsun 19 Mayıs Üniversitesi
- Samsun Üniversitesi (yapılanmakta olan 2. Üniversite)
- Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı
- Samsun Serbest Bölgesi
- Samsun Merkez OSB

- İl özel idaresi
- Samsun Anakent Belediyesi

Kuruluşlarının katılımı önerilmektedir.

Merkez, kuruluş aşamasında Samsun içinde kiralanacak bir ofiste çalışmalarını sürdürecektir. İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi inşaatı ile birlikte SLDM İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi'de yerini alacaktır. Yapılanması şu şekilde olacaktır;

- SDLM Müdürü
- SLDM Genel Sekreteri
- Büro-Muhasebe elemanı
- Eğitim Uzmanı
- Web Portalı Moderatörü
- Nakliye Uzmanı
- Depolama Uzmanı

SLDM başlangıç yatırımının kurucu kurumlar tarafından karşılanmasından sonra kademeli olarak masraflarını bir döner sermaye anlayışı ile karşılayacak ekonomik yapıya kavuşturulacaktır. Merkez bir bütçe çerçevesinde görev yapacaktır.

Merkezin gelirleri şu şekilde planlanmaktadır;

- Kurucu kuruluşların yıllık katkı payları
- Eğitimlerden elde edilen kar payları
- Danışmanlık gelirleri
- Eleman yerleştirme gelirleri
- Proje gelirleri
- Bilgilendirme toplantıları gelirleri
- Web sitesi gelirleri
- Kitap kiralama ve satışları

Merkezin hukuki yapısı bir dernek statüsünde olabileceği gibi, bir Anonim Şirket yapısında da olabilecektir.

Bu master plan önerisinin daha sonra bir değerlendirme komitesi tarafından ele alınması, Hukuki ve mali alt yapısının belirlenmesi, iş planının yapılması, kaynaklarının detaylandırılması, fizibilitesinin, fayda maliyet araştırmasının yapılması gerekmektedir.

5.10 SAMSUN LOJİSTİK KONSEYİ VE ELEKTRONİK LOJİSTİK DERGİSİ

5.10.1 Amaç

Ülkemizde lojistik, uluslararası kara taşımacılığı, forewarderlik, gümrükleme, yurt içi dağıtım, kargo hizmetleri, deniz taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığı gibi operasyonel hizmetlerin tek tek devreye girmesi ile başlamıştır. Bu süreç içinde, çalışan kurumlar, sektörel sorunlarının paylaşılması, tanışıklığın arttırılması, devletle olan sorunlarının çözümünde birlik sağlanması amacıyla dernekler kurmuşlardır. Kurulan dernekler günün şartlarına göre büyümüşler, kendi içlerinde yaşadıkları yönetim sorunları ve çıkar kavgaları nedeniyle bölünmüşler, kapanmışlar, yeniden açılmışlardır. Zaman zaman ekonomik krizler yaşamışlar ve zaman zaman da sektöründe lider olmak isteyen kurumların hegamonyaları altına girmişlerdir.

Geçmiş 10 yılın başlangıcına baktığımız zaman, bu derneklerin çalışma alanlarında sadece ana iş kolları bulunmaktadır. Lojistik, bu derneklerin hiç birinin kuruluş ana tüzüklerinde yer almamaktadır. 1999 yılından itibaren "Lojistik" kelimesi gündeme gelmiş, şirketler bu ismi kullanmaya başlamışlar ve "Lojistik" kelimesi araç tentelerinde, gazete ve dergi ilanlarında, konferans ve seminer programlarında, eleman aranıyor ilanlarında, üniversite bölümlerinde, fuarlarda ve kongrelerde daha fazla görülmeye başlamıştır.

Lojistiğin geçen 10 yıl içindeki hızlı yükselmesi, sektörde yeni hizmetlerin devreye girmesine ve yeni derneklerin oluşmasına yol açmıştır. Mevcut dernekler, sektörün büyümesi ile üye sayısını arttırmışlar ve güçlenmişlerdir. Deniz taşıması konusunda odalar oluşmuş ve deniz taşımacıları de faaliyetlerini odalar bünyesinde sürdürmeye başlamışlardır. Bilişim hizmetlerinin gelişmesi ile iletişim yaygınlaşmış; sektör dernekleri basılı veya dijital dergiler, bültenler, duyurularla faaliyetlerini arttırmaya ve duyurmaya başlamışlardır.

Bu gün için ulusal ortamda lojistik sektörü ile ilgili olarak faaliyette bulunan çok sayıda dernek bulunmaktadır. Bu dernekler kuruluş amaçlarına göre kendi üyelerinin görev yapmakta olduğu sektörlere dönük çalışmalar yapmaktadır. Uluslararası kara taşımacılığı dernekleri, taşımanın kara yolu ile yapılması konusunda baskı unsuru olmaya devam ederken, demiryolu taşıması dernekleri de demiryolu taşımasının teşviki yolunda çalışmalar yapmaktadır. Deniz taşıması konusunda kurulmuş olan odalar da, deniz taşımasını teşvik edici kararlar alınmasına çalışmaktadırlar. Hava taşıması da unutulmamış olup; bu konuda da özellikle UTİKAD gibi dernekler hava taşımasını geliştirmeye çalışmaktadırlar. Depolama konusunda, antrepo işletenleri de bölgesel dernekler olarak faaliyet göstermektedirler. Milli depolama konusunda bir dernekleşme çalışması gerçekleşmemiştir. Lojistiğin akademik yönü de LODER (Lojistik Derneği) tarafından üstlenilmiş ve mod ayırımı yapmadan süreç yönetimi konusunda eğitim çalışmaları yapılması da bu derneğin çalışma alanına girmiştir. Kargo şirketleri de bir araya gelmiş ve önce tek dernek çatısı altında birleşmişler, daha sonra ikiye bölünmüşler ve tekrar birleşmişlerdir. Ro-Ro taşıması yapanlar da kendi derneklerini oluşturmuşlar ve intermodal taşımayı gündeme getirmişlerdir. Şimdi UND Uluslar arası Nakliyeciler Derneği ile birleşme aşamasındadırlar. Gelişen demiryolu taşıması da beraberinde dernekleşmeyi getirmiş; Demiryolu Taşımacıları Derneği kurulmuştur. Liman işletmesi yapan kuruluşlar da bu akımdan pay almışlar, önce Marmara Bölgesi'nde kurulan dernek, daha sonra tüm Türkiye limanlarını kapsama alanına almıştır. Parsiyel dağıtıcılığın merkezi olan İstanbul ambarları da bir dernek çatısı altında birleşmiş ve ambarcılara hizmet vermeye başlamıştır.

Farklı taşıma modlarının bir kombine taşımacılık altında demiryolu ağırlıklı olarak birleştirilmesi de ihmal edilmemiş ve bu konuda çalışan dernekler de kurulmuştur. Lojistiğin temel operasyonlarından biri olan depoculuk, henüz bir dernek haline gelmemiştir ancak çalışmalar yapılmaktadır. Bu karmaşa içinde zaman zaman derneklerin talepleri birbirleri ile çatışmaktadır. Herhangi bir kanun veya yönetmelik hazırlığında farklı istekler gündeme gelmekte, kanun yapıcı kurumlarda çelişkiler yaratılmakta, çıkan yönetmeliklerde sorunlar yaşanmaktadır.

Ülkemizde, devlet planlarımızda sözü edilen lojistik danışma kurulu, henüz göreve başlamamıştır. Bu kuruluşun da çok geniş kapsamı olması nedeniyle, istenilen faaliyeti yapabilmesi zor görülmektedir. Bu danışma kurumu yerine, daha fazla özel sektör ağırlıklı ve derneklerin birbirleri ile olan ilişkilerini düzenleyecek bir konsey ihtiyacı söz konusudur. Bu konsey, tüm derneklerin yetkililerini bir araya getiren ve ülkemizde lojistiğin gelişmesi için tüm derneklerin konsensüsünü sağlayacak kararları tartışacak ve yönlendirecek bir konsey olmalıdır. Ulusal anlamda bu konseyin kurulması zaman alacaktır. Henüz derneklerin kapsam alanları net tanımlanmamıştır. Derneklerin çoğu lojistiğin içinde yer almalarının nedeniyle çalışma alanlarına lojistiği dahil etmişler ve, lojistikte önder olmayı amaçlamaktadırlar. Bu tip ulusal bir konsey yerine, Samsun İli sınırlarında görev yapan derneklerin bir araya gelecekleri ve bu bölgede henüz şube açmamış olan derneklerin şubelerini de açtırarak konseyin bir üyesi olmalarını sağlayacak bir Samsun Lojistik Konseyine (SLK) ihtiyaç duyulmaktadır. Master plan, SLK'nin kurulmasını ve çalışma koşullarını belirleyen bir alt plan da içermektedir.

Sektörün tüm lojistik aktivitelerini dengeli bir şekilde bölgeye duyurması, sektörün bilgilenmesi ve gelişmesi açısından önemlidir. Bu nedenle konsey, tüm lojistik sektörlerini birleştiren elektronik ortamda hazırlanan ve dağıtılan "Samsun'da Lojistik" isimli bir sektör dergisi çıkartacaktır. Derginin detayları aşağıda açıklanmıştır.

5.10.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Ulusal ve Yerel Dernekler

Samsun lojistik konseyinde temsil edilecek olan ulusal lojistik derneklerimizin ve odalarımızın listesi aşağıda verilmiştir. Bu derneklerden UND ve RODER dışındaki derneklerin Samsun İlinde temsilciliği olan yoktur ancak Samsun'da görev yapan üyelerinden yararlanılacaktır.

5.10.2.1 UTİKAD. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği [109]

UTİKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 1986 yılında 30 firmanın katılımı ile Uluslararası Nakliye Müteahhit ve Acenteleri Derneği (UNMAD) adı altında kuruldu. Türkiye'de taşıma işleri organizatörlüğü yapan tüm firmaları aynı çatı altında toplamak için çalışmalara başlayan UNMAD, 1995 yılında Uluslararası Hava Kargo Acenteleri Derneği (UKAD) ile birleşerek 162 üyenin oybirliği ile "Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncuları ve Acenteleri Derneği (UTİKAD)" adını aldı. Ancak Son yıllarda bu meslek grubunda uluslar arası planda yaşanan dönüşümleri dikkate alan UTİKAD üyesi firmaların oybirliği ile dernek unvanı 1999 yılında "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği" olarak değiştirildi.

Kuruluşunun ardından sürekli büyüyen UTİKAD bugün Türkiye'de yerleşik ve uluslar arası alanda kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık ile lojistik hizmet üreten 300'den fazla firmayı bünyesinde toplayan bir sivil toplum örgütüdür. FIATA'nın Türkiye temsilciliği sıfatını da devralmıştır. UTİKAD 1 Aralık 2003 tarihinde, Avrupa'da alanında en büyük ve en eski örgüt olan CLECAT-Avrupa Freight Forwarder, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Acenteleri Birliği'ne üye olmuştur.

UTİKAD'ın Vizyonu: "Uluslararası taşımacılık sektörünün Türkiye ekonomisi içindeki önemini vurgulayarak, Türkiye hudutlarında verilen hizmetlerin uluslararası düzeye ulaşmasını ve serbest ticaret ilkelerine sadık kalınarak sektörün gelişmesini sağlamak ve böylece Türk ihracatçı ve ithalatçısına daha uygun koşullarda ve daha kaliteli bir hizmet ortamı oluşturmak." Olarak belirlenmiş olup Misyonu da "Türkiye dahilinde verilen hizmetlerin uluslararası düzeye ulaşması ile serbest ticaret ilkelerine sadık kalınarak sektöre daha kaliteli bir iş ortamı sağlamak" dır.

