

BATI AKDENİZ LOJİSTİK MERKEZİ VE ENTEĞRE TAŞIMACILIK Çalıştayı

Etkinlik Kitabı
19 Mart 2019





SÜLEYMAN
DEMİREL
ÜNİVERSİTESİ

BATI AKDENİZ LOJİSTİK MERKEZİ VE ENTEĞRE TAŞIMACILIK Çalıştayı





Kurumsal İletişim, Araştırma ve
Uygulama Merkezi
(KİMER 2019)

Editör

Dr. Öğr. Üyesi Oğuzhan ÇARIKÇI

Metin

Doç. Dr. Yasin ŞÖHRET
Öğr. Gör. Bora ÖÇAL
Uzman Fatih ALTINIŞIK

Redaksiyon

Doç. Dr. Yasin ŞÖHRET
Dr. Öğr. Üyesi Alper DALKIRAN
Dr. Öğr. Üyesi Osman SESLİOKUYUCU
Öğr. Gör. Bora ÖÇAL
Öğr. Gör. Gürkan GÜLTEKİN
Öğr. Gör. Fahrettin AKA
Uzman Fatih ALTINIŞIK
Bilim Uzmanı Ayşe Dilek Kayhan ÇELİK
Yük. Lisans Öğr. Emrah GÖDE

Fotoğraf

Sonar ARIK

Tasarım & Uygulama

Elif TÜRK

Baskı

Deva Matbaacılık ve Reklam Hizmetleri
Maltepe Mah/Semt Davutpaşa Cad. Tim-1 6/299
Telefon:0212 565 00 96 / Fax: 0212 565 00 98

ISBN: 978-605-9454-40-7

Haziran 2019
1000 Adet Basılmıştır.

Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınıdır.

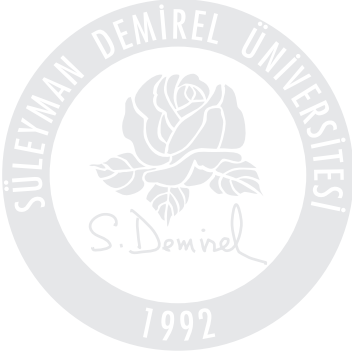


BATI AKDENİZ LOJİSTİK MERKEZİ VE ENTEĞRE TAŞIMACILIK

Çalıştayı







» Rektör Prof. Dr. İlker Hüseyin ÇARIKÇI;

Bilindiği üzere Batı Akdeniz bölgesi özellikle turizm, tarım ve hayvancılık sektörleri ile ön plana çıkmakta olup ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır. Bölgenin hızla büyüyen tarım ve hayvancılık sektörünün üretim kapasitesinin yanı sıra ormancılık ve madencilik endüstrisinin de bölgedeki gelişimi göz önüne alındığında lojistik merkez veya yük köyü gerekliliği anlaşılmaktadır. Türkiye Lojistik Master Planı'nda da öngörüldüğü üzere bölgenin ekonomik büyümesine bağlı olarak ileriki on yıl içerisinde Batı Akdeniz Lojistik Merkezi gündeme gelecektir. Bölgedeki konumu ve havayolu, karayolu ile demiryolu hatlarının düğüm noktası olması özelliği dikkate alındığında Keçiборlu ilçemiz söz konusu lojistik merkez için büyük bir potansiyele sahiptir.

Tüm bu bilgiler ışığında bölgenin daha tanınması amacıyla Keçiборlu ilçemizde üniversitemiz destekleriyle Keçiборlu Belediyesi ev sahipliğinde düzenlenen "Batı Akdeniz Lojistik Merkezi ve Entegre Taşımacılık Çalıştayı" çıktıkları ve ortaya konulan bilgiler ile kurulması hedeflenen Batı Akdeniz Lojistik Merkezi projesi için temel oluşturmasını ve bölgemize katkı sağlamasını temenni ediyorum.

AÇILIŞ OTURUMU



YUSUF MURAT PARLAK

(KEÇİBORLU BELEDİYE BAŞKANI)

Çok kıymetli vekilim, çok kıymetli üniversiteden gelen misafir arkadaşlarımız ve daire müdürlerimiz,

Çalıştığımız hepimiz hoş geldiniz, sefa getiriniz, şeref verdiniz. Ben lojistik köy çalışmalarımızın biraz öncesini anlatayım. Yaklaşık üç dört yıl önce tabii biz akademik dilden çok anlamadığımız için o zamanlar, lojistik merkezle ilgili bir çalışma yapalım dedik. Biz 3 yıl önce belediye ve üniversite ile birlikte bir çalışma yaptık. Bu çalışmada bizim lojistikle ilgili avantajlarımızın çok, dezavantajlarımızın da çok az olduğunu gördük. İnşallah bu çalıştayda, Keçi-

borlu'nun pek çok avantajlı yönleri görülür. İnşallah, bir hayal ile başladığımız lojistik merkezi kurma işi ile Isparta'mıza bir lojistik merkezi kazandırırız diye ümit ediyorum. Çünkü gerçekten lojistik merkez bir şehir için çok önemli bir şey. Tabii çalıştıkça bunu daha çok anladık: şehre getirdiği istihdam, pazarın daha kolay bulunması, taşımamanın daha rahat olması gibi. Tabii bu çalıştayda hocalarımız lojistiği daha farklı şekilde anlatacaklardır. Onun için herkese tekrar hoş geldiniz diyorum, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



PROF. DR. MEHMET SALTAN

(SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
REKTÖR YARDIMCISI)

Sayın Başkanım, Sayın Milletvekilim, değerli misafirler,

Öncelikle herkese hoş geldiniz demek istiyorum. Keçiöborlu'muzun coğrafi konumu gerçekten çok önemli. Bir hocamız namazın kazası olur ama fırsatın kazası olmaz derdi. Bence Keçiöborlu'muzun coğrafi konumu bir fırsat. Neden bir fırsat? Çünkü başkanımızın da ifade ettiği gibi şehirlerarası karayolunun hemen kıyısında, havaalanının yanında ve malumunuz demiryolu da içinden geçiyor. Yani, 3 farklı ulaştırma modunun çok yakınında bir yerleş-

me sahip. Bu durum Keçiöborlu'muza büyük bir avantaj sağlıyor ve bu fırsatı da bu şehrimiz değerlendirmeli. Bu merkez hem Keçiöborlu'muza

hem Isparta'mıza ve geniş planda da ülkemize katkı sağlayacak. Bu anlamda belki de bu çalıştay, bu sonucun oluşmasına vesile olacak. Bu sebeple öncelikle başkanıma, bu çalıştayın yapılmasına ön ayak olan Yasin Hocamıza, Oğuzhan Hocamıza ve diğer arkadaşlarımıza teşekkür etmek istiyorum. İnşallah çalıştayın sonunda panelistlerimiz, verdikleri çok güzel bilgiler ve tartışmalarla güzel sonuçların oluşmasına katkı sağlayacaklardır. Ve Keçiörlu'muzda inşallah hak ettiği kıymetleri elde edecek ve değerinin karşılığını alacaktır, diye düşünüyorum. Bu çalıştayın hayırlı sonuçlar getirmesini diliyorum. Teşekkür ediyorum. Değerli konuklar, tekrar hoş geldiniz.



PROF. DR. İLKER HÜSEYİN ÇARIKÇI

(SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ)

Sayın Türkiye Büyük Millet Meclisi başkan vekili, Sayın milletvekilim, çok değerli Misafirlerimiz, Sayın belediye başkanım, çok değerli öğrenciler,

Ben de bugün burada Süleyman Demirel Üniversitesi adına hepinize hoş geldiniz diyorum. Ben şunu ifade etmek istiyorum üniversitem adına, biz yaklaşık dört

beş yıl önce Sayın başkanımızla, Sayın vekillerimiz ile bu konuyu konuşmuştuk. Keçiörlu, lojistik merkezi olabilir demıştik. Keçiörlu, bir ulaştırma ağının tam ortasında: işte havayolu, biraz önce sayın vekilimizin anlattığı gibi demiryollarının, kaliteli karayollarının tam ortasında. Burada, üniversiteye düşen bir iki şey var. Bunlardan bir tanesi, bu tür çalıştaylar düzenlemek. Bu arada bu çalıştayın çıktılarını da kitap olarak bütün herkese ve misafirlerimize de sunacağız. Tabii bu yetmiyor. Biz buradaki kümelenmeye destek olması açısından, malumunuz öğrenci arkadaşlarımız da biliyordur belki, sevgili hemşerilerimiz de biliyordur, Sivil Havacılık Yüksekokulu'nu da Keçiörlu ya kurduk. Sivil Havacılık Yüksekokulu'nun Keçiörlu'ya kurulması önemli bir aşama diye düşünüyorum. Çünkü ilçelerde yüksekokullar ve fakültelerinin kurulması o ilçe açısından çok kritik. Özellikle, Sivil Havacılık Okulu'nun Keçiörlu'da olması da bu lojistik merkezine önemli destekler verecektir diye düşününüz. Bu arada şunu da Ben müjdelemek isterim. Sivil Havacılık Yüksekokulumuz ile alakalı da gerekli çalışmalarını tamamladık, inşallah çok yakın zamanda fakülte olması yönünde başvurumuzu da Yükseköğretim Kurumu'na yapacağız. Eğer bir aksilik olmazsa, önümüzdeki günlerde Keçiörlu'da da bir havacılık Fakültesi kurulur, hep beraber inşallah göreceğiz. Bunun da Keçiörlu açısından ve lojistik merkezi açısından çok değerli bir adım olacağını da düşününüz. Okulun inşaatı da bitmek üzere, Sayın başkanımıza buradan tekrar çok teşekkür ediyorum. Çok hızlı ilerliyor inşaatımız, çok da güzel bir okul oldu. İnşallah diğer kurulacak olan ulaştırma ile ilgili liselerle, bu fakülteyle, gerek Havaalanı ile kara havacılık okulu ile inşallah güzel bir lojistik merkezi yönünde önemli bir adım atmış olacağız. Ben de katılımlarınız için her biriniz ayrı ayrı üniversitem adına teşekkür ediyorum.



PROF. DR. MUSTAFA ILICALI

(İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ)

Değerli başkanı, Ulaştırma Bakanlığı'nın değerli yöneticileri, değerli öğretim üyeleri, değerli öğrenciler,

Hepinizi saygularıyla selamlıyorum. Konuşmanın başında, böyle anlamlı bir çalışmayı düzenlediği için Süleyman Demirel Üniversitesi'nin ilgili hocalarına çok çok teşekkür ediyorum. Bu, çok önemli ve anlamlı toplantının daha baştan bu zamana kadar, bundan sonra takibini yapacak Keçiörlü Belediye Başkanımıza teşekkür ediyorum. Şu anda da aday olduğunu biliyor ve başarılar diliyoruz. Hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum. Beni, buraya davet ettikleri için de

çok teşekkür ediyorum. Benim için böyle bir toplantıda bulunmak, Keçiörlü'ya gelip görmek, böyle bir çalışmanın içinde olmak, bir onurdur. Sağ olun, var olun. Tabii, konu ile ilgili uzun zamandır çalışmalar yapıyoruz. Zaten çalıştay ile ilgili kişiler de burada; emeği geçen bürokratlarımız ve hocalarımız. Türkiye, ilk defa benim de Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde olduğum 26. Dönemde, Ulaştırma Bakanlığı çok önemli bir karara imza attı. Türkiye'nin bir Lojistik Master planının yapılmasına karar verdi. O günkü bakanımız, bugün Kars milletvekili Ahmet Arslan Bey'e, o çalışmayı devam ettiren buradaki ve burada bulunmayan değerli yöneticilere ve şu anki bakanımıza çok teşekkür ediyorum. Bu, önemli bir çalışmaydı ve çalıştayın kapanış konferansında ve burada bulunan bazı değerli hocalarımızın, oradan esinlenerek; havaalanından buraya kadar eşlik eden ve gelirken de epeyce bilgi aldığım, Yasin hocamıza çok teşekkür ediyorum. İlk fikir orada oluşmuş, değerli bakanlığımız bu çalışmayı düzenleyen hocalarımızı Lojistik Master planına davet etmişler. Sonuçta da Süleyman Demirel üniversitesi hocalarımız böyle bir toplantı tertip etmişler. Değerli Başkan, hemen size bir müjde vereyim. Yani müjde derken, bundan istifade edin. Ben de 22. dönem milletvekilliğinden sonra, tekrar İstanbul'da Bahçeşehir Üniversitesi'nde öğretim üyesiyken, Erzurum'un O günkü MÜSİAD başkanı, faal bir kardeşimiz. "Ya hocam, Erzurum'da Lojistik Merkez Olur mu?" dedi. "Niye olmasın. Tabii ki olur, bir deniz yok Hepsisi var. Allah'a şükür" dedim. Yani Isparta'nın Erzurum'la benzerlikleri açısından ve size ivme versin diye söylüyorum. MÜSİAD başkanımız, "siz de bir çalıştay organize eder misiniz?" dedi. Ben de "ederiz." dedim. 2008 yılıydı, yanlış hatırlamıyorsam. Erzurum'da, Ticaret Odası'nda bir çalıştay düzenledik. Yine hocaları ve bürokratları çağırdık. O günkü Demiryolları Genel Müdürümüz, Süleyman Karaman Bey geldi. O toplantıyı Ticaret Odasında yaptık. Geçmişte, birtakım çalışmalarda bulunmam ve çağrı merkezinin devreye girmesine katkıda bulunmam

nedeniyle hoca bu işte takipçidir, buradan da sonuç çıkar diye Erzurum'un yerel basını ilgi gösterdi ve yerel basınında da bayağı bir yer aldı. Biz, orada toplantıdan çıkan sonuçları bir rapor haline getirdik. Ben bu raporu, O günkü Ulaştırma Bakanımız Binali Beye sundum. Takipçisi oldu. Sonuçta ne oldu değerli başkanım, değerli katılımcılar? Erzurum'un Lojistik merkezini, geçen sene 26. dönem milletvekili iken, 24 Haziran seçimlerinden önce açmak nasip oldu. Bakanımız Ahmet Aslan Bey, diğer ilgililer ile beraber açılışı yaptı. Yani Yasin hoca da anlatırken fikir aynen bu şekilde doğdu. Dolayısıyla, buranın bir merkez olması için baktığım zaman, ben şu anda Ticaret Üniversitesi'nde Lojistik bölümündeyim, "Lojistik Merkez nasıl olur?" dediğin zaman ana bağlantılar var mı? Burada bakıyorsun, atıl durumda bulunan bir demiryolu var mı? Var. Karayolu var mı? Var. Hava yolu var mı? Var. Denizyolu var mı? Var. Hemen biraz aşağısı Akdeniz. Dolayısıyla peki Isparta'da bu şeyi besleyecek bir durum var mı? Burada, bakıyorsunuz; açıkça bir marka şehir. Şu anda zaten Sanayi var. Tarım var. Yani muazzam. İlk başta, hemen ne olur panelistlerden de özür dilerim. Daha başından sonucu söylüyoruz. Yani burada lojistik merkezin olması için her türlü altyapı var. Burada bir de ne lazım? Siyasi otorite. Bir Belediye Başkanı var ki şehirlerde çok önemlidir. Yani başkanım fiziki durumunuz da çok iyi, gövdenizi koymuşsunuz. Başkanı burada bir alkışlamak lazım. Önce size 35 yıllık hocalık ve 8 yıllık meclis tecrübesinden söylüyorum. Şayet, Başkan bu işe bir kişi bunu yapacağız demezse; olmaz. Burada Başkan bunu üstlenmiş. Siyasete bakıyorum; geçen dönem beraber çalıştığım ve kendisini de davet ettiğim Süreyya Bey birazdan gelecek. Böyle bir Milletvekiliimiz var. Süreyya Bey gibi Plan Bütçe Komisyonu Başkanlığı yapmış, Isparta'nın sorunlarının çözülmesi için elinden gelen gayreti gösteren. Yine Recep Bey, 22.

dönemden tanıyorum. Genel Merkezde ağırlığı olan ve takipçi biri. Yani demek istiyorum ki; burada bu merkezin yapılması, Başkanımız ve Diğer Milletvekilleri ile Meclis Başkanvekili desteği ile gerçekleşir Zaman çok çabuk geçiyor. Kısa bir süre sonra gelir, buranın da açılışını yaparız. Bundan sonrası buradaki gençlerle ilgili bölümlere, ne kadar istihdam çıkacaktır? Buranın ekonomisine çok büyük bir katkı sağlayacaktır. Anlatmakla bitmez. Bunlar panelin konusu, panelde anlatılır. Bu çok önemli ve anlamlı girişimden dolayı Belediye Başkanımıza tekrar teşekkür ediyorum. Üniversiteye çok teşekkür ediyorum. Değerli meslektaşım, Rektörümüz İlker Bey'e ve Rektör Yardımcısı Sayın Saltan Bey ve emeği geçen ismi sayılan Yasin Bey Oğuzhan Bey ile buradaki düzenleme kurulundaki tüm hocalara çok çok teşekkür ediyoruz. Ulaştırma Bakanlığının da yalnız bırakmaması çok önemli. Helal olsun size de. Sizi de alkışlıyoruz burada. Ben şimdi hem hoca hem bürokrat hem siyasetçi hem de çoğunuzdan yaşça büyük biri olarak bunları da yapmam lazım. Bu Lojistik Master plan çalışmasındaki çok kilit ve çekirdek hocalardan Gazi Üniversitesi'nden Prof. Dr. Hülügü hocamız burada. Sizin şahsınızda, tüm hocalara o planda da Yıldız Teknik Üniversitesi'nden yıllar önce mezun ettiğim bir öğrencimin o projenin başında bir moderatör olarak, bir genel müdür statüsünde, hocalarla, belediyelerle ve bütün ilgili kurumlarla bürokrasi arasında ilişki kuran Berkan öğrencime de buradan teşekkür ediyorum. Toplantının hayırlara ve Isparta'nın kalkınmasına vesile olmasını diliyorum, hepimizi tekrar Saygılarımla selamlıyorum. Sağ olun, var olun.



MEHMET UĞUR GÖKĞÖZ

(ISPARTA MİLLETVEKİLİ)

Sayın Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkan Vekilim, Sayın Kaymakamım, Süleyman Demirel Üniversitemizin Kıymet Rektörü, Kıymetli Hocalarım, Sayın Başkanım, Kıymetli İlçe Başkanı, İl Genel Meclis Üyeleri, kıymetli hazirun, hanımefendiler, beyefendiler, Hepinizi saygıyla, sevgiyle, muhabbetle selamlıyorum.

Kıymetli dostlarım, Keçiörlü ilçemizde 5 yıldır süregelen, Yusuf başkanımızla başlayan süreçte de, bizler de teşkilat mensupları olarak katkımız sonuna kadar vermeye çalıştık. Ben denizi de 24 Haziran'da üç Milletvekilinden biri olarak, Isparta bizi taçlandırdı. İnşallah,

biz de hem Keçiörlü'muzu, hem diğer ilçelerimizi, hem de Isparta'mızı daha ileriye, daha mutlu, müreffeh bir Türkiye'ye, yarınlara ulaşabilme adına; büyük hizmetlerin altına imzasını atan, şu anda Türkiye Büyük Millet Meclisi başkan vekilimiz olan, abim, kardeşim ile beraber inşallah Isparta'mızı ve Keçiörlü'muzu ve diğer ilçelerimizi gerektiği yere getirebilmek adına, büyük gayretler içerisindeyiz. Yaklaşık altı aydır ben deniz de, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde sizleri temsilen bu görevi üstlenmiş bulunuyorum. Dolayısıyla, bugün Keçiörlü ilçemizde bu çalışmayı yapan, kıymetli hocalarıma, buraya katkı sunan Mustafa İlıcalı Hocama da ben buradan tekrar tekrar teşekkür ediyorum. Keçiörlü'muzun lojistik merkezi olabilmesi adına, bizler de elimizden gelen katkıyı sunacağımızı ifade etmek istiyorum. İnşallah hayırlara vesile olur. Bizlerin de Yusuf başkanımızın ikinci dönemi ile beraber, inşallah Keçiörlü'muza gereken katkıyı sunacağımızdan da kimsenin şüphesi olmasın.

Ben buradaki tüm çalışmaya katılan öğrenciler ve çalışanlarla beraber, buraya katkı sunan tüm arkadaşlarıma, paydaşlarına huzurlarınızda en derin sevgi saygı muhabbetlerini sunuyorum. Çalıştayımızın hayırlara vesile olmasını temenni ediyor, hepinize saygılar sunuyorum.



SÜREYYA SADİ BİLGİÇ

(TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
BAŞKAN VEKİLİ)

Çok Değerli Milletvekillerim, Mehmet Uğur Bey Kardeşim, Çok Değerli Hocam İlıcalı Bey, Değerli Rektörüm ve pek tabii ki değerli katılımcılar, Belediye Başkanım, Kıymetli Öğrenciler ve Keçiborlulular, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben öncelikle gerçekten Keçiborlu'da böylesine önemli bir çalıştayın, Batı Akdeniz Lojistik Merkezi ve Entegre Taşımacılık Çalıştayının, burada yapılıyor olmasından büyük mutluluk duyuyorum. Burada emeği geçen bütün arkadaşlarımıza ve bütün katılımcılara da ayrıca teşekkür ediyorum. Gerçekten lojistik, günümüz dünyasında da en önemli alanlardan bir tanesi. Ben bugün Türkiye'de de lojistik master planının yapılıyor olmasından da büyük mutluluk duyuyorum. Çok doğru bir yerde bu çalıştayı yapıyoruz. Çünkü bana göre Keçiborlu Isparta'nın sadece Türkiye'ye değil dünyaya açılan kapısıdır. Ve bugün bulunduğu konum itibarıyla baktığımızda gerçekten de her iki hocam da bahsettiler, bulunduğu nokta itibarıyla karayollarına ulaşım, bölünmüş yollar, yakında buradan

otobanın da geçecek olması, önümüzdeki süreçte İstanbul'un Ankara'ya bağlayan Antalya otobanı da buradan geçecek olması. Hızlı tren projesi sürüyor. Zaten şu an konvansiyonel hatlara da sahibiz. Hızlı trenin geçeceği yer gene Keçiborlu. Önümüzdeki günlerde yük taşımacılığında hızlı tren kullanmaya geçtiğimizde, belki yarım saat içerisinde, kırk dakika içerisinde, limana ulaşabileceksiniz, denize. Havalananımız var. Bu anlamda baktığınızda, hakikaten son derece elverişli bir merkez. Bizim tabii ki Kara Havacılık Okulu ile beraber, Süleyman Demirel Havaalanı ile beraber, oradaki uçak boyama ve bakım işlerini yapan özel müteşebbisler ile beraber önümüzdeki süreçte şunu hayal ettik, biz Isparta'yı bir havacılıkta bir bakım üssü haline getirmemiz lazım. Tabii bu projenin, yani Lojistik Merkezi projesi de, bunlar da ikisi birbirlerini Önümüzdeki süreçte ciddi anlamda destekleyecektir. Çünkü lojistik merkez ve baktığımızda havacılıkla ilgili olarak da biz hem bakanlığımıza, bakanlığımız üzerinden uluslararası büyük şirketlerle, onlara burada bakım üssünü buraya taşımak adına yapıyoruz. Sabiha Gökçen'de böyle bir konuşlanma var ama baktığınızda, oradaki hava trafiklerini falan gördüğümüzde ve bulunduğumuz konum itibarıyla iki ila iki buçuk saat uçuş mesafemizde yaklaşık sekiz-dokuz Bin uçağın olduğunu ve bunların bakım ihtiyaçları gördüğümüzde çok müthiş bir pastadan bahsediyoruz. Ve Isparta olarak, Keçiborlu olarak da bu pastadan ne kadar pay alabiliriz onun çalışmalarını sürdürüyoruz. Bakın lojistik gerçekten önemli. Bürokrat arkadaşlarımız da var. Ben bir anekdotan bahsetmek istiyorum. 2001 senesiydi, o zaman İş hayatındayım. Sony ve yurtdışı uluslararası benzer pek çok firma ile ortak iş yapıyoruz. Sony, Hollanda'daki merkezini kapatmak istedi, lojistik merkezini. Çünkü oradaki maliyetler çok artmıştı ve o maliyetlerle işi götürüyorlardı. Lojistik merkezlerini taşıma

kararı aldılar. Aday olarak ona yakın ülke vardı. Bunların hepsi tarandı. Sonrasında, 2001 yılından bahsediyorum, iki ülke kaldı: Çek Cumhuriyeti, bugünkü Çekya ve Türkiye Cumhuriyeti. Koşullar, yer, lojistik imkânlar, bulunduğu konumu itibarıyla Türkiye müthiş bulunmaz bir şey. Gelmek istiyorlar ama Türkiye’den bir şey istiyorlardı. Efendim biz Türkiye’de her şey tamam, ama bir tek şeyden endişe ediyoruz, mevzuatın sürekli olarak değişiyor olması. Yani “bize belli teminatların verilmesini istiyoruz” dediler. Ben o zaman, rahmetli Ecevit Başbakan, en son Amerika seyahatiydi. O seyahate iş adamlar heyeti içerisinde özellikle de katıldım, gittim. O zaman dış ticaret müsteşarı da bizim sayın bakanımızdı, o dönemde dış ticaret müsteşarıydı. Hem onlarla konuşmak hem Sayın Başbakana anlatmaktı, kendimizi yeterince ifade edemedik. Bu şu anlama geliyordu: Sony 7 ülkede üretmiş olduğu ürünleri geliyor, topluyor, antrepo gibi oluşturuyor, oradan da 28 ülkeye de ihracatını gerçekleştiriyordu. Bakın bu işin arkasından 11 tane uluslararası firma Çek Cumhuriyeti’ne gitti, soruyu takip etti. Belki de Transit oluşan ticaretin zannediyorum 40-50 milyar dolar civarında olduğunu düşünüyorum, tahmin ediyorum şu an. Şimdi bu imkânları bizim yaratabiliyor olmamız lazım ama mutlaka her şeyin esası, yani biz burada merkezi oluşturmak istiyorsak her şeyin esası, başlangıcı güven. Bizim mutlak surette bu altyapı çalışmaları ile beraber mevzuattaki hazırlıklarımız yeniden tekrar etmeyecek şekilde en ince ayrıntısına kadar bir seferde yapmalıyız. Sürekli farklılıklarla yatırımcılar açısından bir şey olmaz. Çünkü Lojistik Merkez sadece ulusal olmaz. Yani uluslararası bütün ürün akışının gerçekleşeceği, bütün depolamaların olacağı ve ticaretin olacağı bir merkez. Türkiye müthiş adımlar attı. Çok fazla uzatmayacağım, ama bana göre Türkiye’nin şu an en önemli lojistik merkezi olmaya aday olan yer üçüncü havalimanımızdır. Yani bizim hiçbirimizin Isparta’da oturup da ya da Keçiörlü’de oturup da ya İstanbul’daki üçüncü Havalimanı’ndan bize ne deme şansımız yok. Çünkü İstanbul’daki üçüncü havalimanı demek bütün transit yük ve yolcu taşımacılığının merkezine İstanbul’un, yani Türkiye’nin, oturması demektir. Hiçbir havayolu şirketi fark etmez gideyim, Frankfurt’a uçayım, orada Frankfurt’taki Havaalanına gideyim, ya da Amsterdam’da Schiphol’a gideyim, ya da Fransa’da Paris Charles de Gaulle’ya ya da Orly’e gideyim ya da hiç o ya da getir iki İngiltere’den olacağız demez, tercih edemez. O bir iki saatlik uçuşların çok maliyetleri vardır. Bu açıdan baktığınızda bilhassa Afrika, Uzakdoğu, Avrupa bütün bu işin merkezinde Türkiye’ye gelmiş oluyor. Bu çok daha fazla Ticaret demektir. Çok daha fazla turizm demektir. Çok daha fazla Dünya ile entegrasyon demektir. Lojistik merkezlerin artı bir de getirdiği avantajlardan bir tanesi de budur. Yani biz Keçiörlü’yu böyle bir lojistik merkezi haline getirebilirsek, Keçiörlü’yu bütün dünya ile de bir araya getirmiş, entegre etmiş oluruz. O yüzden ben gerçekten bunu düşünenlere, bu çalışmayı hazırlayanlara, emeği geçenlere ve değerli katılımcılarımıza ve kıymetli misafirlerimize, hocalarımıza, bürokrat arkadaşlarımıza lütfettiler, şeref verdiler, Isparta’mızı şereflendirdiler. Ben, herkese tekrar teşekkür ediyorum. Çalıştayımızın hayırlı olmasını temenni ediyorum, sizleri saygıyla selamlıyorum.

I. OTURUM: LOJİSTİK MERKEZLERİN GEREKLİLİĞİ VE KURULUM SÜREÇLERİ



BİLAL TIRNAKÇI

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
DEMİRYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜR
YARDIMCISI)

Öncelikle bu organizasyon için Süleyman Demirel Üniversitemizin kıymetli hocalarına teşekkür ediyorum. Bu çalışmaya desteğinden dolayı Belediye başkanımıza da ayrıca teşekkür ediyorum. Bu tür çalışmalar, bir tohum mesabesinde. Bu gün toprağa tohumu atarsınız ve yeşermesini beklersiniz. Bu gün olmasa bile, ileride ülkenin gelişimine paralel olarak bu emekler, bu hizmetler, bu çalışmalar karşılık bulacaktır. Bir gün birileri, o işlere sahip çıkacaktır. Üniversite açısından da bir kaynak, bir bilgi birikimi oluşacaktır diye düşünüyorum. Onun için emeği geçen herkese, özellikle iki gündür bizim kahramızı çeken sevgili hocalarıma teşekkür etmek istiyorum. Çünkü bize çok samimi ve sıcak davrandılar. Tabi bu işin bir ticari

kısmı bir de eğitim kısmı var. Bu işin ticari kısmını panelist arkadaşlar konuşacaklar ama eğitim kısmı ile ilgili; öğrencilerin heyecanı ve samimi davranışları ve sabahın erken saatinde buraya teşrif etmeleri nedeniyle onlara da ayrıca teşekkür ediyorum.

Ben kısa konuşacağım. Lojistik şöyle tanımlanıyor; ürün, hizmet, insan gibi kaynakların ihtiyaç duyulan yere ve istenilen zamanda temin edilmesi için bir araçtır. Sabah kapının önünde öğrenci arkadaşlarımla sohbet ederken, reklam olmasın diye ismini vermeyeceğim bir öğrenci arkadaşım ile biraz muhabbet ettik. İki yıllık meslek yüksekokulundayım, bu yıl 3. yılım ve Allah nasip ederse 4. yılda bitirmeyi planlıyorum dedi. Sebebini sordum, bu ilçede okuyormuş, bizim evle okulun arası biraz uzak, ben de biraz üşengecim dedi. Onun için derslere gidemiyordum, o yüzden bu halde dedi. Yani burada bir lojistik sorun var. Sabah dokuzda öğretmen hazır, okul hazır, diğer arkadaşlar hazır ve o arkadaşımızın o saatte orada bulunması gerekiyor. Bu iş için yapılacak organizasyona lojistik diyoruz Bu, mikro plandaki mevzu, bir de makro planda örnek vereyim; aslında ekonomi ile ilgim maaşını almak ve onu düzenli şekilde harcamaktan öteye gitmiyor. Ama bu konuda okumalar yapıyorum. Bir kaç gün önce tevafuk oldu. İletişim Yayınlarından çıkmış, Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik durumu diye bir kitap okuyorum. Yazarını şimdi hatırlamayacağım ama orada Osmanlı'nın dış borçları ve bu dış borçların yönetimi ile ilgili bir bölüm okuyordum. 1870 'li yıllarda dış borçlarımızın azaldığı hatta bittiği ve bütçemizin artıya geçtiği bir kaç yıl var. Yazarın, o yılları yorumlarken yorumu şu, bu dönemde demiryollarının yapımının hızlanmış olması, ulaştığınız mesafelerin artmış olması, dolayısıyla ülke genelinde ürünlerin daha çok yere ulaşması ve buralardan gelir elde edilmesi.

İkincisi de vergi memurlarının daha çok yere ulaşıyor ve hazineye daha çok vergi geliyor olması dolayısıyla dış borçlarımızda azalma yaşanıyor. Hatta bütçemiz artı vermiştir diyor. Dolayısıyla lojistiğin böyle bir önemi var. Zaten burada bulunma sebebimiz de bu bölgenin ürettiği ürünlerin ya da bölge civarında üretilen ürünlerin pazara hızlı, zamanında ve istenilen şekilde ulaşması için neler yapılacağı. Şimdilik bu kadar arz ediyorum.



KEMAL GÜNEY

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI DEMİRYOLU
DÜZENLEME GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ LOJİSTİK DAİRE BAŞKANI)

Sayın Başkanım, Sayın Milletvekilim,

Çok teşekkür ediyorum. Kıymetli katılımcılar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adına ve şahsım adına sizleri saygıyla selamlıyorum. Bugün burada çok önemli bir konu ile ilgili toplanmış bulunmaktan da memnuniyet duyuyoruz. Dün geldiğimizde ziyaret ettik. 9. Cumhurbaşkanımız Süleyman Demirel'in memleketi Isparta'dayız. Kendisini rahmetle anıyoruz. Sonuç itibarıyla, bir insan memleketine ancak bu kadar katkı sağlayabilir diyorum. Biz Ulaştırma

ve Altyapı Bakanlığı olarak Türkiye Lojistik Master planı yaptık. Yaptığımız Türkiye Lojistik Master planı ile birlikte, Türkiye'de bir lojistik yol haritası oluşturmaya çalışıyoruz. Bu yol haritasının amacı Türkiye'nin üretmiş olduğu ürünlerin en kolay, en verimli ve en ucuz nasıl taşınabileceğini ortaya koyabilmektir. Malum, ülkemizin coğrafi koşulları bakımından birçok yere demiryoluyla ulaşım söz konusu olmadığı gibi havayolu, karayolu ve denizyoluyla da ulaşım söz konusu olmayabiliyor. O yüzden biz, Türkiye'de veya bölgemizde üretmiş olduğumuz malları, tüketiciye en kolay nasıl ulaştırabiliriz formülünü üretmek zorundayız. Türkiye Lojistik Master planı ile bir yol haritası çıkarılarak, üretilen mallarımızı tüketiciye ulaştırabilmek için tedarik zincirlerini oluşturmak gibi bir sorumuz var. Şimdiye kadar bu sorunu nasıl çözmüşüz? Bu sorunu, şimdiye kadar bölgesel olarak kurulan depolar, kamyon garajları veya ambarlar ile çözmeye gayret etmişiz. Fakat bunlar, gelişen dünya koşulları bakımından yeterli olmamaya başlamış. Yeterli olmadığı için, bu panelin ürünlerin son tüketiciye nasıl daha pratik, daha kolay ve daha ucuz ulaştırabiliriz gayreti içerisinde olmamız gerektiği için düzenlendiğini düşünüyorum.

Lojistik merkezler neden gerekli? Şimdi, bir lojistik merkezin o bölgedeki üretilen mallar ile o bölgeye gelen yani üretim ve çekim merkezi

dediğimiz, ürettiğiniz ve bölgeye gelen malların bir noktadan tek elden gelip tüketiciye dağıtılması, şehir trafiğine girmeden karayolu, demiryolu, havayolu ve deniz yoluyla en kolay nasıl getirebiliriz formülü Türkiye Lojistik Master planı üretmiş durumda. Biraz önce konuşmacılarımızın ve sayın milletvekilimin de ifade ettiği gibi Anadolu'da güzel bir deyim var. Derler ki; un var, şeker var, yağ var, niye helva yapmıyoruz? Bugün; Keçiörlü'nün ve Isparta'nın potansiyeline baktığımız zaman; sebzeçilik, meyveçilik, tarım ve bunun yanında madencilik çok önemli iş kolları olarak ortaya çıkıyor. Bunun taşınabilmesi bakımından bir lojistik merkeze ihtiyaç var mı? Yok mu? Durumunu tartışmak son derece önemli ve faydalı bir konudur. Üretim, Lojistik merkezlerin yer ve kapasitelerinin belirlenmesi bakımından üretim, son derece önemli. Üretim ile ilgili, Türkiye'de yaklaşık 12000 tane merkezde yapılmış olan anket çalışmamızla birlikte, bu bölgede bir lojistik merkeze ihtiyaç olduğu ortada. Lojistik Master Plan, Türkiye Lojistik dinamiklerini ortaya koyarak, Ulaştırma ve lojistiği oluşturan her birleşenle Türkiye'nin bu ihtiyacını nerede? Ve nasıl giderebiliriz, formüllerini çıkarmış durumda. Fakat Lojistik Master plan, üst projeksiyonla hadiseye bakan bir plan olması sebebiyle bunu destekleyen yerel yönetimlerin, yani kentsel lojistik planların da ön plana çıktığını dikkatlerinize arz etmek isterim. Keçiörlü belediyesinin böyle bir planı daha önceden görüp kentsel lojistik ihtiyaçlarımızın ileride neler olabileceği kaygısıyla böyle bir toplantı düzenlemesinden duyduğum memnuniyeti de ayrıca ifade etmek isterim. Zaten üniversitelerin görevi de buldukları yere katkı sağlamak ve bu tür bilimsel çalışmalarla bölgenin kalkınmasına katkı sağlamak olduğu için üniversitedeki değerli hocalarımıza da bu paneli düzenlemelerinden dolayı teşekkür ediyorum.

LPI endeksinde, Türkiye olarak otuz yedinci sıradan kırk yedinci sıraya gerilemişiz. Türkiye'nin ticareti bakımından, son derece üzüntü verici bir hadisedir. Bununla ilgili sayın bakanımızın talimatı doğrultusunda, bir çalışma yaptık. Bu çalışmanın sekreteryası görevi de Ulaştırma Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak bize tevdi edildi. Tabi, birincisi şuna bakmak lazım, biz LPI endeksinde niye otuz yedinci sıradan kırk yedinci sıraya nasıl geriledik? Bu durumu kendi iç dinamiklerimiz üzerinden değerlendirmesini yaptığımız zaman, özellikle Ticaret Bakanlığımıza bağlı Gümrük Genel Müdürlüğümüzde, çok önemli bir aksamanın olduğu tespit edildi. Daha sonra yurtdışından ithal edilen ürünlerde, tarım bakanlığımızın laboratuvarları üzerinden yapmış olduğu incelemelerde, yine bir süre söz konusu olması sebebi ile buradaki gerilememize sebep olan bir durum ortaya çıktı. Yine bir diğer husus da Maliye Bakanlığımızın yurtdışına çıkan ihrac mamullerini yurt dışına çıkaran araçlarda tırlar, kamyonlar vesaire gümrüklemeye büyük bir zaman kaybına söz konusu olduğunu gördük. Bunun da vergilendirmede, sigortada vesairede ödemeleri tek pencere sistemi ile değil de, her işlemin başka bir birimde yapılmakla birlikte büyük bir zaman kaybına sebep olduğunu gördük. Öyle olunca tabi ki yapmış olduğumuz toplantılarda, bu aksaklıklar nasıl giderilebilir diye konuştuk. Gerekli tedbirlerin alınması bakımından bakan yardımcılarını düzeyinde talimatlar verildi. İnşallah hedefimiz, kırk yedinci sırada olan LPI endeksini yirmi beş ila otuz arasında sabitlemek ve Türkiye'yi daha ileri noktalara taşıyabilmek olacak diye düşünüyoruz. İnşallah bunu da başaracağız.

Ben LPI indeksi ile ilgili bir şey daha eklemek istiyorum. Bu indeksi yapan dünya bankası, tabi ki dünya bankası hangi kriterlere göre bu indeksi yaptığını biz bile-

miyoruz. Geçen ay Dış İşleri Bakanlığı vasıtasıyla, Dünya Bankası'na bir yazı yazdık dedik ki: "LPI indeksini hangi kriterlere göre yaptığınızı bize bildirin." Bu bildirim neticesinde, biz de LPI indeksinin neresinde hata yapıyoruz, dışarıdan bakan bir göz olarak Dünya Bankası'nın gözüyle de görmüş olacağız. Bunları gördükten sonra, LPI indeksinin düşmesi Türkiye'de üretime katkı sağlayacak, işsizliği önleyecektir. Türkiye'nin lojistik performansını arttırmış olacak, böylelikle kalkınmanın adımlarından birisi de LPI indeksinin düşürülmesi ile ortaya çıkmış olacak diyorum.

Biz Lojistik Master Planımızın gerekleri bakımından burada demiryolu, karayolu ve havayolu bileşenlerinin varlığı ve ayrıca denizyolunun da bölgeye yakın bir yerde olması sebebiyle bölgedeki taşımacılığın, son derece önemli ve gerekli olduğu inancındayız. İnşallah, sayın vekilimin ve oturma başkanımızın da açılış konuşmasında söylediği gibi siyasi desteklerle birlikte bölgede bir lojistik merkezin kurulmasında her türlü şart ve imkânlar müsaittir diyor, sözümü burada tamamlamak istiyorum.





MEHMET ALTINSOY

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TCDD
TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
LOJİSTİK DAİRE BAŞKANI)

Sayın Hazirun,

Hepiniz hoş geldiniz. Ben çok kısa bir sunum yapacağım. Öncelikle hepinize Ankara'dan selamlarımı iletirim. Tekrar hepinizi saygıyla selamlıyorum. Ben de bakanlık adına, Ankara'dan TCDD Taşımacılık Genel Müdürü adına geldim. İsmim Mehmet Altınoy, Lojistik dairesi başkanım.

Öncelikle ben, öğrenci arkadaşlarımızın genelde hangi bölümlerde okuyorlar, onu öğrenmek istiyorum. Sanırım, genelde lojistik bölümü var. Gençler, biliyorsunuz; biz lojistik memurunu bu bölümü desteklemek için hem taşrada hem genel müdürlükte özellikle bu bölüm mezunu alıyoruz. Yine yakın zamanda 28 kişi aldık. Aldıklarımızın hepsi lojistik mezunu kişiler. Lojistik mezunu başvurusu olmazsa, diğer branşlardan da alıyoruz, yani arkadaşlar lojistik geleceğin sektörü biliyorsunuz. Yani önümüzdeki 15-20 yıl bu sektör hızla büyüyecek. Bu konuda kendinizi yetiştir-

melisiniz. Çünkü çalışmalarımız gittikçe artacak ve vasıflı eleman bulmakta zorlanıyoruz. Bunu sadece demiryolu olarak da düşünmeyin. Dediğim gibi şu anda Demiryolları Türkiye'deki toplam taşımanın %5'ini yapıyor ama bu taşıma İnşallah 2023'te %10'a çıkacak. Ama taşınan yük 2023 de milyar tona ulaşacağı için bunlar çok önemli konular. Yine Keçiörlü ile ilgili bir anımı paylaşmak istiyorum. Biliyorsunuz burası, Afyon Bölge Müdürlüğümüze bağlı, 1993 yılında bu bölgeye ilk geldiğimde, taşıdığımız ilk yük Keçiörlü kükürt posasıydı. Dolayısıyla, o dönem yoğun bir taşımamız vardı ve sanırım buradaki işletme Eti Madendi. O kapandıktan sonra taşımamız bitti ve şu anda Göltaş Çimento Fabrikası bizim çok önemli bir partnerimiz oldu. Onun hammaddesini biz taşıyoruz. Yine Entegre Orman Ürünleri, ORMA AŞ'nin taşımalarını da yapıyoruz ve orman ürünleri ihracatında da ciddi rakamlara ulaştık. Tabi ki Keçiörlü önümüzdeki yıllarda şu anlamda da çok önem kazanacak. Biliyorsunuz İstanbul-Antalya demiryolu bu bölgeden geçiyor. Hızlı tren Burdur ve Isparta'dan da geçecek inşallah. Dolayısıyla yakın zamanda bize bu bölgede yapılacak bir istasyonun konumlandırılması soruldu. Biz de özellikle Gümüşgün Bölgesi'nde bir aktarma istasyonu, yani yük Terminali planlıyoruz. Bu plan, İnşallah bu bölgede Lojistik merkeze doğru atılan bir adım olur. Çünkü lojistik merkez için çok ciddi üretim kanallarının olması gerekiyor. Yani bin tonlara değil milyon tonlara ulaşması gerekiyor. Burası ağırlıklı tarım bölgesi ancak önemli çimento ve orman ürünleri fabrikası da var. Sunumumda da söylediğim gibi biz Isparta'nın ürettiği yöreye özgü ürünleri ref konteynerlerle her zaman taşımaya hazırız. O vagonları buraya yönlendirebiliriz. Ben iletişim bilgilerimizi de bırakacağım ve bu konuda her zaman desteğe hazırız. Yine biraz önce de söyledim gibi 20'ye yakın Lojistik Merkezi inşaat projemiz var. Bunun 10 tanesi devreye girdi ve

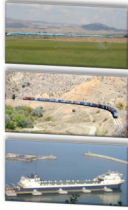
devreye girenlerde de biz şu durumla karşılaştık. Yani devlet yatırımları lojistik merkezleri açıyor ama merkezin mutlaka değişik kanallarla beslenmesi gerekiyor. Tabi biz lojistik merkeze sadece demiryolu olarak da bakmıyoruz. Yani lojistik merkezler karayoluna da hizmet vermeli. Bunun bir şansı da havaalanına ve OSB'ye yakın olması. Dediğim gibi ilk aşamada bu bölgede Antalya limanına inmek için ciddi bir yük terminali yatırımımız var. İnşallah ondan Keçiözürlü da faydalanacak diyorum.

Konu lojistik olunca, Türkiye genelinde biliyorsunuz, şu anda faal 9 tane lojistik merkezimiz var. Bunlar, toplam yirmiyeye çıkacak. Keçiözürlü da, Isparta da özellikle bizim Antalya kuşağımızda önemli bir yol ayrımında bulunuyor. Bununla ilgili size kısa bir bilgilendirme yapacağım. Ben fırsat bulmuşken, biliyorsunuz TCDD Taşımacılık devletimizin kurduğu, Devlet Demiryollarında ayrılan çok yeni bir taşımacılık şirketi. Türkiye'de ulaştırmanın serbestleşmesi amacıyla Devlet Demiryollarından ayrıldı. Şu anda da bizim dışımızda Türkiye'de 2 tane daha özel tren işletmecisi var. Bir tanesi bizim dışımızda OMSAN, kendi cevherini taşıyor. Diğerleri de TÜPRAŞ, o da kendi akaryakıtını taşıyor. Ancak Türkiye'deki toplam taşımamızın halen %92'sini biz yapıyoruz. (SLAYT 6) Faaliyet alanlarımız hem Yolcu hem yük. (SLAYT 7) Yaklaşık 10.000 kişi ile Türkiye genelinde bu işi yürütüyoruz. (SLAYT 8-9) Bunlar kaynaklarımız, lokomotiflerimiz, hızlı tren setlerimiz. (SLAYT 10) Türkiye'deki demiryolu ağı yaklaşık 12.740 kilometre, 1.213 kilometresini yüksek hızlı tren ağı oluşturuyor. Biliyorsunuz, şu an Ankara-İstanbul, Konya-İstanbul çalışıyoruz. Yakında, inşallah Sivas hattı devreye girecek. Arkasından Bursa, arkasından Antalya hattı devreye girecek, burayı Antalya kısmı ilgilendiriyor. (SLAYT 11) Yine, şu anda biz Türkiye'deki 81 vilayetin 45'inde doğrudan hizmet veriyoruz. Bu görüntüdeki de özellikle kullanıyoruz. Aydın Sultanhisar'daki Atça, Türkiye'nin bildiğim kadarıyla ilk planlı belediyesi. Dikkat ederseniz ve sanırım Paris'ten alınmış. Bunu özellikle planlı şehirleşme açısından biz de kullanıyoruz. (SLAYT 12) Bu haritamız bizi dünyaya açan kapıları gösteriyor. En son açtığımız Cambaz, yani BTK (Bakü-Tiflis-Kars) hattımız Ardahan'a bağlı, oradan Gürcistan'a geçiyoruz. Ermenistan'daki siyasi nedenle, o kapıyı kullanmıyoruz. İran kapımız Kapıköy'ü aktif kullanıyoruz. Kapıkule Bulgaristan'a, Avrupa'ya açılan kapımız. Uzunköprü de Yunanistan'a açılan kapımız. Tabii güvenlik nedeniyle halen kapalı olan Nusaybin Çobanbey, İslâhiye kapımız malesef Suriye'deki iç karışıklıklar nedeniyle kapalı. İnşallah yakında oralar da açılır. (SLAYT 13) Biz taşımalarımızı yoğunluklu olarak maden ve limanlara ve önemli sanayii kuruluşlarına bağlanan, iltisak hatlarıyla yapıyoruz. Tabii burada zayıf olduğumuz yerlerden bir tanesi, liman bağlantıları. Haritada gördünüz gibi Türkiye'de yaklaşık 191 limandan sadece 15'inde demiryolu var. Ama inşallah yakında Antalya projemiz gerçekleştiği takdirde, Antalya limanına da biliyorsunuz demiryolu girecek. Çünkü Antalya hızlı tren operasyonunda, yüksek hızlı tren değil, hızlı tren olarak düşünülüyor. Ve bu hatta biz, yük treni de çalıştıracacağız. (SLAYT 14) Yine demiryolu, tabi 191 limanda 15 tane bağlantı olunca

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
2. Faaliyet Alanı ve Konuları
6 / 40

2.1. Faaliyet Alanı

- Yolcu Tren İşletmeciliği
 - YHT
 - Konvansiyonel Yolcu
 - Kentiçi (Marmaray, Baykentray Banlyo)
- Lojistik Hizmetler ve Yük Tren İşletmeciliği
- Feribot ile Yük ve Yolcu Taşımacılığı
- Filo Bakım, Tamir ve Revizyon Hizmetleri



SLAYT 6

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. Kaynaklar (1/3)
7 / 40

3.1. İstihdam (Personel)

	MEMUR	İÇİ	TOPLAM
3.1.1 Genel Müdürlük Merkez	380	0	380
3.1.2 Taşra Merkez	511	0	511
3.1.3 Taşra Operasyon	4.232	3.947	8.179
Makinistler	1.741	1.791	3.532
Operasyon	1.262	419	1.681
Bakım	1.229	1.736	2.965
Bakım (peşici işçi)	0	295	295
3.1.4 TOPLAM	5.123	4.241	9.364
Diğer (Tayaron)	0	1.320	1.320
3.1.5 GENEL TOPLAM	5.123	5.561	10.684



SLAYT 7

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. Kaynaklar (2/3)
8 / 40

3.2. Araçlar

3.2.1 Çekilen Araçlar

LOKOMOTİF / SET TİPİ	TOPLAM (Adet)
Manevra Lokomotifi	104
Dizel Anahat Lokomotifi	435
Elektrikli Anahat Lokomotifi	125
TOPLAM LOKOMOTİF	664
Dizel Tren Seti (DMU)	91
Elektrikli Tren Seti (EMU)	97
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	19
TOPLAM SET	207



Toplam 19 Yüksek Hızlı Tren Seti ve 664 Lokomotif

SLAYT 8

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. Kaynaklar (3/3)
9 / 40

3.2. Araçlar

3.2.2 Çekilen Araçlar

VAGON TİPİ	ADET
Yolcu vagonu	848
Konferans + Salon vagonu	2
Furgon vagonu	27
Jeneratör vagonu	87
YOLCU VAGONU TOPLAMI	964
Yük vagonu	16.920
Furgon vagonu	126
YÜK VAGONU TOPLAMI	17.046



Toplam 964 Yolcu Vagonu, 17.046 Yük Vagonu

SLAYT 9

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
4. Lojistik Altyapı
10 / 40

4.1. Yol	: 12.740 km	4.2. Gar ve İstasyonlar	: 785
YHT	: 1.213 km	Garlar	: 130
Konvansiyonel	: 11.527 km	İstasyonlar	: 252
		Duraklar	: 403



12.740 km. İnk demiryolu ağı üzerinde işletmecilik yapılmaktadır.

SLAYT 10

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
5. Hedef Kitlemiz
11 / 40

5. Demiryolu Geçen İller



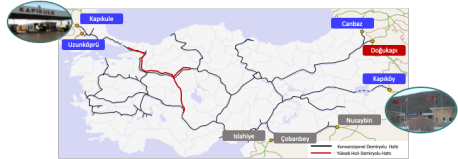
Sıra No	İl Adı	Yol Uzunluğu (km)	Yol Durumu	Sıra No	İl Adı	Yol Uzunluğu (km)	Yol Durumu
1	ANKARA	7	100	31	İZMİR	4	100
2	ANTALYA	2	100	32	İZMİR	4	100
3	ANKARA	7	100	33	İZMİR	4	100
4	ANKARA	7	100	34	İZMİR	4	100
5	ANKARA	7	100	35	İZMİR	4	100
6	ANKARA	7	100	36	İZMİR	4	100
7	ANKARA	7	100	37	İZMİR	4	100
8	ANKARA	7	100	38	İZMİR	4	100
9	ANKARA	7	100	39	İZMİR	4	100
10	ANKARA	7	100	40	İZMİR	4	100
11	ANKARA	7	100	41	İZMİR	4	100
12	ANKARA	7	100	42	İZMİR	4	100
13	ANKARA	7	100	43	İZMİR	4	100
14	ANKARA	7	100	44	İZMİR	4	100
15	ANKARA	7	100	45	İZMİR	4	100
16	ANKARA	7	100	46	İZMİR	4	100
17	ANKARA	7	100	47	İZMİR	4	100
18	ANKARA	7	100	48	İZMİR	4	100
19	ANKARA	7	100	49	İZMİR	4	100
20	ANKARA	7	100	50	İZMİR	4	100
21	ANKARA	7	100	51	İZMİR	4	100
22	ANKARA	7	100	52	İZMİR	4	100
23	ANKARA	7	100	53	İZMİR	4	100
24	ANKARA	7	100	54	İZMİR	4	100
25	ANKARA	7	100	55	İZMİR	4	100
26	ANKARA	7	100	56	İZMİR	4	100
27	ANKARA	7	100	57	İZMİR	4	100
28	ANKARA	7	100	58	İZMİR	4	100
29	ANKARA	7	100	59	İZMİR	4	100
30	ANKARA	7	100	60	İZMİR	4	100

Ülkemizin 81 ilinden 45'inde hizmet veriyoruz.

SLAYT 11

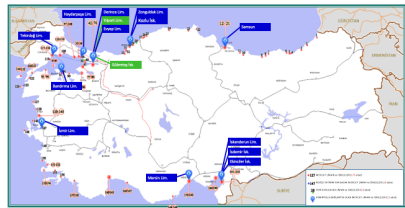
TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
6. Uluslararası Sınır Garları
12 / 40

- Suriye : Nusaybin-Kamuşlu, İslahiyeye-Meydanbey, Çobanbey
- Yunanistan : Uzunköprü - Pilyon
- Bulgaristan : Kapıkule - Svilengrad
- İran : Kapıkule - Raz
- Gürcistan : Çanböz - Ahilekek
- Ermenistan : Doğubakır - Akuryan (Kapalı)



SLAYT 12

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
7. Demiryolu Bağımlılı Liman ve İskeleler
13 / 40



Not: Yıpran Limanı ve Güneyde (Burdur) Liman sadece demiryolu bağlantısı Ankara-İstanbul hattı tren yoluyla sadece bir kezliğin yapılabildiği bağlantı sağlanmaktadır.

Ülkemizin 191 adet mevcut liman ve iskelesinin 15 aedesinde demiryolu bağlantısı mevcuttur.