UTİKAD ayrıca, Türkiye'de uluslararası ticaret mekanizmasını oluşturan kurum ve dernekleri Taşımacılık ve Lojistik sektörü ile ilgili konularda bilgilendirerek, hizmet düzeyinin uluslararası standarda ulaşmasını sağlamak amacı ile gerekli zemini oluşturmak ve Türk taşımacılık sektörünün dünya genelinde temsilciliğini üstlenerek son gelişmeleri takip etmek ve milli menfaatleri korumak gibi çok stratejik bir görev de üstlenmektedir. Üye Sayısı 357 olup adresleri;

İstanbul Merkez:

Kırserdarı caddesi Saçı Sokak No 4/F Şenlikköy Florya İstanbul

Tel 0 212 6636261

Fax 0 212 6636272

e-posta: info@utikad.org.tr

Web Sitesi: www.utikad.org.tr

Dernek farklı çalışma grupları oluşturarak üyelerine hizmetler vermektedir. Bu gruplar arasında;

- Havayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu
- Kombine Taşımacılık ve Demiryolu Taşıma Grubu
- Denizyolu Taşımacılığı Çalışma Grubu
- Lojistik Çalışma Grubu
- Uluslararası İlişkiler Çalışma Grubu

[109] www.utikad.org.tr

- Sivil Toplum Kuruluşları ve Odalar Çalışma Grubu
- Eğitim Tanıtım ve Üye İlişkileri Çalışma Grubu

UTİKAD Üyelerine farklı eğitimler vermektedir. Bu eğitimler içinde;

- İthalat ve İhracat işlemleri
- Gümrük Mevzuatı
- Ödeme teslim şekilleri
- Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi
- Depo ve Aktarma Merkezi Yönetimi
- Filo Yönetimi
- Küresel Lojistik
- Müşteri İlişkileri Yönetimi
- Etkili Satış Teknikleri bulunmaktadır.

5.10.2.2 UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği [110]

UND, 1974 yılında Türkiye kara nakliye sektörünün her türlü sorununu ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından bir meslek örgütü kimliğiyle kurulmuştur.

Değişen dünyaya hakim olan küresel ekonomi UND'nin de yapısını değiştirmiş, sıradan bir mesleki örgüt kimliğinden vazgeçilmiş, kimliğini 2001 yılında yeniden tanımlamıştır. 2001 yılında yapılan Olağan Genel Kurul seçimlerinde, EFQM Mükemmellik Modeli'ne dayalı katılım esaslı yönetim modelini üstlenmiştir.

UND'nin var oluş sebebi ile ilgili ana ilkelerin oluşturulmasından sorumlu Yönetim Kurulu, ana ilkeleri uygulamaya dönüştürecek olan ve UND'nin motoru olarak tanımlanabilecek İcra Kurulu, ana ilkelerin, UND'nin tüm hedef ve ilkelerinin tüm ülkeye ve hatta dünyaya yayılımını sağlayacak olan temsilcilikler, sorunları yönetime katılarak çözen gönüllüler olan Çalışma Grupları, organizasyon çatısını oluşturmuşlardır. Bu çatı altında 65 çalışanı ve 437 gönüllü çalışma grubu üyesi hizmet üretmektedir.

İcra Kurulu yürütmeden sorumlu iken, UND üyelerinin de icraya katılım süreci başlatılmıştır. Sektörün her bir sorununu çözmeye ya da hedefine ulaşmayı sağlayacak çalışma grupları oluşturulmuş ve gönüllü üyelerin bu çalışma gruplarında aktif olarak "icra"nın içinde yer alması sağlanmıştır. Çalışma grupları UND'de "şeffaf ve katılımcı" yönetim modelinin oluşmasına da temel teşkil etmiştir.

UND'de merkeziyetçi değil, yerinden yönetim anlayışı benimsenmiştir. Bu nedenle, 12 bölge temsilciliği organize edilmiştir. Organizasyonun sektörün dinamikleri yönünde şekil alması amacı ile Hedeflerle Yönetim benimsenmiş ve stratejileri hayata geçirecek tüm projeler, profesyonel bir kadroya sahip organizasyon ile yönetilir duruma gelmiştir.

3.5 milyar Dolar yatırımı olan ve yan sektörleri ile birlikte yaklaşık 300.000 kişiye istihdam sağlayan sektörün 940 üyeli kuruluşu olan UND'nin %90'ını temsil ettiği uluslararası karayolu nakliye sektörü toplam ihracatımızın değer bazında yaklaşık % 53'ünü taşımaktadır. Bu faaliyetleri ile her yıl 3-3.5 milyar Dolar katma değer sağlamaktadır.

UND'nin Ulusal Misyonu, Türk Karayolu Taşımacılığı Sektörünü her konuda bilgilendirmek - küresel gelişmelerden, önüne çıkabilecek risklerden ve imkanlardan haberdar etmek; Türk Karayolu Nakliyecisini ulusal ve uluslararası ölçekte ortaklıklara ve stratejik işbirliklerine teşvik etmek, onun çağdaş, etkin yönetilen, topluma ve çevreye saygılı müesseselere sahip olmasını sağlamaktır. UND'nin Uluslararası Misyonu, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sektörünün topluma etkin ve sürdürülebilir hizmet verebilmesi için önündeki engellerin ortadan kalkmasına çalışmak; bu amaçla başta IRU olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak; başka ülkelerdeki sektör dernekleriyle birlikte çalışmak ve mümkün olan her konuda uluslararası, bölgesel ve dernekler arası güç birlikleri ve stratejik ortaklıklar kurmaktır.

[110] www.und.org.tr

UND üyelerine bu hizmetleri verirken kamu ile etkin bir işbirliğini temel prensip kabul etmiştir. Yeniden yapılanma döneminde kamuyla ilişkilerin "şeffaf" bir işbirliği düzeninde yürütüleceği ilan edilmiştir. Karayolu nakliye işinin niteliğinden ötürü UND'nin özellikle Ulaştırma Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı ile birebir ilişkisi mevcut olup bazı konularda kamu adına yetki kullanabilmektedir. Bununla birlikte UND Uluslararası taşıma konularında hazırladığı ayrıntılı raporlarla devletin resmi görüşlerine katkıda bulunmaktadır.

UND'nin ulaştırma politikalarına, sektör ve ülke lehine yaptığı katkıların yanı sıra kamu ile gerçekleştirdiği ortak projeleri de bulunmaktadır. Örneğin; Gürbulak Sınır Kapısı "yap-işlet-devret" sistemi ile UND tarafından yeniden inşa edilmiş ve işletmeye alınmıştır.

UND, Ülkelerarası ikili ulaştırma görüşmelerinde resmi heyetlere bulunarak müzakerelere katılmaktadır. Ayrıca, Türkiye'yi uluslararası sektörel çalışmalarda temsil etmektedir. IRU'nun (Uluslararası Karayolu Taşımacılar Birliği) teknik komitelerinde aktif yer almaktadır. UND AB'nin sektörel birlikleri ile ilişkidedir. Uyum sürecinde taşımacılık ve ulaştırma konularında AB'nin ilgili birimleriyle entegre çalışmalar sürdürülmektedir. Güneydoğu Avrupa İşbirliği Platformu SECI'de ulaştırma sektöründe Türkiye'yi yine UND temsil etmektedir. Var olan uluslararası işbirliklerinde etkin rol oynayan UND, yeni işbirlikleri kurma yolunda öncülük etmiştir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) bünyesinde KEİ ülkelerinin UND muadili kuruluşlarını aynı çatı altında toplama başarısı gösterilmiştir. BSEC-URTA adıyla kurulan yeni örgüt, UND'nin önerisi ve çabalarıyla kurulmuştur. Bölge ülkelerinin sektörel işbirliği platformunu oluşturmayı hedefleyen BSEC URTA'ya, UND'nin öncülük etmesi temsil ettiği Türk kara nakliye sektörünün bölgemizde kazandığı lider özelliğinin pekişmesini sağlamıştır.

UND çağdaş bir kurum olmanın ancak "kalite"den geçtiğine inanmıştır. Bu nedenle Kalite Yönetim Sistemi'ni benimsemiş ve 31 Ocak 2001'de ISO 9001:2000 Kalite Sistem Belgesi'ni almaya hak kazanmıştır. 2002 yılında KalDer tarafından STK Kategorisinde ilk kez düzenlenen Ulusal Kalite Ödülü programında bu kategorinin ilk ve tek finalisti olma başarısını gösteren ve Mükemmellik Modeli ile sürekli gelişmeyi hedefleyen UND, 2004 yılında Ulusal Kalite Ödülünü almaya hak kazanmış olan ilk STK olmuştur.

Derneğin gelecek yıl RODER ile birleşmesi yönetim kurulları tarafından benimsenmiştir.

Üye sayısı 940 olup, adresi;

İstanbul Merkez: Nisbetiye caddesi Seher Yıldızı Sokak No 10 Etiler İstanbul

Tel: +90.212.359 26 00 (pbx), Faks: +90.212.359 26 26, e-posta: info@und.org.tr, Web Sitesi: www.und.org.tr

UND'nin Ankara, Antalya, Bolu, Gaziantep, İzmir, Kapıkule, kayseri, Konya, Samsun, Mardin ve Trabzon'da temsilcileri bulunmaktadır. Faaliyetlerini İcra kurulunun denetiminde yürütmekte olup şu çalışmam grupları ile hizmet vermektedir;

- Ortadoğu Çalışma Grupları
- Sürücüler Çalışma Grupları
- Bölgeler Çalışma grupları

UND Üyelerine eğitim verilmesi konusunda da çalışmalar yapmaktadır. Verilmekte olan eğitimler şunlardır;

- ADR Tehlikeli Maddeler Sürücü Eğitimi
- İlkyardım Eğitimleri
- Ulaştırma Baknalığı Üst Düzey Yönetici Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Sürücü Eğitimleri

5.10.2.3 RODER Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği[111]

Roder, 28.11.2001 günü Üsküdar Kaymakamlığı'na verilen bildiri ile Salacak İskele arkası Sok.Kız Kulesi villaları A-1 Dışkapı No:125 Üsküdar-İstanbul adresinde kurulmuş ve 01.03.2002 tarihinde Karanfil Cad.Yeşil Çimen Sok.No:9 2.Levent-İstanbul adresindeki yeni merkez ofisine taşınmıştır.

[111] www.roderorg.tr

Olağanüstü Genel Kurulun ardından, organizasyon ve istihdam yapılanmasını çok kısa sürede tamamlayan Dernek, 24.08.2002 tarihinde Ambarlı Limanında Gümrüksüz Akaryakıt İstasyonu'nu açmıştır. Dernek, günümüz itibari ile yurtiçinde Ankara, İzmir, Samsun, Antakya, Kapıkule, Silopi, Mecidiyeköy (İstanbul) ve Ereğli'de (İstanbul); yurtdışında ise Viyana/Avusturya, Moskova/Rusya Federasyonu ve Budapeşte/Macaristan'da temsilcilikleri bulunmaktadır.