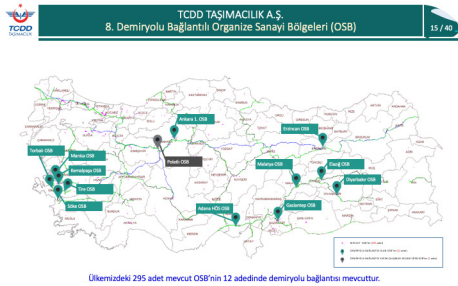
SLAYT 13

taşımamız da çok düşük. Maalesef 191 limanda elleçlenen yükün sadece 1,8'ni, yani sadece %2 sini demiryolu ile taşıyabiliyoruz. (SLAYT 15) Yine demiryolları olarak Türkiye'deki 295 adet OSB'den sadece 12 tanesinde varız. Sunuda gördükleriniz de iltisak hattı olan yerler. Bu bölgede (Süleyman Demirel OSB) bir bağlantımız maalesef yok. (SLAYT 16) Sunuda gördükleriniz OSB taşımalarımız. (SLAYT 17) Bunlar da yine iltisak hatlarımızı gösteriyor. Şu anda Türkiye'de 232 adet iltisak hattı var. Bunun 12'si OSB'lerde. Burada da bu bölgeye has uygulama yapmıştık. Özellikle Göltaş çimentoya; içine giremediğimiz için karşısına, biliyorsunuz kamu-özel sektör işbirliği ile bir istasyon kurduk. Yaklaşık 10 yıl oldu ve ismini de Göltaş koyduk. Yani yöreye özgü ve yaklaşık şuan, 500 bin ton taşıma yapıyoruz, hemen yanınızda. Bu bizim kamu-özel sektör işbirliğine çok iyi bir örnek. (SLAYT 18) Yine iltisak hatları, bizim için çok önemli. Neden? Çünkü kapıdan kapıya taşımacılığı sağlayan en önemli unsur, iltisak hattı. Taşımalarımızın yaklaşık %30'unu yani üçte birini, biz iltisak hatlarından yani bağlantı hatlarından gerçekleştiriyoruz. (SLAYT 19) Bu sunu, yine 2003 yılından günümüze kadar olan yük trendini gösteriyor. Yaklaşık 29 milyon tona ulaştık. Tabii biraz önce söylediğim gibi, iki tane diğer operatörün taşıması ile birlikte toplam taşıma 32 milyon tona çıktı. Bu da yaklaşık Türkiye'de taşınan toplam yükün %5'ine denk geliyor. Ayrıca şu an, her gün 80 bin ton yük taşıyoruz. (SLAYT 20) Yine bu sunuda artış oranımızı görüyorsunuz, her ne kadar iki yıllık bir şirket olsak da, taşımalarımızda ve gelirimizde artış oluşturduk. Programın bir miktar gerisindeyiz. O da yaklaşık 3 milyon ton yükümüz özel sektöre geçtiği için. (SLAYT 21) Bu sunuda da taşıdığımız yük cinslerini görüyorsunuz. Yani Türkiye'de demiryolu ne taşıyor diye baktığımızda, başta en çok demir cevherini görüyorsunuz, yaklaşık 6 milyon ton. Onun düşmesinin nedeni arkadaşlar, dediğim gibi demiryollarında serbestleşmeden sonra cevheri, OMSAN yani OYAK Grubu biliyorsunuz; İskenderun Demir çelik ve Hekimhan Divriği'deki Er maden OYAK grubunun olduğu için kendi yüklerini çekiyorlar. Geçen yıl, yaklaşık 1 milyon 750 bin tonu kendileri taşıdığı için, biz de eksilmiş gözüküyoruz. Daha sonra kömür, akaryakıt geliyor. Biz Türkiye'de Yaklaşık 2 milyon ton akaryakıt taşıyoruz. Artık, hızla akaryakıt taşımaları, demir yollarına kayıyor. Şimdi sırada LPG taşımaları var. Çünkü bunları karayollarından bir an önce demiryollarına çekmemiz gerekiyor. Çünkü sonuçta bunlar tehlikeli madde. Bu konuda, Bakanlığımızdaki ilgili Genel Müdürlükle de koordineyle çalışıyoruz. Hedefimiz, bunu bu yıl 2,5 milyon tona çıkarmak. Yine alçı. İşte Türkiye'nin en önemli ihracat kalemlerinden bir tanesi boraks. Geçen yıl 1 milyon tonu aştık, klinker ve liste böylece gidiyor. (SLAYT 22) Yine bu sunu, madde cinslerine göre artış trendimiz. (SLAYT 24) Şimdi uluslararası taşımalara geçiyoruz. Türkiye, tabii önemli bir köprü, transit ülke konumunda. Halen biz hem Avrupa'ya hem BTK ya, Çin'e, Kazakistan'a, Türkmenistan'a, Özbekistan'a ve İran üzerinden hem İran hem de Pakistan ve Afganistan'a ulaşıyoruz. Bu, şu anda bizim Türkiye'de ulaştığımız yerler. Yani şu anda Almanya'ya da tren yapıyoruz, Fransa'ya da yapıyoruz ve en son BTK'da, ona ayrı bir

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
7. Demiryolu Bağlantılı Liman ve İskeleler (2018)

No	Limandan	Eleçilen Toplam Yük (bin ton)	Demiryolu ile Taşınan Yük (bin ton)	%
1	Haydarpaşa Limanı (demiryolu kapalı)	1.293	0	0,0
2	Demiryolu Bağlantılı TCDD Limanları	10.491	1.099	10,3
	TOPLAM	11.784	1.099	9,3
3	Bandırma Limanı	9.615	907	9,4
4	Demiryolu Bağlantılı Özelleştirilmiş Limanlar	4.195	0	0,0
5	Mersin Limanı	28.619	1.068	4,0
6	Derince Limanı	6.493	474	7,3
7	TOPLAM	35.510	52	1,5
8	Zonguldak TTK Limanı	11.046	1.107	29,3
9	Zonguldak ERK Limanı (Çatalağzı)	1.500	2.134	13,3
10	Tekirdağ TDU Limanı*	15.810	505	3,2
11	Demiryolu Bağlantılı Diğer Limanlar	3.897	251	6,8
12	İskenderun İSDEMİR Limanı (Payas)*	4.620	453	9,8
13	EVYAP Limanı (Taramca)**	3.897	251	6,8
14	İskenderun ERGÜLER/BAŞANPORT (Samsak)	1.414	171	12,7
15	TOPLAM	38.097	4.820	13,3
16	Derince PDA's Terminali	Demiryolu taşımaz	0	0,0
17	15 adet Demiryolu Bağlantılı Liman ve İskele Toplamı	100.313	4.820	8,4
18	İzmit TOPLAMAĞaç Limanı	53.865	---	---
19	Demiryolu Bağlantılı İzmitbü Ambarı KUMPORT Limanı	35188	---	---
20	Olmayan Limanlar	---	---	---
21	191 adet Liman ve İskele Toplamı	460.154	8.420	1,8

SLAYT 14



SLAYT 15

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
8. Demiryolu Bağlantılı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB)

Demiryolu OSB Taşımaları (Bin Ton)

OSB Adı	İstanbul	Çukurova	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gölcük	0	0	246	312	346	166	175	189	160	252	517	481	973	827	836	836
Erololan	0	0	73	77	59	83	94	177	153	305	208	438	332	386	335	335
Elaeğ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	178	183	288	335	335	335
Adana S. Sanayi	2005	84	60	86	70	21	25	13	28	44	47	95	145	148	2	2
Tuzluca	2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	146	14	14
Malatya	2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	7	4	14	14	14
Tire	2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	17	2
Kemalpaşa	2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	31	36	36
Mandıra	2010	0	0	0	0	0	0	42	114	279	321	256	357	422	536	536
Şişli	2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	236	236
Adana HOS	2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	150	150
Söke*	2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam		84	286	472	493	246	280	318	480	770	1.351	1.246	1.714	2.241	2.546	

*Yeni OSB demiryolu bağlantısı 2018 yıl sonuna kadar beklenen avrasya hattı demiryolu ile taşınması için beklenmektedir.

Türkiye'deki mevcut 295 OSB'nin 12 adedinde demiryolu bağlantısı olup, Yükle yaklaşık 2,55 milyon ton taşıma yapılmaktadır.

SLAYT 16



SLAYT 17

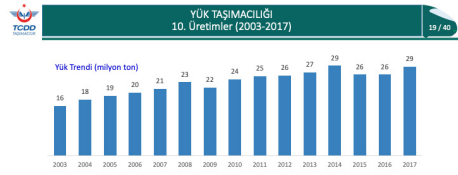
TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
9. Önemli OSB ve Fabrikalara İttisak Hattı Bağlantıları

İttisak hatları ve taşımaları (2017-2018)

Yıl	İTTISAK HATLARI DOĞAN YÜK (milyon ton)	TOPLAM YÜK TAŞIMALARI (milyon ton)	%
2017	8,2	28,5	29
2018	9,1	28,7	32

Toplam taşımamızın %32'yi kapadın kapıya taşıma imkanı sağlayan kılkıç hatlarından yapılmıştır. Bu nedenle; kılkıç hatlarının yapılması demiryolu taşıması için büyük önem arz etmektedir.

SLAYT 18



SLAYT 19

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
10. Üretimler (2018)

Yük ve Lojistik (Yıllık)

ÖRÜTİM	2017 Gerçekleşen	2018 Gerçekleşen	2018 Program	Önceki Yıla Göre Artış %	Programa Göre %
Ton (milyon)	28,5	28,7	29,2	1,0	-1,6
Gelir (milyon TL)	754,5	895,9	843,0	18,8	6,3

SLAYT 20

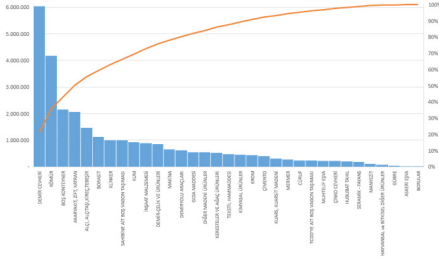
TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
LOJİSTİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI 10. Üretimler (madde cinsleri)

Yapı Türü	2017	2018
DEMİR ÇEVRE	7.147.202	6.024.841
KUMAR	3.728.042	4.324.841
BOĞ KONTYNER	1.901.869	2.142.026
BAĞIRCIYI ZEPLİ KATMAN	2.130.409	2.289.940
ALÜMİNYUM KATMAN	1.189.170	1.471.298
BİNA	961.646	1.219.240
KİLİM	437.418	90.888
SARINCIYI ATIYI BOĞ VİRGİN TAŞIMASI	1.184.613	901.082
KUMAR	487.201	505.727
İNŞAAT MALZEMELERİ	191.863	201.082
DEMİR ÇELİK VE ÜRÜNLERİ	899.201	801.100
MARMA	866.286	800.788
OSB MADDELERİ	730.053	630.788
OSB MADDELERİ ÜRÜNLERİ	888.076	635.779
OSB MADDELERİ ÜRÜNLERİ	112.271	112.271
KEMİTLER VE ALÜMİNYUM ÜRÜNLERİ	401.175	344.511
TEKSTİL MADDELERİ	488.389	415.287
KİMYASAL ÜRÜNLER	800.363	480.029
KİMYA	511.488	481.288
ÇİMENTO	300.948	413.425
KİMYE KİMYASAL MADDEN	299.889	389.218
İNŞAAT	535.289	283.400
ÇİMENTO	191.289	221.082
TEKSTİL MADDELERİ	201.041	240.612
DEMİR ÇELİK	191.289	221.082
İNŞAAT	348.879	223.508
KİMYASAL MADDEN	144.778	221.082
İNŞAAT	140.915	142.446
İNŞAAT VE METAL ÜRÜNLERİ	40.225	87.000
OSB	40.225	87.000
İNŞAAT	36.494	27.588
OSB	13.970	40.225
TARIM ARACI	9.815	11.857
PALANCIYI VE KATMANLI MADDEN	2.814	4.938
ÖZEL TREN TAŞIMASI	7.417	1.398
TOPLAM	28.488.482	28.788.482

SLAYT 21

sayfa açtık, onu da anlatacağım. (SLAYT 25) Bu sunu da destinasyonlarımız, Türkiye’de nereden nereye taşıma yaptığımızla alakalı. Geçen yıl yaklaşık 2 milyon ton taşıma gerçekleştirip, bunun bir buçuk milyon tonunu Avrupa yönüne yaptık. Yani sonuçta bizim ihracat taşımalarımız da, ihracatımızda olduğu gibi en önemli kalem; Avrupa, daha sonra İran ve şimdi yenilerde BTK. Biraz sonra onu da göstereceğim. (SLAYT 26) Bu sunu Türkiye-İran taşımalarımız. Bu son günlerde İran ambargosu, tabii yeni bir fırsat yarattı bizim için. Uluslararası gemi firmaları, İran’a seferlerini durdurunca veya değişik kanallardan gitmeye başlayınca, oradan bize yoğun bir taşıma talebi geldi. Ve şu anda biz sürekli blok tren sözleşmeleri yaparak, İran taşımalarını hızla demiryoluyla gerçekleştirmeye çalışıyoruz. Sanırım, bu yılsonuna kadar sadece İran taşımalarımız yaklaşık 1 milyon ton olacak. (SLAYT 27) Yine, Bakü-Tiflis-Kars hattında, yaklaşık 1 yıl geçti üzerinden, geçen yıl yaklaşık 160 bin ton taşıma gerçekleştirdik. (SLAYT 28) Bu da yine Sayın Cumhurbaşkanımızın Bakü’de açılışını yaptığı lojistik merkez. İlk taşımamız Kazakistan’da Kokshtau’dan Mersin’e. Biliyorsunuz; Kazakistan dünyanın sanırım, 2. ya da 3. büyük buğday üreticisi. Sert buğday üretiyorlar, makarnalık buğday üretiyorlar. Bunlar gemilerle ve trenle Türkiye’ye geliyor. Dâhilde işleme rejimi altında işleniyor ve makarna olarak, aklına gelen bütün buğday ürünleri ihraç ediliyor. Kazaklardan ziyade bu teknoloji bizde daha gelişmiş. Biz de, bu BTK hattının dâhil olduğu, Kazakistan’ın kurmuş olduğu Trans Hazar Taşıma Güzergâh Birliğine geçen yıl şubat ayında üye olduk. Bunların düzenli toplantılarına katılıyoruz ve yeni fırsatları değerlendiriyoruz. (SLAYT 29) Bu sunuyu, ilginizi çeker diye özellikle koyduk. Biliyorsunuz; bizim hattımız 1435 mm, yani Avrupa’nın kullandığı demiryolu genişliği 1435 mm. Rus hattı dediğimiz BTK ülkelerinin, Türkiye cumhuriyetlerin hatları ise 1520 mm. Yani, bizden 8,5 mm daha geniş bir hat. Bizim hattımız Kars’tan sonra 79 km Cambaza gidiyor. Gürcistan’la Cambaz arasında yaklaşık 4,5 km uzunluğunda bir tünel var. Tünel bizim sınırimız. Tam tünelin ortasında, Gürcistan başlıyor. Ama bizim trenimiz, 30 km Gürcistan Ahılkelek’e giriyor. Ahılkelek’te konteynerleri, bizim hatla diğer hat yan yana getirilip, orada aktarıyoruz. Ayrıca tekerleklerini değiştiriyoruz. Tekerleklerini değiştirerek, onların vagonlarını Türkiye’ye sokabiliyoruz. Ama Sayın Cumhurbaşkanlığımız, şimdi Ahılkelek’te yeni bir yatırım kararı aldı. Gürcistan’da aktarmalar sıkıntılı olduğu için, 1520 mm hat genişliğinin Kars’a getirilmesi kararı alındı. Yani bir, bir buçuk yıl içerisinde 1520 mm’yi Kars’a, Kars lojistik merkezi içerisine getirdiğimiz takdirde, gerek Rusya’dan gerek Kazakistan’dan, Türkmenistan’dan, Azerbaycan’dan vagonlar doğrudan Kars’a gelecek. Burada, tekrar bizim vagonlara aktarılacak ve çok büyük yük hacimlerine ulaşacağız inşallah. (SLAYT 30) Bu gördüğünüz, bu bölgeyi ilgilendiren bir slayt. Biz, geçen ay Mersin’den Rusya Astrahan’a yaş meyve sebze taşımasına başladık. Bunu nasıl yapıyoruz? Rusya’dan temin edilen ref. konteynerler var, İnterfrigo konteynerler. Bunlar jeneratörle besleniyor. Sürekli içerideki sıcaklığı, 6 derecede tutuyor. Yani, yaz kış ürün 6 derece ile taşıyoruz. 4. trenimizi yaptık. Turunçgiller

LOJİSTİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI
10. Madde Cinsine Göre Taşımlar (2018)



SLAYT 22

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
Şirketimizin Taşımacılık Coğrafyası



Türkiye ile Avrupa ve Asya arasında günlük ortalama 12 tren ile taşıma yapılmaktadır.

SLAYT 24

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
1. Türkiye - Avrupa Taşıma Destinasyonları

Türkiye - Avrupa

- Çukurbıyık - Avusturya (Kapfenberg)
- Halkalı - Avusturya (Vienna)
- Çorlu - Bosna Hersek (Zvornik Novi)
- Çerkezköy - Fransa (Tournan)
- Çorlu - Yunanistan (Atina)
- Çerkezköy - Polonya (Bierawa)
- Köseköy - Polonya (Plock)
- Marşandı - Polonya (Plock)
- Çerkezköy - Romanya
- Halkalı - Romanya
- Köseköy - Romanya
- Çerkezköy - Macaristan (Budapeşte)
- Halkalı - Macaristan (Sopron)
- Çerkezköy - Almanya (Giengen)
- Halkalı - Almanya (Duisburg)
- Çorlu - Bulgaristan (Galabovo)
- Lüleburgaz - Bulgaristan (Asenovgrad)
- Çerkezköy - Bulgaristan (Plovdiv)

18 adet Destinasyonda taşımacılık devam etmektedir.
2018 yılında 1,7 milyon ton taşıma gerçekleştirilmiştir.



SLAYT 25

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
2. Türkiye - İran Taşıma Destinasyonları

Türkiye - İran

- Adana - İsfahan
- Adana - Jofla
- Adana - BONAB
- Arifiye - Sahlan
- Bandırma - Sahlan Free Zone
- Başköy - Sahlan Free Zone
- Başpınar - Sahlan Free Zone
- Biçerova - Sahlan Free Zone
- İskenderun - Razi
- Manisa - Jofla
- Karabük - Sahlan Free Zone
- Kayseri - Sahlan Free Zone
- Köseköy - Sahlan Free Zone
- Malatya - Sahlan Free Zone
- Muradiye - Jofla
- Taşkent - BONAB
- Van - İran
- Yakapınar - Sahlan
- Yenice - BONAB

19 adet Destinasyonda taşımacılık devam etmektedir.
2018 yılında 328 bin ton taşıma gerçekleştirilmiştir.



SLAYT 26

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. BTK Hattı Taşıma Destinasyonları

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Hattı 2019

- Kazakistan-Kars-Mersin
- Mersin-Türmenistan
- Kazakistan-Derince-Ispanya
- İzmit-Kazakistan
- İzmit-Özbekistan
- İzmit-Azerbaycan
- Rusya-İskenderun
- Çin-Türkiye-Çin
- Çin-Avrupa-Çin



9 adet Destinasyonda taşımacılık devam etmektedir.
2018 yılında 136 bin ton taşıma gerçekleştirilmiştir.

SLAYT 27

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. BTK Hattı

- BTK demiryolu hattı 30 Ekim 2017 tarihinde Bakü'de demiryolu işletmeciliğine açılmış olup, bu koridordaki ithalat, ihracat ve transit taşımacılığımız devam etmektedir.
- 2018 yılında 142 tren ile 136 bin ton yük taşınmıştır. (3.323 konteyner, 2.314 vg)



İlk ticari seferde, Kazakistan'ın Kokshetau şehrinde çıkan tahıl yüklü tren ile Mersin'e tahıl taşıması yapılmıştır. İlk tren, Bakü-Mersin arası 75 saatte, Türkiye parkurunu 30 saatte katmıştır.

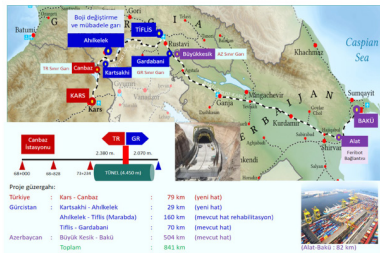
İlk etapta Kazakistan (Kokshetau)-Türkiye (Mersin) arasında 4.700 kilometrelik mesafede başlayan taşımacılık, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Türmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan, Çin ve Çin-Avrupa destinasyonlarıyla devam etmektedir.

Türkiye'den Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türmenistan, Kırgızistan ve Rusya'ya; inşaat malzemesi, gıda maddesi, tekstil, oto yedek parçası, temizlik ürünleri, tarım ürünleri gönderilirken, İpekçiz, tahıl, demir, çinko ve kimyasal ürünler taşınmaktadır.

SLAYT 28

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. BTK Hattı

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi'nin (resmi açılış 30 Ekim 2017) faaliyete geçmesiyle Orta Koridor'un önemli bir ayağı tamamlanmıştır.



SLAYT 29

TCCD TAŞIMACILIK A.Ş.
3. BTK Hattı

BTK Hattı üzerinden başlatılan Türkiye-Rusya (Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Rusya) demiryolu taşımacılığı ile yeni bir Kuzey-Güney koridoru oluşturularak farklı destinasyonlar ve farklı ürün gruplarının taşınmasına imkân sağlanmıştır.



YAŞ SEBZE VE MEYVE TAŞIMACILIĞI BAŞLATILDI

BTK demiryolu hattı üzerinden refer (frigorifik) konteynerlerle Ülkemiz ile Rusya ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasında yaş sebze ve meyve taşımacılığı başlatılmıştır.

Mersin'den Rusya'ya meyve taşıması yapılan ilk tren toplam parkurunu 6 günde tamamlamıştır.



SLAYT 30

yani portakal, mandalina ve limonu Astarhan'a götürdük. Rusya'ya, oradan Moskova'ya karayolu ile devam etti. Dönüşünde de malum duyuyor-sunuz işte, fiyat istikrarını sağlamak için, soğan getirdik arkadaşlar. Şu anda bu taşımamız domates, sebzeyle, devam edecek. Şunun için önemli; biz yazın, bu vagonları Manisa tarafına çekeceğiz. Üzüm ve muhtemelen kiraz da taşıyacağız. Hem Afyon Bölgesinin kirazını hem Isparta Bölgesinin kirazını taşıyacağız. Bunu nasıl yapacağız? Bunu, belki bu vagonları buraya getiremeyeceğiz ama biz, o ihracatçı firmaların interfrigorifik kamyonlarıyla, bunu en yakın yükleme merkezimize götürerek sağlayabiliriz. Hatta hedefimiz Çin'e de gitmek. Çünkü biliyorsunuz, kiraz çok değerli bir ürün. Uçağı kullanıyorlar. Çünkü çok hızlı taşınması gerekiyor. Ama inşallah bunu, Rusya'ya taşıyabiliriz. (SLAYT 31) Yine söylediğim gibi, bu sunu Irak destinasyonumuz. Ama inşallah yakında başlayacağız. (SLAYT 32) Isparta özeline geldiğimizde de, Isparta'da, tabii en önemli sanayi kuruluşumuz GÖLTAŞ. Biraz önce söylediğim gibi, Göltaş'a kamu-özel işbirliği ile çok güzel bir istasyon yaptık. Hatta Göltaş istasyon binasında kullandığımız malzemeleri gördüyseniz, Isparta gardaki malzemelerin aynısıdır. Rahmetli Şevket Demirel Bey, özel itina gösterdi. Göltaş, çok güzel bir eser oldu. Keçiörlü'nün önemi; hemen ileride Gümüşgün istasyonumuz var. Hızlı tren oradan ayrılacak biliyorsunuz. Antalya, dolayısıyla Gümüşgün, bizim ileride yük terminalimiz olacak. Bu bir adım Başkanım. Ama şöyle bir şans var Keçiörlü'nün; Gümüşgün, önemli bir aktarma yeri olacak. Neden? Gerek Göltaş'ta gerekse biliyorsunuz, bu bölgenin önemli bir fabrikası daha var ORMA, Orman Ürünleri Entegre fabrikası. Biz Orma'nın ürünlerini, biliyor musunuz bilmiyorum; şu anda biz Isparta'da üretilen suntaı, Türkmenistan'a, Rusya'ya, Bulgaristan'a, Romanya'ya götürüyoruz. Bunu nasıl yapıyoruz? Zaman zaman Isparta'dan yüklüyoruz, zaman zaman kamyonla yükleyerek, Adana'ya götürüyoruz. Adana'dan, oralara yaptığımız blok trenlerle götürüyoruz. Çorlu'ya götürüyoruz, Çorlu'dan Avrupa yönüne trenler ile götürüyoruz. Dolayısıyla Gümüşgün, inşallah bu bölgedeki lojistik merkez ile ilgili ilk yük terminali olacak. Çünkü biz, yükleri Gümüşgün'e getirerek, buradan Antalya projemiz gerçekleştikten sonra, Antalya limanına indireceğiz. Biliyorsunuz; halen çimento karayoluyla gidiyor. İnşallah onu da yapacağız. Arkasından, Burdur'a Entegre edip, limana indireceğiz inşallah. (SLAYT 34) Bu İtalya'da bir lojistik merkezi, tabii Türkiye'de şöyle anlaşılıyor; lojistik merkez, aslında sadece Demiryolu ile alakalı bir kavram değil. Yani, Avrupa bunu çok iyi Entegre etmiş. Hem karayolu hem Liman hem demiryolu var. Bunun içinde Havaalanı olan yerlerde havaalanı ile entegre durumda. Bu gördüğünüz de, bizim Türkiye'de, şu anda en faal kullandığımız Halkalı Lojistik merkezimiz. Yani bütün Avrupa taşımalarını gerçekleştirdiğimiz yer. Tabii bu lojistik merkezler, aslında bölgesine büyük bir hareketlilik getiriyor. Yani istihdam, ticaret ve gümrük açısından hareketlilik getiriyor. (SLAYT 35) Bu sunuda gördükleriniz, yer seçimi ile alakalı kriterler. Bunu diğer hocalarımız, kendileri de söyleyeceklerdir. (SLAYT 36) Bu sunudakiler de şu anda Türkiye'de biraz önce söylediğim gibi Lojistik merkezlerimiz. Aç-

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Türkiye - Suriye, Türkiye - Irak Taşıma Destinasyonları

Irak ve Suriye Demiryolu Taşımaları

Gaziantep-Nusaybin hattının kapalı olması ve güneyimizdeki olaylar nedeniyle;

- Türkiye-Halep-Sam,
- Türkiye-Musul-Bağdat-Basra

Destinasyonlarında 12 Ekim 2012 tarihinden bugüne kadar taşıma yapılmamaktadır.



SLAYT 31

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Isparta III Taşımaları (2018)



Maddeler	Netton		
	Giden	Gelen	Toplam
KÖMÜR	183.980	183.980	183.980
İNHAAT MALZEMESİ	797	11.457	12.254
DEMİR ÇUKUR VE ÜRÜNLERİ	407	407	407
SAHNELEME ATY BOŞ YOL TAŞIMASI	438	438	438
KERESTELER VE ALAÇ ÜRÜNLERİ	1.637	1.637	1.637
EVYAKSA ÜRÜNLERİ	528	528	528
DİĞER MADEN ÜRÜNLERİ	656	656	656
MEREMER	37	37	37
AMERİKA	368	368	368
BOŞ KONTENYER	34.030	110	34.140
DEMİRYOLU AMAÇLARI	345	1.010	1.355
TCDDYE ATY BOŞ YOL TAŞIMASI	323	323	323
MAKINA	53	324	377
CEMİTO	50	50	50
TOPLAM	37.656	398.882	236.538

En çok karşılıklı taşıma yapılan iller **Kütahya, Izmir, Kocaeli**

SLAYT 32

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Lojistik Merkezler

- Lojistik merkezler; Lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili Resmi Kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elemeleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketlenme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir.



SLAYT 34

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Lojistik Merkezler

Yer Seçim Kriterleri

- Yeterli seviyede taşıma potansiyeli
- Yakın çevrenin ekonomik gelişimi
- OSB içinde veya yakınında
- Tüketim merkezlerine yakınlık
- Farklı taşımacılık türlerinin bir arada kullanımı
 - ✓ Karayolu ve demiryolu bağlantısı, tercihen denizyolu ve havayolu bağlantısı
- Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına yakınlık
- KentSEL TrafikEtkisi
- Beklenen fonksiyonlarına yerine getirilebilecek büyüklükte
- Genişlemeye müsait arazi ve altyapı olanakları
- Bölgesel sanayi gelişme planları içinde
- Arazi, tesis ve altyapı maliyetleri
- Fizibilite etüdü sonuçları

SLAYT 35

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Lojistik Merkezler



* Samsun (Gelemez) Lojistik Merkezi yapıldı ancak işletmeye kapatıldı ve 2023 yılında tekrar işletmeye açılacağı planlanmaktadır.
† İhale ve Proje Hazırlama Aşamalarında (S)
‡ İhale ve Proje Hazırlama Aşamalarında (S)

Taşımaların % 5' i (1,3 milyon ton) Lojistik Merkezlerden yapılmaktadır.

SLAYT 36

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Lojistik Merkezler

- 10 adet Lojistik Merkez, "Erzurum (Palandöken), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mersin (Yenice), Samsun (Gelemez), Uşak, Denizli (Kakkik), Izmir (Kaseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökkyö) ve Halkalı" işletmeye açılmıştır.
- 5 adet Lojistik Merkezin de "Bilecik (Bazıyüklü), Mardin, Izmir (Kemalpaşa), Kars ve Konya/Kayacık" inşaat çalışmaları devam etmektedir.

Diğer Lojistik merkezlere ilişkin proje, kamulaşma ve inşaat ihale işlemleri sürdürülmektedir.

Lojistik merkezlerin faaliyete geçmesiyle Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 34,2 milyon ton ilave taşıma imkanı, 10 milyon metrekarelik açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elemeleme sahası kazandırılmaktadır.

SLAYT 37

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Lojistik Merkezler

Sıra No	Lojistik Merkez Adı	Kapasite (ton)	Toplam Alan (m ²)	Durumu	Demiryolu	Karayolu	Uzanan	Navalman
1	Halkalı / STAMBUL	2.000.000	220.000	İşletmeye açık	Var	Var	13 km	6 km
2	Kaseköy / IZMİR	2.000.000	688.617	İşletmeye açık	Var	Var	17 km	7 km
3	Hasanbey / BALIKESİR	1.364.000	546.662	İşletmeye açık	Var	Var	258 km	10 km
4	Gökkyö / BALIKESİR	1.000.000	213.235	İşletmeye açık	Var	Var	115 km	10 km
5	ISGAR	244.000	340.000	İşletmeye açık	Var	Var	228 km	7 km
6	Kakkik / DENİZLİ	500.000	125.285	İşletmeye açık	Var	Var	260 km	30 km
7	Gelemez / SAMSUN	1.156.000	257.600	İşletmeye açık	Var	Var	7 km	13 km
8	Palandöken / ERZURUM	497.000	850.000	İşletmeye açık	Var	Var	325 km	23 km
9	Yenice / MERSİN	896.000	415.681	İşletmeye açık	Var	Var	44 km	24 km
10	Türkoğlu / KAHRAMANMARAŞ	1.852.000	804.881	İşletmeye açık	Var	Var	185 km	30 km
11	Kaseköy / KONYA	1.079.000	1.014.987	Yapım aşamasında	Var	Var	365 km	3 km
12	Bazıyüklü / BİLEK	1.944.000	654.000	Yapım aşamasında	Var	Var	140 km	46 km
13	MARDİN	1.500.000	441.261	Yapım aşamasında	Var	Var	508 km	13 km
14	KARS	412.000	300.000	Yapım aşamasında	Yapılacak	Var	270 km	12 km
15	Kemalpaşa / İZMİR	16.000.000	3.000.000	Yapım aşamasında	Var	Var	26 km	42 km
16	Yapılıvar / STANBUL	6.161.784	1.000.000	Proje / kamulaşma	Var	Var	27 km	30 km
17	SIVAS	1.000.000	900.000	Proje / kamulaşma	Var	Var	820 km	42 km
18	Halkalı / BİTLİS	1.000.000	660.000	Proje / kamulaşma	Var	Var	550 km	72 km
19	Bağcıkapı / KAYSERİ	1.782.000	620.000	Proje / kamulaşma	Var	Var	325 km	15 km
20	Halkalı / SAMSUN	-	-	Proje / kamulaşma	Yapılacak	Var	700 km	60 km
21	Karaman	432.000	-	-	-	-	-	-

SLAYT 38

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.
Lojistik Merkezler

Açılan Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımalar (2013 - 2018)

Lojistik Merkez	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Uşak	210.915	277.904	93.925	110.440	28.716	25.854
Kakkik	156.794	23.530	229.582	219.180	176.657	66.658
Kaseköy	13.388	121.949	345.416	351.192	316.842	331.201
Hasanbey	110.528	184.648	159.061	184.629	69.040	45.341
Halkalı*	493.933	12.964	13.253	412.642	435.068	462.133
Balikesir (Gökkyö)	-	-	90.521	70.289	218.938	287.468
Türkoğlu	0	0	0	0	17.263	48.600
Palandöken	0	0	0	0	0	34.918
Samsun (Gelemez)*	1.327.485	1.288.107	814.430	0	0	0
Toplam	2.313.043	1.909.102	1.746.189	1.348.372	1.262.164	1.302.173

*Samsun-Halkalı hattı pol modernizasyon çalışmaları nedeniyle kapalı olduğundan 2016, 2017, 2018 yıllarında taşıma yapılmamıştır.

SLAYT 39

lanlar, 10 oldu. İşte en son Türkoğlu Maraş açıldı. İşte, sayın vekilimin, hocamızın söylediği gibi Palandöken açıldı. Örneğin; şu anda Kars yapılıyor. Palandöken de şöyle önem kazandı; muhtemelen BTK hattında, 1520 yaptıktan sonra biz yüklerin büyük bir kısmını, özellikle Kazakistan'dan gelecek LPG, akaryakıt, kömür yüklerini; Rusya'dan getireceğimiz kömür ve metalleri ilk planda, Palandöken'de aktarmayı düşünüyoruz. Çünkü Palandöken, çok büyük bir lojistik merkezi oldu. Şu anda kapasitesinin bir kısmını kullanıyor ve Kars lojistik merkezimizden daha büyük. Sanırım, bir kaç aya kadar biz BTK hattından getirdiğimiz vagonları Palandöken'de, hem trene hem de karayoluna aktaracağız. Yani biz tamamen demiryolu olarak düşünmüyoruz. Yani biz, karayolunu da besleyeceğiz. Dediğim gibi yapılmakta olanlar, yakında işte Yenice açılmak üzere, Türkoğlu, Kaklık, Kayacık, Konya açıldı. Bu yıl içinde açılacak yine Bakanlığımızın yapmaya başladığı; bir lojistik merkez inşaatı var; Kemalpaşa, burası çok çok büyük. Avrupa standartlarında bir yer olacak inşallah. Bozüyük devam ediyor, Mardin devam ediyor ve Kars devam ediyor. Avrupa Yakası'nda İstanbul'da, Avrupa Birliği İPA fonuyla, muhtemelen büyük bir lojistik merkez yapacağız inşallah. O da bu yıl netleşir. Neticede, haritada da gözüktüğü gibi; bu Akdeniz bölgesinde bir eksikliğimiz var. Onu biz, Gümüşgün'deki yük terminali ile gidermeye düşünüyoruz. İleride lojistik merkez olur mu? O, gelişmelere tabii. Sizin gayretlerinize tabi. Ama biz, Gümüşgün bölgesinde bir yük terminali planlıyoruz.(SLAYT 37) Bunlar yine yapılmakta olan merkezler.(SLAYT 38) Bu sunu yine taşımalarımız. Burada belirleyici olan; limana ve havallimanına uzaklıklar var. Yani Lojistik merkezler kurulurken, birkaç parametre var. Arkadaşlar; şu anda biliyorsunuz bakanlığımız da, Türkiye Lojistik Master planını yaptırdı. Ayrıca, lojistik merkezlerin nasıl işletileceği ile ilgili bir yüksek sesli düşünme var. Şu anda, yani lojistik merkezlerin, işletim sistemini devlet mi? Özel sektör mü? Belediyeler mi? Ticaret odaları mı yapsın? Onun tartışılması aşamasında şu anda. Çünkü lojistik merkezleri daha verimli kullanmamız gerekiyor.(SLAYT 39) Gördüğünüz gibi geçen yıl toplam; 29 milyon ton taşıma yaptık. Bunun yaklaşık 1,3 milyon tonu lojistik merkezlerimizde yapılıyor. Yani burada istediğimiz seviyede değiliz. Daha da artırmamız gerekiyor.

Evet, benim sunumun bitti. Teşekkür ederim.



MEHMET AKİF ÜLGER

(İSPARTA TİCARET İL MÜDÜR VEKİLİ)

Sayın Hocam, Değerli Belediye Başkanım, katılımcılar,

Bu lojistik merkezi fikrinin doğuşundan, çalıştığınız bu noktaya gelmesine kadar olan sürede emeği geçen herkese öncelikle şahsım ve kurumum adına teşekkür ediyorum. Çok güzel bir hizmet, inşallah diğer illerde olduğu gibi muvaffak olunacaktır.

Batı Akdeniz Lojistik Merkezi ve Entegre Taşımacılık Çalıştayı'nın katılımcıları içerisinde, kıymetli ve bu işin erbabı olan Hocalarımız, Genel Müdürlerimiz, Daire Başkanlarımız var. Ve onlar yeterince, lojistik merkezin neden gerekli olduğunu, neden Keçiborlu'ya kurulması gerektiğini ve lojistik merkez kavramından, faydalarından bahsettiler. Biz de burada, ülkemizin diğer illerine ve ülkemiz dışına bu merkezden yapılacak, ihracat pazar paylarının ne olduğu hakkında bilgi vereceğiz. Öncelikle burada, Isparta'da iç ticaret dengesinden bahsetmek istiyorum. Isparta'da bu işi yapabilecek toplam Isparta Ticaret ve Sanayi Odası ve Yalvaç Ticaret ve Sanayi Odası'na

bağlı 752 tane anonim ve 2614 tane limited şirketimiz var. Isparta, 17 komiteye ve Yalvaç 10 komiteye bağlı olmak üzere toplamda 27 komiteye bağlı tacirlerimiz ve meslek erbaplarımız, İlin pazar payını karşılayacaklardır. Diğer yandan esnaf ve sanatkârlarımız var. Yine bununla ilgili; iç ticaretin dengesini, arz ve talebini elinde tutan bir sektör olarak görürsek burada 12 962 esnaf ve sanatkârlarımız bulunmaktadır. İlimizde esnaf ve sanatkârlar odası birliğine bağlı tam 12 962 adet üyemiz var. Isparta, iç ticaret dengesinde iyi bir paya sahiptir. Fakat iç ticaretin çok gelişmiş olduğu da söylenemez. Burada, tekrar Isparta için dağıtım kanallarından bahsetmek istiyorum. Biz bu merkezden, bu dağıtım kanallarından yurtdışına ne göndereceğiz? Madencilik ürünleri, kimyevi maddeler, yaş meyve ve sebze, hazır giyim ve konfeksiyon, mobilya, kağıt ve orman ürünleri, çimento, cam, seramik ve toprak ürünleri, tekstil, tekstil hammaddeleri, makine ve aksamları, su ürünleri, hayvansal mamuller, süs bitkileri ve mamulleri, hububat, bakliyat, yağlı tohumlar, meyve ve sebze mamulleri, yaş sebze ve meyveler, kuru sebze ve meyveler, savunma ve havacılık sanayii, çelik, elektrik -elektronik ve hizmet, otomotiv endüstrisi gibi sektörlerle bağlı ürünleri biz yurt dışına ihraç edeceğiz. Tabii ki, bu entegre tesislerimizden bunlar gidecek. Şayet burada rakam vermek gerekirse; 2018 yılı içerisinde madencilik ürünlerinden 72,270 milyon dolar, 232,457 milyon kilogram madencilik ürünü, ihracata gönderilmiştir. Kimyevi maddelerden 43,130 milyon dolar, bunun da miktarına bakarsak 930.174 ton olarak gerçekleşti. İhracatı düşünülen en önemli ürün grubu zannederseniz, yaş meyve ve sebze. Yaş sebze meyveden, 26,198 milyon dolar ihracat geliri elde edilmiş. Ton olarak söylemek gerekirse de 18.813.966 kilogramdır. Değerli katılımcılar, bunları tek tek saymak isterim ancak ben size toplam olarak vereyim. Isparta İlinin ihra-

cat payında elde ettiği gelir, 267,793 milyon dolardır. Ve miktarı olarak çeşitli sektörlerden toplamda, 717,883 milyon ton ürünümüz ihracata gönderilmiştir. 2018 yılı için ise, ihracattan % 0.39'luk bir artışla ülkemiz ekonomisine 280,578 milyon dolar katkı sağlanmıştır. Arkadaşlar, değerli katılımcılar, bu tesisimiz kurulduğunda, yurtdışına göndereceğimiz ürün çeşitliliği ve ihracat miktarlarına istinaden rakamsal olarak bazı ifadelerde bulundum. Bunun haricinde, yurtiçi ve yurtdışında pazar payı yine rakamsal olarak ifade edilebilir.

Böyle bir merkezin, ihracat payında tabii ki önemli etkisi olur. Firmalarımız, kendi imkânlarıyla ihracata yönelik bir çalışma yapıyorlar. Ancak böyle stratejisi ve hedefleri belirlenmiş bir şekilde dağıtım kanalına girerse, zannedersen nakliye getirisi de olacaktır. Bu faaliyetlere önemli bir destek olacaktır. Dolayısıyla da, girdi ve nakliye maliyetlerini düşürecektir. En büyük etkisinin bu olacağını düşünüyorum. Onun haricinde, bölgesel olarak ürün sevkiyatının yapılmasıyla ilgili, taşıma sorunları ve trafik sorunlarının çözümünün sağlanacağını düşünüyorum. Dağıtım kanallarının tek düzeyde olacağını düşünüyorum. Yani hangi ürün, hangi dağıtım kanalıyla ihracata gidecek ya da sevkiyatı yapılacak. Bu, tesis işletmeciliği aracılığıyla belirlenerek daha stratejik bir taşıma sağlanmış olacak. Böyle faydalarının olacağını düşünüyorum.

Sayın hocam, ben kısaca bir de şundan bahsetmek istiyorum. Isparta'dan en çok ihracat yapılan 15 ülkeyi hızlı hızlı saymak istiyorum; Çin Halk Cumhuriyeti, Fransa, Almanya, Özbekistan, İspanya, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri, Bulgaristan, İtalya, Lübnan, Romanya, Hindistan, Portekiz ve Suudi Arabistan. Sayı çok olduğu için bir tanesini örnek vereyim. 2017 yılında 29,171 milyon dolar ihracat gerçekleşmiş. 2018 yılında bu 29,249 milyon dolara ulaşmış. Burada en büyük payı da Çin'e ihracatımız kaplıyor ve genellikle sanayi ürünleri, mermer, taş ve pomza gibi ürünlerinin ihracatı yapılıyor.



ENVER MURAT DOLUNAY

(ISPARTA TARIM VE ORMAN İL MÜDÜRÜ)

Değerli Belediye Başkanım, Değerli Öğrenciler, Değerli Katılımcılar,

Isparta İl Tarım Orman Müdürlüğü olarak; yaş meyve, sebze ve diğer ürünlerin üretiminden hasadına, depolanmasından pazarlanmasına ve denetimi dâhil tüm aşamalarını yapmaktan il müdürlüğümüz sorumlu. Öncelikle potansiyelimiz nedir? Yani Isparta'da neler üretiliyor ve neler pazarlanabilir? Toplam olarak baktığımızda Isparta İl'inin 893 bin hektarlık bir alanı var. Bunun alanın 251 bin hektarı tarım arazisi,

386 bin hektarı orman arazisi. Tarım arazisine baktığımızda da 123 bin hektarı tarla olarak kullanılmıyor. Meyvecilikle ilgili de 41 bin hektarlık bir alanda meyvecilik yapılıyor. Sebze olarak 5800 hektar. Yani toplamda, 251 binlik alanımızda, en fazla üretilen meyve çeşidi; elma. Elma Türkiye’de 3 milyon 625 bin ton üretilirken; bunun yaklaşık %20’si Isparta’da üretiliyor. Yani Isparta, 717 bin tonluk elma üretim rakamıyla, Türkiye’de birinci konumda. Yine birinci olduğumuz yani oransal olarak da Türkiye’de en fazla Isparta’da; gül, lavanta ve kesme çiçek üretiliyor. Sonra da kiraz, vişne, kayısı, şeftali, domates ve muhtelif meyve fidanları da dahil Türkiye’de 71 milyon adet fidan üretimi var. Bu üretimin 15 milyonu, yani yaklaşık %22 ‘si Isparta ‘da üretiliyor. Özellikle Eğirdir, Gelendost, Senirkent ve Merkez ilçemizde yoğunlaşmış depolama ve paketleme tesislerimiz var. Depolarımızın 439 bin tonluk kapasitesi var. Bu tesislerin 39 adedinde paketleme tesisi bulunmakta ve 220 bin tonluk paketleme tesisi var. Ürünler genelde 0 ile 4 derece arasında depolanmaktadır. İhracatçı firmalar, ürünlerinin seçilme, boylama ve ayıklama işlemi bitirdikten sonra il müdürlüğümüzün görevlileri tarafından, il kontrol laboratuvarında bu meyvelerin hastalık ve analizleri yapılıyor. Yurt dışına ihracat için gerekli izinler il müdürlüğümüz tarafından verilmektedir. Ürünleri ihracata veya başka şehirlere gönderirken frigo tır veya frigo konteyner kullanılmaktadır. Çünkü canlı materyal olduğu için bozulma durumları olabiliyor. Ürünümüz, yolda giderken bozulmasın için 0 ve 2 derece arasında bir sıcaklıkta sabit olması lazımdır. Biraz önce müdürümüz de söyledi; Çin’e, Ortadoğu ülkelerine, İskandinav ülkelerine ihracatımız bulunmakta. Böyle bir lojistik merkezimiz olursa; ürettiğimiz elmayı ve kirazı pazarlama ve yurtdışına gönderme açısından avantaj olacaktır. Mesela, depodan bir kilogram elma 1,5 -2 liraya çıkarken, Ankara ve İstanbul’da 5-6 liraya

satılıyor. Sonra da deniliyor ki neden böyle oluyor. Taşımacılıktan yani lojistikten deniyor. Bu açıdan bu lojistik merkezinin ürünlerin hem değerlendirilmesi hem de bizim burada 1,5 lira olan bir şeyin orada 5 liraya 6 liraya satılmasının önüne geçilmesi ve bununla birlikte üreticiye de daha fazla yansımaları açısından faydalı olacaktır. Diye düşünüyorum.



PROF. DR. MUSTAFA ILICALI

(İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ)

Teşekkür ediyoruz. Burada, panelimizin birinci oturumunda değerli panelistler önemli bilgiler verdiler. Şu andan itibaren daha zamanımız var. Bu durum çok hareketlenecek. Yeni bilgiler var, katılımcılardan alacağımız sorular var. Ve en önemlisi de zamanımız var. Şu anda ben de, eğer izniniz olursa; hem panelistlerden hem de sizden gelecek sorulara karşın ikinci bölümdeki panelistlerin değerlendirmelerine bir altlık oluşturacak şekilde 4-5 tane slayt seçip getirmiştım. Gelirken, konuyu daha fazla ısındırmak açısından 5-6 sayfalık slayt getirdim. Buradaki amacım, hem panelistlerin ikinci konuşmalarında, bu bilgiler üzerindeki değerlendirmesi hem de değerli katılımcıların suallerinde bir altlık

oluşturması. (SLAYT 1) Yani geçmişten gelen çok büyük topraklarımız var. Şu anda 787 bin kilometre kare bir alan ve coğrafi konumumuz muazzam. Yani doğu, batı, kuzey, güney düşünüldüğünde; lojistik kapsamında da çok önemli çalışmalar var. Ve Türkiye'nin en son 2018'de ihracatçılar ödülünde, en büyük 10 tane ihracatçının 5 tanesi lojistik üzerine. İşte bu kadar önemli bir konu (SLAYT 2). Şimdi alt yapısını oluşturduğumuzda burada da bir lojistik merkezin yapılmasından bahsediyoruz. Bu yerel mi olacak? Bir de panelistlere özellikle soruyorum; yerel mi? Bölgesel mi? düşünüyoruz, uluslararası mı? Buna göre altyapısı farklı olacak. Bunun tasarlanmasına dikkat çekmek istiyorum. (SLAYT 3) Bir de burada çok değerli Ulaştırma Bakanlığı'nın değerli temsilcileri var ve bu da çok önemli. Bir de lojistik performans indeksi var, LPI diye hesaplanan derecelendirmede Türkiye, 2018'de 47. sırada. Mesela burada Bakanlık olarak, biz niye 2012'de 27.sıradan 47. sıraya neden düşmüşüz? Bu da benim çok benim ilgilimi çekiyor. Burada bir fırsatı buldum, bunu paylaşalım. Çünkü LPI derecemizin daha yukarıda olması Isparta'yı da, yeni kurulacak merkezleri de etkileyecek. Bu konuda değerli panelistlerden bilgi istiyorum. (SLAYT 4) Bir de lojistik merkezler için kalite kriterleri var. Bunu da sayın başkanımıza soruyorum. Alan büyüklüğü açısından bir sıkıntı var mı? Alanın; kullanılma, genişleme alanı, trafik düzeni, altyapı, doğalgaz, daha yeni gelmiş, salonun önündeki yeni atılan asfalttan gördüm. Bu ne başkanım dedim? Doğalgaz gelmiş bu önemli. Kente yakınlık, bu konuda da sayın belediye başkanımızın bize bilgi vermesini rica ediyorum. Şunları da bir not alırsak; alan büyüklüğü, genişleme alanı bunlar çok önemli. Bu arkadaşlar, burada merkeze karar verirken bunları araştıracaklar. Kente ve endüstri ticaret merkezine yakınlığına, karayolu bağlantısı ve trafik yoğunluğunun mevcut yollardaki durumuna dikkat çekmek istiyorum. (SLAYT 5) Bir de değerli başkanım da Avrupa'daki lojistik merkezden örnek verdi. Bu sunuda, Almanya Nürnberg'deki lojistik merkezine baktığınız zaman kontrollü giriş, demiryolu bağlantıları, aktarma hatları, bekleme hatları, yükleme, boşaltma, rulo alanları, karayolu bağlantıları. Bunlar oldukça önemli değil mi hocam? Bu, alan büyüklüğü açısından önemli belli bir kriter. (SLAYT 6) Yine bu sunu Avrupa'daki Barselona lojistik merkezinden. Yani insan böyle bir toplantıya gelince, bir anda enerji doluyor. Niye ben de Keçiörlü'de, ilerde şöyle uçaktan inerken bu lojistik merkezi görmüyorum diye. İşte böyle güzel bir havaalanımız var. Merkezimiz şu mavinin olduğu yere oturursa, demiryolu da var. Sadece Göлтаş değil, lojistik merkezi daha faal hale getirecek bir şekilde, bir demiryolu işletmesi hayal ediyorum. (SLAYT 7) tabii bu arada Türkiye'deki Batı Anadolu Lojistik organizasyonuna.

Şu konuya dikkat çekmek istiyorum yine değerli panelistlerimiz. Burada bir çalışma yapılmış, toplama merkezleri bulunmuş ve bu merkezler içerisinde Isparta yer almış. Bu da TOBB tarafından yapılan bir çalışma yanlış hatırlamıyorsam. Keçiörlü yazmasa da bir Isparta var, elde var bir yani. Şimdi burada da BALO yani Batı Anadolu Lojistik Organizas-

GİRİŞ

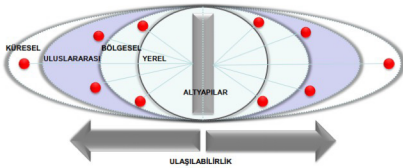


Ülkemiz, son yıllarda yapılan büyük yatırımlar ve mega projelere rağmen lojistik kapsamında henüz konununun getirilerinden tam olarak faydalanamamaktadır. Bu durum aslında, ülkemizde hala var olan büyük potansiyeli göstermektedir.

Yani: YAPILACAK ÇOK İŞ VAR!

SLAYT 1

GİRİŞ



Lojistik Merkez, teknik, hukuki altyapısı ve coğrafi konumu ile yerel ölçekte başlıyarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir. Her lojistik merkezin yer seçimi ve fonksiyonlitesini farklı özellikler gösterebilir.

SLAYT 2

ÜLKELERİN LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ'NE GÖRE KARŞILAŞTIRILMASI

Lojistik Performans Endeksi (LPI) (Logistics Performans Index), ülkelerin gümrük, taşımacılık, altyapı gibi lojistik alanındaki performanslarını değerlendirmekte; lojistik büyüme ve kaliteyi ölçmektedir.

LOGISTICS PERFORMANCE

Top upper-middle-income economies

Economy	2018		2016		2014		2012	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
China	26	3.61	27	3.66	28	3.55	26	3.52
Thailand	32	3.41	45	3.26	35	3.43	38	3.18
South Africa	33	3.38	20	3.78	34	3.43	23	3.67
Panama	38	3.28	40	3.34	45	3.19	61	2.95
Malaysia	41	3.22	52	3.45	25	3.59	29	3.49
Türkiye	47	3.15	34	3.42	20	3.50	24	3.53
Romania	48	3.12	50	3.29	40	3.28	54	3.00
Croatia	49	3.10	51	3.16	55	3.05	42	3.16
Mexico	51	3.05	54	3.11	50	3.13	47	3.06
Bulgaria	52	3.03	72	2.81	47	3.16	36	3.21

Source: World Bank

BANKFOR POST GRAPHICS

SLAYT 3

LOJİSTİK MERKEZ KALİTE KRİTERLERİ

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

SLAYT 4

Avrupa'da Lojistik Merkezler Nürnberg Lojistik Köyü



SLAYT 5

Avrupa'da Lojistik Merkezler Barcelona, İspanya



ZAL (Zona d'Activitats Logistiques, Barcelona)

SLAYT 6

Batı Anadolu Lojistik Organizasyonlar A.Ş. (BALO)

Türkiye Güzergahı ve Yük Toplama Merkezleri



SLAYT 7

yonları Anonim Şirketi bir çalışma yapmış. 2011 yılında Türkiye'nin sivil toplum örgütü olan TOBB öncülüğünde yapılan böyle bir çalışmaya dikkat çekmek istiyorum. Orada Isparta yer almış 2011 yılında. Sekiz yıl geçmiş, bugün tekrar gündeme gelmiş. Bu önemli. Peki, ben burada iki müdürüme çok teşekkür ediyorum güzel bilgiler verdiler. Son zamanda İstanbul'da bir yerel seçim sürecindeyiz. İstanbul marka şehir mi? Marka şehir, tamam. Isparta marka şehir mi? Tamam. Tamam demeye oluyor mu marka? Marka şehir olması lojistiği de çok etkileyecek. Marka şehir olması için ne olması lazım? Marka, bir firmanın ürün ve hizmetlerini tanımlayan ve bunları rakiplerden ayıran önemli bir şey. Birçok tanım yapabiliriz ama inşallah o slaytım buradadır. Burada en önemli şey, belirli bir hedef kitleye bu imajı oluşturmak. Ve bu arada dünyada birbirleriyle rekabet eden marka şehir olarak 3000 tane büyükşehir var, 455 tane metropol şehir var, 195 ülke var. Bunlar arasında muhakkak Isparta'nın da bir marka şehir olabilmesi için burada Isparta belediye başkanımıza, tüm ilçe belediye başkanlarımıza görev düşüyor. Bunu muhakkak yapmak lazım. Marka şehir olmanın getirileri, yine anlatmakla bitmez. Otel odasından, yerli yabancı turist sayısına, lojistik merkezi potansiyeline kadar, ekonomiye kadar, çok önemli katkıları var. Şimdi ben size soruyorum, hem panelistlere soruyorum, hem değerli katılımcılara soruyorum, sizce Isparta bir marka şehir midir? Marka ürünleri nedir? Potansiyel markalar ne olabilir? İkinci bölümde bunları ağırlıklı cevaplandırırsanız çok memnun olacağım diyorum.

I. OTURUM SORU-CEVAP

● **Teşekkür ediyorum sayın başkanım. Sinan Kuşçu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürü'yüm. Öncelikle sayın başkana ve üniversitemin meslek yüksekokulunun değerli müdürü, müdür yardımcılara teşekkür ediyorum. Çünkü bu organizasyonu yapmadan önce, ilk başta bize geldiler ve bizimle konuşarak bu organizasyona başladılar. Katılım gayet güzel teşekkür ediyorum. Sayın oturum başkanım ben sorumu ticaret il müdürlüğüne sormak istiyorum. Burada ben tabii konuşmamda öğleden sonraki konuşmacı olacağım. Şimdi sorumu sormak istiyorum. Bu özellikle öğleden sonra yapacağım konuşmaya da bir alt oluşturacak. Fransa ve Almanya'ya hangi ürünler ihraç ediliyor? Ve hangi limandan veyahut da kapıdan çıkıyor? Bu ürünler hangi taşıma moduyla taşıyor? Teşekkür ederim.**

ENVER MURAT DOLUNAY

(ISPARTA TARIM VE ORMAN İL MÜDÜRÜ)

Sayın genel müdürüm sormuştu. Fransa ve Almanya'ya hangi limanlardan ve hangi ürünlerin ihracatının yapıldığı ile ilgili. Fransa ve Almanya ihracatında Isparta'dan genellikle gıda ve tekstil kumaş gibi ürünlerin

ihracatı yapıldığı gözlemlenmektedir. Yaş meyve sebze gül ve gül ürünleri ile ilgili mermer ve ponza taşı ile ilgili ihracatlar yapılmaktadır. Isparta'da gümrükleme olduğu için genellikle karayolu tercih edilmektedir. Ancak Antalya'da Bölge Gümrük Müdürlüğü de olduğu için, Antalya limanından da ürün sevkiyatının özelliklerine göre ihracata gönderilmektedir. İstanbul çok kullanılmıyor diye biliyorum. Ancak karayolundan gittiğinde, İstanbul gümrüğünden çıkmakta, yani orayı tercih ediyorlar. Daha çok karayolu tercih ediliyor, deniz yolunun yanında, Isparta'dan gönderildiği zaman. Almanya'da yine makine ve ekipmanlar sayabiliriz. Tekstil, mensucat ve iplik işlenmemiş iplik sayabiliriz ihracatı yapılan ürünler arasında. Onun haricinde yaş sebze, kuru bakliyat, kuruyemiş olarak sayabiliriz. Bunların da hangi ürünler olduğunu söylemek gerekirse; Ceviz, kiraz, kayısı, nar, elma ve bu meyvelerin konsantreleri gibi çeşitlendirebiliriz bunları. Yine Fransa'da pamuk döküntüsü dediğimiz ürün, gülsuyu ayva, incir, nar gibi bitkisel ürünler gibi ihracat yapılmaktadır. Yine bunlar da Antalya ve Isparta'dan karayoluyla ihraç edilmektedir.