22 Mayıs 2004 tarihinde yapılan III. Olağan Genel Kurul Toplantısındaki üye sayısı 718'dir.

RODER, ülkemizde faaliyet gösteren tüm Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılık firmalarının yanısıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılık ile iştigal eden firmalara hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir. RODER bu yıl alınan karar gereği UND derneği ile birleşme aşamasındadır. 2011 yılı başında yapılacak olan genel kurullar tarafından her iki derneğin tek dernek olarak birleşmesi mümkün olacaktır. Dernek, uluslararası eşya taşımacılık sektörünü ilgilendiren her konuda faaliyette bulunmaktadır ve organizasyon yapısını da buna göre uyarlamıştır.

Derneğin üyeleri arasında gerek Batı Avrupa'da gerekse de Doğu Avrupa ve B.D.T. ülkelerinde Kombine Taşımacılık imkanlarını kullanan birçok firma bulunmakta ve bu firmaların Uluslararası ve Ulusal alanda Ulaştırma, Gümrük, Mevzuatlar ile Dış İşleri ve Taşımacılık hukukundan zaman zaman kaynaklanan sorunları bulunmaktadır. RODER, bu perspektivden bakıldığında Avrupa'ya B.D.T.'ye ve Orta Doğu ülkelerine taşıma faaliyetlerinde bulunan üyelerine her türlü hizmeti sunmak amacı ile kurulmuş, faaliyet alanlarında ise ülkesinde ve dünya ölçeğinde önder kuruluş olmayı amaçlayan bir Sivil Toplum Meslek kuruluşudur. Ayrıca Dernek, Kombine Taşımacılığın hem ulusal, hem de uluslar arası arenada gelişmesini hedeflemektedir. Derneğin Üye Sayısı 790 adettir. Adresleri;

İstanbul Merkez: Kemankeş Mah. Maliye Cad. Demirciler Sokak No: 8, 34425 Karaköy-Beyoğlu/İstanbul

Tel: +90.212.377 13 77, Fax: +90.212.377 13 50, e-posta : roder@roder.org.tr , Web Sitesi: www.roder.org.tr

Dernek çalışmalarını komisyonlar kanalı ile yürütmektedir. Bu komisyonlar şunlardır;

- Karadeniz RO-RO'ları, BDT ve Ortadoğu Ülkeleri Komisyonu
- Akdeniz RO-RO'ları Komisyonu
- Avrupa Ülkeleri Komisyonu
- Gümrük Antrepo ve Lojistik Komisyonu
- Kamu Kurumları ile İlişkiler Komisyonu
- Üyelerle İlişkiler Komisyonu

Dernek üyelerine eğitimler yolu ile destek de omaktadır. Verilen eğitimler aşağıda belirtilmiştir;

- Gümrük Yönetimi Eğitimi
- Dış Ticarette Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi
- ADR Tehlikeli Maddeler Sürücü Eğitimi
- İlk Yardım Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Üst Düzey Yönetici Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Sürücü Eğitimleri

5.10.2.4 LODER Lojistik Derneği

Lojistik Derneği (LODER) 2001 yılında kurulmuştur. Sektördeki diğer derneklerin aksine kurumsal üyeliğin değil bireysel üyeliğin söz konusu olduğu tamamıyla mesleki bir dernektir. Dernek her yıl Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Üniversite Öğrencileri arası Lojistik Vaka Yarışması ve Lise Öğrencileri arası Lojistik Makale Yarışması düzenlemektedir. İki ayda bir mesleki ve bilimsel ağırlıklı Lojistik Dergisi ve periyodik olarak Lojistik Terimler Sözlüğü yayınlamakta, İnsan Kaynakları, Bunu, Uluslararası İlişkiler konularında faaliyetlerde bulunmakta, üyelerinin bilgi gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik çalışmalar

gerçekleştirmektedir. Üyeleri arasında lojistik hizmet alan ve veren şirket profesyonelleri, akademisyenler, bilişimciler ve silahlı kuvvetler mensupları bulunmaktadır.

Derneğin misyonu "Tedarik Zinciri Yönetimi Kapsamında, Lojistik Faaliyetlerin Etkin ve Verimli Yapılmasını Sağlamak" olarak belirlenmiş olup, kendilerine vizyon olarak "Tedarik Zinciri Yönetimi Yaklaşımını Benimseten Lider Bir Kurum Olmak" vizyonunu seçmişlerdir.

LODER derneği şu ilkelere sahiptir;

- Tarafsızlık: Ülkemizde lojistik alanında çalışan tüm kişi ve kurumların haklı menfaatlerini eşit oranda korumak
- Güvenilirlik: Vizyon, Misyon ve Değerlerinin her zaman arkasında olmak, doğru ve etik olanı yapmak
- Katılımcılık: Üyelerinin etkin katılımı ve demokratik bir anlayışla Derneği yönetmek
- Girişimcilik: Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi alanındaki yenilikler konusunda öncü olmak, yapılan uygulamalar konusunda görüş oluşturmak ve bu görüşleri topluma duyurmak
- Yurtseverlik: Öncelikle ülkemizin menfaatleri doğrultusunda çalışmak
- Bilimsellik: Tüm görüş ve uygulamalarını bilimsel temellere dayandırmak

Dernek lojistik sektörünün ülkemizde bilinirliğini artırmak amacını yürütürken şu stratejilere önem vermektedir;

- Toplumu, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konusunda bilinçlendirmek
- Öğrencilerin, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konusundaki faaliyetlerini desteklemek
- Çeşitli etkinliklerle lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konularında ilgi ve farkındalık yaratmak
- Bilimsel ve mesleki gelişime ilişkin faaliyetleri desteklemek
- Üyelerinin kabul edilebilir sorunlarına çözümler bulmaya çalışmak
- Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanında yayın çalışmalarını desteklemek
- Uluslararası ilişkileri geliştirmek
- Basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerine önem vermek
- Kurumlarla ilişkileri ve işbirliklerini geliştirmek
- İnsan kaynakları ve eğitim faaliyetlerine önem vermek
- Üyeler arası işbirliği ve yardımlaşmayı geliştirmek
- Araştırma, geliştirme, standardizasyon ve sertifikasyon çalışmalarına önem vermek
- Kendi gelirleri ile faaliyetlerini yürütmek

Derneğin üye sayısı 250 kişi olup, İstanbul, Bursa, Adana, Almanya ve Lüksemburg'da temsilcilikleri vardır.

İstanbul Merkez: Çubuklu Mah. Vatan Cad. No.69 Kavacık Beykoz İstanbul

Tel: +90.216.425 51 85, Faks: +90.216.413 95 20, e-posta : info@loder.org.tr, Web Sitesi www.loder.org.tr

Dernek gelecek dönemler için şu faaliyetleri projelendirmiştir;

- Üniversitelerle işbirliği yapılarak her yıl Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongreleri düzenlenecek, sunulan bildiriler kitap halinde yayınlanacaktır.
- Lojistikte insan kaynakları, bilişim vd. konularda uygun işbirlikleri gerçekleştiği takdirde sempozyumlar düzenlenecektir.
- Dernek olarak mesleki anlamda, sektör toplantılar düzenlemeğe devam edilecektir.
- Uygun görülen kurum ve kuruluşlar tarafından veya ortaklaşa düzenlenen zirve, konferans, panel ve toplantılara destek verilecektir.
- Lojistik Dergisinin içeriği mesleki ve bilimsel anlamda zenginleştirilerek düzenli bir şekilde çıkarılacaktır.
- Sponsor destekli lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konulu kitaplar yayınlanacaktır.
- Dernek Lojistik Kitaplığındaki kitap sayısı artırılacaktır. Sadece üyelere yönelik web üzerinden kaynak dosya indirme olanakları sağlanacaktır.

- Yurt dışında tanınırlık konusuna ağırlık verilecek, yurt dışı ilgili kurumlara üyelik ve işbirlikleri çalışmaları ile uluslararası ilişkiler geliştirilecektir.
- Üniversite öğrencileri arası lojistik vaka yarışması organizasyonu yapılmaya devam edilecek, lise düzeyinde de yarışmalar düzenlenecektir.
- Yılın Lojistik Projeleri Seçimi (Lojistik Proje Yarışması) organizasyonu tekrarlanacaktır.
- Yılın Lojistik Şirketi ve Profesyoneli seçimi konularında organizasyonlar yapılacaktır.
- Yabancı kökenli Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi alanındaki terimlere Türkçe karşılık bulma çalışmaları sürdürülecek, Lojistik Terimler Sözlüğü kapsamı genişletilerek web ve basılı ortamda yayınlanmağa devam edilecektir.
- Lojistik Sektöründe İnsan Kaynaklarına yönelik çalışmalara devam edilecek, iş ve eleman bulma çalışmaları öncelik üyelere yönelik olmak üzere etkinleştirilecektir.
- Lojistik içerikli fuarlara katılmağa ve desteklenmeğe devam edilecek, dernek kendi adına fuar organize etmeğe çalışacaktır.
- Kısa ve uzun süreli eğitim programları düzenlenmeğe devam edilecektir.
- Üyeler arası ilişkileri geliştirmeğe yönelik çalışmalara önem verilecektir.
- Lojistik ve lojistik sektörü konulu araştırma-geliştirme çalışmaları yapılacak, yaptırılacak ve desteklenecektir.
- Lojistik sektöründe standardizasyon ve sertifikasyon oluşturma çalışmalarına başlanacaktır.
- Lojistik ile ilgili mevzuat düzenleme çalışmalarına katkı verilecek, yeni mevzuatlar izlenecek ve üyelere bilgi verilecektir.

Derneğin çalışmaları komiteler kanalıyla gerçekleşmektedir. Dernekte üyelere ve sektöre dönük faaliyetlerde bulunan şu komiteler vardır;

- Kongre-Sempozyum Komitesi
- Etkinlikler Komitesi
- Lojistik Terimler Komitesi
- Eğitim Komitesi
- Yayınlar Komitesi
- Yarışmalar Komitesi
- Uluslararası İlişkiler Komitesi
- Basın ve Halkla İlişkiler Komitesi
- İnsan Kaynakları Komitesi
- Ar-Ge ve Standardizasyon Komitesi
- Üye İlişkileri Komitesi

Dernek Eğitimlerini de şu konularda gerçekleştirmektedir;

- Tedarik Zinciri Yönetimi eğitimi
- Lojistik Yönetimi Eğitimi

5.10.2.5. TURKLIM Türkiye Liman İşletmecileri Derneği[112]

1987 yılından itibaren özel iskelelere de 3. şahıs yüklerine hizmet verme izni verilmesi ile birlikte Türkiye kıyılarında tamamen özel sektör tarafından büyük yatırımlar yapılarak yeni liman tesisleri yaratılmış ve bu sayede devlet önemli oranda kaynak tasarrufunda bulunmuştur. Özel limanların devreye girdiği bölgelerde artan hizmet kalitesi ve yoğunluğun düşürülmesi sonucu, gemilerin gecikmesi sorunu dolayısıyla gemi gecikmelerinden kaynaklanan ve genelde yabancı gemi sahiplerine ödenen büyük tazminatlar ortadan kalkmıştır.