● **Aşağı yukarı tüm ticaretimizi karayolu ile yapıyoruz bu da çok ciddi bir taşıma maliyeti doğuruyor. Demir yolu ve deniz yolunun aşkı bence burada çok güzel bir buluşma yapacaktır diye düşünüyorum sağ olun.**

MEHMET ALTINSOY

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TCDD
TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
LOJİSTİK DAİRE BAŞKANI)

Şimdi hocam tabi o biliyorsunuz, bölgede üç dört tane çimento fabrikası var. Denizli'de, Isparta'da, Burdur'da ve Afyon'da var. Antalya'ya biz hızlı treni götürdüğümüzde sadece Göltaş'ta değil, Denizli'de de, Bur-

dur'da da orada bir bağlantı hattı yapacağız fabrikaya. Fabrikalar direk yüklemeye yapacak. Ama Afyon çimento fabrikası yenilendi, taşındı. Biz, oradan çıkardığımız trenleri de buraya getireceğiz. Bu bahsettiğim terminale getireceğiz. Çünkü trenleri hazırlamamız gerekiyor. Buraya getireceğiz. Burada yüksek hızlı tren hattına geçireceğiz. Onlar burada olacak. Yani Gümüşgün'de olacak, o yüzden bu bölge lojistik anlamında hızla büyüyecek. Onu göreceksiniz zaten. Dolayısıyla dedim ya bu bir iş ve aş olacak ilerde, bir müddet sonra. Yani ciddi bir kazanımı olacak bu bölgenin.

● **Ticaret Borsası Genel Sekreteri Ali Koyak ben. Sorum Mehmet beye olacak. Antalya hattıyla ilgili planlamamız vade olarak nedir acaba? Çünkü bu işin komplike olarak yapılabilmesi için önemli bir ayak deniz yolu. Çünkü özellikle Isparta ihracatı yaş meyve ve mermer üzerine yoğun olduğu için, Mersin limanı ağırlıklı olarak kullanılmakta şu anda.**

MEHMET ALTINSOY

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TCDD
TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
LOJİSTİK DAİRE BAŞKANI)

Ticaret odasından olan bir arkadaşımız sordu. Biliyorsunuz, Türkiye yüksek hızlı trenler ile tanıştı. Ankara-İstanbul ve Ankara-Konya arasında yüksek hızlı trenlerle sadece yolcu taşıyoruz. Burada yaklaşık 250-300 km hız yapıyoruz. 300'e çıkacağız yakında inşallah Konya'da. Şu anda 250 yapıyoruz. Dolayısıyla, 250 km üzerinde hız yapılan hatlarda biliyorsunuz yük treni çalıştıramıyorsunuz. Dünyada da, Avrupa'da da böyle. Ancak radikal bir karar aldı bakanlığımız daha önceden. 200 km hıza kadar olan hatlara, hızlı tren hatları deniyor biliyorsunuz. Antalya da, Bursa da hızlı tren hattı olacak. Şu anda yapmakta olduğumuz Konya-Karaman, Karaman-

Ulukışla, Mersin-Antep de hızlı tren hattı olacak. Dolayısıyla biz buralarda yüksek standartta yük trenleri çalıştıracamız. O nedenle Antalya'ya gidecek olan, ki bugünlerde fizibiliteleri hazırlanıyor ve ihale yapıldı şu anda hattın istasyonlarının yerleri belirleniyor. Bu önemli bir adım. Yani bu ne demek? Birkaç yıl sonra inşallah Antalya'ya hızlı tren ulaşacak. Hem de limana girecek, orada büyük bir sıkıntı vardı ama çözüldü çünkü liman olmazsa olmaz. Antalya'yı turizm olarak düşünmemek lazım. Dolayısıyla hem yük treni çalıştıracamız Antalya hızlı tren hattında, hem yolcu treni çalıştıracamız. Isparta buraların yaylası gibi hocam. Bu turizmi de çok canlandıracak bence bu bölgede. Çünkü bu bölge geceleri serin yazın. Yani insanlar gündüz denize gider, geceleri burada yatarlar. İnşallah onu da görecek. Çünkü yolcu açısından da bu bölge, bizim çok fazla hizmet verebildiğimiz bir bölge değil. Birkaç defa tren koyduk, ama çalıştıramadık. Biraz daha sabrettikten sonra, çok yüksek düzeyli bir trenle tanışacak bu bölge. Hızlı trenle tanışacak, yani biraz daha sabır. O nedenle yük taşıyacağız. O nedenle başkanım her ne kadar Gönen'e bağlı dedi ama biz ilçe bazlı değil Gümüşgün'e kuracağımız terminal, bu bölgeye de çok yararı olacak. Yani bunlar iş ve aş demek arkadaşlar. Yani o sanayi kuruluşlarına, endüstriyel tarımda üretilen ürünleri orada lojistiğe uygun hale getireceğiz ve Antalya'ya indireceğiz. Yine bir arkadaşımız mermeri sordu, bir mermer denememiz oldu sanırım. Buraya ben gelirken, Afyon Bölge Müdürü vekilimizi de getirdim Murat Bey'i. Fiyatla ilgili bir çalışma yapıyoruz. İran'dan biliyorsunuz bu bölgeye mermer geliyor ama biz inşallah bu bölgeden ve Burdur bölgesinden Çin'e mermer taşıyacağız. Yakında bunu yapacağız, göreceksiniz. Çin taşımaları için, geçen ay Bakü'deki toplantıda özel bir tarife yaptık. Kazakistan bu hattı çok önemsiyor, Azerbaycan ve Gürcistan dışında. Neden? Çünkü Kazakistan Çin kapısı. Biz, Çin sınırına, Korkozo'ya gittik iki ay önce. Dolayısıyla bu bölge, önemli mermer yataklarına da sahip. Hem Isparta'daki hem de Burdur bölgesindeki mermeri, trenlerle Çine götüreceğiz. İnanın o kadar yoğunuz ki, yarın da yine Kars'a döneceğiz. Çünkü Kars gümrükte, BTK hattı ile ilgili sorunlar var ve onları çözmemiz gerekiyor. Biz sadece TCDD demiryolu yönüne bakmıyoruz. Her yönüyle ihracatı kolaylaştırmak için, elimizden gelen her şeyi yapıyoruz. Gümrükçüyle, işte tarım müdürümüz burada, Kazakistan'dan gelen mercimeğin bile gümrüğünün yapılmasını biz tetikliyoruz demiryolcu olarak. Niye? Çünkü bunu bekletmememiz gerekiyor gümrükte. Kars'ta onla ilgili görüşme yapacağız. Bu yoğunluğun içinde, özellikle Bora hocam çağırıldığı için, özellikle geldim. Ama baktım ki, bizim bakanlık tam kadro burada zaten. Bu çok güzel bir şey. Tekrar teşekkür ediyorum.

● **Merhabalar, ben Öğretim Görevlisi Mustafa Erhan Türkoğlu, ISU-BÜ Lojistik bölümündeyim. Değerli öğrencilerimle bugün dersimizi burada işliyoruz. Bundan dolayı çok mutluyuz, sizleri gördüğümüz için. Mehmet Akif Bey 217 milyon dolar üzerinde bir kapasite olduğunu söyledi. Haliyle Mehmet Altınsoy daire başkanımız da dedi ki çok ciddi bir potansiyeli olması gerekiyor ki burada lojistik merkezi**

olsun demişlerdi. Her ikisine de yöneltiyorum sorumu bu vesileyle. Mesela Çin'e birinci sıradaymış Isparta'dan biz daha çok metal vs. gönderiyormuşuz mermer gibi. Burada, Almanya'ya ve Fransa'ya ciddi manada kiraz olarak Türkiye kirazı olarak çok ön planda. Öte yandan, Isparta gül manasında marka şehir ki, bu vesileyle sayın vekilimize de bir şey söylemiş olayım. Marka ürünümüz hangisidir? Gül olabilir, Keçiörsü da yine çok güzel bir çiçek olan lavanta. Bunlar bu manada çok güzel birer marka olabilir. Şunu söylemek istiyorum, Çin'e demiryolu destinasyonumuz varmış. Karadaki ölçek ekonomisi sayısında önemsiyoruz, özellikle frigorifik taşımacılık manasında. Bu sağlanabilirse, biz demiryolu ile bu manada çok daha uygun bunu götürebiliriz diye düşünüyorum. Yapılabilir mi?

Bir de, burada lojistik merkezi olursa ve Antalya bağlantısı olursa, karada ölçek ekonomik bazda limanla birleştirecek, inanıyorum ki Isparta'daki birçok ürün demiryolu ve deniz yolu ile birleştirilmiş olur. Bu kombine taşımacılığında da ciddi kar sağlayacak diye düşünüyorum. Ama özetle asıl sorum Mehmet Akif beyin söylediği bu potansiyel, burada lojistik merkez oluşturabilir mi? 217 milyon dolarlık kapasite lojistik merkez olmak için yeterli bir kapasite midir?

MEHMET AKİF ÜLGER

(ISPARTA TİCARET İL MÜDÜR VEKİLİ)

Serbest dağıtım kanalı uygulandığında, eğer bu kadar bir ihracat rakamı söz konusu ise, bu lojistik merkezin de daha stratejik hedefleri olan bir yapı olduğunu düşünecek olursak, bence bu rakamın artacağını da düşünüyorum ben. Çünkü lojistik merkezin getirdiği fayda ve imkanları tek tek ele alırsak çok güzel bir ticari refah

ortaya çıkaracak diye düşünüyorum.

● **Isparta bir marka şehir midir? Marka ürünleri nedir? Potansiyel markalar ne olabilir?**

MEHMET AKİF ÜLGER

(ISPARTA TİCARET İL MÜDÜR VEKİLİ)

Şimdi eskiden 40-50 yıl önce Isparta'da marka ne denildiğinde gül ve halı vardı. Sonraki yıllarda, makineleşme ile bu kayboldu. Ama şu anda elma, gül ve lavanta var. Isparta'da marka olabilecek değerlerimiz bunlar. Şu anda mesela elma ile ilgili konuşursak, elmanın bir meyvesini yaş olarak sofralık olarak satabildiğimiz gibi, bununla ilgili iki üç tane fabrikamız var konsantre işleyebiliyoruz. Ayrıca bunun kurusu cips ve çerez olarak da değerlendiriliyor. Gül de aynı şekilde gülyağı, gülsuyu veya diğer krem gibi kozmetik ürün olarak satabiliyoruz. Bunları işleme imkanları var. Ve son 5-6 yıldır lavanta konusu gündemde. Şimdi lavantada mesela Türkiye genelinde bin tonluk bir üretim var, bunun %51'i Isparta'da ve Kuyucak da üretiliyor. Yani gülde de aynı. On dört bin tonluk üretimin on iki bin tonu Isparta'da yani %80'i neredeyse burada. Elma da yine aynı şekilde. Yani mesela Karaman bizden sonra geliyor. Beş yüz seksen sekiz bin tonluk bir üretim var. Ama bizim yedi yüz on yedi bin tonluk bir elma üretimimiz var. Ayrıca hem sanayimiz var. Bir de Isparta Eğirdir'de mesela karayolu taşımacılığı iyi durumda, yani tabii demiryolu meyve taşımacılığına fazla kullanılmıyor. Güçlü firmalar vardır ve Türkiye'nin her yerine İstanbul'a Ankara'ya her yere gidiyorlar.

● **ISUBÜ lojistik bölümü ikinci sınıf öğrencisiyim. Mehmet Altınsoy'a bir soru yöneltmek istiyorum. Biraz önceki konuşmanızda dahilinde işleme rejimi kap-**

samında Kazakistan'dan buğday getirildiğini söylediniz. Peki, hangi ülkelere neyle gönderiyorsunuz? Destinasyonlarımız nereler?

MEHMET ALTINSOY

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
LOJİSTİK DAİRE BAŞKANI)

Evet, hanımefendi arkadaşımız güzel bir soru sordu. Ben de üniversitede okurken dahilde işleme rejimi nedir demiştim. Ama insanın başına geliyor, bunu öğreniyorsunuz. Her ne kadar bir tarım ülkesiyiz ve buğdayın ithal edilmesi ters geliyordu, ama iş öyle değil tabi. Çünkü bu ihracatı gerçekleştirmek için kaliteli buğday yetiştirmeniz yetmiyor tabi. O nedenle, bizim tarım sanayicilerimiz özellikle Kazakistan ve Rusya'dan ciddi oranda buğday alıyorlar. Bu buğday Türkiye'ye geliyor, işleniyor. Ve şu anda Afrika'daki çocuklara mama olarak geri gidiyor. Bunu pek çoğu bilmiyordu. Yaptığımız işlerden bir tanesi o. Yani bu ürün Konya'ya, Mersine geliyor, işleniyor, mama oluyor ve tekrar trenle Mersin'e gidiyor. Mersin'den gemiyle Afrika ülkelerine gidiyor. Türkiye de dünyada bunu yapan iki ülkeden birisidir. Biz de buna lojistik destek veriyoruz. Nasıl veriyoruz? Rekabet edilebilir bir fiyatla taşıyoruz onu. Başka nereye gidiyor? Ortadoğu'ya gidiyor. Ortadoğu'ya nasıl gidiyor? Ortadoğu kapımız kapalı biliyorsunuz. Ancak inşallah yakın zamanda Suriye sorunu çözüldüğünde, göreceksiniz ki oraya çok yoğun tren seferleri yapacağız. Şu anda Diyarbakır'a kadar trenle götürüyoruz, Diyarbakır'dan sonra tırlarla götürüyoruz. Dediğim gibi, biz entegre ediyoruz bu işi hem karayolu hem demiryolu olarak. Yakında da Rusya'dan buğday getireceğiz, hem de milyon tonlarla ölçülecek. Ama bunu yurtiçindeki üreticiler için tehdit olarak algılamayın, çünkü farklı bir ürün.

İkincisi de marka şehir tabi. Gül, bence bir marka. Isparta gülünün bir özelliği de var. Şimdi hepimizin bahçesinde gül vardır, ama artık çoğu güller kokmuyor. Ama Isparta gülü çok güzel kokuyor. Onu özellikle belirtmek istedim. Bu ilçenin de markası bence lavanta. Çünkü geçenlerde ben televizyonda izledim, çok da hoşuma gitti yani. Kalkıp kahvaltıya buraya gelesim geldi ki eşim geldi. Keçiborlu insanların yoldan geçerken, hem kahvaltı yapalım hem de lavanta bahçesi gezelim diyeceği bir yer. Bu çok önemli. Bu konuda mesafe kat edebilir diye düşünüyorum.

● **ISUBÜ uçak teknolojisi bölümü öğrencisiyim. Ben, eğer Isparta'da bir lojistik merkezi kurulacaksa, havalimanında uçakların bakım merkezleri olup olmayacağı konusunda bir soru yöneltmek istiyorum Sayın ulaştırma ve altyapı bakanlığı temsilcilerine.**

KEMAL GÜNEY

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI DEMİRYOLU
DÜZENLEME GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ LOJİSTİK DAİRE BAŞKANI)

Şöyle ki lojistik merkezler, sadece tek başına kamyoncular, sadece üreticilerin mallarını getirdiği antrepo hizmetlerinin olduğu bir alan olmayacak. Lojistik merkezler, dünyada da olduğu gibi, bir üretim merkezleridir aynı zamanda. Lojistik merkezlerde bir imalat olabilir. Organize Sanayi Bölgeleriyle bağlantılı olacak. Lojistik merkezlerde faaliyet gösteren firmaların bakım onarım ihtiyaçlarını karşılayacak alanların olduğu gibi, sosyal alanların da olması söz konusu. Örneğin şoförlerin dışardan geldiğinde yatabileceği otelin, yemek yiyebileceği tesislerin olması söz konusu. Veya orada kadın çalışanların çocuklarını koyabilecekleri kreşlerin de olabileceği bir kompleksten bahsediyoruz. Sonuç itibariyle, hava alanına yakın olması sebebiyle, uçaklarımızla ilgili bir bakım onarım atölyesi gibi bir atölye kurulması söz konusu ise lojistik merkezlerde buna da yer verme imkanı söz konusudur. Bu da olabilir. Bu, sonuçta arz-talep meselesidir. Eğer bir yerde talep varsa, arz olmalı. Diğer üreticiler gelip lojistik merkezler içerisinde yer kiralayarak orada üretim yapıp, ihraç yapabilir. Lavanta, Gül suyu vesaire falan. Bunlar da lojistik merkezlerle yakın olma sebebiyle, üretimi yapıp aynı anda lojistiğinin yapılması bakımından katkı sağlayacağı inancındayım.

II. OTURUM: ÇOKLU TAŞIMA MODLARI İLE YÜK TAŞIMACILIĞI

**PROF. DR. MUSTAFA ILICALI**

(İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ)

Değerli Türkiye Büyük Millet Meclisi başkan vekilim. Milletvekilim, Rektörüm, Belediye Başkanım, Değerli hocalarım, Ulaştırma Bakanlığı'ndan gelen değerli yöneticiler, değerli bürokratlar, değerli öğrenciler,

Tekrar hepinizi saygılarımla selamlıyorum. Bugün Isparta'da bu güzel ilçede çok anlamlı ve önemli bir toplantı gerçekleşiyor birinci oturumda panelistler, benim yönettiğim panelde, çok önemli bilgiler verdiler. Siz katkıda buldunuz, özellikle burada bulunan öğrencileri tebrik ediyorum. İkinci oturumun da sonuna kadar burada bulunacaksınız, yine sürpriz hediyelerimiz olacak sizler için. Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkan Vekili Süreyya Bey, bir önceki dönem milletvekilliğinde tanıma fırsatı bulduğum, Plan bütçe Komisyonu olarak birikimi tecrübesi, milletvekilleri

ile olan ilişkisi, ülkemize Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde çıkan çok sayıda yasaya katkısıyla, çok takdir ettim saygı duyduğum değerli bir siyasetçi, devlet adamı, Allah gani gani rahmet etsin çok önemli bir siyaset adamının oğlu, bugün de böyle bir anlamlı toplantı olunca başkanımızın “gelirseniz Sayın başkanım çok bizi moralimizi yükseltirsiniz Bu da konuştuğumuz konunun da uygulamasında önüne açarsınız” dedim bizim bu davetimize kabul etti şereflendirdi. Şahsım adına, Düzenleme Kurulu adına, Süleyman Demirel üniversitesi adına, belediyemiz adına teşekkür ediyoruz. Türkiye Ulaştırma Bakanlığı'ndan tekrar tebrikler, teşekkürler.

Türkiye, ilk defa Türkiye Lojistik Master planı ile böyle bir niyette olduğunu söyleyince kapanış Konferansı'na çağırıldılar. Hocalarımızdan buradaki düzenlemede kurulunda da bulunanlar geldi. Ondan sonra, onlar da daha farklı bilgiler aldılar Isparta'da böyle bir çalışma yapalım dediler, bu çalışmayı düzenlediler. Düzenleme Kurulu, Rektörüm büyük gayret gösterdi. Burada ismini tek tek söyleyemezsem ayıp olur, bildiğimiz isimler, ezbere var bilmediğim var. Hepsini ben buradan tebrik ediyorum beni en az her gün bir kere aradılar. Hocam marka önemli şimdi. Buradaki esas şu, Süreyya bey birikim itibarıyla, bilgi itibarıyla, meclis çalışma sistemini bilmesi itibarıyla çok büyük tecrübeye sahip. İl başkanımız da burada, Milletvekili olarak görmekten büyük memnuniyet duydum. Bir diğer kişi de 22. dönemde yine çalıştığım değerli kardeşim Recep Beydir. Sayın başkanım Lojistik merkez olmanın bir takım kriterleri var aslında. Yollara olan yakınlığı, yedi demiryolu var burada. Burada hava yolu var, yapmışsınız, çok yüksek standartlı karayolu var, hemen dibinde de deniz var. Yani bütün bağlantılar var burada. Başka ne lazım? Gerekli alan, bu var burada. bir bilim desteği lazım, böyle bir Süleyman Demirel Üniversitesi var burada. Siyasetin, yerel merkezin, idarenin sahip çıkması lazım. Başkanı tebrik ediyoruz, sahip çıkmış. Bundan sonra da sahip çıkacak. Böyle Belediye Başkanı var. Bir de bu işin sahibi Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgi göstermesi lazım. Hemen hemen tüm ilgili birimler buradalar, geldiler. Burada sabah konuştular, şimdi konuşacaklar. Her şey var şimdi. Kusura bakmayın, ikinci tekrar olacak, yirmi ikinci dönem milletvekilliğimden sonra MÜŞİAD Erzurum başkanı dedi ki “hocam Lojistik Merkez yapalım Erzurum'a. 2008 yılında bana Aynen şu çalıştay gibi bir çalıştay organize eder misin” dedi. “Tamam” dedim. Demiryolları Genel Müdürünü, o günkü Süleyman Karaman Bey'i, davet ettim. Erzurum'da bir çalışma yaptık, aynen burada olduğu gibi. Bu kadar benzerlik! Uğraştık, yaptık. Sonra onun takipçisi oldum, raporlarımı yazdık. Değerli başkanım, geçen sene seçimlerden önce Palandöken Lojistik Merkezi hizmete açıldı. Erzurum için güzel bir şey. Şimdi ben orada bu işi yapacağım, yani bir milletvekili değilim, bir hocayım. Sivil toplumun desteği vardı, Atatürk Üniversitesi'nin desteği vardı. Demek ki siz bundan sonra bu teknik çalışmaya destek verirseniz, Ulaştırma bakanımız da destek verip, bu çalışma biterse siz bunun onayını alırsınız, bu Batı Akdeniz Lojistik Merkezi buraya çok yakışır. Master planda da tam daha netleşmedi. Seçilen

merkezde çok da iyi bir zamanlama durumu var. Buradan böyle bir hayırlı iş olur, bu gençler lojistik bölümü var, onlar için ne biçim bir istihdam olur bölge kalkınması için ürünleriniz var, sabah müdürler bilgi verdi. Hafızam yanılmıyorsa iki yüz seksen altı milyon dolar bunun daha artmasına, daha verimli olmasına, Isparta ekonomisine, Türkiye ekonomisine büyük katkı sağlar. Hayırlı, uğurlu bir iş sizin burayı şerefendirir bu merkez. Bir maddi olarak çok önemli, burada bizlere moral vermesi açısından önem arz ediyor. İkincisi de tüm Isparta için, tüm Türkiye için de. Hayata geçmesinde değerli vekillerimize de büyük katkınız olacak diyorum.

Bu özet bilgiyi verdikten sonra, tekrar üniversitemize, belediyemize, destek veren sizlere, öğrencilerimize, hocalarımıza teşekkür ediyorum. Hayırlara vesile olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.



PROF. DR. HÜLAGÜ KAPLAN

(GAZİ ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ)

Değerli Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanımız, Milletvekilimiz, değerli Belediye Başkanımız, hocalarımız ve bütün bu

gençler, bu işin sahibi olacak gençler buradalar. Onun için zamanlarda almadan ben hemen kısa bir takdim yapayım izninizle.

Benim aslında bahsedeceğim, sabah da bahsedilen konuları bize verilen görev kapsamında, bize verilen görev daha çok taşımacılığa yoğunlaşmak ilk oturum lojistik merkeziydi. ikinci oturum lojistik taşımacılık konusunu açıklamak. Ben buradan işe başlamak istedim: Yatırım teşvik bölgeleri ile. Bir işin arkasında bütçe olmazsa, bir işin arkasında program olmazsa, bir işin arkasında bir plan olmazsa, iş iyi gitmeyebilir. Lider yatırım teşviki olarak bölgenin yerini belirleme durumundayız. Şimdi bazı sözlerim yanlış anlaşılmasın. Onun için baştan onu da söylemiş olayım. Biz burada Keçiborlu'yu tartışmıyoruz. Değerli Belediye Başkanı burada. Biz burada, Batı Akdeniz düzey 2, TR61'in geleceği ile ilgili ülkenin önemli bir düzey iki parçası ile ilgili konuyu tartışıyoruz. Onun için ben konuya bütün hepimizin baktığı gibi bu açıdan bakıyorum. Keçiborlu bu işin neresinde? Tabii Antalya, Burdur, Isparta ve tamamı ile tr65. Şimdi teşvik uygulamalarına baktığımızda 2. bölge burası. Hemen geçeceğim bunu ancak şunu hatırlatmak istiyorum, bir program yapılması gerekiyor. Programında bizim bir yapılabirlik çalışmasına bağlanmasında da fayda görüyorum. Sonda söyleyeceğimi şimdiden söyleyeyim. Yani bu değerli konuyla ilgili değerli belediyemiz bu konuyu sahiplenen, değerli üniversitemiz, bu konuda bir yapılabirlik çalışması için bir altlık oluşturabilir. Teşvik tedbirlerini kullanarak bunu getiriyorum. Burada hemen bu yapılabirliğine girebilir. Ona bakalım şimdi. TR61 içinde, firma sayılarına ve istihdam durumuna göre baktığımızda OSBler. Türkiye'de önemli üç üretim alanı var: bir organize sanayi bölgeleri, iki serbest bölgeler, üç bugün beş taneyi tamamlamış olan, imzası atılmış olan 5 endüstri bölgemiz var, 5 endüstri bölgesi Türkiye'de. Dolayısıyla Bunların

çinde TR61 de yoğunlaşmış olanlar Organize Sanayi bölgelerimiz. Biz bugün sabah değerli Mustafa Ilıcalı hocamın moderatörlüğünde, değerli Milletvekilimiz çok güzel konu devşirildi, tartışıldı gayet güzel bir şekilde. Lojistik ile olan ilişkisi ortaya konuldu. Bunu biraz da üretim alanına çekeceğiz şimdi. Çünkü Lojistiğin taşımacılık kısmı, doğrudan üretimin kendi içinde yer alıyor. Dolayısıyla lojistiğin yüzde ellisi taşımacılık, yani lojistikteki işlemlerin yüzde ellisi taşımacılıkla yapılıyor, yani elleçleme dahil, bilgilendirme dahil, diğer işlemler içinde. Baktığımızda TR61'deki Antalya ve Isparta'nın OSB'lerini aldığımızda firma ve istihdam sayıları Türkiye ortalamasına göre biraz daha iyi duruma getirilebilir OSB'ler olarak. Bunun yanında teşvik tedbirlerinde Isparta, değerli hocam açtı marka ne olmalıdır diye. Ben de teşekkür ediyorum. Gül Isparta'nın bir markası, Isparta halısı benim annemin babamın eve aldığı halılardan, halen de durur o. Isparta halısı bir markaydı, ondan da bahsedildi. Lavanta marka oluyor, Keçiborlu Kuyucak tarafı ile beraber. Ancak bir, iki, üç değil, bu arttırılabilir mi? Arttırılabilir. Sınai marka olabilir mi? Değerli Türkiye Büyük Millet Meclisi başkan vekilimiz bahsetti Sony'nin konusu ile ilgili sanayide bir markalaşma hamlesi içinde olabilir. Peki besicilik? İşte teşvik tedbirlerinden Isparta ile ilgili Burdur ile ilgili bu bölge ile ilgili besicilik önemli. Yani bizim taşımacılık konusunda lojistiğin taşımacılık kavramı içinde besiciliğin yeri nedir, yapılabilişliğini de bir elden geçirmemiz gerekiyor.