Günümüze kadar gelen süreç içinde sayıları ve kapasiteleri gittikçe artan özel sektör liman ve iskele işletmecilerinin sektörel sorunlarına ortak bir platformda çözüm aramak ve dayanışmayı sağlamak maksadıyla 1996 yılında Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM) kurulmuştur. İlk kurulduğunda, İzmit Körfezinde bulunan iskele ve terminallerin çoğunlukta olduğu

[112] www.tulim.org.tr

derneğin üye yapısı sonradan Gemlik ve Ambarlı'daki liman ve kuruluşların da katılımı ile tüm Marmara Denizine yayılmıştır. Marmara Bölgesindeki üye hedefine ulaşan dernek 2002'de sınırlarını tüm Türkiye kıyılarındaki Liman İşletmecileri olarak değiştirmiş ve merkezini İstanbul'a taşımıştır. Bu gelişme ile birlikte diğer bölgelerdeki Özel Sektör Liman İşletmelerinin de katılımı ile derneğin faaliyet alanı tüm Türkiye sahillerini kapsamış bulunmaktadır. Derneğin temsil ettiği kuruluşların ülke ekonomisindeki yeri ve Türkiye çapında faaliyet göstermesi nedeniyle; derneğin adı "Türkiye Liman İşletmecileri Derneği"; "MARLİM" olan kısa adı da "TÜRKLİM" olmuştur.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği konusunda faaliyet gösteren tek dernektir.Liman işletmeciliğinin çok boyutlu biriş olması; pek çok kurum ile koordinasyon içinde çalışmayı zorunlu hale getirmektedir. Bu yapı içinde dernek, Türkiye Liman İşletmelerinin çoğunluğunu oluşturan üyeleri, liman işletmeleri ile ilgili devlet birimleri ve yurtdışındaki ilgili sektör kuruluşları arasında bilgi akışını sağlamakta ve liman işletmelerinin yürürlükteki mevzuata uyumlu ve etkin bir şekilde çalışmalarına katkıda bulunmaktadır. Türkiye'nin çeşitli bölgelerindeki özel liman işletmelerinin temsil edildiği dernek konusunda referans-akreditasyon kurumu olarak görev yapmaktadır.

Limancılık faaliyetleri, denizcilik sektörünün en önemli unsurlarından biridir. Zira temel amaç olan yük ve yolcu taşımacılığı liman ile başlamakta ve liman ile bitmektedir. Bu nedenle dernek; ülkemiz ekonomisi içinde önemi artan liman işletmeciliğinin gelişmesine katkıda bulunmak, liman işletmelerimizin Akdeniz–Avrupa–Ortadoğu limanları arasında rekabet edebilir işbirliğinin oluşumuna yardımcı olmak, uluslar arası bir kuruluş olmak, sektörle bağlantılı tüm kamu kuruluşları ile liman işletmeleri arasında koordinasyon sağlamak, görüş oluşturmak gibi görevleri yürütmektedir. 2009 yılı sonu itibarı ile tüm Türkiye'deki Konteyner hareketinin % 72,13'u, Genel Kargo ve Katı Dökme Yük hareketinin % 60,40'sı, Dökme Sıvı Yük hareketinin % 76,81'u dernek üye limanları tarafından gerçekleştirilmiştir.

Derneğin vizyonu "Tüm liman işletmecilerini tek bir çatı altında toplayarak tek, kuvvetli ve güvenilir sektörel dernek olmak, ülkemizde limancılığın gelişmesi için doğru politikaların oluşturulmasında önemli bir referans kaynağı olarak ulusal ve uluslararası platformlarda ülke limancılığını en iyi şekilde temsil etmektir. " olarak belirlenmiş olup Misyonları da "Özel liman işletmeciliğinin sektörel sorunlarının çözümü için girişimlerde bulunmak, referans-akreditasyon kurumu özelliklerine sahip olmak, sektörel kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonu sağlamak, sektörün gelişmesine katkı sağlayacak her türlü girişimi desteklemek ve bu konuda kamuoyu desteği oluşturulmasına, sektörün çevre koruma konusunda teşvik edilmesine ve bilgi akışının sağlanmasına katkıda bulunmaktadır." şeklindedir.

Adres;

İstanbul Merkez: Ataşehir Bulvarı 42A-K Gardenya 7/1 Kat 2 D 17 Ataşehir-Kadıköy, İstanbul

Tel: +90.216.4557102, Fax: +90.216.4556502, E mail: turklim@turklim.org, Web sitesi: *www.turklim.org*

Derneğin 42 üyesi bulunmaktadır. MIP Samsun Uluslararası Liman İşletmesi de derneğin bir üyesidir. TURKLİM aynı zamanda Avrupa Liman İşletmeleri Federasyonu FEPORT üyesidir.

5.10.2.6 DTD Demiryolu Taşımacılığı Derneği

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), demiryolu ile yılda 3,5 milyon ton yük taşıyan ve demiryolu taşımacılığının payının arttırılmasını hedefleyen şirketlerin kurduğu bir dernektir.

Demiryolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demiryolu taşımacılığının payını yükseltmek temel amacıyla 6 Haziran 2006 da kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır.

DTD üyeleri, vagon alımı, blok tren kullanma, yeni taşıma ve operasyon sistemleri konusunda yatırımlar yapmakta; yurtiçi ve yurtdışında yeni adımlar atmaktadır. Demiryollarında Avrupa'daki yeni yapılanma ve düzenlemeler, Türkiye'de de öngörülen bir hedef olmuştur. DTD, demiryolu taşımacılığının tüm taşıma modları içerisindeki payını arttırmayı hedeflemektedir.

DTD, demiryolu taşımacılığının arttırılması için; demiryolu altyapısı ve işletiminin yeniden yapılanması, demiryolu kanun ve yönetmeliklerinin AB kriterlerine uyumlu hale getirilmesi çalışmalarını sektörel bir öncelik olarak kabul etmektedir. DTD, demiryolu taşımacılığının arttırılması ve bunun için gerekli yapılanma konularında uluslararası çalışmalara başlamıştır.

Adres:

İstanbul Merkez: İnebolu Sokak No:3 Kat 4 Derya Han Setüstü Kabataş – İstanbul

Tel: +90.212. 2433919, Fax: +90.212. 2433917, E posta : infor@dtd.com, Web Sitesi: www.dtd.com

Derneğin 26 Üyesi bulunmaktadır.

5.10.2.7 TND Türkiye Nakliyeciler Derneği[113]

Türkiye'de nakliye sektörünün örgütlenme çalışması İstanbul merkezli olarak 20. yüzyıl başlarında Sirkeci yağ iskelesinde başlamış, ilk kez kurumsal yapılanma ise 1947 yılında İstanbul'da nakliye hizmeti veren kişilerin girişimi ile Sirkeci'de oluşturulan lokal çalışmaları ile sürdürmüştür. 1978 yılında ise dernek halen faaliyetlerini sürdürmekte olduğu Zeytinburnu/ Ambarlar içindeki binasına taşınmıştır.

Derneğe İstanbul'daki nakliyeciler sitesi içinde ve dışında örgütlü 150'yi aşkın ticari şirket üyedir. Derneğin Vizyonu "Tüm sektör kuruluşlarını bir büyük organizasyon içinde bir araya getirerek, sektörün ulusal ve uluslararası sosyo-ekonomik açıdan etkin bir güç unsuru haline gelmesini sağlamak," olarak belirlenmiştir. Bu amaçla; Sektörün ulusal ve uluslararası platformlarda en geniş şekilde tanıtımını sağlamak, global düzeydeki gelişmeleri izlemek, mesleki standartların oluşumunda aktif rol oynamak hedeflenmektedir.

Derneğin misyonu ise; "Sektör sorunlarını Ticaret ve Sanayi Odaları ve diğer meslek örgütleri ile sürekli işbirliği içinde olarak çözümüne aktif katkı sağlamak" olarak tespit edilmiştir.

Yurt sathında tüm meslektaşlar arasındaki birlik, dayanışma ve ahengi, ayrıca mesleki etik değerlerin yerleşmesini sağlamak, Üyelerinin karşılaşacakları ekonomik, hukuki ve idari sorunlara kendi bünyesinde oluşturacağı çalışma grupları ile veya bu konularda hizmet veren profesyonel kişi ve kuruluşlara araştırma ve çalışmalar yaptırarak danışmanlık hizmeti vermektir. Sektör personelinin hizmet kalite ve verimliliğini artırmak üzere eğitim kurumları işbirliğiyle veya kendi bünyesinde oluşturulacak eğitim birimi aracılığı ile eğitim programları ve seminerler düzenlemektir. Ulusal taşımacılık politikalarının günün şartlarına göre oluşturulmasına, ilgili tüm özel ve resmi kuruluşlarla yakın temasa içinde gereken yasal düzenlemelerin yapılmasına katkıda bulunmaktır.Temsil ettiği sektörün genel çıkarlarını ulusal ve uluslararası tüm platformlara taşıyarak savunmak hedefleri arasındadır.

Derneğin 150 adet üyesi olup, adresi

İstanbul Merkez: Nakliyeciler sitesi 3. Blok No.328; Zeytinburnu, İSTANBUL

Tel: +90.212.582 60 33, Faks: +90.212.510 50 04, e-posta: tnd@tnd.org.tr, Web Sitesi: www.tnd.org.tr

5.10.2.8. TR KARID: Türkiye Kargo, Kurye, Lojistik İşletmecileri Derneği

Türkiye'de kargo, kurye işletmecilerinin KARID Kargo İşletmecileri Derneği'nin ve kargo işletmecileri iş adamları derneği KIAD ile, aynı sektörde çalışan iki dernek halinde götürdükleri çalışmalar, 2007 yılında tek çatı altında birleşmiştir. Adının başına "Türkiye" kelimesinin de konulması izninin alınmasından sonra TR KARID Türkiye kargo, kurye ve Lojistik İşletmecileri derneği adını alan derneğin amacı; kargo işletmecileri arasında birlik ve uyumu sağlamak, ekonomik-sosyal, hukuki ve yönetsel konularda ortak gereksinmelerin en uygun şekilde karşılanabilmesi için resmi ve özel kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunmak, kargo hizmetleri için standardı belirleme faaliyetlerini yürütmek, üyelerin işletme sorunlarını çözecek öneriler geliştirmek ve sunmak, üyeler arasında yardımlaşma ve dayanışmayı sağlamak, hak ve menfaatlerini korumak olarak belirlenmiştir.

Dernek üyeler arasındaki çalışmalarını şu amaçları gerçekleştirmek üzere gerçekleştirmektedir:

- Üyelerin verimliliğini arttırıcı, hizmetlerin yürüyüşünde kamusal güvenliği ve saygınlığı sağlayıcı tedbirler alınması.
- Kargo, kurye ve lojistik işletmeciliği ilke ve politikalarını yerleştirmek, geliştirmek ve hizmet normlarının gerektirdiği insan gücü potansiyelinin talep gereklerini ve dinamizmini sağlamak.

[113] www.tnd.org.tr

• Kargo, kurye ve lojistik potansiyelinin devamlı artması ve izlenmesi amacı ile istatistik bilgileri derlemek, bilgi kaynakları oluşturmak, konu ile ilgili araştırma inceleme çalışması yapmak.

• Üyelerinin her türlü mesleki sorunlarına eğilerek çözümler bulmaya çalışmak.

• Gelişmeleri izleyerek üyelerin çıkarlarını korumak.

• Kargo, kurye ve lojistik taşımacılığının çağdaş teknoloji, bilgi ve materyalleri ile donanıp gelişebilmesi için çalışmalar yapmak.

• Üyeleri arasındaki mesleki rekabetin, yürürlükteki hukuk kuralları çerçevesinde oluşması için gereken önlemleri almak.