Bunu şöyle verdim. Değerli hocam bahsettiler, Türkiye Lojistik Master planı Ulaştırma Bakanlığımızın koordinatörlüğünde yürütülmekte idi, teslim edildi. Artık inşallah onaylama aşamasına gelecektir. Otoyollar ve demiryolları ile ilişkisini analiz planlama analizinde 20 kilometrelik bir ekte nasıl gösterebiliriz diye arkadaşlarımızla çalıştığımızda şöyle bir durum ortaya çıktı. Yine TR61'i yani Keçiborlu çekirdek olmak üzere tüm TR61'i aldığımızda bakınız otoyol 20 kilometrelik alanda OSB'leri nedir ve demiryolu hatlarına göre yeri nedir? Yine sabah konuşmamız yapıldı, demiryolu hızlı demiryolu olarak gelecek. Biz koridorları belirliyoruz planda. Türkiye büyük bir ülke ama bu gezegende rekabet var. Bu gezegende LPI indeksini dayatabiliyorlar da bana göre, LPI indeksinde Türkiye'nin bu kadar düşmesi aynı şekilde Malezya'nın düşmüş durumda, Panama yükselmiş durumda. Dolayısıyla çok haklı olarak Ulaştırma Bakanlığımızdan Kemal Bey başkanımız belirttiler bunun Dünya Bankasından bir açıklaması istendi. Biz o zaman koridorları nasıl birleştiririz? Türkiye lojistiği, kendisi için istemiyor. Türkiye lojistiği kendi yağıyla kavrulmak değildir. Türkiye lojistiği bu Dünya'da Türkiye'nin yerini daha ileriye götürmek içindir. Biz kendimiz için değil kendi ürünümüz ve üretimimizle dünyada rekabet etmek üzere lojistiği öngörmeliyiz. Dolayısıyla bugüne kadar verilen doğudan batıya koridorlar artık sadece ve sadece klasik bir söylemdir. Bizim dinamik söyleme geçmemiz için kuzey ülkelerinin, güney ülkeleri ile bağlantılarını kuzey ülkeleri ile bağlantılarında Kuzey Güney koridorları ile ortaya koymamız gerekiyordu. Burada hocam burada diye söylemiyorum ama Erzurum bakınız bizim Kuzey

Güney koridorlarından birisinde çıktı ha bu planı kendisi değil bunlar. Sadece analiz çalışmaları bunu söylemek istiyorum, tenzih ediyorum, sadece bu şematik de bunlar. Ama bir Türkiye'nin Şırnak Habur gümrük kapılarından, lojistikte gümrük önemlidir, üstteki bir limana bağlanan Erzurum, Erzincan istikametinden geçen bir koridorumuz var. Bunun tam aksi istikametinde bugün bulunduğumuz bu Mahal, yani Keçiörlü'nün olduğu yerden kuzeye doğru çıkan bir koridorumuz var. İşte Antalya'nın Ulaştırma bakanlığımızın sağduyuyla ve büyük bir emekle üzerinde durduğu sağ olsunlar ve bizim büyük bir imkân olarak gördüğümüz ve mutlaka ve mutlaka bundan sonraki ilk program hanesine girmesini arzuladığım, şahsen naçizane, birinci Kuzey Güney koridoru Antalya'dan yukarı Karadeniz'dir. Bunu yaparken, Tabii İstanbul'a yük o kadar arttı ki İstanbul artık bu yükü çekemiyor. Eskiden sırtçılar vardı, sırtçı yani halen vardır ev taşınırken koca buzdolabını taşır sırtçı, sırtçının da kapasitesi bellidir. Adamın fıtığı varsa, taşıyamaz. İstanbul'un fıtığı var artık! İstanbul yerine yığılılabılır. Onun için İstanbul'a yük yükleme durumundan vazgeçeceğiz. Artık alacağız bunu İstanbul kendi sanayini, kendi lojistik merkezleri ile devam ettirirken, onun o hakkını yememek üzere bizim Filyos, devlet bir liman yaptı, Filyos kullanılmıyor, endüstri bölgesi var arkasında, Gemlik, Bandırma. Demek ki bizim birinci Kuzey Güney koridorumuzda Antalya'dan sadece bir limana değil en az 3 limana çıkış var ve İstanbul'a. Bu sadece ve sadece İstanbul'un kendi ihtiyacı için bağlanmalı. Çünkü bir denge mekanizmasıdır koridorlar. Yani aslında Isparta-Burdur-Antalya bölgesi ciddi olarak bir koridorun sonuçlanma bölgesi, çevresi oluyor. OSB'nin yetersizliklerini aynı zamanda burada ben de naçizane veriyorum. OSB'lerin yeterli hale gelmesi bir serbest bölgelerin yeterli hale gelmesi iki. Antalya'da liman tekrar gündeme geldiğinde yük limanı tevsi projesi gün-

deme geldiğinde hızlı demiryolu ile beraber orada mutlaka serbest bölge konusu veya gerekirse endüstri bölgesi konusu da gündeme gelmeli. Tabiki bunu söylerken turizmle çelişmeden yapılması gereken bir durum. Çünkü Antalya aynı zamanda bir turizm bölgesi, Antalya kıyıları. Dolayısıyla bununla çelişmeksizin orada yeniden liman tevsisini de düşünmemiz gerekiyor. Yani Keçiörlü konusu değil konu, konu bütün bu havalinin konusu. Ama bu konuyu sahiplenen galiba Keçiörlü belediye-miz ve Keçiörlülüler oldu. Teşekkür ediyorum ben onlara bu nedenle. Şimdi Lojistik hizmet alınmasında bakın burada bir şeyimiz var yüzde kırk üçü başka bir firmadan almakta yüzde elli yedisi ise almakta. Şimdi bu oranlar birbirine yakın ama hizmetin ihtisaslaşması konusuna da girilmesi lazım. Yani burası Lojistik Merkez olsun demek ihtisaslaşma demektir. Onun için yapılabirlik etüdüne girilmesi lazım. Böyle bir şey isteniyorsa onu söylüyorum. İkincisi de bakınız kalifiye personel yetersizliği burada çok güzel bir ivme ile hem Sayın rektörümüz burada, hem Sayın dekanımız burada, belediye başkanımız, milletvekilimiz, TBMM başkanvekilimiz. Şimdi kalifiye personel dediğimizde burada Kara Havacılık Okulu buraya geldiğine göre temel bir çekirdek oluşuyor. Dolayısıyla bu okullar, bu gençler kalifiye personel için de bir ivme kazandıracak. Burada yine firma görüşlerini koydum. Üstünde fazla durmadan şunu söyleyeceğim, firma görüşlerine göre bakınız bağlantılar önemli, ancak demiryolu-karayolu olmazsa olmaz. karayolu-demiryolu bağlantısı burası için. Çünkü karayolu sistemleri esnekler. Karayolu olacak, karayolu olmadan olmaz. Çünkü kılcallara giren karayoludur. Ancak bütün yükün ağırlığını çekecek ve insanın omurgası gibi omurga oluşturacak olan bana kalırsa demiryoludur. İşte Türkiye'nin omurgasız olmamasına çalışan birisiyim, dik durmak için demiryoluna sahip olmak gerekir. Dik durmak için demiryol-

larının omurgalarını sağlam inşa etmek lazım, ondan sonra da kılcal damarlarımızı da daha iyi rehabilite edebiliriz. Kara yollarımızı, yani yatırımlarımızı, süratle dik duruş için omurgaya has etmemiz gerekiyor. Onu söylemek istiyorum. Onun için Keçiborlu'da bu sabah benim yeni aldığım haber Gümüşgün ve onunla ilgili bilgiler de çok önem gösteriyor diye düşünüyorum. Buradan aldığımızda taşımacılıkta çoklu tür, affınıza sığınarak ben uzun yıllar yurtdışında kalmış birisi olmama rağmen Türkçe'ye kıymet veren birisiyim. Onun için af ola intermodal yerine Türler arası taşımacılık ve multimodal yerine de çoklu taşımacılık diyorum. Kızan kızabilir ama benim dilim bu. Buna göre baktığımızda taşımacılığın iki hassasiyeti var. Çoklu tür taşımacılığı nasıl düşünüyoruz? Türler arası taşımacılığa hangileri girecektir? Malumunuz Türler arası taşımacılıkta hub ayniyeti vardır. Bu fevkal bir durumdur, hub ayniyeti. Türler arası taşımacılık ile çoklu tür taşımacılık eğer dökme yapacaksa bu alanda tarım ve besicilik olarak düşüneceksek bizim hub olarak soğuk zincir ve depolamayı ona göre düşünmemiz gerekir. Bu, Sinan müdürüm de buradalar, bu kombine taşımacılığı giriyor. Bunlara baktığımızda sanayicimiz, ticaret erbabımız düşük maliyeti öne alıyor. Avrupa Birliği'ne girecek Türkiye'de, ticaret erbabımız emisyonları sona atıyor ama Avrupa Birliği'ne girdiğimizde emisyonlar önem kazanıyor. Bunun için bizim yapılabilirlik etüdümüzün buna göre dikkate alması lazım. Taşıma süresi her zaman doğru değildir, bazı mallar çok hızlı taşınarak maliyeti artırdığında demiryolları bile iflas etmiştir, bunun Amerika'da da örneği vardır. Buradaki mesele taşıma hızını ayarlayabilmektir. OSB odak çalışması dediğimiz şey şudur. Lojistik merkezleri üç sınıfa ayırıyoruz: A sınıfı, B sınıfı ve C sınıfı. Dolayısıyla hangi lojistik merkezi? A sınıfı uluslararası ve küresel, B sınıfı ulusal üst düzey ve C sınıfı bölgesel lojistik merkezidir. Bu konuda bir hükümet direktifi var mı? Var. İhtisas OSB'leri kuruluyor, buralarda lojistik odak yapılıyor mu? Onun için lojistik merkezleri dört kademede düşünelim. Hangi merkez? Değerli hocam da bahsettiler Türkiye ilk defa lojistik planı yapıyor. Ulaştırma Bakanlığımız bu gururu taşıyor, bizler de naçizane bir alt kademesinde paylaşıyoruz. Lojistik merkez yer seçim ölçütleri mutlaka gözden geçirilmelidir. Yine devletimizin gösterdiği hassasiyetler doğrultusunda deprem riski ve çevresel etkileri de göz önünde bulundurmamız gerekiyor. Yani sadece bölgenin kesişim noktası olduğu değil yersel diğer nitelikleri de dikkate alınmalıdır. Kombine taşımacılığa girdiğimizde Antalya'nın bir çıkışı olacaktır. Antalya bir ilişkinin yakın olarak artması aynı zamanda alanın tamamını bölgenin tamamını da ilgilendirmektedir, ona da bakmamız lazım. Biraz önce bahsedildiği gibi Antalya'dan tersine aynı tersine Lojistik gibi isterseniz yolcu değil boş kamyonları da düşündüm, çünkü Türkiye'de sevkiyat yapıldıktan sonra kamyonların Büyük bir kısmı oran olarak boş dönüyorlar bu maliyeti arttırıyor. Türler arası taşımacılık ve çoklu taşımacılık Lojistik merkezleri sınıflandırılmasında bakın en az 2000 dönüm alan, B tipinde en az 1000 dönüm alan, C Tipinde en az 500 dönüm alan gibi bunlar var bunlara ben girmeyeceğim. Çünkü bu konular çok daha fazla zaman isteyen konular ancak şunu belirtmek istiyorum.

Üç temel Lojistik Merkez sınıfı ve bir de bizim OSB lojistik merkezi odağı değimiz konu var. Onun için yapılabilirlik etüdü ile işe girmek lazım diye düşünüyorum. Bakınız 2023 yer seçim analizinde TR61 yer almıyor ancak 2035'te Antalya lojistik merkez olarak görünüyor. Her yerde lojistik merkez olmasına gerek yok, lojistik odak olunması dahi önemli. Çünkü lojistik odak aktarma noktasının bir üstü. Uluslararası lojistik koridorlarına baktığımızda, Türkiye yine sadece doğu batı ekseninde görülüyor. Bunu da düzeltmemiz lazım özellikle ve özellikle bu bölge Kuzey Güney koridorunun Türkiye'deki ilk koridor kapısı. Bunun üzerinde durmamız lazım. Yani güney sıcak ürünlerin kuzey sanayi ürünleri ile bir şekilde Finans aracılığı ile takas edildiği bir alana giriyor bu koridorlar. Onu söylemek istiyorum o konularda gerekirse yaparız. Fazla vaktinizi almak istemiyorum ağır taşıt boş dönüş olanları burada 2050'de %50 azalmayı öngörüyoruz. Toplam yük akışı 2035 de ancak Denizli üstünden Antalya'ya bir akış var. Denizli Sanayi alanı Burdur ve Isparta Onun için programını yenilemeli bu konuya giriyorsa bu ciddi bir konu bu 10 hektarlık 100 hektarlık bir hektarlık bir alan değil ciddi istihdam alanı. 2050'de toplam yük akışında alan bölge olarak tr61 biraz daha ortaya çıkıyor burada üretim miktarlarına bakıyoruz. Türkiye ortalamasından biraz fazla bir üretim miktarı var yani taşımacılık üretimi burada 2050 ile ilgili bakınız arttı. 2023'te çekime baktığımızda taşımacılık çekimine Antalya ciddi bir ivme kazanıyor. 2050'de Antalya artık yerine oturuyor. Türkiye'nin Lojistik'ten kazanma konusudur aynı zamanda bu sadece Transit Taşımacılık değil. Lütfen konu yanlış anlaşılmasın koridor Transit Taşımacılık değildir. Transit Taşımacılık onun bir parçasıdır. Biz orada Sayın Türkiye Büyük Millet Meclisi başkanımızın söylediği gibi başkan vekilimizin dediği gibi orada üretim alanlar oluşturma durumundayız. Yani koridorlar transit koridoru ko-

nusu değil. Bugüne kadar hep Türkiye köprüdür! Türkiye köprü değil! Çünkü köprü 2 kapağa sahiptir. Batı ve doğu! Hâlbuki bizim kuzey ve güneyimiz de var. Dolayısıyla biz mühürüz! Üç kıtanın mühürüyüz! Ben öyle ifade ediyorum. Dolayısıyla İşte burada üretim koridorları, aynı zamanda üretim alanlarıdır.

Şunu da vereyim ovalarla ilgili bir tarım bakanımız döneminde başladı büyük ova koruma alanları ilan edildi. Bakınız, Burdur'un ovaları korunan ovalar. Burada üretimi arttırmamız lazım. Elini operim buraya lavantayı kimse getiren, bu lavantayı getiren kimse elini operim. Bu ovaların üretim ovasın haline gelmesi gerekiyor. Bununla biz burada merkezileşebiliriz. Bu ovalar ilan edildi, koruma ovaları bunlar! Burdur'da altı ova, Isparta'da dört ova ilan edildi. Kararnamenin altında Sayın Cumhurbaşkanımızın imzası var ve onun altında da büyük koruma ovaları eki var. Teşekkür ediyorum.



SİNAN KUŞÇU

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TEHLİKELİ
MADDE VE KOMBİNE TAŞIMACILIK GENEL
MÜDÜR VEKİLİ)

Sayın Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanım, Sayın Rektörüm, Belediye Başkanım, Kaymakamım, değerli katılımcılar ve sevgili öğrenciler,

Öncelikle Ulaştırma Bakanlığı adına sizi saygıyla selamlıyorum. Bugün burada bulunmaktan onur duyuyoruz. Çünkü bir üniversitemiz, bir meslek yüksekokulumuz, bu konuya kafa yordular ve bizi buraya kadar çağırdılar ve önemli bir çalışmaya katkı vermemizi sağladılar.

Onun için özellikle de bu çalıştay komitesine teşekkür ediyorum. Yani sunumumda veya konuşmamda üç ana başlık altında konuşacağım. Birincisi, uluslararası koridorların tarihten günümüze kadarki bir ivmede konuşacağım, ikincisi Türkiye'nin koridor anlayışı nedir? Onu konuşacağım ve üçüncü olarak da bizim şu anda yapmaya çalıştığımız yeni bazı çalışmalar var koridorlar üzerine ondan bahsedeceğim. Fakat şunu da sonraya kalmasın diye bir not aldım bu lojistik indeksine yönelik birkaç kelime söylemek istiyorum. Sabah böyle bir tartışma başladı. Ben bu lojistik indeksindeki düşüşümüzü pek o kadar önemsemiyorum. Biz ilk başlarda bunu önemsemiştik, otuz ikinci sıraya düştüğümüz zaman bununla ilgili bir bakanlıkta çalıştay da yapmıştık, çalışmıştık da. Orada bir şey dikkatimizi çekmişti, bu lojistik indeksinin alt kırımalarına girdiğimiz zaman, o zaman Daire Başkanıydım, bir şey dikkatinizi çekmişti Kırgızistan havayolunda üç nokta bilmem kaç puan alarak, bilmem kaçınıcı sırada gözüktüyor. Ya dedim bu olacak şey değil. Kırgızistan'ın havayolu firması yok bir kere. Türk Hava Yolları bayrak firma, Devletin vazifesini görüyor orada ve Kırgızistan lojistik indeksinde neredeyse bizim kadar puanı var. Dolayısıyla bu tür indeksleri tabi ki dikkate alalım ama çok da önemsemeyelim. Şu sebepten dolayı da dikkate almayalım, çünkü şimdi biz büyük ülkeyiz. AK Parti geldiğinden beri sürekli lojistik altyapıya, ulaştırma altyapısına para veriyor. Hala daha yapacak çok işimiz var ulaştırmada. Bir Gürcistan iki tane liman yapınca lojistik indeksinde fırlayıp gidiyor. Neden küçük bir ülke 3 tane yatırım yapıp değiştiriyor? Ama siz onun on katı, yirmi katı yapıyorsunuz gözle gözüken bir şey yok. Bu sebepten önemli olan bizim yaptıklarımız ve yapacaklarımızdır. Bu Lojistik indeksine fazla da takılmayalım. Biz yolumuza devam edelim, bu hızla daha da hızlanarak gidelim diye arz ediyorum.

Şimdi uluslararası koridorlara bir bakarsak, tarihten günümüze gelmek istiyorum. Koridor demek veya taşımacılık botları demek, önce üretim

ve tüketim ile başlar saygıdeğer hazirun. Biz ilk çağlardan beri, tabi ki akşam bir hocamızla sohbet ettik, burada bir kazı bölgesinde çalışıyormuş, akşamki sohbetimiz sırasında bu bölgenin bir lojistik merkez gibi çalıştığını, burada bazı üretilen malların nasıl Akdeniz'e ve diğer bölgelere doğru ulaştırıldığını, arkeolog hocamızla konuştuk. Ben akşam kafamdaki soruların birçoğunun cevabını orada buldum. Evet, burası bir lojistik merkezdir ve yahut da hub olabilir bir düğüm noktası node, İngilizce olarak node dediğimiz, bir düğüm noktası olabilir. Bunun için de sizlerin bu konuda yapacağınız altyapı çalışmaları ve yahut da üretim boğazı'nda yer almanız, burada sizin bulunduğunuz konumu belirleyecektir. Biraz evvel söylediğim gibi biz kuralları koyuyoruz. Kurallar çerçevesinde yarışan kazanır. Uluslararası koridorlar tarihte İpek Yolu ile başlıyor. Tarihi İpek Yolu zamanında ilk kervanlarla başladı ve üretici ile batı tüketiciydi. Dolayısıyla da bu uluslararası bir koridor olması ve karayolu ile başlamış olması özellikle İpekyolu sadece Anadolu'dan geçen bir İpek Yolu değil Kuzey koridoru da var. Aşağı koridorlar da var, Asya koridorları da var fakat Selçuklu bir şey yaptı. Şimdi neden burası olabilir olamaz cevapları da hep burada. O yüzden Sayın hocam ben konuşayım, birçok şeyi soruyu burada bulacaksınız dedim. Selçuklu iki tane politikayla Anadolu'yu lojistik merkez ve yahut da geçiş noktası yaptı. Birincisi 30-35 kilometreye kurduğu kervansaraylardır. Kervanların güvenliğini sağladı. İkincisi de tarihte ilk devlet sigortası uygulayan devlettir. Dedi ki benim ülkenin üzerinden geçip de burada kervanı soyulan veyahut da zarara uğrayan olursa, zararını karşılayacağım dediği an bütün kervanlar Anadolu'yu geçiş noktası olarak kullandı. Bu birinci dönemi İpekyolu'nun. Daha sonra batı tüketici konumundan üretici kurumuna geçti sanayi devrimi ile, Doğu tüketici konumuna düştü. Ve böylece sanayi devrimi ile birlikte aşağıdan

yeni bir yol belirlendi. Ümit Burnu keşfi ile deniz taşımacılığı gelişti. Bu arada şurayı atladım. Bu arada kervanlarla Akdeniz'den, Hint okyanusundan gelen mallar, Mısır üzerinden Portekizliler tarafından Avrupa'ya ulaştırılıyordu. Yavuz Sultan Selim ilk önce oraya Hasan paşayı gönderdi, onun önünü kesmeye çalıştı. Yani kervanları veyahut da ticaret yolu olmaktan çıkmanın önünü kesmeye çalıştı. Bunu başaramadılar, ondan sonra gitti Mısır'ı aldı. Bu olay Osmanlı'nın yıkılışını 100-150 sene geciktirdi. Nasıl ki sanayi devrimiyle birlikte üretim artışı oldu, Ümit Burnu keşfedildi ve zenginlik kaynağı denizlere kaydı. Bu, İpekyolu'nun ikinci dönemidir ve biz gittikçe fakirleştik. Türk coğrafyasından ticaretin kaymasıyla çöküşe geçtik. Şimdi tekrar üçüncü dönemi başlıyor İpekyolu'nun. İpekyolu üçüncü dönemi artık demir yolu olarak devam edecektir. Bunun için demiryolu önemlidir. Bunun için demiryoluna bağlı lojistik merkezler veyahut da ulaşım nodları önemlidir. Şimdi biz bu üçüncü dönemde ne yaptık? Şu anda üçüncü dönemde doğu-batı yönünde üç tane ana koridor vardır. Bir Kuzey Koridoru dediğimiz, Sovyetler Birliği'nin daha yıkılmadan evvel Çin'den Rusya üzerinden şu andaki Beyaz Rusya'dan Avrupa'ya giden yol bu Kuzey Koridorudur. İkinci koridor Türk Cumhuriyetleri üzerinden gelip, bizim büyük bir hamleyle Bakü-Tiflis-Kars yoluyla Türkiye'ye bağladığımız orta koridor dediğimiz koridordur. Bunun da iki tane çıkış yolunu yaptık. Birincisi Marmaray'dır, ikincisi üçüncü boğaz köprüsüdür. Çünkü onun üstünde de demiryolu yatırımı vardır ve bununla biz orta koridora yükleri alacağız inşallah. Anadolu'yu tekrar tarihi İpek Yolu'nun merkezi haline getireceğiz. Biz bu arada yine Genel Müdürlük olarak çalışmalarımız kuzey-güney aksı üzerinde de devam etmektedir. Özellikle de biz bu koridor olarak da, kuzey güney koridoru olarak da biz Klaipetra limanından başlayan, Viking treni koridorunu Akdeniz'e kadar

indirmenin yolunu arıyoruz. Bunun için de bu bölgedeki Ukrayna Beyaz Rusya ile kombine taşımacılık antlaşmaları yaptık. İnşallah Beyaz Rusya ve Litvanya'yla da 29-30 Nisan'da gidip anlaşmamızı paraf edeceğiz, Sayın Cumhurbaşkanımızın ve hatta bakanımızın ziyaretleri sırasında da imzalanır inşallah. Biz doğu-batı ekseninde de başta Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan ile kombine taşımacılık anlaşmalarını yaptık. Böylece koridoru sağlama almaya çalışıyoruz. Bu arada koridor olarak düşündüğümüz zaman biraz Hülagü hocam orada bir haritada koymuştu zaten esas olarak yapmamız gereken şeylerden bir tanesi de yine Basra Körfezine mutlaka demiryolu olarak girmemiz lazım Kuzey Güney koridor olarak. Onun içinde Kuzey Irak'a yeni bir bağlantı yolu yapmamız lazım yine Bu çerçevede biz bütün yumurtaları aynı sepete koymamak adına mutlaka Nahcivan bağlantısında yapmamız lazım. Çünkü Gürcistan'ın ikinci alternatifi mutlaka elimizde olmalı. Kuzey Güney koridoru olarak da Suriye kapısına alternatif olarak da Kuzey Irak'tan Basra Limanına bir limanımız olmalı ve böylece Mısır'ın ortalama gemiden aldığı 100 bin dolarlık geçiş ücretini sifıra indirmeliyiz ve böylece o bölgeden gelecek yükleri direk üstümüzden alıp Avrupa aktarmalıyız ve oranın zenginliğine tekrar ülkemize katmalıyız diye düşünüyorum. Evet, şimdi uluslararası koridorlar bazında bunları söyledikten sonra ben bizim şu andaki Türkiye'deki yeni yapmaya çalıştığımız bir iki koridor var. Yine bu çerçevede kuzey-güney koridoru olarak, bunun devamı olarak, Akdeniz'de kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı çerçevesinde Fransa ile freshfood, yani yaş meyve sebze koridoru kurmaya çalışıyoruz. 2018'deki eski ekonomi bakanımız şimdiki İzmir adayımız Nihat Zeybekçi'nin başkanlığında, Fransa'da ben de ulaştırma heyet Başkanı olarak gitmiştim, orada bize bir sunumda Fransa'nın İsrail'le yaş meyve sebze koridor anlaşması olduğunu söylediler. Marsilya Limanındaki sunumda Marsilya limanı ile İsrail arasında ve Mısır ile de görüşmeler devam ettiğini söylediler. Ben de heyet başkanı olarak bizim potansiyelimizin İsrail'den çok daha fazla olduğunu, Doğu Akdeniz'de özellikle Antalya bölgemiz var bu bölgelerde yaş meyve sebzelerin daha fazla bereketli ve daha organik olduğunu söyledim. Ve bununla ilgili olarak bizimle anlaşma yapılabileceğini söyledim ve uzun çabamız sonucunda bu kabul edildi. JETCO protokolüne yasal bir madde olarak yazıldı. Bizim bu çerçevede çalışmalarımız devam ediyor. Bu çerçevede yine ben daha geçen yıl Temmuz'da Mersin'de bir toplantı yapmıştık, daha sonra geçen aylarda Hatay Antakya'da bir toplantı yaptık ve geçen yine tekrar Mersin'de bir toplantı yaptık. Mersin'den kalkışlı, Antalya uğraklı bir Gemi hattı kurmayı planlıyoruz. Bu çerçevede de Pazartesi günü buraya hava alanına gelmeden önce saat 11 de bununla ilgili bir gemi firmasıyla bir toplantı yapmıştık, orada konuştuk. İnşallah en kısa sürede onunla da bu konuya iki tane 80 araçlık ROPAX gemisiyle Türkiye-Fransa arası yaş meyve sebze koridorunu kuruyoruz. Bu ne demektir? Bu bölgenin elma üretiminin Avrupa pazarlarına daha da dolaşacağı demektir. İşte size Lojistik! Ben fazla uzatmak istemiyorum sorularınız varsa karşılamak isterim teşekkür ediyorum sabırla dinlediğiniz için. Her şey ülkemiz için diyorum, saygılar sunuyorum.



BÜLENT SÜLOĞLU

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TEHLİKELİ
MADDE VE KOMBİNE TAŞIMACILIK GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ KOMBİNE TAŞIMACILIK DAİRESİ
BAŞKANI)

Sayın meclis başkan vekilim, Sayın vekilim,
Sayın hocam, Sayın rektör Hocam, Sayın Be-
lediye Başkanım,

Çok teşekkür ederiz çok iyi ağırlanıyoruz bu arada. Kombine taşımacılık işini KeçiBORLU'da anlatmak çok güzel bir şey hocam. Onu ilk önce söyleyeyim. Biz kombine taşımacılığı İstanbul'da bile anlatmakta zorluk çekiyoruz. Yerine göre farkındalık oluşturmaya çalışıyoruz. Çok yeni bir kavram, Avrupa Birliği'nde de yeni bir kavramdır. Dolayısıyla Süleyman Demirel Üniversitesine çok teşekkür ediyoruz. Kombine taşımacılığın önemini burada, Sayın meclis başkanımıza bile anlatma imkanı bulduk. Tabii temeldeki derdimiz kombine taşımacılıkta sürdürülebilir dediğimiz taşıma modlarını geliştirmek. Bunlar daha çok demiryolu ve denizyolu. Havayolunu burada katmıyoruz, çünkü havayolu yeterince kilogram başına taşıdığı yük miktarı açısından verimli değil. Biraz daha fazla çevreyi kirletir kilogram başına düşündüğümüz zaman, dolayısıyla daha çok biz demiryolu ve deniz

yoluna yoluna yoğunlaşırız. Burada tabii lojistik merkezler kombine yük terminalleri, kuru limanlar, iç limanlar ne dersenez, bunlar çok önemli tabii ki. Burada özellikle bir taşımacılık türünden, özellikle karayolundan demiryoluna aktarılması anlamında, yükün bizim için bütün bu terminallerin lojistik merkezlerinin önemi çok fazla. Buradaki temel derdimiz karayolunun yarattığı o negatif dışsallık dediğimiz şeyi ortaya biraz daha minimize etmek. Hava kirliliğini azaltıp, enerji verimliliğini yükseltmek, biraz daha az fosil yakıtların kullanımını biraz daha azaltmak. Kilogram başına, ton başına daha fazla yük elleçlemek, taşımak, ölçek ekonomisi yakalamak, derdimiz bu. Dolayısıyla karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya taşımacılıkta ki avantajını her zaman kullanacağız ama hemen kombine taşımacılığın tanımına geleyim. Sayın hocamız türler arası taşımacılık, intermodal taşımacılık Türkçeleştirilmiş, çok teşekkür ederiz, Ben biraz daha intermodal taşımacılık demeyi seviyorum çünkü uluslararası literatürde oluştu hocam. Öğrencilerimiz de zaten vakıftırlar intermodal taşımacılığa ama kombine dediğimiz zaman, bir evrensel tanımı var. Bu da şu "taşımacılık zincirinde ilk veya son ayağının mümkün olduğu kadar az karayoluyla taşındığı orta ayağının ise mümkün olduğu kadar yüksek mesafelerde deniz yolu ve veya demir yolu ile yapıldığı bir taşımacılık türü kombine taşımacılık". Şimdi böyle dediğimiz zaman lojistik merkezin önemi ortaya çıkıyor. Yani lojistik merkezler ya da terminaller, dediğim gibi ben lojistik merkez ifadesinden çok yük terminalini daha çok seviyorum, Onu söylemek isterim. Özellikle KeçiBORLU özelinde birazdan açıklayacağım. Acaba buraya kombine yük terminali mi desek daha doğru olur onu da açıklayacağım. Yük terminallerimiz tabii karayolundan yükü mümkün olduğunca demiryoluna aktarıyorsa eğer, bizim için çok önemli. KeçiBORLU bize ne sunuyor? Bu anlamda Isparta bize ne sunuyor? Önemli bir lojistik Merkez veya terminal olmanız için, bir Modal Point dedikleri İngilizce düğüm

noktası olmanız için, ya ciddi bir üretim kapasitemiz olacak, bu üretimi açmanız lazım ulusal, uluslararası konteynerize birim yüklerle ya da taşıma koridorlarının merkezinde olacaksınız. Keçiborlu koridorların merkezinde mi? Evet demiryolu taşımacılığımız var, denizyolu taşımacılığında Antalya'ya yakınız, İzmir'e demiryoluyla bağlanıyoruz. Çok önemli bir ilçeden demiryolun geçmesi, bir lüks! Türkiye'de bunu söylemek lazım, gerçekten çok önemli. Daha verimli kullanabilmemiz gerekir ama biz kombineci biraz daha yükün birim yük olmasını isteriz. Yani konteyner koymak isteriz yükü ya da yarı römorka koymak isteriz. Ya da swap body'e koymak isteriz. Öğrencilerimiz bizi anlarlar swap body dediğimiz demiryoluyla da karayoluyla ya da taşınabilecek kutular bunlar. Yani biz daha çok kutuyu hareket ettirmek isteriz.

Bu bölgenin sunduğu bir takım olanaklar var. Sizin de bahsettiğiniz gibi en önemlisi yaş meyve sebze. Bu da depolama olanakları, soğuk taşıma, zinciri çok önemli. Mermer dedik, mermer kombine taşımacılık anlamından ziyade biraz daha kuru yük taşımacılığı ile alakalı diye düşünüyorum. Çok konteynerize edemezsiniz, ama önem arz eder. Ama yaş meyve sebze paletize olması açısından, konteyner yüklenmesi açısından, yarı römorka, yani o tırın arkasında ki kutudan bahsediyorum, yarı römorka yüklenmesi açısından önemli. Bir de üçüncü bir şey söyleyebilir miyim acaba? Kozmetik konusunda da bir şey sunabilir miyiz? Yani hiç değinmedik bu konuya bakıyorum çok güzel el kremleri var, cilt kremleri var, gül sularımız var. Yani hem hammadde açısından, hem ulusal ve uluslararası pazarlara sunulması açısından şu kozmetiği de burada es geçmemek lazım. Burası bir koku memleketi. Onun için bu kokudan yola çıkarak, kozmetiği yani hanımlara yönelik bir takım şeyleri, daha fazla ön plana çıkarabiliriz. Sadece bir örnek Coco-Chanel var bilirsiniz, hanımlar bilir. Chanel No 5 Marilyn Monroe'nun da kokusudur hala piyasada vardır. Mesela bu kokuda Yasemin çok vardır içinde. Güney Fransa'da Cannes'in kuzey batı kesimlerinde Pegomas diye bir yer var, orada üretilir mesela bu yasemin. Yani bizde de mesela lavantamız var, şimdi gülümüz var, bir takım bu uluslararası ve ulusal firmalarımıza bu şekilde bu hammaddeyi pazarlamak mümkün olabilir diye düşünüyorum. Hem hammadde açısından hem de bitmiş ürün mamul açısından da bunu söylemek lazım. Hemen soğuk taşıma zincirine şöyle söyleyeyim: iki türlü taşırız. Bir yarı römorkta taşınır, frigorifik araçlarımızla taşınır. Biraz önce genel müdürüm anlattı, yaş meyve sebze de özellikle Mersin Limanından Antalya uğraklı taşımalarımız mümkün, yurtiçine taşımak mümkün. Bir de Referer konteynerlerle, Sayın başkanım da bahsetmişti, soğutuculu konteynerlerle taşımamız mümkün. TCDD bu taşımayı yapıyor, yurt içinde de yapmak mümkün. Kazakistan'a göndermek de mümkün. Biz şimdi bunu TCDD ile de konuşuyoruz yaş meyve sebzenin refer konteynerlerle soğutuculu konteynerlerle götürülmesini. Tabi bizim bu terminalimizin acaba soğuk depo olması gerekir mi? Bunu tartışmamız lazım. Şimdi buradan hemen şu noktaya gelip hemen bağlıyım, ölçek sorunu diye not almışım. Şunu kastediyorum, lojistik merkez diyoruz, A-B-C olarak kategorize ettik ama biz çok büyük düşünüyoruz her şeyi. Ama böyle bu kadar 500 dönümlük bir

araziden ziyade biraz daha küçük bir kombine yük terminali, Keçiborlu’umuzda işimizi görür mü acaba? İki siding olan iki tane 550 metrelik yan demiryolu hatları olan, tır parkı olan, birkaç soğuk deposu, depoya sahip konteyner konteynerize yük yapabileceğimiz, on veya on beş dönümlük bir arazi acaba işimizi görür mü? Biraz da bunu da ileride bir düşünelim lütfen. Yani lojistik merkezi dediğimizde illa 500 dönümlük bir arazi mi arıyoruz? Yani Burası çok büyük olabilir. Çünkü demiryoluna daha fazla aktarır. Demiryoluna aktardığımız sürece bence ismi de çok önemli değil tabi lojistik merkezi daha böyle keyifli bir isim, lojistik diyoruz ama belki bunu kombine yük terminali olarak da ifade edersek Türkiye’deki diğer yük terminallerimize örnek olur. Biz bir tane Avrupa Birliği’yle proje yaptık, Avrupa Birliği’nden 50 milyon Avro para alıyoruz. Trakya’da bir tane kombine yük terminali inşa edeceğiz, Halkalı-Kapıkule tarafında. Burası Çerkezköy olacak gibi duruyor. Biz kurulması planlanan bölge olarak Büyükkarıştıran’ı önermiştik. Diğer yapılacak yük terminalleri açısından önerilerimizde olmuştur. Buraya gelmeden önce birkaç Avrupa’da ki terminallerin altyapılarını inceleme şansımız oldu. Mesela dediğim gibi Slovakya’da bir terminal var. Zilina İntermodal yük terminali 6 bin metrekare, 2 tane demiryolu hattı var. Yükleme hattı 425 metre ile 470 metre bizde genelde başkanım, 550 metre ile falan yaparız trenleri değil mi? Bunu şöyle düşünelim iki tane de konteynır eşleştirme ekipmanları var 26 tonluk. Bunlar forklifte benzeyen richstaker değişim bir alet 3000 metrekare 1130 alanı var. Küçük bir terminal. Bir terminalin o zaman için kimse yüzüne bakmıyordu. Son yıllarda bu bakış açısı değişti. Şimdi Rail Cargo Avusturya bu terminali aldı ve şu anda çok aktif çalışan bir terminal. Küçük bir terminal ama o kadar iş görüyor ki. Bir örnekte Kurtiçi Terminali Romanya’da bu biraz daha büyük 103000 metrekare konteyner swap trailer yapıyoruz yarı römork yapıyoruz 5 tane 650 metreden demiryolu hattı var burada. Köprülü viyç var

tam Macaristan sınırında ve Romanya da çok ciddi olarak iyi bir kombine yük terminali olarak ortaya çıkıyor. Bunu da biraz orta ölçekli bir yük terminali olarak görmek lazım. Küçük ve orta ölçekli bence bu iki terminalin arasında bir terminalin ben Keçiborlu’da çok rahat işleyebileceğini düşünüyorum. Şu aşamada Söyleyeceklerim bu kadar bir soru gelirse sorular üzerinden de devam edebiliriz Hocam çok teşekkür ediyorum. Çok teşekkür ederim sayın başkanım.



PROF. DR. SERDAL TERZİ

(MODERATÖR, SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
ÖĞRETİM ÜYESİ)

Kerim Cicioğlu, Ulaştırma Bakanlığından. Hem siz kürsüye geçene kadar da ben bir soru sormuş olayım. Şimdi ülkemizde biliyorsunuz, 1950’lere kadar aslında yükün yarısını, daha doğrusu yolculuğun yarısını demiryoluyla yapıyorduk. Kalan yarısını karayolu ile yapıyorduk. Çok az denizyolu vardı, havayolu hiç yoktu neredeyse. Ama elli yılda çok şey kaybettik. 2000 yılına kadar, biz demiryolunun payını azaltta azalta, neredeyse %2’ye düşürdük. İşte son 10 yıldaki hızlı tren çalışmaları, son 15 yılda neyse, bir ivme kazandırdı. Ama o da yolcu açısından kazandırdı. Yük taşı-

macılığı konusunda geleneksel hatlarımızı yenileyemediğimiz için belki, istediğimiz yerde değiliz. Şimdi tabi bu karayollarına nasıl yansıyor? Bir karayolcu olarak şöyle bir tespitimiz var. Genel bir durum, vaka. Maalesef demiryoluyla taşımamız gereken ağır yükü karayoluyla taşıdığımız için, yaptığımız yollar çok hızlı bozuluyor. Maalesef. Yani biraz önceki sayın konuşmacının da bahsettiği gibi, modlar arasındaki bu geçişi bugün yapabilirsek ve ağır yükleri demiryoluyla taşıyabilirsek bu bizim karayollarımızın daha uzun ömürlü ve daha düzgün olmasını, bir yandan da sağlayacak. Bu kapsamda sayın daire başkanımıza, hani bu özellikle karayollarını korumak için, yük taşımacılığı yönünden yapılan hem yasal düzenlemeleri hem de karayollarının bakış açısı yansıtırsa seviniriz.



KERİM CİCİOĞLU

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI KARAYOLLARI
DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KARAYOLLARI
DÜZENLEME DAİRE BAŞKANI)

Sayın Genel Müdürüm, Değerli Vekilim, Sevgili öğrenciler,

Gerçekten biz sürekli taşımacılarımıza sunum yapıyoruz, anlatıyoruz ama öğrenciler olunca heyecanlanıyoruz açıkçası. Çünkü güzel, onlar geleceğimiz, bir şeyler öğretebilirsek, bir şeyler aktarabilirsek, bizim için çok güzel şeyler bunlar. Öncelikle şunu söylemek istiyorum ben Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nde Daire Başkanım. Karayolları Genel Müdürlüğü değil. Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü.

Aralarında faaliyet açısından çok fark var çünkü. Bizim faaliyet alanımız, karayolu taşımacılığının nasıl yapılacağına ilişkin düzenleme yapmak. Ve bu çerçevede karayolu yapmak değil de, taşımacılık sisteminin düzenlenmesi, usul ve esasının belirlenmesi. O şekilde söyleyebiliriz. Benim yapacağım sunumda aslında sizin sorduğunuz soruya da biraz cevap var. Şimdi her şeyden önce tabi sabah oturumlarında ve şimdiki oturumlarda dinledik. Ama lojistiğe biraz daha geniş çerçevede aslında ben bakmak istiyorum. Yani "Lojistik nedir?" diye aslında başlayayım istiyorum. Çünkü literatürü taradığımızda, ya da başka yerlere baktığımızda, bunun aslında, çok da böyle cevabının kolay bir şekilde bulunabileceği yerler yok. Yani çok literatürü taramanız gerekiyor. Bununla ilgili bilimsel çalışma çok az. Onu söylemek istiyorum. Ve Lojistik Master planımız gerçekten bu konuda bir ilktir. Onu da telaffuz edeyim.

Şimdi geniş anlamda Lojistik, bir ürünün üretim noktasından son tüketim noktasına kadar ki, bütün süreçlerinin yönetimi aslında. Yani aslında süreç yönetimi. O şekilde söyleyebiliriz. Yani ne kadar süreci iyi yönetirseniz, ne kadar iyi bir şekilde bu süreçte müdahil olursanız, lojistiği iyi

bir şekilde yönetmiş olursunuz. Lojistiğin en temel kuralı bu sürecin en doğru, en düzgün şekilde yönetilmesi. Yani ürünlerin daha kısa sürede daha uygun maliyetle son alıcısına teslim edilmesidir. Bunu düzgün bir şekilde yöneten, müşterilerine ürünleri daha ucuza daha kısa sürede gönderebilen, onlara daha kaliteli bir hizmet imkanı sunabilen firmaların, sektörde daha güçlü bir yer edindiklerini görmek mümkün. Şimdi karayolu tarafına geliyoruz tabii. Karayolu ile alakalı. Şimdi ülkemizde taşımacılık, güçlü bir taşımacılık var aslında ülkemizde; ancak taşıma modlarında, modları arasındaki denge maalesef yok. Yani karayolu taşımacılığı aşağı yukarı şu anda taşımacılığın %89'unun karayoluyla gerçekleştiğini görebiliyoruz. Bu karayoluna çok ağır bir yük, ağır bir süreç. Modlar arasındaki dengeyi sağlamak, her ülkenin hayalidir aslında. Ama ne yaparsanız yapın karayolunun ağırlığını aşağı indiremezsiniz. Çünkü, ne yapılırsa yapılsın nihai, yani bir ürünün nihai olarak gideceği yer karayoludur ne nihayetinde. Dolayısıyla bunu engellemek mümkün değil.

Bunu en iyi şekilde düzenlemek aslında önemli olan. Özellikle mesafe uzunluğunu esas almak suretiyle, bunu demiryolu ve denizyolu tarafına kaydırmak gerekiyor. Dünyanın en ucuz taşıma modu deniz yoludur. Yani en ucuzunu deniz yoluyla taşırsınız. Daha sonra demiryolu gelir ve daha sonra karayoluyla gelir. Ancak taşımadaki o hat alternatifleri, bu işin ağırlıklı olarak karayolu tarafına kaymasına sebep oluyor. Şimdi ülkemiz ana ticaret ve taşımacılık koridorları üzerinde doğal bir lojistik merkezdir. Ancak ülkemizin bir özelliği daha var; global ölçekte önemli bir üretim merkezi potansiyeli olması. Hülâgü Hoca'nın dediği üzere önemli bir potansiyeli var. Dolayısıyla büyük bir taşımacılık pazarı aslında. Bu iki özellik Lojistik konusunda ülkemizi büyük fırsatlar sunmakta. Ayrıca Lojistik ülkemiz için sadece mal ticaretini

sağlayan bir araç olmanın ötesine geçmiş, hizmet ihracatında en önemli kalemlerden birisi haline gelmiştir. Altını çizerek söylüyorum, Lojistik Sektörü Turizm'den sonra ülkemize en çok döviz kazandıran hizmet sektörüdür arkadaşlar. Bu çok önemli; Turizm'den sonra en fazla döviz kazandıran hizmet sektörü Lojistik Sektörü. Bundan dolayı potansiyeli çok büyük, istihdamı çok geniş, çok fazla kapasitesi var ve bu şekilde geleceği çok parlak olan bir sektör.

Değerli öğrenci arkadaşlarıma söylüyorum, yani bu sektöre girmişseniz artık öyle söyleyebiliriz. Bu bölümleri okuyorsanız, iyi bir şekilde okumanızı tavsiye ediyorum. Gerçekten de geleceği parlak önemli bir sektör diye görüyoruz. İstihdam konusunda sektörün ülkemize katkısı da dikkate alındığında, lojistiğin ülkemize, ülkemiz geleceğini şekillendireceğini söylemek yanlış olmaz. Bakanlığımız olarak ta bu bilinçle planlamalarımızı yapıyoruz politikalarımızı belirliyoruz.

Şimdi bölgemizde yaşanan siyasi gelişmeler ve istikrarsızlıklardan en fazla etkileyen faktörlerin başında yine Lojistik Sektörü geliyor. Maalesef... Bu sorunlar zaman zaman ticaretimizde sekteye uğrattıyor. Bu sorunların gerek diplomatik kanallardan gerekse uluslararası toplantılarda dile getiriliyor, çözüm yolları arıyoruz. Ancak yaptığımız birçok çalışma daha var ki alternatif taşıma pazarlarının geliştirilmesi alternatif taşıma koridorlarının oluşturulması özellikle Çin'le 2017 yılında imzaladığımız uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşması çok önemli bu konuda. Anlaşmanın onay süreci devam ediyor. Anlaşmanın yürürlüğe girmesi ile birlikte Çin ile Avrupa arasında ticarete taşımacılarımıza önemli görevler düşecek. Kuzey Afrika ülkeleri ile de anlaşma yapıyoruz. Son olarak Cezayir ile görüşmelerimiz oldu. İpek Yolu ve Hazar geçişleri İslamabat-Tahran-İstanbul taşıma koridorları da üzerinde durduğumuz önemli projeler.

Şimdi önemli dedik; yalnız hayalimiz söylediğim gibi bu taşıma modundaki ağırlığı diğer taşıma modlarına, yani demiryoluna deniz yoluna aktarabilmek. Bizim hayalimiz bu. Çünkü karayolu üzerindeki ağırlığın fazla olması, her halükarda trafik kazalarındaki riskin fazla olması anlamına geliyor. Bu da aslında altının çizilmesi gereken önemli hususlardan birisi. Yani demiryolu demiryolundaki ya da deniz yolundaki kaza potansiyeliyle karayolundaki kaza potansiyeli aynı değil. Taşıma modlarında, yani karayolu taşımasının üzerindeki ağırlığın fazla olması, bizim can ve mal kaybımızın da, maalesef eksi yönde, yani fazla olmasını bir sebep oluyor. Aşağı yukarı bu arada şunu da söyleyeyim, 2018 yılı itibariyle, aşağı yukarı 10 bine yakın, maalesef trafik kazalarından vefat eden vatandaşımız olmuş. Bunu en aza indirmek için bu projelerin, yani modlar arasındaki dengenin sağlanması önemli diye düşünüyoruz.

Şimdi bir de kısaca ben Genel Müdürlüğüm olarak Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak bir projeden bahsetmek istiyorum. Aslında, hayatımızı etkileyecek projeden bahsetmek istiyorum. Bizim şu anda karayolu taşımacılığına ilişkin yürüttüğümüz bir proje. Ulaştırma Elektronik Takip Denetim Sistemi diye projemiz var. Tüm karayolu taşımacılığındaki tüm potansiyeli takip etmeyi öngörüyoruz. Yani gönderici alıcı bilgileri, nerden taşınan, yani eşyanın ya da yolcunun onu da takip ediyoruz çünkü nereden nereye gittiği, kaç saatte gittiği, taşıma potansiyelinin, hangi güzergâhı taşıma potansiyelinin ne olduğu vesaire gibi ayrıntılı bilgilerin anlık olarak, elektronik olarak takip edilmesine imkân sağlayacak bir projede şu anda hayata geçiriyoruz. Aslında projeden öteye de geçti. Şu anda fiiliyatta da, yolcu tarafında takibini yapıyoruz. Çok önemsiyoruz bunu. Şayet bu proje eşya tarafında da yürürlüğe girdikten sonra 2019'un sonunda başlayacak yükümlülük. Girdikten sonra, aşağı yukarı 1 yıl sonra ülkedeki, tüm ülkedeki taşıma potansiyelini inşallah verebileceğiz, paylaşabileceğiz. Dolayısıyla karayolunun nerede ağırlıklı olduğu, nasıl bir planlama yapmamız gerektiği, nasıl bir, belki lojistik Master Planımıza daha sonraki oluşturacak Lojistik Master Planımıza da kaynak oluşturabilecek bir sistem, bir proje diye öngörüyoruz.

Ayrıca, gelmeden önce Isparta'daki potansiyele de baktım. Bizim taşıma potansiyeline baktım, acaba bizim karayolu taşımacılığı tarafında, Isparta'da kaç tane taşımacımız var diye. Şu anda Yurtiçi taşıma yapan Isparta Merkez'de firma olarak söylüyorum, 700'e yakın firma var. Yani azımsanacak bir sayı değil 700 sayısı. 700 tane ayrı firma demek, 700 asgari 1400 tane taşıt anlamına geliyor. Ambar 3 tane varmış sadece; sadece 3 tane ambar varmış. Organizatör Sadece 3 tane varmış ve uluslararası taşıma yapan Isparta merkezli sadece 4 tane firma Isparta'da görünüyor. Şu anda, Isparta'nın potansiyelinin daha yüksek olduğunu düşünüyorum. Ancak öngörüm farklı merkezlerde, yani firma merkezi başka yerlerde olan ancak Isparta ilinden de geçmek suretiyle burada faaliyet gösteren firmaların bulunduğu. Potansiyel büyük. Isparta'da, Keçiözümlü'de potansiyel büyük. Biz öyle görüyoruz. Şayet burada bir lojistik Merkezi kurulması halinde gerek istihdam, gerek buradaki ticaret, gerçekten olumlu yönde ivme kazanacaktır. Bu şekilde dü-

şünüyoruz, bu şekilde öngörüyoruz.

En son aşağı yukarı bir iki hafta önce Ankara Lojistik üssüne gitmiştim. Yani şu anda o Lojistik Merkezini kurduk. Lojistik Merkezi şu anda çalışıyor aktif olarak çalışıyor. Birkaç tabii eksikleri de var. Orada gümrük sahaları var, gelen firmalarımız var orada. Gelen firmalarımız orada bekliyor, yük alıyor, aldıkları yüklü götürüyor. En nihayetinde bakın, her şeyden önce Türkiye ekonomisine bir katkı sağlıyor. Neden? Şimdi Ankara'ya yük getiren bir taşımacı. Bu karayolu tarafına bahsediyoruz. Tabii karayolu tarafından bahsediyoruz. Buradan boş dönmek için ve daha az bir taşıma bedeli ile navlun bedeli ile geri boş dönmek için orada geliyor, Lojistik merkezinde bütün ihtiyaçların karşılanması suretiyle, Lojistik Merkezi'nde bekliyor, yükünü alıyor geri evine dönüyor. Ne anlama geliyor bu? Geri dönen bir vatandaşımızın, bir taşımacımızın boş dönmemesi anlamına geliyor. Yani dolayısıyla yakıtın, yaktığı yakılan yakıtın, boş yanmaması anlamına geliyor, kısacası. Dolayısı ile ülkemize katkısı da büyük olacak. İnşallah hayırlı olur. Bu kadar benim söyleyeceklerim, çok teşekkür ederim saygılarımı sunuyorum, sağ olun.



PROF. DR. SERDAL TERZİ

(MODERATÖR, SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
ÖĞRETİM ÜYESİ)

Biz de teşekkür ederiz. Sayın Daire Başkanına. Şimdi gene Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Güvenliği Daire Başkanımız Ramazan Dursun Bey'i kürsüye alacağız. Yine bir soruyla başlayabilirsek tabii hem de çerçeveyi de netleştirmiş oluruz. Sabahtan da söyledik. Isparta'da bir hava alanımız var. Şimdi Kara Havacılık Okulu da geliyor. Havacılık sektörü açısından bakarsanız, Sivil Havacılık tarafından, bu altyapı, kombine taşımacılık için lojistik merkezi için uygun mu? Yeterli mi? Ya da eksikleri varsa neler olabilir?



RAMAZAN DURSUN

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
HAVACILIK GÜVENLİĞİ KOORDİNATÖRÜ)

Teşekkürler hocam.

Saygıdeğer Hocam, Sayın devlet büyükleri, geleceğimizin teminatı kıymetli öğrencilerimiz,

Oturuma başlamadan önce, öncelikle saygılarımı arz ediyorum. Isparta'nın havası bize biraz dokundu, biraz grip başlangıcı var. Bu nedenden dolayı sesimizle çatallaşma olabiliyor bu kusurumuzu hoş görürseniz seviniriz.

Öncelikle hava kargo nedir? Havacılık yönünden hava kargonun önemi nedir? Konuyla ilgili kısaca bilgi vermek istiyorum. Ülkemiz son 15 yıllık süreç içerisinde, yaklaşık %10'dan fazla hava kargo konusunda bir büyüme gerçekleştirildi. Son 3 yıla baktığımız zaman, 2016 yılında %14,2, 2017 yılında yaklaşık %21 ve 2018 yılında da yaklaşık %12 bir büyüme sağladık. Bu büyüme çerçevesinde gerek ülkemiz tarafından yapılan çalışmalarda, gerekse uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan çalışmalarda, ülkemiz tarafından gerçekleştirilen bu büyümenin devam edeceği ve bu büyüme çerçevesinde bizim de sektöre, hem güven vermek hem de onların işlerini kolaylaştırmak açısından bazı düzenlemeler yapıyoruz. Peki, hava yolu ile ilgili kargoyu hava kargoyu neden tercih ediyoruz? Birincisi hızlı bir taşıma olanağı sağlıyor, müşterinin deposu hatta evine kadar götürme imkânımız var. Taşıma modları içerisinde en güvenli taşıma modu ve hasarsız bir şekilde taşıma imkânına sahibiz. Sistemin hızlı olması sebebiyle gümrükleme prosedürlerinde kolaylık sağlıyor.

Avantajları olduğu gibi Hava Kargo'nun dezavantajları da var. Bunlardan birincisi pahalı bir maliyeti olması ve yalnızca orta ve uzun vadede taşıma imkânının daha kolay olması. Kısa sürelerde veya kısa dönemlerde taşıma olduğu zaman maliyetleri yüksek olmasından dolayı tercih edilmiyor. Ülkemizde, hem uluslararası mevzuata göre hem milli mevzuatımızda göre, bir 'Hava Kargo'nun, hava aracına yüklenmeden önce güvenli hale getirilmesi ve güvenli hale getirildikten sonra, hava aracına yükleyince ne kadar korunması zorunludur. Bu süreçlerde yer alan tüm işletmelerin yetkili otorite olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından da yetkilendirilmesi gerekmektedir.

Hava kargo ile ilgili 2 tane mevzuatımız var. Bunlardan birincisi, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı. Ülkemizde uygulanan havacılık güvenliği ile ilgili tedbirler bu programımızda yer almakta. Bu programın 6. Bölümü, Kargo ve Posta taraması ile ilgili. Ve burada kargo ve posta nasıl taranır, hangi yöntemleri kullanılır ve hava aracına kadar yüklenirken nasıl korumamız gerektiği konusunda detaylar yer almaktadır.

Bir diğer mevzuatımızda, SHT 17,6 sayılı hava kargo ve posta güvenliği talimatımız. Bu talimatımızda da, bu konuda faaliyet gösteren işletmelerin sertifikasyon sürecinde neler yapması gerektiği, personel gerekleri neler olduğu ve hangi cihazlara kullandıkları zaman alternatif yöntemleri nelerdir. Bunlar yer almaktadır. Hava kargo faaliyetini gerçekleştirecek işletmelerimizin öncelikle bir tesisin olması gerekmektedir. Bildiğim kadarıyla Isparta Süleyman Demirel Havalimanında hava kargoya yönelik bir tesisimiz mevcut. İkincisi bu tesislerimiz için hava kargoyu güvenli hale getirecek cihazlarımızın bulunması gerekmektedir. Bunlar x-ray cihazı olabilir, patlayıcı tespit cihazı olabilir; farklı cihazları kullanabiliriz. Ve üçüncüsü de bu cihazları kullanacak personelimizin olması, personelin gerekli eğitimleri alması ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılacak sertifikasyon sınavında, başarılı olması gerekmektedir.

Önerilerimize gelecek olursak; biz Batı Akdeniz Lojistik Merkezini, Keçiborlu bölgesinde kurduk. Kargoyu bu bölgede toplayabiliriz. Lojistik merkezinde, kargoyu hazırladıktan sonra, Isparta Süleyman Demirel Havalimanına götürüp, kendi oluşturduğumuz tesiste bu kargoyu güvenli hale getirip, hava aracına yükleyebiliriz. Birinci önerimiz bu. Birinci yöntem bu tercih edilebilir. İkincisi bu cihazlar veya bu personel maliyetleri fazla olduğu düşünülürse, Süleyman Demirel Havalimanı'ndan arkadaşımız var mı bilmiyorum ama onlarla görüşülerek, gerekli koordine sağlanarak, şayet onların cihazları uygunsa, onların cihazlarını kullanıp ve şayet onlar da uygun görürse, onların tarayıcı personelleri kullanılarak alternatif bir yöntem oluşturabiliriz. Bir diğer yöntemimiz, gerekli şartları oluşturduktan sonra, bu Batı Akdeniz Lojistik Merkezinde topladığımız kargoları Antalya Havalimanına götürüp, Antalya Havalimanında bulunan tesislerimizde, Türk Hava Yolları'nın var bazı havacılık işletmelerimiz var, güvenli hale getirip ve daha sonra hava aracına yükleyebiliriz. Belki ileriki süreçte biz maliyetleri karşılayabiliriz, gerekli sistem kurduk dersek, bu sistemin aynısını, Antalya Havalimanı'ndaki sistemin aynısını Isparta ya da kurabiliriz. Belki ileriki süreçte, Türk Hava Yollarımız buradaki potansiyeli görür, buradaki ışığı görür, onlar kendileri gönüllü olarak Isparta Süleyman Demirel Havalimanında bir tesis oluştururlar ve sizlere ilave bir yük getirmeden, sizler sadece hava yoluyla taşınacak ya sebze olabilir meyve olabilir; bu kargoları lojistik merkezinde oluşturup, doğrudan Türk Hava Yolları tesisine teslim edip, tüm süreçler onları sorumluluğuna geçer.

Yakın zamanda buna benzer bir çalışmayı Konya Organize Sanayi bölgemiz yaptı. 2017 yılı sonunda onlar sertifikasyon sürecine tabi oldular ve bu süreçleri tamamladılar ve şu anda faaliyete geçtiler.2018

yılın sonunda da Bursa Ticaret ve Sanayi Odası benzer bir çalışmayı yaptı. Onlarda süreçleri tamamlayarak 2018 yılı sonundan itibaren faaliyete geçtiler. Tabii ki bu iki testiste de, hem Konya'da Türk Hava Yollarımız öncülük etti; Bursa Ticaret ve Sanayi Odasının yaptığı çalışmaya MNG Hava Yollarımız öncülük etti. Şayet biz de öncelikle hava kargoyu taşımak için bir hava yolunu bulmamız ve onlara yönlendirmeniz gerekiyor. Ayrıca onların da bizi yönlendirmesi gerekiyor. Bu proje kapsamında çalışacak arkadaşlarımızın, hem fizibilite çalışmalarında, hem maliyet analizi çalışmaları kapsamında, Konya veya Bursa'ya gidip o arkadaşlarımız neler yapmış, hangi zorluklarla karşılaşmışlar, bu zorlukların nasıl aşmışlar, bu konuda bir inceleme yaparlarsa faydalı olacağını düşünüyoruz.

Bizler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak tüm bu süreçler içerisinde hem eğitimlik, hem danışmanlık hem rehberlik etmeye hazırız. 7 gün 24 saat boyunca bize her an, her zaman ulaşabilirsiniz. Gördüğümüz kadarıyla burada, üniversitemiz bu taşın altına gövdesini koymuş, belediye-miz gerekli hazırlıklar yapmış, sivil toplum kuruluşları bu konuyla ilgili gönüllü. Unumuz var, yağımız var, şekerimiz var. Bize de bir an önce helva yapmak kalıyor. İnşallah çok kısa süre içerisinde bu tesisin temel atma töreninde bulunmayı arzu ediyoruz. Şimdilik saygılarımı arz ediyorum.



EMRE BULUT

(THY ANTALYA KARGO BÖLGE MÜDÜRÜ)

Sayın başkan, sayın rektör, sayın belediye başkanı, değerli hocalarım ve değerli bürokratlar ve en önemlisi değerli öğrenci arkadaşlar,

Burada sizler için bulunuyoruz. Hepinizi öncelikle saygıyla selamlıyorum. Türk Hava Yolları olarak bir tane sunumuz olacak. Türk Hava Yolları neler taşır, Turkish Cargo, özellikle Türk Hava Yollarının alt markası olan Turkish Cargo neler taşır, ne tür hizmetleri var bunları öncelikle bi anlatmak istiyorum ardından sorulara geçeceğiz.

Sunumum İngilizce ama ben Türkçe ye çevireceğim. Genelde yurtdışında sunumları İngilizce yaptığımız için İngilizce hazırlıyoruz. Turkish Cargo Türk Hava Yollarının alt markasıdır ve Türk Hava Yollarının taşıdığı bütün kargolar Turkish Cargo alt markası altında tüm dünyada müşterilerimize sunulmaktadır. Burada Türk Hava Yolları ve hava kargo pazarını anlatacağız. İlk kısımda ardından ikinci kısımda filo ve pazarla ilgili bilgi vermeye devam edeceğiz. Türk Hava Yolları 1933 yılında kuruluyor. Tabi kargo olarak baktığımızda ilk olarak 1936 yılında uluslararası ilk kargomuzu taşıyoruz. Yurtiçinde normal taşımalar yapıyor, fakat gümrük işin içine girdiği için 3 yıl daha sonra ilk kargomuzu taşıyoruz. 72 yılında ilk kargo uçağımız filomuza katılıyor, bu arada şunu söyleyeyim yolcu uçaklarının altında, biz kargolarımızı çoğunlukla yolcu uçaklarının altında taşıyoruz. Yolcu uçağından kalan, yolcu uçağıyla taşınamayacak olan kargolar, kargo uçaklarıyla gidiyor veya geniş gövde yine aynı şekilde yolcu uçakları ile gidiyor ama çoğunluk dar gövde, özellikle Türkiye’de yolcu uçaklarıyla gidiyor. 95 yılında 2 tane DC-10 kargo uçağı katılıyor. 2000 yılında boeing 727 kargo uçağı ekliyoruz. Hızlı bir şekilde 2000 yılında Turkish Cargo kuruluyor, Türk Hava Yolları’nın alt markası olarak, daha sonra 310’lar 330’ lar efendime söyleyeyim 777’ler katılıyor filomuza. Yeni terminal binamıza da 2015 yılı ile geçmiş bulunmaktayız. Tabii inşallah 3’üncü havalimanı onunla ilgili de sunumun devamında anlatacağım daha büyük bunun yaklaşık 4 katı büyüklüğünde bir terminalle hizmet vermeye tüm dünyaya hizmet vermeye devam edeceğiz. 2018 1,4 milyon ton ki havacılık için çok büyük bir miktardır bu, kargo taşıyarak kapattık.(SLAYT 3)

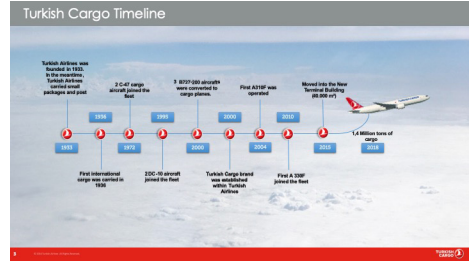
Baktığımızda global yani küresel pazar trendlerine baktığımızda tüm dünyadaki hareketleri buradan görebiliyoruz. Bunlar tabii sadece hava kargo için konuştuğumuz rakamlar. Biz hava kargo ve karayolu demiryolu ile biraz rekabet halinde olduğumuz için sadece şu anda havayoluna

yoğunlaşmış bulunmaktayız. Baktığımızda dünyadaki hareketler buradan görünüyor çıkışlar görünüyor şu anda dünyanın ağırlık merkezi yani dünyadaki taşınan hava kargonun merkezi Türkiye'nin çok az altında Kıbrıs açıklarında bir yer, inşallah 3'üncü havalimanı ile birlikte bu Merkezi daha yukarıya Türkiye'nin üzerine çekmeye çalışacağız.(SLAYT 4)

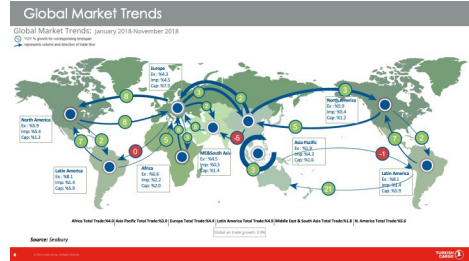
Buraya baktığımızda Türk Hava Yolları ne tür kargolar taşıyorsa baktığımızda tehlikeli maddeler olan TK CARE var, taze ürünler sunduğumuz TK FRESH burada farklı ürünlerimiz var tabii ki. Baktığımız biraz daha detaya girecek olursam sea food dediğimiz deniz ürünleri var, yaş meyve sebze ürünlerimiz var, daha sonra kesme çiçeklerimiz var, fide ve çelenk taşımaları yapıyoruz tüm dünyadan tüm dünyaya. Vulnerable dediğimiz bizim hassas kargolar yani cep telefonları, laptoplar, kullandığımız bütün bu hassas ürünler hep hava yoluyla taşıyor. TK LIVE dediğimiz canlı hayvan taşımaları yine aynı şekilde hava yolları ile yapıyor, daha hızlı ulaşım olduğu için. Valnerable dediğimiz değerli ürünler altın taşımaları olsun, nakit para taşımaları olsun, çek kredi kartı taşımaları bunların hepsi tüm dünyada havayolu ile yapıyor. Aynı şekilde soğuk zinciri bozmadan yapılan TK PHARMA ürünümüz bizim ilaçların gönderiminde kullanılmakta.(SLAYT 5)

Burada yıllara bağlı olarak grafik vardı. Burada da Türk Hava Yolları'nın taşıdığı yani chargeable weight (CW) dediğimiz tonaj ve pazar hedeflerimizi görüyorsunuz arkadaşlar. Baktığımızda şu anda dünyada ki trafiğin 3,7'si, bu da yaklaşık bizi dünyanın 8. büyük havayolu firması havayolu (Predator-3.parça 66.29 anlaşılmalı) firması yapıyor diyebiliriz. İnşallah 2023 hedefleri doğrultusunda ilk 5'e girmeyi hedefliyoruz.(SLAYT 6)

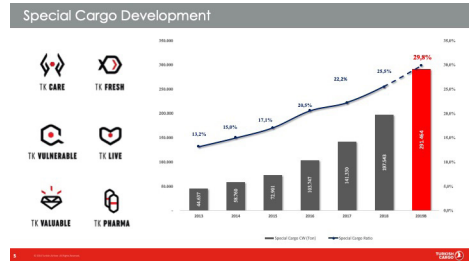
Türk Hava Yolları dünyada 124 ülkeye uç-



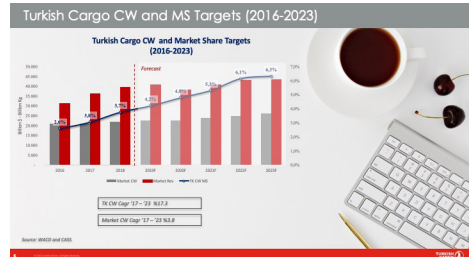
SLAYT 3



SLAYT 4



SLAYT 5



SLAYT 6

yor şu an itibariyle. İnşallah 2019'da bunu 130 a yaklaştırmayı düşünüyoruz. 258 uluslararası noktamız var ve bunun toplama 310 Destinasyon içinde 258 i uluslararası geri kalanı bizim yurtiçi hatlarımızdan oluşuyor ve dünyada en çok noktaya uçan bir numaralı havayoluyuz. Network büyüklüğü olarak, ağ büyüklüğü olarak bakıldığında da dünyanın 4 üncü büyük havayoluyuz şu anda.(SLAYT 7)

Aldığımız birkaç ödül var burada.(SLAYT 8)

Şimdi ağız ve filomuzdan biraz bahsetmek istiyorum. Baktığımızda Türk Hava Yolları filosunun network'üne uçuşlarımızın %7'si Amerika'ya, %21'i Afrika'ya, %13'ü Ortadoğu'ya, Avrupa'ya %45, Uzakdoğu'ya %14 civarı bir taşımamız var. Taşımalarımızın aynı şekilde uçuşlarımızın aynı şekilde %83'ü uluslararası havalimanlarına yapıyor ve kalan %17'si ise bizim Domestic dediğimiz iç hatlarda yapıyor.(SLAYT 10)

Burada uçuş noktalarımız var. Bu sunumu sizlerle paylaşacağız inşallah.(SLAYT 11)

Burada Afrika rotalarımız var. Baktığımızda Afrika'ya, Afrika içindeki hava yollarından daha çok uçuyoruz.(SLAYT 12). Orta, batı ve Güney Avrupa rotalarımız var burada.(SLAYT 13). Amerika'da uçtuğumuz rotalar var. Kargo rotalarımız var. (SLAYT 14). Asya pasifikteki rotalarımız var.(SLAYT 15). Kuzey ve Doğu Avrupa'daki rotalarımız var.(SLAYT 16). Orta doğu ve güney asya'da uçtuğumuz noktalar var.(SLAYT 17).

Burada da bizim kargo uçağı olarak menzillerimiz var. Yani mevcut hali hazırda bulunan filomuz da bulunan uçaklarla nerelere herhangi bir konma yapmadan tek seferde nerelere gittiğimizi gösteren bir sunumuz buda. (SLAYT 18).

Burada baktığımızda da Türk Hava Yolları'nın ve bunun alt markası olarak Turkish Cargo'nun büyüme hızını görüyoruz. 2016'da 63 noktaya kargo uçağı ile uçabilirken, şu anda 2018 itibariyle 85 noktayı oldukça hızlı büyütüyoruz.(SLAYT 19).

Sayın TBMM başkanvekilimizin bahsettiği 3 havalimanı bizim için çok önemli, gerçek bir lojistik merkezi, dünyanın tabiri caizse dengelerini değiştirecek bir merkez. Buraya baktığımızda ilk fazda 90 milyon yolcu ve 2,5 milyon ton kargo taşımayı planlıyoruz. Her şey otomatik sistemler, dünyadaki aynı şekilde rakiplerimize baktığımızda Dubai şu anda 3,2 milyon ton kargo taşıyor. Bankook 5 milyon ton kargo taşıyor. Biz bunlara bir an önce yaklaşmak için yeni havalimanına geçmeyi sabırsızlıkla bekliyoruz.1. fazdan sonra 2. faza geçiş ile beraber 200 milyon yolcu, 6 milyon ton kargo, dünyada liderliği oynayacak bir rakam bu, gibi gelişmeler yapmak istiyoruz.(SLAYT 20).

Global Rankings

- 1st** Most countries than any other in the world
- 1st** International Destinations More International destinations than any other in the world
- 1st** Most International Air Cargo
- 4th** Largest network in the world

SLAYT 7

Achievements & Awards

- 2013 Payload Asia Combination Carrier of the Year
- 2014 Success in Logistics Javelin Logistics Project of the Year
- 2016 Logistics International Air Cargo Winner
- 2017 Payload Asia Overall Carrier of the Year Winner
- 2018 Asia Times International Award for Excellence in Air Cargo Winner
- 2018 ACVW World Air Cargo Awards Airline of the Year Winner

SLAYT 8

Turkish Airlines Flight Network

Country	City	Airport
America	10	124
Asia	10	16
Africa	3	27
Far East	10	17
Middle East	10	34

124 Country, 306 City, 52 Airports, 258 Routes, 310 Flights, 14 Weekly Flight Destinations

SLAYT 10

Turkish Airlines Flight Network

Country	City	Airport
Middle East	11	20
Africa	3	27
Europe	24	20
Far East	10	17
Asia	10	16
America	10	124

12 Country, 85 City, 56 Airport

SLAYT 11

Africa Routes

Freighter Frequency			WB Frequency		
Region	Destinations	Fl. Freq.	Region	Destinations	WB Freq.
Africa	4	2	Africa	4	6
Asia	2	1	Asia	2	2
Australia	1	1	Europe	1	1
Canada	1	1	North America	1	1
China	1	1	Oceania	1	1
Europe	2	2	South America	1	1
Far East	2	2	USA	1	1
India	1	1	Other	1	1
Middle East	2	2	Total	16	21
North America	1	1			
Oceania	1	1			
South America	1	1			
USA	1	1			
Other	1	1			
Total	16	16			

TOTAL DESTINATION: 21
TOTAL WEEKLY FREQUENCY: 16

SLAYT 12

Western & Southern Europe Routes

Freighter Frequency			WB Frequency		
Region	Destinations	Fl. Freq.	Region	Destinations	WB Freq.
Americas	1	1	Americas	14	14
Asia	1	1	Asia	2	2
Europe	1	1	Europe	1	1
North America	1	1	North America	1	1
Oceania	1	1	Oceania	1	1
South America	1	1	South America	1	1
USA	1	1	USA	1	1
Other	1	1	Other	1	1
Total	8	8	Total	22	22

TOTAL DESTINATION: 14
TOTAL WEEKLY FREQUENCY: 14

SLAYT 13

America Routes

Freighter Frequency			WB Frequency		
Region	Destinations	Fl. Freq.	Region	Destinations	WB Freq.
Africa	1	1	Africa	1	1
Asia	1	1	Asia	1	1
Canada	1	1	Canada	1	1
China	1	1	China	1	1
Europe	1	1	Europe	1	1
India	1	1	India	1	1
Middle East	1	1	Middle East	1	1
North America	1	1	North America	1	1
Oceania	1	1	Oceania	1	1
South America	1	1	South America	1	1
USA	1	1	USA	1	1
Other	1	1	Other	1	1
Total	12	12	Total	12	12

TOTAL DESTINATION: 12
TOTAL WEEKLY FREQUENCY: 12

SLAYT 14

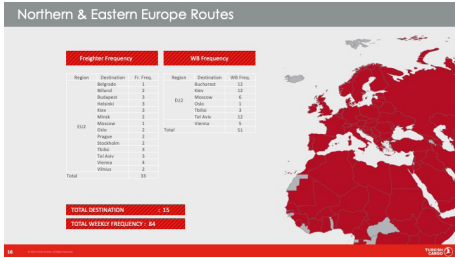
Asia Pacific Routes

Freighter Frequency			WB Frequency		
Region	Destinations	Fl. Freq.	Region	Destinations	WB Freq.
Africa	1	1	Africa	1	1
Asia	1	1	Asia	1	1
Canada	1	1	Canada	1	1
China	1	1	China	1	1
Europe	1	1	Europe	1	1
India	1	1	India	1	1
Middle East	1	1	Middle East	1	1
North America	1	1	North America	1	1
Oceania	1	1	Oceania	1	1
South America	1	1	South America	1	1
USA	1	1	USA	1	1
Other	1	1	Other	1	1
Total	12	12	Total	12	12

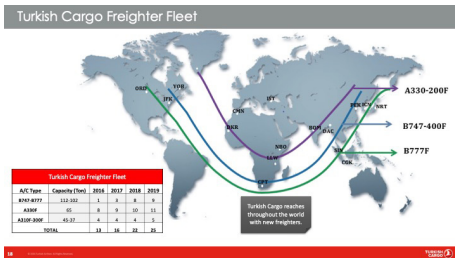
TOTAL DESTINATION: 12
TOTAL WEEKLY FREQUENCY: 12

SLAYT 15

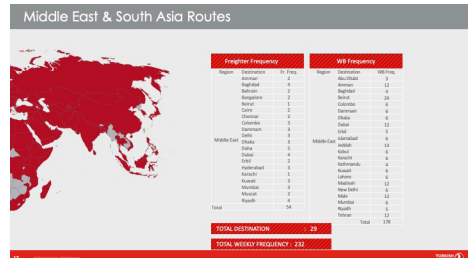
Peki, Türk Hava Yolları ne tür kargolar taşıyorsa baktığımızda cenaze taşımaları, değerli kargolar, canlı hayvan taşımaları, genel kargo dediğimiz kargo tipleri, hassas kargolar, tehlikeli madde kargoları, bozulabilir kargolar bozulabilir kargolar özellikle bölgemiz için çok önemli, buradaki yaş sebze meyve çiçek bunlar burayı çok ilgilendiriyor. Şu anda gümrük olmadığı için hepsi şeyden çıkıyor Antalya havalimanından çıkıyor. Süleyman Demirel Havalimanı ileride bir gün gümrüklü bir havalimanı statüsüne gelirse inşallah buradan da çıkarız. Fakat şu anki potansiyeli gümrüklü havalimanı olması için henüz yeterli değil. Bunun için üretim gerekiyor, ürettiğimizi satabilmemiz gerekiyor. Şu anda Antalya Havalimanı daha fizibil, yani baktığımızda yapılacak yatırımın karşılayacak gibi duruyor. Biraz önce Enver Murat, Bey Isparta Tarım İl Müdürümüz, kirazdan bahsetti. Şimdi hava kargo ürünleri genelde pahaca değerli ürünlerdir veya raf ömrü kısa olan bozulabilir kargoların taşınmasında kullanır mesela kiraz. Yakında kiraz sezonu başladığında Oslo varış diyelim veya şöyle söyleyeyim Ortadoğu varış, Amerika varış aynı zamanda Uzak Doğu Avrupa varışlı bazı ürünlerin gönderiminde hava kargo kullanıyor. Çünkü burada karayoluyla gönderirken 1 soğuk zincir bozulabiliyor, 2 hızlı Ulaşım var, raf ömrü var, tazeliğin, ürünün korunması gerekiyor. Hava kargo genelde bu alanlarda kullanılıyor. Benden önce Ramazan Bey'in söylediği gibi biraz maliyetli bir yöntem taşıma yöntemi fakat taşırken yani bu yöntemi de mecburen kullanmak durumundayız. Çünkü pazara ürünü göndermemiz gerekiyor. Benim söyleyeceklerim genel olarak bu kadar, teşekkür ederim.



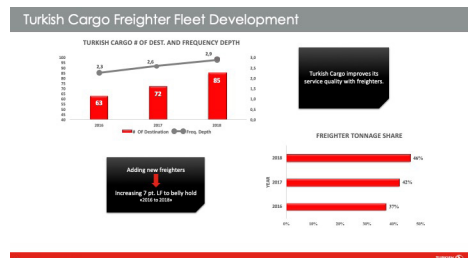
SLAYT 16



SLAYT 17



SLAYT 18



SLAYT 19



SLAYT 20

II. OTURUM SORU-CEVAP

PROF. DR. SERDAL TERZİ

(MODERATÖR, SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
ÖĞRETİM ÜYESİ)

● **Şimdi biz biliyoruz ki Keçiborlu bir kavşak ve ulaştırmanın üç modu da burada kesişiyor. Bu da pozitif bir şey. Bu gerçekten yeterli midir bir lojistik Merkez için? Sizce doğru bir yerde miyiz? Yani biz bunu doğru mu düşünüyoruz? Doğru mu planlıyoruz? Bakanlık açısından bu nasıl görünüyor?**

SİNAN KUŞÇU

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TEHLİKELİ
MADDE VE KOMBİNE TAŞIMACILIK GENEL
MÜDÜR VEKİLİ)

Teşekkür ediyorum Sayın başkanım ben aslında bir konuşmam var sunuma bağlı olarak. Fakat bu soru biraz daha özel geldiği için bu sorunun bir kısmını sanırım yapacağım konuşma içinde zaten bulacaksınız. Fakat bulamayacağımız, kısım ikinci kısmı sormuşsun yani yeterli midir? Tabii burada üretim merkezi veya bu Lojistik Merkez olabilmesi için burada bir üretimin olması lazım ve o üretimin de taşımaya konu olması lazım. Onun altyapısının olması ge-

rekiyor tüm bunlar birleştiği zaman bazı Lojistik yapıları altyapı olarak bazı üretimleri var yok değil zaten sunumumda da diyeceğim. Önemli bir şey konuşmamız da ciddi miktarda bir elma üretimi var. Onu bahsedeceğim yeni oluşturacağımız bir koridorda kullanacağız. İnşallah diğer bir üretim ve özellikle demiryolu taşımacılığına söz konusu olacak. Dün akşam da hocalarımızla uzun uzun sohbet ettik ağırladılar bizi teşekkür ederiz. Mermer ve buna benzer ağır yükler var ve artı diğer ürünler var. Bunlara yönelik olarak Özellikle de Lojistik altyapılara yönelik olarak altyapılara yönelik olarak bir çalışma yapılabilir. Sayın hocam da zaten açıkladı. Lojistik 2. sınıf Lojistik merkezleri içinde yer alıyor. Tabii yapılan projeksiyon çalışmalarıdır. Onlar mevcut duruma göre yapılmış projeksiyon çalışmalarıdır Hayat canlıdır devam eder Siz bu dönem içinde zaman içinde bazı öyle bir yatırım getirirsiniz ki buraya Sayın başkanımızın da belirttiği gibi bir önemli bir yatırım gelir buranın O zaman bu projeksiyondaki yeri değişir. Bugünün şartlarına bakarak buna Bu Böyle Gelecek Böyle Gidecek diyemezsin zaman içinde yapılacak ek bir yatırım ve ek bir ivme olayın şeklini değiştirebilir diye düşünüyorum.

● **Sayın Genel Müdürüm Peki bu bölgede, yani TR61 bölgesinde, Keçiborlu'nun alternatifleri var mı? Yani bu bölgede Keçiborlu'dan başka lojistik merkezi olma potansiyeli olan bir yer var mı? Nasıl rekabet edebilir Keçiborlu bir başka alternatif?**

SİNAN KUŞÇU

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TEHLİKELİ
MADDE VE KOMBİNE TAŞIMACILIK GENEL
MÜDÜR VEKİLİ)

Şu anda ben onu var diyecek kadar bir bilgi düzeyinde değilim. Ama onu tabii ki dediğim gibi diğer bölgelerin ve illerin tutum ve

davranışları gösterecektir, çalışmalar gösterecektir. Bence şu anda birinci olarak burası gözüküyor diyebilirim.

● **Bizim açımızdan da yok, ama bakanlık açısından bir alternatif bir çalışma var mı?**

SİNAN KUŞÇU

(ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TEHLİKELİ MADDE VE KOMBİNE TAŞIMACILIK GENEL MÜDÜR VEKİLİ)

Alternatif çalışmamız yok. Olan çalışmamız lojistik master planı ve orada bazı hedefler ve kriterler konuluyor. O kriterlere göre çalışmalar yapılacaktır. Bunu bu bölgenin, Isparta'nın, buradaki iddiaları belirleyecektir. Biz sadece oyunun kurallarını koyuyoruz, oyuncuların yarışın kazanır.







BATI AKDENİZ LOJİSTİK MERKEZİ VE ENTEĞRE TAŞIMACILIK Çalıştayı

ihham veren üniversite

Günümüzde ticaret faaliyetlerinin artışına bağlı olarak pek çok sektör ve yan sektör büyüme sağlamakta olup, işlem hacimlerinde artış görülmektedir. Özellikle uluslararası ve ulusal düzeyde tedarik zinciri kavramının gelişimi ile kombine taşımacılık, çok modlu taşımacılık, depo ve stok yönetimi, gümrükleme ve sigortacılık gibi pek çok alanda yenilikler ve dönüşümler yaşanmaktadır. Temelinde savaş dönemlerinde askeri personele yiyecek, giyecek ve mühimmat temini amacıyla ortaya çıkan lojistik kavramı, son yıllarda sanayi ve ticaret faaliyetlerinin artışı ve tedarik zincir yönetimi kavramının önem kazanmasıyla yeniden gündeme gelmiştir. Az önce bahsedilen taşımacılık, depolama ve stok yönetimi, gümrükleme gibi birbiriyle ilintili bu faaliyetlerin bir arada yürütülebilmesine, hizmet kalitesinin yükseltilmesine ve çağımızın gereği hızlı hizmet sunma gerekliliği lojistik kavramının yanı sıra lojistik merkezlerin gelişimine yol açmıştır. Tüm bunların yanı sıra her türlü ulaşım moduna yönelik bakım ve onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, paketleme gibi hizmetleri de düşük maliyetle ve güvenilir bir şekilde sunabilen lojistik merkezler her geçen gün yaygınlaşmaktadır.

Eski çağlardan bu yana Anadolu toprakları pek çok ticaret yolunun üzerinde bulunmuş ve her dönemde bu ticari faaliyetler hükmeden devletler tarafından desteklenmiştir. Ancak ticaret yolu güzergâhlarının daha dikkatli incelenmesi halinde doğu-batı eksenli faaliyetler yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Son on yılda ülkemizde yeni bir vizyon ile sadece doğu-batı eksenli değil, kuzey-güney eksenli ticaret faaliyetlerinin de geliştirilmesi gerektiği ortaya konulmuştur. Yüzyıllardır Anadolu topraklarına biçilen köprü olma rolü böylelikle değişmekte ve ülkemiz bölgenin yeni lojistik üssü olma yolunda ilerlemektedir. Yapılan demiryolu, karayolu ve havayolu yatırımları ülkemizin lojistik üs olması bakımından büyük bir önem taşımaktadır. Yenilenen ve genişletilen bu ulaşım hatları ülkemiz içerisinde kurulu ve kurulacak olan lojistik merkezlerin birbirine bağlanmasına imkan sağlayacak niteliktedir. Diğer yandan ülkemizdeki lojistik merkezlerin yurtdışı bağlantılarının sağlanması ise 2023 hedefleri doğrultusunda bölgede yeni bir lojistik üs doğması yolunda büyük bir adım niteliğindedir. Bu amaçla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde Türkiye Lojistik Master Plan faaliyeti yürütülerek ülkemizin ihtiyaçları, potansiyeli ve sınırlılıkları ortaya konulmuştur.

Süleyman Demirel Üniversitesi Kurumsal İletişim Merkezi / Haziran 2019



**SÜLEYMAN
DEMİREL
ÜNİVERSİTESİ**



www.sdu.edu.tr



[sduniversitesi](https://www.facebook.com/sduniversitesi)



[@sd_universitesi](https://twitter.com/sd_universitesi)

ISBN: 978-605-9454-40-7