• Kargo, kurye ve lojistik işletmeciliğinin tanıtılması, yaygınlaştırılması, mevcut sorunların çözümlenmesi, verimlilik ve etkinliğinin arttırılması gibi amaçlar ile broşür, bülten, katalog, dergi, gazete ve kitap yayınlamak. Konferans, panel, sempozyum, forum, sergi ve fuarlar düzenlemek.

• Kargo, kurye ve lojistik işletmeciliğinin ilgili mevzuat çerçevesinde ve günün koşullarına uygun olarak yürütülebilmesi için Bakanlıklar, kamu kuruluşları, üniversiteler, meslek kuruluşları ve uzman şahıslarla temas kurmak bilgi alışverişinde bulunmak.

• Derneğin amacına uygun toplantılar ve eğitim çalışmaları düzenlemek. Üyelerine katkıda bulunabilmek için inceleme gezileri, burs ve seyahat olanakları sağlamaya çalışmak.

Derneğin 39 Üyesi vardır. Adresi;

İstanbul Merkez: Fulya Mh. Garaj Sk. Cennet Han No:7/6 Mecidiyeköy-Şişli / İSTANBUL

Tel: +00.212.2174257, Fax: +90.212.211 4983, e-posta: turklarid@ttmail.com, Web Sitesi: www.karid.org.tr

5.10.2. 9 ARLOD Araç Lojistikçileri Derneği[114]

Bu dernekler dışında bölgesel olarak kurulmuş bulunan çeşitli dernekler mevcuttur ancak ölçekleri Samsun Lojistik Konseyinde Temsil edilemeyecek kadar küçük olması ve yerel çalışmaları nedeniyle dahil edilmemiştir.

Yerel organizasyonlar

Yukarıda belirtilen ulusal ölçekli dernekler dışında Samsun'da kurulacak olan SLK bünyesinde lojistik ile ilgili yerel organizasyonlar da temsil edilecektir.

Koordinasyonun ve iş birliğinin sağlanması açısından

1. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası

Adres: Hançerli mahallesi Abbasağa Sokak No 8 55020 Samsun

Tel 0 362 432 3626

Fax 0 362 435 3011

www.samsuntso.org.tr

2. Samsun Deniz Ticaret Odası

Adres: Atatürk Bulvarı Çenesizler iş hanı no 88 Kat 4 Samsun

Tel: 0 362 432 0283

Web Sitesi: samsun@denizticaretodasi-svc.org

[114] www.arlod.org

3. Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi

Adres: Samsun Organize Sanayi Bölgesi Vali m.Erdoğan Cebeci Buşvan Sosyal tesisler Alanı no 25 Kutlukent/Samsun

Tel: +90. 362 266 5800,

Fax: +90. 362 266 5802

Web Sitesi: www.samsunosb.org.tr

4. Samsun Serbest Bölge İşletmesi

Adres: Sasbaş Samsun Serbest Bölgesi işletmesi A.Ş.

Liman içi 55100, Samsun

Tel: +90. 362 4451818

Fax: +90. 362 445 0845

Web sitesi: www.sasbas.com

5- Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi yönetimi de bu konsey içinde üye olarak yer almalıdır.

5.10.3 Lojistik Dergisi

Samsun İlinde lojistiğin gelişmesi açısından lojistik sektöründe faaliyet gösteren derneklerin ve odaların; lojistik sektörü ile ilgili çalışmalarının, haberlerinin bir dosya altında derlenmesi ve bu dosyanın elektronik ortamda Samsun İlinde bulunan tüm ilgili kişi ve kuruluşlara iletilmesi gerekmektedir. Böylece lojistik alanında farklı faaliyetlerde bulunan kuruluşların tek dergi altında birleşmesi ve sektör çalışanlarının bu aktiviteler hakkında bilgilendirilmesi sağlanacaktır.

Dergi aynı zamanda Lojistik konseyinin bir amacı olan, merkezi İstanbul'da bulunan dernek çalışmalarının Samsun'a da kaydırılması konusunda bir baskı unsuru da olacak ve bu çalışmalar hakkında yerel kamu oyu bilgilendirilecektir.

Çıkacak olan dergide aynı zamanda yerel lojistik aktiviteler ve haberler de yer alacaktır. Bu sayede özellikle Lojistik Danışma Merkezinin de aktivitelerinin duyurulması için bir ortam sağlayacaktır. Bu sayede hem Lojistik Konsey bilgilenecek hem de konsey tarafından duyurulması istenen bilgiler de kamuoyuna aktarılmış olacaktır.

5.10.4 Samsun Lojistik Konseyinin Yapısı

Samsun Lojistik Konseyi herhangi bir dernek statüsünde olmayıp bir düşünce kulübü şeklinde çalışacak, merkezi derneklerin Samsun bölgesi ile bağlantısını koordine edecek bir yapıda olacaktır. Konsey;

1. Ayda bir kere yapılacak olan gündemli konsey toplantılarında, her kuruluş, geçen ay içinde bağlı oldukları derneklerin Samsun'u ilgilendiren aktivitelerini belli bir format dahilinde yazılı olarak aktaracak ve sözlü kısa bilgilendirme yapacaktır.

2. Bu toplantıda, gelecek 1-3 ay içinde Samsun ile ilgili lojistik konulu dernek ve oda çalışmalarının ön bilgilendirmesi yapılacak, diğer derneklerden veya odalardan alınabilecek destek veya iş birlikleri ortaya konulacaktır. Yapılan aktivitelerde derneklerin üyelerinin ortak katılımının sağlanması hedeflenmelidir.

3. Dernek temsilcileri, üyelerinin Samsun bölgesindeki yatırımları, gelişmeleri ile ilgili bilgileri de hazırlayacakları konsey raporuna ekleyeceklerdir.

4. Bu toplantılardan elde edilen bilgiler, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası tarafından bir sekretarya hizmeti olarak raporlanacak, üyelere duyurulacak ve elektronik Lojistik dergisi hazırlatılacaktır.

Samsun lojistik konseyinin temel amacı, kombine taşımacılığın geliştirilmesi olacaktır. Bunu sağlamak için kombine taşımacılığın, farklı taşıma modlarının birlikte kullanımının yarattığı karmaşayı ortadan kaldıracak, bölgede farklı derneklerin

farklı beklentilerinin ve amaçlarının olması nedeniyle oluşacak olan karşıtlığı da azaltmayı planlayacaktır. Kombine taşımacılığın gelişmesinin karşısında engel olarak ortaya çıkan fikir ayrılıklarının, tanışıklığı arttırarak ve dernekler nezdinde duyuru ve savunmasını yaparak orta noktaların belirlenmesi de hedeflenecektir. Gerek resmi, gerek özel kuruluşlar karşısında, kanun, tüzük, yönetmelik ve uygulamaların farklı dernekler gözü ile değerlendirilmesi, sonuç bulunması hatta sonuca ulaşılmasa bile farklı görüşlerin paylaşımı konsey toplantılarında gündem olarak işlenecektir.

Konsey bir karar alma organı olmayacak, sadece tavsiye önerme ve karşılıklı bilgilendirme yönünde faaliyet gösterecektir.

Konseyin önerilen üye yapısı şu derneklerden ve kuruluşlardan oluşacaktır;

1. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
2. Samsun Deniz Ticaret Odası
3. Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Yönetimi
4. Samsun Serbest Bölgesi
5. Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi
6. UTİKAD Samsun Temsilcisi
7. UND Samsun Temsilcisi
8. RODER Samsun Temsilcisi
9. LODER Samsun Temsilcisi
10. TÜRKLİM Samsun Temsilcisi
11. DTD Samsun Temsilcisi
12. TND Samsun Temsilcisi
13. TR KARID Samsun Temsilcisi

Konsey tarafından yapılacak olan duyurularda oy çokluğu esas olacaktır. Duyurular, herhangi bir kuruluşu bağlayıcı değil sadece tavsiye edici bir dille hazırlanacak ve her duyurunun altında onaylayan kuruluşların hangileri olduğu belirtilecektir. Bir düşünce kulübü ve iş geliştirme grubu şeklinde çalışacak olan konsey üyelerine herhangi bir ücret ödenmeyecek, yapılan toplantıların Samsun'da bulunan konsey üyelerinin iş yerlerinde dönüşümlü ve ikramlı olarak yapılmasına dikkat edilecektir.

5.11 LOJİSTİK FUARI VE LOJİSTİK KONGRESİ

5.11.1 Amaç

Samsun Lojistik Stratejik Planı içerisinde temel amaç, Samsun'un bir lojistik üs haline getirilmesidir. Bunun alt açılımları içinde, Samsun'un lojistik kapasitesinin, gerek ulusal gerek komşu ülkeler gerekse de dünya ülkelerine tanıtımı yer almaktadır. Bunun sağlanması da ancak, mevcut kapasitenin ve gelecekte ortaya konacak olan hizmetlerin tanıtımı sayesinde mümkün olacaktır.

Tanıtım, akılda kalabilmekle yani marka yaratılmasıyla mümkündür. Samsun'un, Türkiye lojistiği veya Karadeniz lojistiği denildiğinde akla gelmesi için, Samsun'da bulunan veya kurulacak olan lojistik tesislerin, verilen hizmetlerin ve desteklerin önceden duyurulması ve bu olanakların çeşitli aktivitelerle yerinde gösterilmesi gerekmektedir. Tüm Dünya'da bu çalışmalar fuarlar yoluyla yapılmaktadır. Bu nedenle, master plan içine, geleneksel hale getirilecek bir fuar çalışması da ilave edilmiştir. Bu fuar ile birlikte yerel, ulusal ve küresel lojistik firmalarının katılımının sağlanması sadece yabancı yatırımcıların yerel veya ulusal lojistik firmaları ile bir araya gelmesi değil, aynı zamanda küresel lojistik firmaları ile işbirliği yapılmasının alt yapısının oluşturulması da planlanmaktadır. Kürsel bir hizmet olan lojistiğin gelişmesi, hem yurt içindeki hizmetlerin verilmesi ile hem de dış bağlantıların kuruması ile sağlanabilmektedir. Bu sayede yerel lojistik firmalarına da küresel vizyon verilecek ve iş bağlantıları kurmalarının ortamı yaratılacaktır.

Lojistiğin gelişmesindeki diğer unsur da akademik bilgilerin endüstri tarafından özümsenmesi ve operasyonel iş süreçlerinde kullanımının sağlanmasıdır. Ülkemizde belirgin olarak gözlemlediğimiz akademi-endüstri kopukluğu, lojistik iş yapma süreçlerimizin gelişmesini engellemekte, inovasyon çalışmalarının ortaya çıkmasına mani olmaktadır. Akademisyenler gerekli bağlantının kurulamaması nedeniyle, lojistik sektörü ile bir araya gelememekte, endüstri yöneticileri de akademisyenlerin neler yaptıklarından habersiz olmaları nedeniyle ve yoğun iş yükleri etkisiyle üniversitelerle bağlantı kuramamaktadır. Her iki taraf için aynı dil birliğinin, aynı bilincin ve bilgi birikiminin olmaması da iletişimde verimsizliklere yol açmaktadır.

Samsun'da düzenlenecek olan geleneksel lojistik fuarının içeriğinde, bir de lojistik kongresinin bulunması bir taşla birden kuş vurulması fırsatını yaratacaktır. Fuar sürecince düzenlenecek olan kongrede, hem akademisyenler lojistik konusundaki teorik çalışmalarını lojistik sektörüne aktaracaklar, hem de lojistik şirketler başarılı projelerini anlatacaklardır. Bu sayede her iki kesimin aynı platformda bir araya gelmeleri, tanışmaları ve ortak proje üretmeleri sağlanacaktır. Bu birlikteliğin devamında, üniversitelerde verilecek olan tezlerin lojistik sektörü tarafından kaynak ve ham bilgi olarak da desteklenmesi söz konusu olacaktır. Bu çalışmaları yapacak olan araştırmacıların ve öğrencilerin, bu işyerlerine tam zamanlı veya kısmi zamanlı destek vermeleri söz konusu olacaktır.

5.11.2. Lojistik Fuarı

Samsun Uluslar arası Lojistik Fuarı 2011 çalışması, tecrübeli bir organizatör firma tarafından ve STSO desteği ile Ekim 2011 tarihinde 1. fuar çalışması olarak düzenlenecektir. Master plan çerçevesinde, bölgede oluşan potansiyelin bölünmemesi amacıyla fuar çalışmasına destek verilmesi gerekmektedir.

Samsun Uluslararası Lojistik Fuarı 2011 (SULF)'un, şu konular göz önüne alınarak planlanması önerilmektedir;

1. Gerek organizasyon gerek içerik belirleme çalışmalarında, yerel lojistik kuruluşları daha fazla yer almalıdır. Kurulacak olan Samsun Lojistik Danışma Merkezi, bu çalışmalar içinde yerel yetkili organizasyon olarak bulunmalı, bu fuardan elde edilecek gelirlerin bir kısmının SLDM'nin yapacağı eğitim destekleme projelerinde öğrenci bursu olarak kullanılmalıdır. Bu çalışmada yerel koordinasyonun sağlanması da SLDM'nin yapacağı çalışmalar içine girecektir.

2. Fuarın tanıtma, sponsor bulma ve katılım sağlama çalışmaları da Samsun Lojistik Konseyi SLK tarafından desteklenecektir. Geçtiğimiz yıl Türkiye'de düzenlenen fuarlara, lojistik konusunda çalışan ulusal derneklerin fazla katkısı olmamıştır. Olan destekleri sadece katılımla sınırlı kalmıştır. Fuarın tüm derneklerin ortak fuarı olması nedeniyle, SLK çerçevesinde dernekler tarafından daha fazla desteklenmesi, dernek üyelerinin katılımının teşvik edilmesi, derneklerin stant açmalarının sağlanması SLK tarafından teşvik edilmelidir.

3. 2011 yılında düzenlenecek olan fuarın adının "Samsun Uluslararası Lojistik Fuarı" olarak belirlenmesi önerilmektedir. Lojistiğin taşımacılığı, yani İngilizce adıyla "transport" hizmetlerini kapsaması nedeniyle "Transport" kelimesinin eklenmemesi görüşü ortaya atılmıştır. Adına eklenen "Uluslararası" sözcüğü ile de fuara uluslararası bir kapsam kazandırılması ve yabancı katılımın teşviki unutulmamalıdır.

4. Fuar tarihi olarak Ekim 2011 tarihinde Perşembe gününden başlayan ve Pazar günü biten süre uygun bulunmuştur. Gelenekselleştirilecek olan lojistik fuarları için, aynı logoların kullanılması, aynı web siteleri içinde yer alması, tanıtım dokümanlarında standardizasyona gidilmesi önemlidir.

5. SULF tanıtımı için, dış ülkelerdeki ticaret ataşeliklerimizin kullanılması hatta bu ülkelerdeki organizatör firmalara fuarı duyurucu, yabancı katılımı arttıracak görevler de verilmelidir. Merkezi hükûmetten fuarlarla ilgili bir tanıtım fonu sağlanması da ihmal edilmemelidir. Yabancı lojistik dergilerine ilan verilmesi için kullanılabilecek bu fon ile tanıtımın desteklenmesinde yarar görülmektedir.

6. Fuar çalışmalarında, fuar alanının sektörel bazda bölünmesi de önemlidir; ziyaretçilere ilgi duydukları alanda daha fazla yoğunlaşma kolaylığı sağlanmalıdır. Aynı sektörde çalışan firmaların ortak alanda olması da, firmalar arasındaki tanışıklığı arttıracak ve işbirliği olanakları yaratacaktır. Her bölgede ziyaretçilerin oturacağı, bir şeyler içebileceği kafe tarzı alanların yaratılması, ziyaretçilerin fuarda kalma ve fuardan yararlanma süresini uzatacaktır.

7. Fuara katılacak firmaların kendilerini ve ürünlerini tanıtacakları, sektörel bilgilerini ve başarı hikâyelerini paylaşacakları küçük prezantasyon odaları da yer almalıdır. Bu sayede ziyaretçilere fuar alanını terk etmeden, gruplar halinde kısa süreli eğitimler verilmesi de sağlanmış olacaktır.

8. Fuarlarda önemli bir diğer konu da, yabancı ziyaretçiler için görüşmelerde iletişimi sağlayacak tercümanlık hizmetinin verilmesidir. Fuar katılımcılarının stantlarında bir kaç dil bilen fuar elemanı bulunamaması fuarların verimliliğini düşürmektedir. Organizasyon firmasının, gerektiğinde saat ücreti karşılığı, yabancı dil bilen fuar elemanları temin etmesi ve bunu tanıtım dokümanlarında belirtmesi gerekmektedir.

9. Fuarların gelip geçici olmasını engelleyen bir diğer konu da fuar kitapçıklarıdır. Bu kitapçıklarda firmaların kısa tanıtımının verilmesi yerine, firma ürünlerinin bir kaç dilde tanıtımının yapıldığı, her firma için çok sayfalı yer ayrılabilecek ve daha sonra referans olarak kullanılacak tanıtım kitapçıkları hazırlanmalıdır.

10. Ülkemizde düzenlenen geçtiğimiz yıllardaki fuarlarda eksikliği hissedilen bir diğer konu da basın odası ve business center olmuştur. Basının her an karşılıklı görüşme yapabileceği görüşme ortamları hazırlanması ve gerek katılımcıların gerek ziyaretçilerin internet bağlantısı ve çıktı alma olanakları bulunan bir iş merkezi hizmeti hazırlanmalıdır.

11. Fuara ulaşımın sağlanması da kolaylaştırılmalıdır. Samsun hava alanından, şehrin serbest bölgesinden, limandan, sanayi sitelerinden, alışveriş merkezlerinden, şehir merkezinden, otogardan ve tren istasyonundan ziyaretçi taşıyacak ve geri ulaştıracak, saatleri belli ring seferleri organize edilmelidir. Fuar ile, kongrenin yapılacağı alan arasına da ring seferler konulmalıdır.

12. Fuar organizasyonundan elde edilen gelirin bir kısmı SLDM tarafından değerlendirilecektir. Bu tutarın, üniversite öğrencilerine ve lojistik konusunda araştırmalar yapan araştırma görevlilerine burs olarak dağıtılması sağlanacaktır.

5.11.3. Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2011

Amaç, başlığında belirtilmiş olduğu gibi, Samsun Uluslararası Lojistik Fuarının, fuar ile aynı zaman dilimine denk gelen, bir Lojistik konferansı ile desteklenmesidir. Bu konferansa destek verebilecek kuruluşlar şunlardır;

- Dışişleri Bakanlığı Müsteşarlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- TCDD Devlet Demiryolları
- Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı
- Samsun Valiliği
- Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı
- Samsun Büyükşehir Belediyesi
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- Türk İhracatçılar Meclisi
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
- Samsun Ticaret ve Sanayi Odası

- Samsun Deniz Ticaret Odası
- TUSİAD
- UND
- RODER
- UTİKAD
- Demiryolu Taşımacılığı Derneği
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
- Samsun 19 Mayıs üniversitesi
- İzmir Ekonomi Üniversitesi
- İstanbul Üniversitesi
- İstanbul Ticaret Üniversitesi
- Dokuz Eylül Üniversitesi
- Samsun Lojistik Platformu
- İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Araştırmalar Derneği
- Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu

Bu kadar büyük bir destekle düzenlenmiş bulunan konferansta görüşülen konular, ana başlıklarıyla şu şekilde belirlenmiştir;

- Uluslararası Ticaret ve Lojistikte Küresel Eğilimler
- Lojistik ve Küresel Rekabet
- Lojistik Merkezleri/İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgeleri-"En İyi Örneklerin İncelenmesi"
- Ortadoğu ve Avrasya'da Lojistik Sektörünün Gelişimi İçin Mevcut Potansiyel ve Fırsatlar
- Uluslararası Ticarette Etkinliğin Sağlanmasında Intermodal Taşımacılığın Rolü
- İpek yolu Üzerinde Taşımacılık Olanakları
- Avrasya ve Ortadoğu Karayolu Taşımacılığı-Fırsatlar ve Sorunlar
- Türkiye'nin Artan Dış Ticaretinin Lojistik Açısından Sektörel Bazda Değerlendirilmesi
- Türkiye'de Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması, Rekabet ve Serbestleşme
- Türk Lojistik Sektörü: Yabancı Yatırımcıların Gözbebeği
- Denizcilik Sektörü ve Limanlar (Karadeniz Havzası)
- Samsun: Karadeniz'in Lojistik Üssü

Bu konferans Samsun'da yapılan ilk lojistik konferansı olacaktır. İlk olması nedeniyle, içerik ve konu olarak bir dağınıklık yaşanmamalıdır. yurt içi taşımacılık, depolama, katma değerli hizmetler kapsama dahil edilmemiştir. Konferansa yurt dışından ve yurt içinden çok üst düzey katılım sağlanacaktır. Türkiye'de bu seviyede katılımla gerçekleşen ilk konferans olma özelliğini taşımaktadır;

Samsun Uluslararası Lojistik Konferansının, Samsun Uluslararası Fuarı süresince düzenlenmesi ve fuar ile bir bütünlük arz etmesi gerekmektedir. Her şeyden önce konferansın adının geneli de kapsayan "Samsun Uluslararası Lojistik Konferansı" adını alması gerekmektedir. İlgili yılı belirtmek için de sonuna o yılın değeri eklenmelidir. "Uluslararası" kelimesinin kullanılmasındaki amaç, yurt dışından da katılımın sağlanması ve yabancı bilginin de bu kanalla temin edilmesidir. Konferans şu esaslara göre düzenlenmelidir;

1. Konferans organizasyonundan SLDM sorumlu olacak, Samsun On dokuz Mayıs Üniversitesi de akademik içerik bakımından organizasyonda yer alacaktır. Konferansta heryıl, lojistik sektörü ihtiyaçlarına uygun bir içerik ortaya konacak, bu içeriği SLDM yaptığı araştırmalarla belirleyecek ve Üniversite de belirlenen konu başlıklarına uygun sunumların değerlendirmesini sağlayacaktır.

2. Konferans kâr amacını gütmeyecek; elde edilen kâr ise SLDM tarafından üniversite öğrencilerine ve lojistik konusunda çalışacak olan araştırma görevlilerine burs verilmesi şeklinde değerlendirilecektir.

3. Konferansın katılımcıların çok sayıda olması ve lojistiğin tüm alanlarında gerçekleştirilmesi için, konferans süresinin Fuar ile paralel olarak 4 güne yayılması planlanmaktadır. Fuar açılışının sabah olması üzerine, konferans da öğleden sonra yapılacak olan açılış seremonisi ile başlatılacaktır. Fuar ve konferans kapanışları, aynı kapanış gecesi ile son bulacaktır.

4. SULK'da çalışılacak konuların ana başlıkları şu şekilde belirlenmiş olup, her yıl SLDM'nin yapacağı çalışmalarla bu içeriklere yenileri eklenecek veya eksiltmeler yapılabilecektir;

Ulusal ve Yerel Lojistik için;

- Karayolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- İntermodal Taşımacılık
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Kargo Taşımacılığı
- Depo İşletmeciliği
- Liman İşletmeciliği
- Lojistik Ekipmanlar
- Bilgi Sistemleri
- İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesiler ve Lojistik Merkezler
- Lojistikte İnsan Kaynakları
- Lojistik Eğitimi
- Gümrükleme

Uluslararası Lojistik için;

- Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
- Uluslararası Taşıma Koridorları
- Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
- Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
- Uluslararası İntermodal Taşımacılık
- Uluslararası Liman İşletmeciliği
- Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı
- Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
- Uluslararası Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Uluslararası Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Uluslararası Kargo Taşımacılığı
- Uluslararası Depo İşletmeciliği
- Uluslararası İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesiler ve Lojistik Merkezler
- Lojistikte Yeni Teknolojiler

5. Düzenlenecek olan konferansın lojistik sektörüne duyurusu SLDM tarafından, akademik dünyaya duyurusu ise Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi tarafından yapılacaktır. Gelen bildiriler, Üniversite tarafından ele alınacak, lojistik sektörüne

katkıları değerlendirilecek ve bildirilerin kabulü kararı buna bağlı olarak verilecektir. Konferans bitiminde bildiriler ve sunumlar bir kitap haline getirilecek ve SLDM tarafından bedeli karşılığı satışa sunulacaktır.

6. Konferans hem İngilizce hem Türkçe dilleri için düzenlenecektir; İngilizce düzenlenmiş bildiriler Üniversite tarafından Türkçeye çevrilecek ve konferans kitabında her iki dilde de yer alacaktır.

7. Konferansta, ana konuların Türkiye ve Samsun bölgesi için değerlendirmelerini içeren paneller de yer alacaktır. Bu panellerin çözümleri/deşifreleri de konferans kitabında yer alacaktır.

8. Konferans için Samsun Kongre ve Kültür Merkezi kullanılacak, bu merkezle fuar alanı arasında ring seferler gerçekleştirilecektir.

9. Konferans aktivitelerinden olmak üzere katılımcılara, Samsunport limanı ve Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi gezileri sunulacaktır. Özel araçlarla yapılacak olan bu ziyaretlerde, Liman ve İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi gezilecek, ziyaretçilere sunumlar yapılacak, tanıtıcı dokümanlar verilecektir.

10. Konferans katılımında sunulacak bildiriler bedel karşılığı olacak, izlemeler de bedelli olarak gerçekleşecektir. Konferans için sponsor temininde SLDM görev üstlenecek; sponsorluk bedelleri de SLDM tarafından tahsil edilecek ve eğitim çalışmalarında burs olarak değerlendirilecektir.

Sonuç

Samsun Uluslararası Lojistik Fuarı ve paralel aktivitesi Samsun Uluslararası Lojistik Konferansı, ulusal lojistik bilgisini hem akademik hem de endüstriyel olarak Samsun'a getirecek ve Samsun'da yerleşik lojistik sektörü firma ve çalışanları için kaynak olacak, iş birlikleri yaratacak bir aktivite olacaktır. Uluslararası katılımlar da yabancı ilgisini çekecek ve uluslararası iş birliği olanağı yaratacaktır. Samsun'un adının lojistik kelimesiyle bütünleşmesini sağlayacak olan bu aktivite, Samsun'un lojistik sektöründe bir marka olarak da ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

5.12. EYLEM PLANI

TR 83 Bölge Lojistik Master Planı Ağırlıklı olarak Samsun'da yapılacak çalışmaları kapsamaktadır. Samsun demiryolu avantajı, kapasitesi yüksek deniz limanlarına sahip olması, coğrafi yerleşimi ile Karadeniz'e hitap etmesi, çalışan bir serbest bölgesi olması, bölgede hatırı sayılır bir sanayinin ve ekonominin yerleşmiş olması nedeniyle lojistiğin gelişeceği en uygun lokasyon olarak ortaya çıkartılmaktadır. Bölgede bulunan Amasya, Tokat, Çorum illeri ancak yayılma etkisi ile Samsun lojistiğine destek olacaklar ve burada yapılan yatırımlardan pay alabileceklerdir. Bu nedenle eylem planı Samsun için planlanan projelerin üzerine kurulmuştur.

5.12.1.Gelecek 1 Yıl içinde kısa dönem iş planı

İlk yıl bilinç yaratılması, Lojistik Master Planının lansmanı, Kurulacak olan İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesinin yer seçimi, imar planlarında gerekli değişikliğin yapılması, projenin müteşebbis heyetinin kurulması, Sanayi Bakanlığından alınması gereken İhtisas OSB iznin in başvurusu, başvurunun onaylanması, lojistik eğitiminin başlaması, Lojistik Fuar ve Kongresinin planlanması, Lojistik Konseyinin oluşturulması çalışmaları başlamalıdır.

Bu çalışma için OKA tarafından yaratılacak bir desteğin müteşebbis heyette bulunacak olan kurumlarında desteği ile değerlendirilmesi söz konusu olmaktadır. Tablo 5.22'de Lojistikte gelecek 1 yıl içerisinde kısa dönem iş planı verilmektedir.

Tablo 5.22. Lojistikte Gelecek 1 Yıl İçerisinde Kısa Dönem İş Planı

		2011	2011	2011	2011
	Bütçesi $ 2011	1. Çeyrek	2. Çeyrek	3. Çeyrek	4. Çeyrek
Platform ile ortak toplantı	-				
Platform eylem planı ile uyum çalışması	-				
Danışman seçimi	-				
Danışman çalışma programının belirlenmesi	-				
İş planı yapılması	-				
Danışmanlık Bedeli 2 Uzman	42.000,00				
Samsun Anakent Belediyesi görüşmesi LK yerleşimi ve Ulaşım ana planı	-				
Belediye başkanı İmar daire başkanı görüşmesi	-				
Bağlantı ve çevre yolu görüşmesi	-				
Belediye ile 3. çevre yolu ve raylı sistem görüşmesi	-				
TCDD ile SİLOSB terminali görüşmesi	-				
Sivas. Bölge görüşmesi	-				
Ankarada TCDD ile görüşme yapılması	1.000,00				
Karayolları ve Belediye ile ile otoyol bağlantısı görüşmesi	-				
Ankarada TCK ile görüşme	1.000,00				
Master planın Duyurulması	-				
Ankarada üst düzey Bürokratlarla toplantı	1.000,00				
Samsun komşu illere ve yerel sektöre Projenin tanıtımı	2.000,00				
Müteşebbis Heyetin oluşturulması	-				
İlgili kurumlarla ortak toplantı	-				
Sanayi bakanlığına başvurusu	-				
Bakanlık onayının alması	-				
Proje koordinatörü	24.000,00				
Sekreter seçimi	9.000,00				
İlgililerin Yurt dışı lojistik köy ziyareti	5.000,00				
Yurt dışından işletmeci ve firma daveti	1.000,00				
Yatırımcılara konferans	1.000,00				

Müteşebbis heyetin lojistik köy ziyareti	5.000,00				
Arzu ederlenle yurt dışı ziyaret	-				
Topografik haritanın hazırlanması	50.000,00				
Şartname hazırlığı	-				
İhaleye Çıkılması	-				
Raporun onaylanması	-				
SLDM kurulması	-				
Çalışma koşullarının ve iş planının hazırlanması	-				
Ekibin seçilmes,i	-				
Çalışma süreci	-				
SLK kurulması	-				
Çalışma koşullarının belirlenmesi	-				
Samsun Lojistik Fuarı çalışması	10.000,00				
Derneklerle görüşülmesi	-				
Çalışma süreci	-				
Pazar talep araştırması yapılması	40.000,00				
Şartname hazırlığı	-				
İhaleye Çıkılması	-				
Raporun onaylanması	-				
Avan projelerin hazırlanması ve inşaat standartların belirlenmesi	30.000,00				
Şartname Hazırlığı	-				
İhaleye Çıkılması	-				
Raporun onaylanması	-				
Ekonomik Fizibilite , yatırım ve işletme modeli çalışması	40.000,00				
Şartname Hazırlanması	-				
İhaleye Çıkılması	-				
Raporun onayı	-				
Tanıtım ve pazarlama Raporu	20.000,00				
Şartname hazırlığı	-				
İhaleye Çıkılması					

	-				
Tanıtım materyallerinin hazırlanması	10.000,00				
Raporun onaylanması	-				
Konferans Düzenlenmesi	10.000,00				
Kamulaştırma					
Kamulaştırmaya başlangıç					
Diğer	20.000,00				
Toplam Harcama	322.000,00				

5.12.2 Gelecek 2-5 yıl içinde Orta Vadede

2012 yılından itibaren Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi bölgesinde arazi alımı ve alt yapı inşaatlarının başlaması planlanmalıdır. Bu çalışma için kısa dönemde ö taleplerin toplanması bu taleplerin bir sözleşmeye bağlanması sağlanacaktır. Orta vadede yapılacak çalışma arazilerin talep sahiplerine ön satışının gerçekleşmesidir. Bu amaçla firmalara tahsis edilecek olan 10.000 m2 lik parsellerin ödemeleri planlanacaktır. Düşünülen ödeme planı şu şekildedir.

Sözleşme imzalanmasında arazinin SILOSB'ye depolama için kullanılacak alanların maliyetinin % 25'i peşin alınacaktır. Geriye kalan miktar 2 yıl içinde aylık eşit ödemelerle tahsil edilecektir. Arazi teslimi ön taleplerin peşinatının alınmasını takiben 1 yıl içinde tamamlanabilecektir.2013 yılı başında arazi teslimleri yapılacak ve firmalardan bu araziler içine minimum 2.500 m2 maksimum .5.000 m2 lik depolama alanları kurmaları için taahhüt alınacaktır. Bu süre içinde tesisini kuramayan yatırımcıların parselleri geri alınacak ve yeni yatırımcılara satılacaktır. Amaç 2014 yılı sonunda tüm tesisin tam kapasite ile faaliyete geçmesinin sağlanmasıdır. Arazilerin kesin tapuları depo inşaatlarının tamamlanmasının ardından yapılacaktır.

OSB içinde inşa edilecek olan demiryolu Terminali için işletmesinin TCDD tarafından yapılması koşuluyla katkı istenecektir. Hazırlanacak olan fizibilite çalışması sonunda ortaya çıkacak olan demiryolu yük kapasitesi yeterli olacak tesise demiryolu hattının çekilmesi tesis içinde yük aktarma istasyonunun inşası, istenilen depolara demiryolunun kılçıklarla bağlanması TCDD tarafından sağlanacaktır. Bu amaçla kullanılan arazinin bedeli de TCDD tarafından işletmeye ödenecektir. Bu tesisin de 2014 sonunda tamamlanmış olması planlanmaktadır.

Yine alan içinde bulunan konteyner tesisi de yap işlet devret yöntemi ile gerçekleşecektir. Talep sahipleri ihale usulü ile yerin bedelini ödeyip, tesisin alt yapısını yapıp pazarlık edilecek süre içinde önceden belirlenecek fiyatlar çerçevesinde bu tesisi işletecekler ve tüm depo sahiplerine konteyner stoklama hizmeti vereceklerdir. Devir süresi sonunda konteyner stok alanı aylık kira usulü ile işletmecisine ihale dilecektir.

SILOSB bünyesi içinde inşa edilecek olan Tır parkı için de yukarıda belirlenen sistemler inşaatı gerçekleştirilecek ve tesis özel sektöre işletmesi ve süre sonunda devretmesi için teslim edilecektir. Sitenin sosyal tesisleri olan satış mağazaları, bankalar, forwarder ofisleri işletme tarafından inşa edilecek ve talep sahiplerine aylık kiralama yolu ile kiralanacaktır. Mescit, jandarma binası, gümrük binası, sağlık birimi, eğitim salonu, tasfiye istasyonları, giriş çıkış kapıları osb tarafından inşa edilecek ve kullanıma açılacaktır. Planlanan 2 adet konaklama tesisi de yap işlet devret usulü ile yatırımcılar tarafından inşa edilerek işletilecektir. OSB içinde yer alan firmalar ihale ile görevlendirilmek üzere ulaşım, güvenlik temizlik hizmetlerini m2 esasına göre paylaşmak üzere bir işletme bedeli ödeyerek satın alacaklardır. İlk 5 yıl içinde gelen yeni depo talepleri pazarın zayıflamasını engellemek amacıyla bekletilecektir.

5.12.3. 5-20 Yıllık Uzun Dönem

5. yıldan sonra her 5 yılda bir 2., 3. ve 4. Etap genişleme projeleri devreye girecektir. Bu genişleme projelerinde sadece depo inşa edilecek olan parseller söz konuş olacak mevcut TIR parkı, demiryolu aktarma istasyonu, konteyner stok alanı sosyal tesisler gibi birimler başlangıçta bu kapasiteye yetecek ölçekte inşa edilmiş olacaktır. Her dönem parsel satışları bir önceki dönemden daha yüksek bedellerle satılacaktır. Yapılan ön fizibilite çalışması 20 yıllık talebe göre yapılmış olup bu süre sonunda olabilecek talepler için de yedek alan ön görmektedir.

6. SONUÇLAR

Bu raporun hedeflerine ulaşılması için yapılacak çalışmaları kapsayan **"Lojistik Master Plan"** takdim edilmiştir.

Master Plana temel olan ana konu, Samsun'da inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin alternatiflerini incelenerek, aday lokasyonların belirlenmesi ve daha ileri bu lokasyonların her biri için fayda-maliyet analizlerinin yapılarak, bu alternatiflere inşa edilecek olan merkezin en uygun lokasyonlar arasından seçimine yol göstermektir. Bu amaçla, gerek yerel yönetimlerle gerek sektör kuruluşları ile gerekse Samsun'da yerleşik lojistik sektöründe görev yapan kuruluşların temsilcileri ile görüşmeler yapılmış ve 5 adet farklı lokasyon ile ilgili öneriler elde edilmiştir. Elinizde bulunan raporun 5. bölümünde bu lokasyonlar incelenmiş, çeşitli kısıtlardan ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgelerinin 2. raporda açıklanan vazgeçilmez özelliklerinden dolayı, 1 adedi alternatif engellerin belirtilmesi ile devre dışı bırakılmıştır. Geriye kalan ve birbirine yakın 4 bölge için, yeni tekniklerin de desteği ile, bilimsel çalışmalarla ihtiyaç duyulan analizler tamamlanmıştır.

Araziler için yapılan değerlendirmeler, gelecek 20 yılın ihtiyacı göz önüne alınarak yapılmış, alınan karara paralel olarak ölçeği büyütülmüş ve 20 yıl sonrasındaki ihtiyacı da karşılayabilecek bir ölçek belirlenmiştir. Arazide kademeli yatırım planlamış, arazinin alt yapısının İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi yönetimi tarafından inşa edilerek m2 satışı karşılığı değerlendirileceği var sayılmıştır.

Master Planda kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin, ülkemizdeki kanunlar çerçevesinde Organize Sanayi Bölgeleri kanununa uygun olarak yönetimi planlanmıştır. Bu planın daha rasyonel olması, ancak ilgili yönetmeliğin hazırlanması ile sağlanacaktır. Master planda aynı zamanda, hazırlanacak olan yönetmeliğe ışık tutacak noktalar da belirtilmiştir.

Kurulacak olan Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin verimli çalışması, Köy içinde verilecek olan hizmetlerin eksiksiz olmasına bağlı olduğu kadar, bu bölgede bulunan lojistik odaklarla da uyum içinde çalışmasına ve karşılıklı olarak sinerji yaratılmasına bağlıdır.

Kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, potansiyel kazanmak amacıyla, öncelikle Samsun Limanları ile iş birliği içinde çalışmak durumundadır. Samsun Limanları, özellikle Samsunport Samsun'in bir lojistik üs olabilmesi için vazgeçilmez bir lojistik odaktır. Bu nedenle Master Planın büyük bir bölümü, Samsun Limanının ihtiyaçlarının karşılanması ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile uyum içinde çalışmasının sağlanması için liman gelişim stratejilerine ayrılmıştır. İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin başarılı olması için, Samsunport Limanının uluslararası taşıma koridorlarında yer alması kaçınılmaz bir olgudur. Bunun sağlanması da ancak liman içinde verilecek olan hizmetlerin hızlı, diğer rakip limanlara göre ekonomik, kaliteli ve verimli olmasına bağlıdır. Bu yüzden, limandan geçecek olan mal miktarının arttırılması amacıyla alınacak tedbirler de raporda yer almaktadır.

İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, mevcut organize sanayi bölgesi ile yeni başlayan edilecek olan Gıda Organize Sanayi Bölgesinin arasında, bu bölgeleri Samsun-Çarşamba yoluna, demiryoluna ve yeni inşa edilmesi gereken Samsun çevre yoluna bağlayacak bir konumdadır. İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin bu Organize Sanayi Bölgelerine katkısı olacağı kadar Organize Sanayi Bölgelerinin de köye büyük potansiyel yaratacağı kesindir. Kısa bir mesafe içinde taşınabilme avantajı ve demiryolu bağlantısı olması, Organize Sanayi Bölgelerinin ihtiyacı olan hammaddelerin deniz veya demir yolu ile taşınarak İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde stoklanmasını veya tersine bir operasyonla bu bölgede üretilen ürünlerin depolanmak veya deniz ve demir yolu ile taşınmasını sağlamak, konteyner doldurmasını yapmak, boş konteynerleri stoklamak gibi hizmetlerin de verilebilmesini mümkün kılacaktır.

Samsun'in bir diğer lojistik odağı da Serbest Bölgedir. Bu bölgenin limana bitişik olması Samsun'in lojistik üs olmasında büyük bir unsurdur. Serbest Bölgeden çıkan ürünlerin de depolanacağı bir antrepo veya milli depo ihtiyacı da yine İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi tarafından karşılanacaktır. Bu amaçla, Samsun Serbest Bölgesi ile ilgili gelişme planları da Master Planda yer almaktadır. Bir diğer unsur da, şehir dışına çıkmış olan toptancı meyve-sebze halinin, gıda borsasının artan ihtiyacının yine Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinden karşılanmasıdır. Projede bu amaçla yer ayrılmış olup, zaman içinde kapasite eksikliği yaşayacak olan bu odakların bölgenin Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde de çalışması gerekecektir.

Samsun Lojistik Strateji Planının temeli, lojistiğin Samsun için bir ekonomik gelişme unsuru olmasıdır. Bu da ancak Samsun ilinde görev yapan şirketlerin hem küresel, hem de ulusal rakipleri karşısında ezilmemeleri ile sağlanabilecektir. Master Plana, Samsun'de çalışan yerel bir firmanın kurumsal yapılanması, hizmet yelpazesinin genişletilmesi, ölçeklerinin arttırılması, coğrafi

yayılması için örnek bir iş planı da dahil edilmiştir. Pilot proje adını verdiğimiz bu çalışma, bu amaçla harekete geçecek olan firmalara bir yol haritası olabilecek niteliktedir.

Lojistiğin yeni bir sektör olması, eğitim müfredatımızda henüz yaygın bir şekilde yer almamış olması gibi nedenlerden dolayı sektör, eleman ihtiyaçlarını ancak diğer rakip şirketlerden eleman çalarak karşılamaktadır. Akademik eğitimi olmayan hiç bir işin gelişemeyeceği varsayımıyla bu Master Plan içinde, her seviyede lojistik elemanı yetiştirmek için örnek eğitim programı da hazırlanmıştır.

Mevcut Durum Raporundaki araştırmalardan, Lojistiğin Samsun'da gündemde kalması, ilginin artması, bilginin yaygınlaşması ve kullanımı için sektöre destek verecek bir Geliştirme Merkezi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. KOSGEB benzeri bir yapılanma ile, daha bağımsız çalışacak; akademik bilgi ile sektör bilgisini birleştirecek çalışmalar yapmak ve bölgede lojistiği desteklemek, yaymak , bilgi seviyesini yükseltmek amacıyla Samsun Lojistik Danışma Merkezi (SLDM) de Master Plana alınmıştır. SLDM'nin, kuruluşundan, hizmet yelpazesine ve yönetimine kadar geniş bir çerçeveden Master Planın bu son bölümünde detaylı olarak bahsedilmektedir.

Lojistik gibi farklı hizmetlerin birleştirildiği ve kapıdan kapıya tüm operasyonlardan sorumlu olmak, ancak farklı operasyonu yapan kuruluşlar arasında iş birliği ile sağlanacaktır. Samsun Lojistik Strateji Planı, bu konuyu da gündeme getirmiştir; farklı lojistik hizmetlerin verildiği farklı dernekler arasında iş birliği sağlamak, lojistiği farklı hizmetlerin birleştiği bir sektör haline getirmek için bu dernek temsilcilerinin oluşturacağı bir konseyin yapılanması incelenmiştir. Bölgesel taleplerin dernekler arasındaki doğacak görüş aykırılığına bağlı zarar görmemesi, ortak konsensus sağlanarak fayda yaratması amacıyla kurulacak olan konseyin; gerekçesi, nasıl kurulacağı ve çalışma esasları de Master Plan içinde yer almaktadır.

Master planın son bölümü, geçtiğimiz yıl Samsun'da düzenlenen Lojistik Kongresinin geleneksel hale getirilmesini ve lojistik fuarının eklenmesini içermektedir. Dış bilgiyi sektöre aktaracak, akademik unsurlar ile sektörü bir araya getirecek, yabancı müşterinin ve yatırımcının bağlantısını kolaylaştıracak, iş birliklerine olanak sağlayacak Lojistik Fuarı ve Lojistik Kongresinin çalışma esasları da, Master Planda bir bölüm olarak yer almıştır.

Bu Master Plan, Samsun bölgesindeki lojistik alt ve üst yapının gereksinmelerini ve inşa yöntemlerini içermektedir. Amaç, planlı bir şekilde fizibilitelerine ve yatırım planına uygun olarak Samsun Bölgesini uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilecek hazırlığı sağlamaktır. Bunun gerçekleşmesi için gereken Samsun İhtisas Lojisitk Organize Sanayi Bölgesi, sinerji ve iş birliği yaratacak lojistik odaklar, lojistiğin gelişmesi için gereken destek, bölgesel iş birliği ve tanıtım, paylaşım sistemleri Master Planda yer almıştır.


OKA


SAMSUN TİCARET ve SANAYİ ODASI
1901


T.C. BAŞBAKANLIK
DPT
DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI