



KARACADAĞ
KALKINMA AJANSI • DEVELOPMENT AGENCY

GÜNEYDOĞU'NUN LOJİSTİK ÜSSÜ DİYARBAKIR LOJİSTİK MERKEZİ



GÜNEYDOĞU'NUN LOJİSTİK ÜSSÜ

**DİYARBAKIR
LOJİSTİK MERKEZİ**

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ	12
BİRİNCİ BÖLÜM	15
LOJİSTİK YÖNETİMİ VE LOJİSTİK MERKEZ: GELİŞİM, GENEL KAVRAMLAR VE TANIMLAR	15
1.1. Lojistik Yönetiminin Tanımı	15
1.1.1. Lojistik Kavramı	15
1.1.2. Tedarik Zinciri Kavramı ve Lojistik Kavramından Farkı	16
1.1.3. Taşımacılık	17
1.1.4. Depolama.....	18
1.1.5. Dış Kaynak Kullanımı ve Üçüncü Parti Lojistik (3PL)	20
1.2. Lojistik Kavramının Gelişimi: Dünya ve Türkiye Ölçeği	21
1.2.1. Dünya Lojistik Sektörü.....	21
1.2.2. Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi	22
1.2.3. Türkiye Lojistik Sektörü.....	23
1.3. Lojistik Merkezler: Tanım, Kapsam ve Fonksiyonları	28
1.3.1. Kentsel Lojistik Kavramı	28
1.3.2. Lojistik Köy/Merkez Kavramı.....	28
1.3.3. Lojistik Köy/Merkez Planlama Sistematiği.....	30
1.3.4. Lojistik Köy/Merkez Yer Seçimi	33
1.3.5. Lojistik Köy/Merkezde Verilecek Lojistik Hizmetler	34
1.4. Dünya'dan ve Türkiye'den Lojistik Merkez Örnekleri	36
1.4.1. Dünya'da Lojistik Merkezler	36
1.4.2. Avrupa'da Lojistik Merkezler	38
1.4.3. Türkiye'de Lojistik Merkezler	41
İKİNCİ BÖLÜM	45
DİYARBAKIR ve GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ'NİN LOJİSTİK	
POTANSİYELE DÖNÜK DEĞERLENDİRİLMESİ	45
2.1. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Diyarbakır	45
2.2. GAP Bölgesinin Sosyo-Ekonomik Gelişimi ve Diyarbakır: Seçilmiş Göstergelerin İncelenmesi.....	47

2.2.1. Demografik Yapı.....	48
2.2.2. Sanayi Gelişimi ve Dağılımı.....	49
2.2.3. Temel Sektörler: Tarım ve Madencilik.....	51
2.2.4. Dış Ticaret Göstergeleri.....	53
2.2.5. Genel Bütçe Vergi Gelirleri ve Açılan-Kapanan Firma Sayıları	57
2.3. Diyarbakır İli Sanayi Yapısı ve Ticari Yapısı Değerlendirmesi	58
2.3.1. Diyarbakır İli Sanayi Yapısı Değerlendirmesi.....	58
2.3.2. Diyarbakır İli Ticari Yapısı Değerlendirmesi	58
2.4. Türkiye Sanayisi ve Diyarbakır İli Sanayisi	59

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

63

DİYARBAKIR İLİ LOJİSTİK MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ ULUSAL VE

ULUSLARARASI YÖNLÜ BAKIŞ

63

3.1. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış

63

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

64

3.1.2. TRACECA

66

3.2. Diyarbakır'ın Uluslararası ve Ulusal Ulaşım Aksları İçindeki Yeri

66

3.3. Diyarbakır'da Ulaştırma Modlarının Mevcut Durumu

68

3.3.1. Diyarbakır'da Karayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

68

3.3.2. Diyarbakır'da Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

70

3.3.3. Diyarbakır'da Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu

73

3.3.4. Diyarbakır'da Denizyolu Ulaştırması Kullanımı Mevcut Durumu.....

74

3.3.5. Diyarbakır'da Multimodal Taşımacılık

75

3.4. Diyarbakır'da Diğer Lojistik Unsurların Mevcut Durumu

76

3.4.1. Depo ve Antrepolar

76

3.4.2. Nakliyeciler ve TIR Parkları

76

3.4.3. Organize Sanayi Bölgeleri.....

76

 3.4.3.1. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi

77

 3.4.3.2. Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi

79

3.4.4. Küçük Sanayi Siteleri.....

80

3.4.5. Entegre Oluşumlar

81

3.5. Diyarbakır'da Lojistik Sektörünün Kurumsal Yapısı	82
3.5.1. Diyarbakır'da Lojistik Sektörü Kapsamındaki Kamu Kurumlarının Tanımı	82
3.5.2. Diyarbakır'da Lojistik Sektörü Mevcut Durumu.....	83
3.5.3. Diyarbakır'da Lojistik Sektörü Kapsamındaki Sivil Toplum Örgütlerinin Mevcut Durumu.....	85
3.6. Diyarbakır Lojistik Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi ve Sorunları	85
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	88
DİYARBAKIR İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİ	88
4.1. Diyarbakır İli Lojistik Misyon ve Vizyonu	90
4.2. Gelişme Senaryoları ve Eğilimler	91
4.3. Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Uzun Dönem Stratejileri.....	91
4.4. Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Orta ve Kısa Dönem Stratejileri	92
BEŞİNCİ BÖLÜM	94
DİYARBAKIR İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİNE YÖNELİK EYLEM PLANI	94
5.1. Diyarbakır Lojistik Platformu ve Önerilen Temel Eylem Planları	94
5.2. Diyarbakır Lojistik Platformu Paydaşlarının ve Temel Görevlerinin Tanımı	95
5.3. Diyarbakır Lojistik Platformun Yönetişim Yapısı	98
5.4. Diyarbakır Lojistik Platformu Eylem Planı ve Çalışma Alanları.....	99
5.5. Lojistik Merkez Kurulum Sürecine İlişkin Platform Yol Haritası.....	100
ALTINCI BÖLÜM	104
DİYARBAKIR'DA LOJİSTİK MERKEZE OLAN TALEBİN İNCELENMESİ	104
6.1. Ankete Katılan İşletmelerin Profili	104
6.1.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Profili.....	104
6.1.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Profili.....	105
6.2. Mevcut Talebin Karşılama Şekli.....	106
6.2.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi	106
6.2.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi	110
6.3. Geleceğe İlişkin Beklentiler	113
6.3.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi	113
6.3.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi	114

6.4. Yük ve Trafik Tahminleri	114
6.4.1. Yavaş Gelişme Senaryosu.....	115
6.4.2. Orta Hızlı Gelişme Senaryosu.....	116
6.4.3. Hızlı Gelişme Senaryosu.....	119
YEDİNCİ BÖLÜM	121
LOJİSTİK MERKEZİN YERİNİN VE FONKSİYONLARININ TESPİTİ	121
7.1. Lojistik Merkez Kurulabilecek Alternatif Alan Araştırması.....	121
7.2. Tespit Edilen Lojistik Merkezin Yeri ve Tanımı	133
7.3. Lojistik Merkezin Hizmet Sağlayacağı Alanlar	133
7.4. Lojistik Merkez Kullanıcılarının Beklentileri	134
7.5. Lojistik Merkeze İlişkin Rekabet Analizi	135
7.6. Gelişme Planı.....	135
7.7. Gelişmeyi Gerektiren Nedenler	136
7.8. Genel Vaziyet Planı (Avan/Taslak Proje).....	136
7.9. Önerilen Tesise İlişkin İnsan Kaynakları Gereksinimi	138
7.10. Önerilen Tesise İlişkin Yatırım Gereksinimleri	14
7.10.1. Demiryolu Aktarma İstasyonu, Konsolidasyon ve Depolama Sahası.....	140
7.10.2. Gümrük Sahası	140
7.10.3. Depolama Tesisleri.....	141
7.10.4. Dökme Yükler Açık Depolama ve Silo Tesisleri	141
7.10.4. TIR Parkı.....	141
7.10.5. İdari ve Tesisler	141
7.10.6. Akaryakıt İstasyonu.....	141
7.10.7. Konaklama ve Sosyal Tesisler Alanı	142
7.10.8. Eğitim ve Spor ve Rekreasyon Alanı.....	142
7.10.9. Toptan Ticaret Birimleri	142
SEKİZİNCİ BÖLÜM	143
DİYARBAKIR LOJİSTİK MERKEZİ: ÖN FİZİBİLİTE ETÜDÜ	143
8.1. Yatırım Maliyeti	143
8.2. Gerçekleştirilecek Yatırımlar.....	143

8.3. Altyapı Tesisleri	144
8.3.1. Yol Altyapısı	144
8.3.2. İçme suyu Altyapısı	144
8.3.3. Yağmur Suyu Altyapısı	144
8.3.4. Atık Su Altyapısı	144
8.3.5. Katı Atık Toplama, Arıtma ve Depolama	144
8.3.6. Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı	145
8.4. Yatırım Planı ve İş Takvimi	145
8.5. Yatırım Giderleri	145
8.6. Mali Değerlendirme	148
8.6.1. Kabuller.....	148
8.6.2. Lojistik İhtisas OSB İşletme Giderleri.....	149
8.6.3. Lojistik İhtisas OSB İşletme Gelirleri	150
8.6.4. Lojistik İhtisas OSB Finansal Analiz	150
8.7. Yatırım Planlama ve Gerçekleşme Süreçleri	150
DOKUZUNCU BÖLÜM	151
DİYARBAKIR LOJİSTİK MERKEZİNİN/KARA LİMANININ YÖNETİMİ	151
9.1. Diyarbakır Lojistik Merkezinin Yönetim Modelinin Belirlenmesi.....	152
9.2. Diyarbakır Lojistik Merkezi Mülkiyet Modelinin Belirlenmesi	154
9.3. Diyarbakır Lojistik Merkezinin Pazarlama ve Satış Süreçlerinin Belirlenmesi	154
ONUNCU BÖLÜM	158
SONUÇ VE ÖNERİLER	158
KAYNAKLAR	160

TABLO LİSTESİ

Tablo-1.1. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH / Hizmetler GSYİH	21
Tablo-1.2. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH	21
Tablo-1.3. Lojistik Performans Endeksi	22
Tablo-1.4. Türkiye Lojistik Performans İndeksi	23
Tablo-1.5. Türkiye Ekonomisi Makroekonomik Göstergeler	24
Tablo-1.6. Türkiye İhracat ve İthalat Bilgileri	25
Tablo-1.7. Modlara Göre İhracat Değerleri	26
Tablo-1.8. Modlara Göre İthalat Değerleri	27
Tablo-1.9. Lojistik Merkez Yer Seçiminde Kriterleri	34
Tablo -1.10. Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler	35
Tablo-1.11. Avrupa'da İlk 20 Lojistik Köyü	40
Tablo - 2.1. Türkiye ve GAP Bölgesi'nde GSYİH ve Kişi Başına Düşen Gelir	47
Tablo-2.2. GAP Bölgesi İlleri Nüfusu	48
Tablo 2.3. TRC2 Bölgesi'ne Ait Seçilmiş Demografik Göstergeler	48
Tablo-2.4. TRC2 Bölgesi Temel İşgücü Göstergeleri	49
Tablo-2.5. Sektörler İtibariyle Türkiye ve GAP Bölgesi'nde Gayri Safi Katma Değer	49
Tablo 2.6. GAP Bölgesi ve Türkiye Yatırım Teşvikleri Belge Sayısı	50
Tablo-2.7.Diyarbakır-Şanlıurfa İllerine Ait Genel Göstergeler	50
Tablo-2.8. GAP Bölgesindeki İmalat Sanayi İşletmelerinin İllere Göre Dağılımı	50
Tablo-2.9.Diyarbakır Sanayisinin Sektörel Dağılımı	51
Tablo-2.10. TRC2 Bölgesi Önemli Tarla Ürünleri ve Üretim Miktarları	51
Tablo-2.11.TRC2 Bölgesi Meyve ve Sebze Üretim Miktarları	52
Tablo-2.12. TRC2 Bölgesi Hayvansal Ürün Üretimi	52
Tablo -2.13. 2010 Yılı GAP Bölgesi İhracat Verileri	53
Tablo-2.14. 2010 Yılı GAP Bölgesi İthalat Verileri	53
Tablo-2.15. 2010 Yılı GAP Bölgesi Toplam Dış Ticaret Verileri	54
Tablo-2.16. Diyarbakır'dan İhraç Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki miktarları ve Payları	55
Tablo-2.17. Diyarbakır'ın Ülkelere Göre İhracatının Dağılımı	56

Tablo-2.18. Diyarbakır İline Ait İhracat Bilgileri	56
Tablo-2.19. Diyarbakır İline Ait İthalat Bilgileri	56
Tablo-2.20. 2010 Yılı GAP Bölgesi Genel Bütçe Vergi Gelirleri	57
Tablo-2.21. Güneydoğu Bölgesi'nde Açılan-Kapanan Firma Sayıları	57
Tablo-3.1. AB içinde Ülkeler Arası Taşıma Oranları ve Nakliyeciler Oranları	65
Tablo-3.2. Diyarbakır'ın Seçilmiş Yurt İçi /Yurt Dışı Merkezlere ve Sınır Kapılarına Uzaklığı	68
Tablo-3.3. Diyarbakır'ın Seçilmiş Lojistik Köyler ve Limanlara Uzaklığı	68
Tablo-3.4. GAP Bölgesi ve Türkiye'de Yol Uzunlukları	69
Tablo-3.5a. Doğu Sınır Kapılarından Geçen Sefer Sayıları	69
Tablo-3.5b. Doğu Sınır Kapılarından Geçen Sefer Sayıları	70
Tablo-3.6. Diyarbakır Havalimanı Karşılaştırmalı Teknik Bilgileri	71
Tablo-3.7. Diyarbakır Havalimanı Karşılaştırmalı Trafik Bilgileri	72
Tablo-3.8. GAP Bölgesi İllerinin Demiryolu Uzunlukları	73
Tablo-3.9. 5. Bölge ve 6. Bölge Yıllara Göre Demiryolu Taşıma Miktarları	74
Tablo-3.10. Diyarbakır Demiryolu Taşıma Miktarları	74
Tablo-3.11. Diyarbakır - Geilenkirchen (Almanya) Arası 20'lik bir taş/mermer yüküne ilişkin Ulaştırma Alternatifleri: Maliyet ve Transit Süre Yönlü Karşılaştırma	75
Tablo-3.12. TRC2 Bölgesi'ndeki Organize Sanayi Bölgeleri	77
Tablo-3.13. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi	77
Tablo-3.14. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi'nin İşletmelerin Sektörel Mevcut Durumu	78
Tablo-3.15. Türkiye Tarıma Dayalı İhtisas OSB Yatırım Planları	79
Tablo-3.16. Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi OSB'nin Mevcut Durumu	80
Tablo-3.17. Diyarbakır İli Mevcut Yetki Belgesi Listesi	83
Tablo-4.1. Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar	89
Tablo-4.2. Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Fırsatlar ve Tehditler	90
Tablo-5.1. Diyarbakır Lojistik Platformu Temel Paydaşları ve Temel Roller	97
Tablo -6.1. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Ciro ve Lojistik Maliyetleri	105
Tablo -6.2. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Profili	106
Tablo-6.3. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Departmanı ve Depo Sahipliği	107
Tablo-6.4. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Nakliye Fonksiyonunu	107
Tablo-6.5. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Yurt İçi Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri	108

Tablo-6.6. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Yurt Dışı Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri	109
Tablo-6.7. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Sorunları Değerlendirmesi	110
Tablo-6.8. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Kullandıkları Ulaştırma Modları	111
Tablo-6.9. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Çalıştıkları Sektörler	111
Tablo-6.10. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Sahip Oldukları Araç Tipleri	111
Tablo-6.11. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Yurt İçi Sevkiyat ve Tedarik Bilgileri	112
Tablo-6.12. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Yurt Dışı Sevkiyat Bilgileri	113
Tablo-6.13. Diyarbakır'da Kurulacak Olan Lojistik Merkez/Kara Limanı Hakkında Bilgi Sahibi Olma	114
Tablo-6.14. Lojistik Merkez/Kara Limanından Beklenen Hizmetler	115
Tablo-6.15. Diyarbakır Lojistik Merkez Katılmak İsteyenlerin Dağılımı	115
Tablo-6.16. Diyarbakır Lojistik Merkez Nasıl Yer Almak İstersiniz	115
Tablo-6.17. Yavaş Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli	116
Tablo-6.18. Yavaş Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli	116
Tablo-6.19. Orta Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli	117
Tablo-6.20. Orta Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli	118
Tablo-6.21. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli	119
Tablo-6.22. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Araç Temelli	120
Tablo-7.1. Alternatif Bölgelerin Özellikleri	130
Tablo-7.2. Yer Seçim Kriterleri Puan Ağırlıkları	131
Tablo-7.3. Alternatif Bölgelerin Kriterlere Göre Puan Durumu	132
Tablo-7.4. Diyarbakır Lojistik Merkezi Genel Vaziyet/ İmar Planı	137
Tablo-8.1. Diyarbakır Lojistik Merkezi (L-İ-OSB) Alan Kullanımı	143
Tablo-8.2. Diyarbakır Lojistik Merkezi (L-İ-OSB) Yatırım Maliyeti	146
Tablo-8.3. Tahsis ve Kira Gelirleri	147
Tablo-8.4. Yıllık İşletme Giderleri	149
Tablo-8.5. Lojistik İhtisas OSB İşletme Gelirleri	150

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil-1.1. Temel Lojistik Faaliyetler	17
Şekil-1.2. Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Öncesi ve Sonrası	20
Şekil-1.3 Taşımacılık Modlarına Göre İhracat	26
Şekil-1.4 Taşımacılık Modlarına Göre İthalat	27
Şekil-1.5. Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri	31
Şekil-1.6. Lojistik Merkez Modeli Yapısı	32
Şekil -1.7. Lojistik Merkez Konumu	33
Şekil-1.8. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı	37
Şekil-1.9. Avrupa Kıtasındaki Mevcut Lojistik Köyler	38
Şekil-1.10. TCDD Lojistik Merkezleri	43
Şekil-2.1. Güneydoğu Anadolu Bölgesi İlleri	45
Şekil-2.2. GAP Bölgesi Ekonomik Olarak Sulanabilir Alan	46
Şekil 2.3. GAP Bölgesi'nde Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Dağılımı	47
Şekil-2.4. Diyarbakır'a Ait Dış Ticaret Grafiği	54
Şekil-2.5. Diyarbakır'dan İhraç Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Pay Grafiği	55
Şekil-3.1. TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları	63
Şekil-3.2. AB İç Taşımalarının Modlara Göre Dağılımı	64
Şekil-3.3. TRACECA rotaları ve katılımcı ülkelerin durumu	65
Şekil-3.4. TCDD'nin 5. ve 6. Bölgeleri	73
Şekil-3.5. Diyarbakır OSB'de Faaliyette Olan İşletmelerin Sektörel Dağılımı	78
Şekil-3.6. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi'nin Temel Ulaşım Odaklarına Mesafesi	79
Şekil-3.7. Diyarbakır İlindeki KSS'lerin İşyeri Dağılımı	81
Şekil-7.1. Arazi Araştırması Yapılan Bölge	122
Şekil-7.2. Alternatif Bölgelerin/ Alanların Konumları	123
Şekil-7.3. Alternatif 1 Nolu Bölge	124
Şekil-7.4. Alternatif 2 Nolu Bölge	125
Şekil-7.5. Alternatif 3 Nolu Bölge	126
Şekil-7.6. Alternatif 4 Nolu Bölge	127
Şekil-7.7. Alternatif 5 Nolu Bölge	128
Şekil-7.8 Alternatif 6 Nolu Bölge	129
Şekil-7.9. Diyarbakır Lojistik Merkezi Taslak Vaziyet Planı	137

YÖNETİCİ ÖZETİ

Türkiye ekonomisinde yaşanan olumlu gelişmeler sayesinde geleceğe yönelik **öngörüler ufku açılmakta ve daha uzun vadeli** yatırım planları yapılabilir hale gelmektedir. Bu nedenle Cumhuriyetin 100 üncü Kuruluş yılını, hedef alan stratejik planlar ve buna yönelik eylem planları hazırlanmaya başlanmıştır.

Lojistik sektörü ülkemizde son yıllarda hızlı büyüme ve gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılı hedefine ulaşılmasında oynayacağı temel roller itibari ile **büyük önem taşımaktadır**.

Günümüzde sınıfl ve ticari firmaların ulusal ve uluslararası ölçekte sürdürülebilir rekabet edebilmesini sağlamak, bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunmak amacı ile ülke politikalarında lojistik sektörüne yönelik yatırım planları hız kazanmıştır.

Bu yatırımların başında ise sınıfl ve ticari firmalarının lojistik maliyetlerini minimize eden, ekonomik ve sosyo-ekonomik kalkınmayı destekleyen, kurulduğu bölgenin kalkınmasında önemli rol oynayan, dış ticaretin gelişmesine destek olan ve kentsel lojistik problemlerinin çözümünde kilit rol alan lojistik merkezleri yatırım vizyonu ön plana çıkmaktadır.

Ülke politikalarının lojistik sektörüne yönelik olarak belirlediği bu vizyona paralel olarak Karacadağ Kalkınma Ajansı ile yapılan çalışmalar kapsamında "Diyarbakır İli Strateji Planı Belgesi ve Diyarbakır İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu" istenilen kapsam ve başlıklara uygun olarak tamamlanmıştır.

Tamamlanan Diyarbakır İli Lojistik Strateji Planı Belgesi ve Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu kapsamında yapılan analizlere göre Diyarbakır ilinin lojistik potansiyelinin Güneydoğu Bölgesi için-

de yüksek düzeyde olduğu, ülke bütününde ise mevcut durumunun istenilen düzeyde olmadığı gözlemlenmiştir.

Fakat ilin artan dış ticaret hareketliliği ve bölgenin yatırım teşvik sisteminden sağladığı avantajlar sayesinde yakın gelecekte sanayi, depolama, ulaşım alanlarında yapılacak yeni yatırımlar ile ilin üretim ve ticaretinin gelişme potansiyeli varlığını ortaya koyduğu tespit edilmiştir. Bu potansiyelin lojistik sektörüne yönelik değere dönüştürüleceği ve uzun vadede lojistik sektörünün bölgede gelişme göstereceği de ayrıca raporda tespit edilmiştir.

Mevcut durumda il'de sanayi alanlarının büyük bölümünün OSB içerisinde faaliyet göstermesi önemli bir avantaj olmakla beraber depolama ve diğer lojistik işletmelerinin sayıca az ve il genelinde dağınık yerlerde olması bu konuda planlı altyapı yatırımlarına ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

İlin sanayisinin gelişmesi, ilin dış ticaret hacminin artması ve lojistiğin bir sektör olarak gelişebilmesi için kamu altyapı yatırımları (karayolu, demiryolu, elektrik vd) önem teşkil etmektedir.

Diyarbakır sanayi potansiyeli değerlendirildiğinde, Diyarbakır ili 2012 yılında 198.952.274 dolarlık ihracatıyla GAP Bölgesi içinde % 2,50'lik bir yer edinebilmiştir. Diyarbakır ili 69.057.038 Dolarlık ithalatı ile bölgede üçüncü sırada yer alan ithalatçı il konumundadır. Diyarbakır ili bağlamında detaylı bir değerlendirme yapıldığında ise, imalat sanayii ürünlerinin ihracatı yapılan ürünler anlamında ön sırada olduğu (% 71), bu ürün grubunu "Madencilik ve Taş Ocakçılığı (% 31)'nin takip ettiği görülmektedir. Diyarbakır'ın ülkelere göre ihracatı ele alındığında ise ilk üç sırayı Irak, Çin ve Suudi Arabistan'ın aldığı görülmektedir. Özellikle Irak (% 54) ve Çin (% 30)'in Diyarbakır'ın en önemli ticari ortakları olduğu görülmektedir. Avrupa ülkeleri

İse Diyarbakır ihracatı içerisinde çok az bir pay içermektedir. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 yılında yayınlanan 81 il durum raporunda yer alan Diyarbakır iline ait dış ticaret verileri incelendiğinde Diyarbakır ilinde 2008 ile 2011 yılları arasında ciddi bir ihracat ve ithalat gelişimi görülmektedir. Bu gelişime bağlı olarak dış ticaret firma sayısının ilde arttığı görülmüştür. 2012 yılında Diyarbakır'da ihracat yapan firma sayısı 161'dir.

Ürün işleme ve dış ticaret faaliyetlerinin yoğun olarak İstanbul, Anka, Şanlıurfa, Gaziantep, Adana, Mersin, Şırnak gibi illere yönelik gerçekleştirildiği görülmektedir. İlin sadece tarım ve hayvancılık sektörü ve madencilik sanayide gelişme göstermesi orta ve uzun dönemde yeterli görülmemektedir.

Dünyadaki eğilimler incelendiğinde sanayi merkezlerinin işgücü ve lojistik maliyetlerine çok duyarlı olduğu bu nedenle sıklıkla kümelenmenin yer değiştirdiği görülmektedir. İlin tarımsal ve maden sektörü olanakları, işgücü potansiyeli doğru değerlendirildiğinde ve uygun bir lojistik altyapısı sağlandığında ilin sanayi ve ticaret sektöründe önemli gelişme kaydetmesi beklenmektedir.

Bu beklentilere bağlı olarak il bütünde lojistik altyapı ihtiyaçlarını belirlemek üzere çeşitli çalışmalar(anket, SWOT, saha ziyaretleri vd) gerçekleştirildi. Bu bağlamda Diyarbakır için önerilen lojistik altyapı yatırımı ve modeli belirlendi. Yatırım modeli olarak Lojistik İhtisas OSB rapor kapsamındaki yapılan analizler sonucunda uygun görülmüştür.

Öngörülen lojistik merkez yatırımlarının 1. Bölümünün TCDD tarafından terminal sahası olarak, 2. Bölümünün ise Lojistik İhtisas OSB olarak gerçekleştirilmesi en etkili yatırım modeli olarak görülmektedir. Bunun yanı sıra lojistik merkez içinde

gümrüklü saha ayrılması ile dış ticaret işlemlerinin daha seri yapılması sağlanacaktır.

Lojistik sektöründeki yatırımlar, paralelinde OSB ye olan yatırım talebinin de artması beklenmektedir. Lojistik merkez kapsamında demiryolu aktarma istasyonu ve konsolidasyon merkezi yapılması ile lojistik merkezin işlem hacmi artacak, firmaların bu olanaktan yararlanmak üzere yer seçimi gerçekleşecektir. İkinci etapta ise Lojistik İhtisas OSB yatırımı gerçekleştirilerek küçük, orta ve büyük ölçekli firmaların yatırımlarına olanak sağlanacaktır.

Öngörülen lojistik merkez yatırımının kısa dönemde yatırımların doğrudan parasal geri dönüşüm oranı %60 düzeyinde olmaktadır. Özel sektörün gelişmesini desteklemek amacıyla kurulması öngörülen merkezin dolaylı kazançları daha fazla olacaktır. Lojistik merkezin kurulması sonrası OSB içinde yatırım yapacak sanayi firma sayısı, toptan ve perakende ticaretteki yatırımlar, yaratılan istihdam ve kurulan firma sayısı, ihracat hacmi gibi dolaylı ancak bölgesel ekonomi için çok önemli bu gelişimlerin doğrudan parasal yararlarından öte dolaylı etkileri daha önemlidir.

Altyapı yatırımlarının başlatılması ile özel sektör firmalarının yatırım yapması beklenmektedir. Bunu teşvik etmek amacıyla lojistik merkez içinde tahsis edilmek veya kiralanmak üzere depolama-paketleme tesis alanları öngörülmüştür.

Bu plan ve etüd kapsamında öngörülen yatırımların gerçekleştirilmesi için yönetim ve eylem planı da öngörülmüştür. OSB kanunu gereği, ilk aşamada Lojistik İhtisas OSB kurucu (müteşebbis) heyetin oluşturulması gerekmektedir. Bu konuda dünya örnekleri özel sektör işletici şirketlerinin daha fazla katma değer yarattığını göstermektedir.

Lojistik merkez kurulabilecek uygun alanların araştırmasında mevcut ve planlanan demiryolu güzergâhına, karayoluna ve kente belirli bir mesafe koşulu ile 6 alan tespit edilmiştir. Bu 6 alan, çeşitli kriterlere göre karşılaştırılmıştır. Demiryolu ve OSB ye yakınlık en önemli etkenler olarak değerlendirilmiştir. Bunların yanı sıra arazi büyüklüğü, genişleme olanakları, plan durumu, kamulaştırma maliyetleri, kentsel hizmetlere yakınlık gibi diğer etkenler de dikkate alınarak en uygun alan belirlenmiştir. Yapılan saha çalışmasında 1 nolu alan olarak tanımlanan, OSB güneyinde, Diyarbakır-E-lazığ karayolu ile demiryolu güzergahı içinde kalan 1.800 dönüm arazi yatırım için en uygun alan olarak değerlendirilmiştir. Bu yatırımın 78 dönümlük bölümü TCDD konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezi olarak, 630 dönümü ise Lojistik İhtisas OSB alanı olarak öngörülmüştür. Geri kalan kısmı ise genişleme alanı olarak belirlenmiştir.

Seçilen alanın arazi yapısı ve konumu incelendiğinde demiryolu projesi güzergâhı üzerinde olması, arazi yapısının yapılaşmaya uygun olması, karayolu kenarında olması, OSB ye yakın olması avantajları ortaya çıkmaktadır.

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

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK YÖNETİMİ VE LOJİSTİK MERKEZ: GELİŞİM, GENEL KAVRAMLAR VE TANIMLAR

1.1. Lojistik Yönetiminin Tanımı

1.1.1. Lojistik Kavramı

Geçmiş insanlık tarihi kadar eski olan lojistik, büyük oranda “askeri lojistik” kavramından etkilenmiş ve özellikle II. Dünya Savaşından sonra ayrı bir “işletme disiplini” olarak literatürdeki yerini almıştır. 1950’li yıllardan önce, ürün ve hizmetlerin akışıyla ilgili faaliyetler “dağınık anlayış” çerçevesinde değerlendirilirken, 1950’li yıllardan sonra “sistem yaklaşımı” boyutunda ele alınmaya başlanmıştır. Sistem yaklaşımı, lojistik süreçler içerisinde yer alan tüm faaliyetlerin tek bir birim tarafından yürütülmesini ve sonuç olarak etkinliğin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesini öngörmektedir. Lojistik maliyetlerin nihai ürünün satış fiyatınının % 6-20’si olduğu göz önüne alındığında, bu maliyetler çerçevesinde sağlanacak indirimlerin uluslararası ticaret yapan işletmelere önemli üstünlükler sağlayacağı çok açıktır.

Lojistik Yunanca “logistikos” (hesaplama yeteneği) ve Fransızca “logistique” (arz etmek, kışla-konak yeri) kelimelerinden türemiştir. Böylece; askerlerin konak yeri, hesap ve mantık kavramlarının bileşimiyle lojistik kavramı elde edilmiştir. Ansiklopedilerde “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta becerikli” anlamına geldiği belirtilen lojistik kavramının, bir başka görüşe göre “Logic” ve “Statistics” kelimelerinin birleşmesinden meydana geldiği de öne sürülmektedir. Bu kelimeler Türkçe karşılık olarak “istatistiksel mantık”ı ifade etmektedir. (Russell, 2000).

Büyük oranda “askeri lojistik” kavramından etkilenmiş olan lojistik kavramı, II. Dünya Savaşından sonra ayrı bir “işletme disiplini” olarak literatürdeki yerini almıştır. Lojistik yönetimi, malzemelerin çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm hareketlerinin entegrasyonu olarak tanımlanmaktadır. Lojistik yönetimi, taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin entegrasyonu ile başlamakta ve bu faaliyetlere gümrükleme, sigorta, paketlenme ve katma değerli hizmetler, muayene ve gözetim, stok yönetimi, sipariş yönetimi gibi unsurları da ekleyerek kapsamını geliştirmektedir. Lojistik ülkemizde en iyi geleceği olan üç meslekten biri olarak gösterilmektedir. Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima söz konusu olabilecek bir kavramdır.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP), lojistik yönetimini: “Müşteri gereksinimlerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşaması” olarak tanımlamaktadır (<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>, 16.09.2012). Bu tanım lojistiğin tedarik zinciri içinde bir aşama olduğunu ve lojistik yönetiminin bu aşamalardaki mal, hizmet ve bilgi akışının yönetimi olduğunu ortaya koymaktadır. Bu aşamalar aşağıda belirtilmektedir;

- Tedarik Lojistiği (Inbound Logistics): Genelde hammadde ve malzemelerin işletmeye tedarik edilmesi aşamasıdır.

- Üretim Lojistiği (Manufacturing Logistics, Intra Logistics): Üretim aşamasındaki malzeme veya yarı mamullerin lojistik faaliyetlerinin oluşturduğu aşamadır.
- Sevkiyat Lojistiği (Outbound Logistics): Bitmiş ürünlerin müşteriye sevk edilmesi aşamasıdır.
- Tersine Lojistik (Reverse Logistics): İade ürünler ve kapların kanal içerisinde tersine doğru hareketlerinin olduğu aşamadır.

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

Lojistik yönetimi", doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırmayı hedeflemektedir. Lojistik faaliyeti, bu bağlamda ürün ya da hizmetler için önemli bir "değer yaratıcı faaliyet" olarak değerlendirilmektedir. Lojistik, zaman ve uzaklık ile birbirlerinden ayrılabilen üretim ve tüketim noktaları arasında bir köprü olarak görev almaktadır. Ürün ve hizmetler için hem "yer" hem de "zaman" faydası yaratan lojistik, "müşteri hizmet düzeyi" ile doğrudan ilgili bir kavramdır. Teknik ve fonksiyonel özellikleri itibarıyla birbirine benzer ürünlerin/hizmetlerin sayısının artması "müşteri elde etme ve sürekliliğini sağlama konusunda" lojistik fonksiyonlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

1950'li yıllardan önce, ürün ve hizmetlerin akışlarıyla ilgili faaliyetler "dağınık anlayış" çerçevesinde değerlendirilirken, 1950'li yıllardan sonra "sistem yaklaşımı" boyutunda ele alınmaya başlanmıştır. Sistem yaklaşımı, lojistik süreçler içerisinde yer alan tüm faaliyetlerin tek bir birim tarafından yürütülmesini, sonuç olarak etkinliğin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesini öngörmektedir. Lojistik maliyetlerin nihai ürünün satış fiyatının % 4-20'si olduğu göz önüne alındığında, bu maliyetler çerçevesinde sağlanacak indirimlerin işletmelere önemli üstünlükler sağlayacağı çok açıktır. Çimento gibi ürünlerde söz konusu oran %40'a kadar yükselebilmektedir.

1.1.2.Tedarik Zinciri Kavramı ve Lojistik Kavramından Farkı

Tek bir işletme bünyesinde bütünleşik yapıyı hedefleyen lojistik anlayışın, 1960'lı yıllardan itibaren, hem tedarik kaynaklarına hem de müşterilere doğru yer alan dağıtım kanalı boyunca genişlemeye başladığı görülmektedir. Tedarik gereksinim duyulan bir ürünün doğru zaman, doğru şekil ve doğru miktarda uygun maliyet ile temin edilmesidir. Temin edilen ürünün tedarikçi tarafından üretilebilmesi için kendi malzemelerinin tedarikini de aynı şekilde sağlanması gerekir. Bu şekilde ilk maddeye kadar giden bir tedarik zinciri (supply chain) oluşur.

Bu yaklaşım; sadece tek bir işletme çerçevesinde değil, dağıtım kanalı süreci içerisinde yer alan tüm tedarikçiler, üreticiler, toptancılar, perakendeciler ve hatta müşteriler boyutunda bütünleşik anlayışın uygulanmasını hedeflemektedir (Chopra ve Meindl, 2009). Tedarik zinciri, "bütün kendisini oluşturan parçaların toplamından daha büyük olabilir" anlayışına dayanmakta ve zincir içerisinde yer alan tüm tarafların kazanması stratejisini (kazan-kazan stratejisini) öngörmektedir.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyine (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP) göre, Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY); tedarik zincirinin ve bu zincir içinde yer alan tüm şirketlerin uzun vadeli performanslarını arttırmak amacıyla, söz konusu şirketlere ait işletme fonksiyonları ve planlarının, zincirdeki tüm şirketleri kapsayacak şekilde, sistematik ve stratejik koordinasyonudur (<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>, 16.09.2012).

Kanal içerisinde yer alan tarafların uzun dönemli işbirliği ilkesine dayanan TZY anlayışında, stok, taşıma, sevkiyat, üretim planları v.b. bilgiler tüm kanal üyeleri arasında paylaşılmakta ve aynı zamanda risk ve kazanç tüm taraflara eşit olarak dağıtılmaya çalışılmaktadır (Handfield ve Nichols, 2002). "Ortak Yönetilen Envanter (Co-Managed Inventory)" ve "Tedarikçi Yönetimli Envanter (Vendor Managed Inventory)", "Sürekli Yenileme Sistemleri (Continuous Replenishment Systems)" bu anlayışın ortaya çıkardığı uygulamalara örnek olarak verilebilir.

Lojistik ürünleri olması gereken yere ulaştırmak için taşıma, depolama, gümrükleme vd. faaliyetleri entegre bir şekilde gerçekleştirir. TZY bu süreci, tüm şirket faaliyetlerini ve zincirin diğer şirketleriyle olan ilişkilerini kapsayacak şekilde organize ederek daha ileri aşamalara götürür. Kendi müşterilerinize ürünleri göndermek istediğiniz zaman lojistik yapıyorsunuz demektir. Ancak tedarik zincirindeki tüm üretim ve lojistik fonksiyonların sürekliliği için tedarik zincirini organize ediyorsanız, TZY dünyasındasınız demektir.

Lojistik, üretim ve satış fonksiyonları için bir destek fonksiyondur. Lojistik, taşımacılık ve depolama ana faaliyetleri ile paketleme, katma değerli hizmetler, gümrük, sipariş yönetimi, stok yönetimi, sigorta, muayene ve gözetim tamamlayıcı faaliyetlerinden oluşan bir fonksiyondur. Lojistik, ürün/yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin eşgüdümüdür. Lojistiğin ürün akışı ile ilgili faaliyetleri; Taşıma (Transportation), Depolama(Warehousing), Paketleme (Packing) ve Katma Değerli Hizmetler (Value Added Services), hizmet akışı ile ilgili faaliyetleri; Gümrükleme (Customs Clearance), Sigorta (Insurance), Muayene/Gözetim (Inspection), Stok Yönetimi (Inventory Management) ve Sipariş Yönetimi/Müşteri Hizmetleridir (Order Management/Customer Services) (Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Temel Lojistik Faaliyetler

1.1.3. Taşımacılık (Nakliye)

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

Temel taşımacılık sistemleri (modları) aşağıda belirtilmiştir:

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

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

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

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

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

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

1.1.4. Depolama

Belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depo, ürünlerin zamana bağlı taleplerine uygun bir şekilde boşaltma ve yükleme işlemleri arasındaki zamanda bekletildikleri yere verilen isimdir. Depolar teda-

rik zincirinin çeşitli aşamalarında üretim, dış ticaret, distribütör, toptancı, nakliye, lojistik ve perakende şirketleri tarafından kullanılabilen ve çok farklı özelliklerde olabilen tesislerdir. Depo müşteri taleplerinin zamanında karşılanmasında önemli bir aşamadır ve yükleme/boşaltma, muhafaza etme, aktarma, büro yer ve ekipmanlarına sahiptir. Depolama, ürünler için zaman ve yer faydası sağlayarak firmalara dinamik ve katma değerli müşteri hizmetleri sunmalarını sağlayan bir fonksiyondur.

Depo yönetiminin amaçları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- En Az Alan/Hacimde En Fazla Depolama (Depo kapasitesinin verimli kullanımı)
- Depo ekipmanlarının verimli kullanımı
- İşgücünün verimli kullanımı
- Maliyetlerin düşürülmesi (Depo işletmesi açısından karlılığını artırmak)
- Talepleri Hızla Karşılama (Hızlı toplama)
- En Az Fire
- Veri Güvenilirliği (Fiziksel stok takibi)
- Hatasız Sevkiyat
- İzlenebilirlik
- Depo varlıklarının ve ürünlerin korunması (Etkin güvenlik)
- Değişen lojistik işlemlere uyum sağlamak (Katma değerli işlemler)
- Yasal Kurallara Uymak

Depolar kullanım amaçlarına bağlı olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir:

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

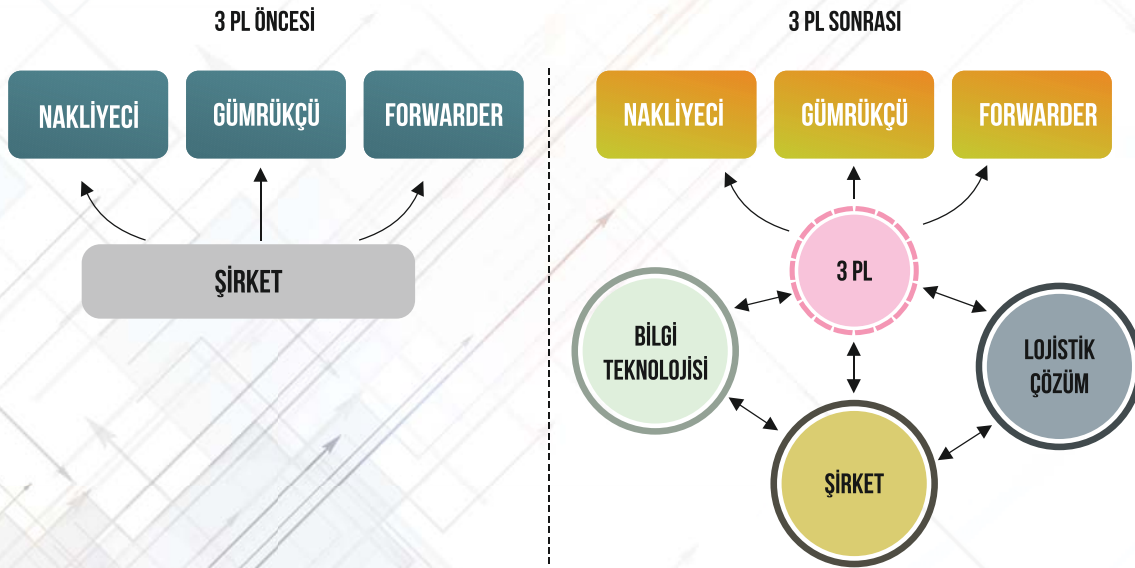
Verimli bir depo yönetimi etkin bir depo tasarımına bağlıdır. Depo tasarımında; kapı sayısının, elleçleme ekipmanlarının, stok yeri (raf vd.) sayısının, depo hacmi ve düzeninin, bilişim sisteminin ve süreçlerinin amaca uygun bir şekilde belirlenmesi gerekir. Depolar manuel, yarı otomatik veya tam otomatik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

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

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

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

3PL terimi lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımına geçilmesinin bir sonucudur. Birinci parti satıcı şirket, ikinci parti müşteri, üçüncü parti ise satıcı veya alıcının bazı faaliyetlerini onun adına üstlenen şirkettir. Satıcı veya alıcı şirket sadece taşımacılık faaliyetini, gümrükleme faaliyetini veya depolama faaliyetini tek başına başka bir şirkete devrederse devralan şirket 3PL değildir. Ancak lojistik faaliyet diğer bir deyişle asgari olarak taşımacılık ve depolama faaliyetleri birlikte ve entegre olarak yürütülmek üzere devredilirse devralan şirket 3PL şirkettir. Şekil 1.2'de 3PL şirket kullanım farkını göstermektedir.



Şekil 1.2. Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Öncesi ve Sonrası

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

Lojistikte dış kaynak kullanımında diğer bir düzey Lider Lojistik Hizmet Sağlayıcısı kullanımıdır (Lead Logistics Provider-LLP). LLP şirketlerin 3PL şirketlerden farkı, İşletme Lojistiğine odaklanması ve taktik (orta vadeli) planlamalar yapabilmesidir. Diğer bir deyişle sadece siparişlere dayalı değil talep tahminlere göre planlama yaparak faaliyetlerin gerçekleştirilmesidir. Konu ile ilgili diğer bir terim Dördüncü

Parti Hizmet Sağlayıcı (Fourth Party Logistics-4PL) olup, bu tür şirketler tek bir müşteri şirketin lojistiğine değil bu şirketin içinde bulunduğu tedarik zincirinin tüm lojistik faaliyetlerine odaklanarak zincir boyu ürün, hizmet ve finans akışını yönetmeğe çalışan firmalardır. Dolayısıyla zincirdeki tüm üretim ve ticaret şirketleri ile 3PL şirketlerden veri toplayarak tedarik zinciri çözümleri sunarlar.

1.2. Lojistik Kavramının Gelişimi: Dünya ve Türkiye Ölçeği

1.2.1. Dünya Lojistik Sektörü

Dünya Bankası'nın 2010 yılında yayınladığı "Yarış İçin Birliktelik" raporunun sonuç bölümünde edilen çıkarım şu şekildedir; "Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan oranda küresel ve verimli lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir". Bu bakış açısı ile günümüzde lojistik sektörünün önemi gittikçe artmakta ve tüm şirketler tarafından lojistikte farklılık, rekabet avantajı olarak görülmektedir. Gelişen dünyada gittikçe büyüyen ticaret hacmi, lojistik operasyonların, taşıma, depolama, katma değerli işler, paketleme, sigortalama, gümrük yönetimi, stok yönetimi, sipariş yönetimi, gözetim- daha etkin ve verimli yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

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

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

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

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

Türkiye'de ise bu oran DTÖ'nün verilerine göre, dünya geneli kadar yüksek olmasa da, ortalama % 18 seviyesinde seyretmektedir (Tablo 1.2).

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

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

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

1.2.2.Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi

Dünya Bankası tarafından, 2007 yılında yedi, 2010 ve 2012 yıllarında altı farklı lojistik kriter kullanarak ülkeler bazında Lojistik Performans Endeksi ölçüm sistemi geliştirilmiş ve bu şekilde ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ölçülmesi gerçekleştirilmiştir.

Bu performans endeksinin hesabında, iş hacminin etkisinden ziyade, lojistik alt yapı ve sistemlerin etkinliği çok daha fazla önemlidir. Puanlamaların hesabında birebir görüşmeler ve denetimler dikkate alınmaktadır.

LPI olarak kısaltılarak kullanılan endeks temel olarak;

- Gümrük ve Sınır Kapısı Geçiş Kolaylığı,
- Lojistik altyapı,
- Uygun Maliyetlerle Uluslararası Taşıma Organizasyonu Kolaylığı,
- Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Rekabetçiliği,
- Sevkiyatların İzlenebilirliği ve
- Zamanında teslimat

kriterlerini dikkate almaktadır.

Son olarak 2012 yılı için yayınlanan endekste puanlamalar beş tam puan üzerinden gerçekleştirilmekte ve ülke puanı tüm alt kriter puanlarının ağırlıklı ortalaması şeklinde hesaplanmaktadır. Tablo 1.3’de yıllara göre Türkiye ve bazı ülkelerin sıra ve puanları gösterilmiştir.

Tablo 1.3. Lojistik Performans Endeksi (World Bank, 2007, 2010, 2012)

2007 LPI			2010 LPI			2012 LPI		
Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Singapur	4,19	1	Almanya	4,11	1	Singapur	4,13
2	Hollanda	4,18	2	Singapur	4,09	2	Hong Kong	4,12
3	Almanya	4,10	3	İsveç	4,08	3	Finlandiya	4,05
4	İsveç	4,08	4	Hollanda	4,07	4	Almanya	4,03
5	Avusturya	4,06	5	Lüksemburg	3,98	5	Hollanda	4,02
6	Japonya	4,02	6	İsviçre	3,97	6	Danimarka	4,02
7	İsviçre	4,02	7	Japonya	3,97	7	Belçika	3,98
8	Hong Kong	4,00	8	İngiltere	3,95	8	Japonya	3,93
9	İngiltere	3,99	9	Belçika	3,94	9	A.B.D.	3,93
10	Kanada	3,92	10	Norveç	3,93	10	İngiltere	3,90
34	Türkiye	3,15	39	Türkiye	3,22	27	Türkiye	3,51
150	Afganistan	1,21	155	Somali	1,34	155	Burundi	1,61

Tablo 1.3'den de görülebileceği üzere İsveç, Norveç, İsviçre her ne kadar yükleme ve boşaltma açısından yoğun trafik içermeyen ülkeler olsa da LPI endeksine göre, Dünya üzerindeki lojistik mükemmelliğe sahip ülkeler olarak değerlendirilmektedir. Singapur, Almanya ve Hollanda sürekli olarak ilk sıralarda yer almaktadır. Türkiye ise sürekli puanını yükseltmekte olup 2012 yılında 155 ülke arasından 27. sırada bulunmaktadır. 2010 ve 2012 yılları arası artış oranı yüksektir. Bunun dışında tüm komşu ülkelere göre LPI puanı en fazla olan ülkedir.

Listenin orta sıralarında bulunan ülkelerin daha üst sıralarda yer alması önündeki en büyük engel olarak yetersiz altyapı ve bilgi teknolojisi yatırımları gösterilebilir. Listenin 40 ve üstü sıralarındaki ülkelerde ise operasyonların analizi ve etkinlik artırılması, öncelikli hedef olarak belirlenmektedir.

2007 yılında yapılan değerlendirmede 7 kriter söz konusu iken daha sonraki değerlendirmeler 6 kriter üzerinden yapılmış ve yurtiçi lojistik maliyetler kriteri değerlendirme dışı bırakılmıştır. Bu kriterlere göre Türkiye'nin gelişimi Tablo 1.4'de görülmektedir.

Tablo 1.4. Türkiye Lojistik Performans İndeksi (World Bank, 2007, 2010, 2012)

Kriter	2007		2010		2012	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Gümrük ve Sınır Kapısı Geçiş Kolaylığı	33	3,00	46	2,82	32	3,16
Lojistik Altyapı	39	2,94	39	3,08	25	3,62
Uygun Maliyetlerle Uluslararası Taşıma Organizasyonu Kolaylığı	42	3,07	44	3,15	30	3,38
Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Rekabetçiliği	30	3,29	37	3,23	26	3,52
Sevkiyatların İzlenebilirliği	34	3,27	56	3,09	29	3,54
Zamanında Teslimat	52	3,38	31	3,94	27	3,87
Yurtiçi Lojistik Maliyetler	112	2,71				
Toplam	34	3,15	39	3,22	27	3,51

Tablo 1.4 incelendiğinde en çok ilerlemenin "Lojistik Altyapısı" kriterinde olduğu, en düşük puanlı kriterin "Gümrük ve Sınır Kapısı Geçiş Kolaylığı" ve en yüksek puanlı kriterin ise "Zamanında Teslimat" olduğu görülmektedir. Dünya ekonomik büyüklük sıralamasında 17. olan ülkemizin lojistik performans indeksinde de istenen düzeye gelebilmesi için ülke lojistik planlamasında Dünya Bankası LPI çalışmasının dikkate alınması gerekmektedir. Ülke LPI puanını artırabilmek için ilgili tüm bakanlıkların, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının katkı sağladığı "Türkiye Lojistik Master Planı"nın biran önce yapılması gerekmektedir. Bu plan olmadan bundan sonraki LPI'nde puan artışı olmayabilir.

1.2.3. Türkiye Lojistik Sektörü

Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından lojistik sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir. 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye'nin olası AB üyeliği sektörü yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır. Taşımacılık hâlihazırda Türkiye'nin AB'ye uyum süreci gündeminde yer alan beş önemli başlık arasındadır.

AB'ye uyum süreci altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağın geliştirilmesini ve dış

ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır. Türkiye'deki mevcut taşımacılık ağı, özellikle otoyollar, kara yolları ve demir yollarının yoğunluğu bakımından, EU-27 standartlarının gerisindedir.

Devlet Planlama Teşkilatı taşımacılık sektörünün geliştirilmesi için atılması gereken adımların açıklandığı 2010 Yıllık Programı'nda bu gerçeğin altını çizmektedir. İleride beklenen büyümenin işaretlerini veren program ile ilgili diğer ayrıntılar raporun devam eden kısımlarında sunulmuştur. Türkiye'deki lojistik şirketleri çoğunlukla dış ticaretin yoğun olduğu sektörlerle hizmet vermektedir. Tekstil ve konfeksiyon, otomotiv, hızlı tüketim ürünleri, perakende ve gıda, petrokimyasallar, makine üretimi ve inşaat sektörleri bu sektörler arasında yer almaktadır. İnşaat ve inşaat ekipmanları sektörlerinin payı 2002 yılından bu yana önemli ölçüde artmıştır (MEVKA, 2010).

Türkiye genelinde lojistik operasyonların boyutlarının ayrıntılı bir biçimde anlaşılabilmesi için ekonomik verilerin analiz edilmesi gerekmektedir. Bundan dolayı bundan sonraki kısımda bu bilgiler verilme-ye çalışılmıştır.

Türkiye ekonomisi ile ilgili makroekonomik göstergeler Tablo 1.5'de görülmektedir. Gayri Safi Yurtiçi Hasıla 2002 yılından beri 2009 yılı hariç (2008 kriz etkisi) sürekli artmaktadır. Bu gelişmenin lojistik sektörünü de olumlu yönde etkileyeceği açıktır.

Tablo 1.5. Türkiye Ekonomisi Makroekonomik Göstergeler

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
GSYH (Cari Fiyatlarla, milyar \$)	230,5	340,9	390,4	481,5	526,4	658,8	742,1	617,6	727,53	772,3	786,3
GSYH Büyüme Oranı (%)							0,7	-4,8	9,2	8,8	2,2
Enflasyon (ÜFE, %)	30,84	13,90	13,84	2,66	11,58	5,94	8,11	5,93	8,87	13,33	6,16
Doğrudan Yabancı Yatırım (milyar \$)	1,1	1,8	2,8	10,0	20,2	22,0	19,5	8,5	8,9	15,9	12,4
Turizm Gelirleri (milyar \$)	8,48	13,20	15,89	18,15	16,85	18,49	21,91	19,97	19,06	22,58	24,76
İşsizlik Oranı (%)	10,30	10,50	10,30	10,30	9,90	10,60	10,70	13,50	11,9	10,2	9,2
Toplam Kamu Net Borç Stoku/GSYH (%)	61,4	55,1	49,0	41,6	34,0	29,5	28,2	32,5	22,5	21,7	17
Kapasite Kullanım Oranı (%)	76,50	79,40	84,00	80,70	81,70	81,10	64,70	69,70	72,6	75,4	73,6
USD/TL	1,64	1,39	1,34	1,34	1,41	1,16	1,52	1,49	1,54	1,90	1,80
Cari Açık/GSYH (%)	-0,3	-2,5	-3,7	-4,6	-6,1	-5,9	-5,7	-2,3	-6,5	-10,5	-6

Kaynak: TÜİK, 2012.

Üretici fiyat endeksi bazında enflasyon 2005 ve 2010 yılları arası tek haneli rakamlara inmişken 2011 yılında önemli bir artış göstermiştir. TL'deki değer kaybı USD/TL oranında da görülmektedir. Doğrudan yabancı yatırımlarda 2006 ve 2007 yıllarında önemli girişler olmuştur. Turizm gelirleri çok fazla oranda artmamaktadır. İşsizlik oranı sabit %10 dolayında bir seyir izlemektedir. Kamu borç oranı sürekli azalmaktadır. Kapasite kullanım oranı 2008 krizinden önemli oranda etkilenmiştir. Küresel krizin etkisiyle Türkiye Ekonomisi'nde yaşanan küçülmeye bağlı olarak cari açık 2009 yılında oldukça düşmüştür (cari açığın GSYH'ye oranı yüzde 2,3 olmuştur).

Fakat 2010 yılında ekonomide hızlı bir iyileşme süreci yaşanmıştır. Bu süreçte iç talep hızla artarken, önemli ihracat pazarlarından olan AB’de krizin etkileri halen devam ettiği için Türkiye’nin ithalatı ihracatından daha hızlı artmıştır. Bu durum da cari açığı büyütmüş ve cari açığın GSYH’ye oranının yüzde 6,5’e çıkmasına neden olmuştur. 2011 yılındaysa oran daha da artarak yüzde 10,5 seviyesine çıkmıştır. Dış açıktaki yüksek artışın temel belirleyici unsurları, ara malı ve enerji ithalatıdır. Tablonun genel değerlendirilmesi yapıldığında istikrara dayanan bir ekonomik gidiş olduğundan bahsedilebilir.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Gümrük Müsteşarlığı işbirliği ile oluşturulan dış ticaret raporuna göre, ülkemizin yıllara göre dış ticaret verileri ayrıntılı analiz edildiğinde son yıllarda gerçekleşen pozitif yönlü hareket rahatlıkla fark edilebilir. 2008 yılında yaklaşık 132 milyar ABD doları seviyesine ulaşan ihracatımız, 2009 yılında patlak veren ekonomik kriz sonrasında yıllık %22 oranında bir daralma ile 100 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir. Dış ticaret dengesi açısından ise gelişen olumlu seyir, ihracatın ithalatı karşılama oranlarında görülebilmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Lojistik operasyonları açısından ihracat rakamlarının sadece değer ile değerlendirilmesi oldukça yanıltıcıdır. İhracatın yapıldığı ülkenin konumu, ihracatın hangi taşıma modu ile gerçekleştirildiği ve taşınan toplam tonaj da taşınan değer kadar önemli parametreler halini almaktadırlar. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında, Türkiye ihracatının gerçekleştirildiği bölgeler ve modlar arası dağılım açısından değerlendirilmesi yapılacaktır. Türkiye’den yapılan ihracatların hangi bölgelere gerçekleştirildiğinin analizi yapıldığında, en büyük ihracat partneri olarak AB 27 ülkesinin bulunduğu görülmektedir.

Bunun temel sebeplerinden biri de AB ile aramızda bulunan gümrük birliği anlaşması ile vergilerden muaf bir alanın oluşturulmuş olmasıdır. AB’ne yapılan bu yüksek değerli ihracatın lojistik açıdan yapılış şekli önem kazanmaktadır. AB yolunda ilerleyen Türkiye, AB ile geliştireceği ulaştırma ağları sayesinde taşıma şeklinin optimizasyonunu sağlayabilecektir. AB’nin ardından, dikkat çekici boyutlarda gelişen Rusya ve Orta Doğu’ya ihracat lojistik açıdan gerçekleştirilen projeler ile (Rusya’da lojistik köy, Denizyolu alternatifleri, Irak Demiryolu projesi) etkin bir hale getirilmek istenmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 1.6. Türkiye İhracat ve İthalat Bilgileri

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
	Değer (Bin \$)	Değişim %	Değer (Bin \$)	Değişim %			
2000	27.774.906	4,5	54.502.821	34,0	-26.727.914	82.277.727	51,0
2001	31.334.216	12,8	41.399.083	-24,0	-10.064.867	72.733.299	75,7
2002	36.059.089	15,1	51.553.797	24,5	-15.494.708	87.612.886	69,9
2003	47.252.836	31,0	69.339.692	34,5	-22.086.856	116.592.528	68,1
2004	63.167.153	33,7	97.539.766	40,7	-34.372.613	160.706.919	64,8
2005	73.476.408	16,3	116.774.151	19,7	-43.297.743	190.250.559	62,9
2006	85.534.676	16,4	139.576.174	19,5	-54.041.498	225.110.850	61,3
2007	107.271.750	25,4	170.062.715	21,8	-62.790.965	277.334.464	63,1
2008	132.027.196	23,1	201.963.574	18,8	-69.936.378	333.990.770	65,4
2009	102.135.006	-22,6	140.928.421	-30,2	-38.785.809	243.071.034	72,5
2010	113.979.452	11,6	185.541.037	31,7	-71.561.585	299.520.489	61,4
2011	134.954.000	18,2	240.833.236	29,4	-105.879.236	375.787.236	56,0
2012	152.478.451	11,3	236.545.109	-2,8	-84.066.658	389.023.560	55,1

Kaynak: TÜİK, 2012.

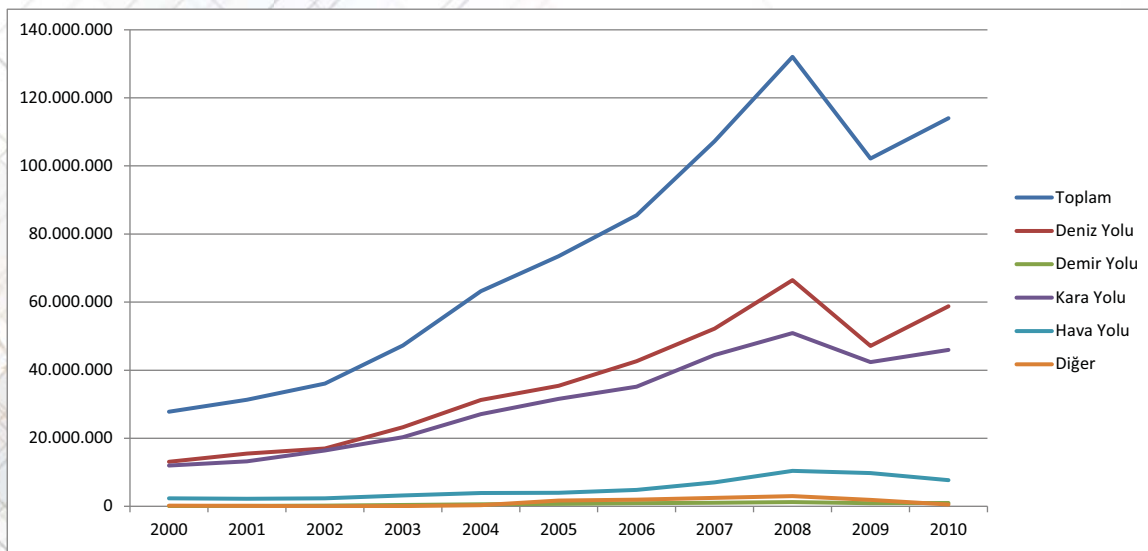
Tablo 1.6, 2000-2012 arası Türkiye'nin ihracat ve ithalat bilgilerini vermektedir. Tabloya göre 2009 yılı hariç ihracat rakamları sürekli iyileşme göstermiştir. 2009 yılında ki küresel krizin etkileri ilgili yılda -22,6%'lık bir düşüşe sebep olmuştur. Buna karşın aynı yıl ithalat miktarında da -30,2% lik bir düşüş gerçekleşmiştir. 2009 yılında ki bu düşüşe rağmen, ihracatın ithalatı karşılama oranını son 10 yılda ikinci en yüksek değerine bu yıl ulaşmıştır.

Lojistik açıdan ihracatın gerçekleştirildiği bölgelerin konumu kadar, taşıma modunun da önemi oldukça fazladır. Ülkemiz, üç tarafı denizlerle çevrili yapısından dolayı, ihracatını denizyolu odaklı gerçekleştirme politikasına sahiptir. 2005'ten itibaren gerçekleştirilen ihracatın 2000'li yılların başlarına göre daha fazla denizyolu ile gerçekleştirilmesi, makasın denizyolu lehine açılmasına sebep olmuştur. Tablo 1.7'de yıllara göre kullanılan taşıma modlarının ihracat değerleri görülmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 1.7. Modlara Göre İhracat Değerleri (Bin \$)

Yıllar	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2000	27.774.906	13.080.017	93.957	12.013.620	2.338.492	248.819
2001	31.334.216	15.521.220	173.592	13.219.437	2.263.689	156.277
2002	36.059.089	17.013.192	249.366	16.416.566	2.339.331	40.634
2003	47.252.836	23.233.359	394.459	20.306.073	3.227.575	91.370
2004	63.167.153	31.259.851	577.822	27.104.284	3.906.835	318.361
2005	73.476.408	35.425.856	756.935	31.602.012	3.978.592	1.713.013
2006	85.534.676	42.655.303	911.754	35.156.474	4.863.452	1.947.692
2007	107.271.750	52.174.049	1.081.911	44.482.360	7.018.292	2.515.138
2008	132.027.196	66.443.247	1.260.202	50.902.371	10.435.259	2.986.117
2009	102.142.613	47.145.609	906.923	42.392.616	9.764.289	1.933.175
2010	113.979.452	58.787.995	992.512	45.988.693	7.694.228	516.024

Kaynak: TÜİK, 2011.



Şekil 1.3 Taşımacılık Modlarına Göre İhracat (TÜİK, 2011)

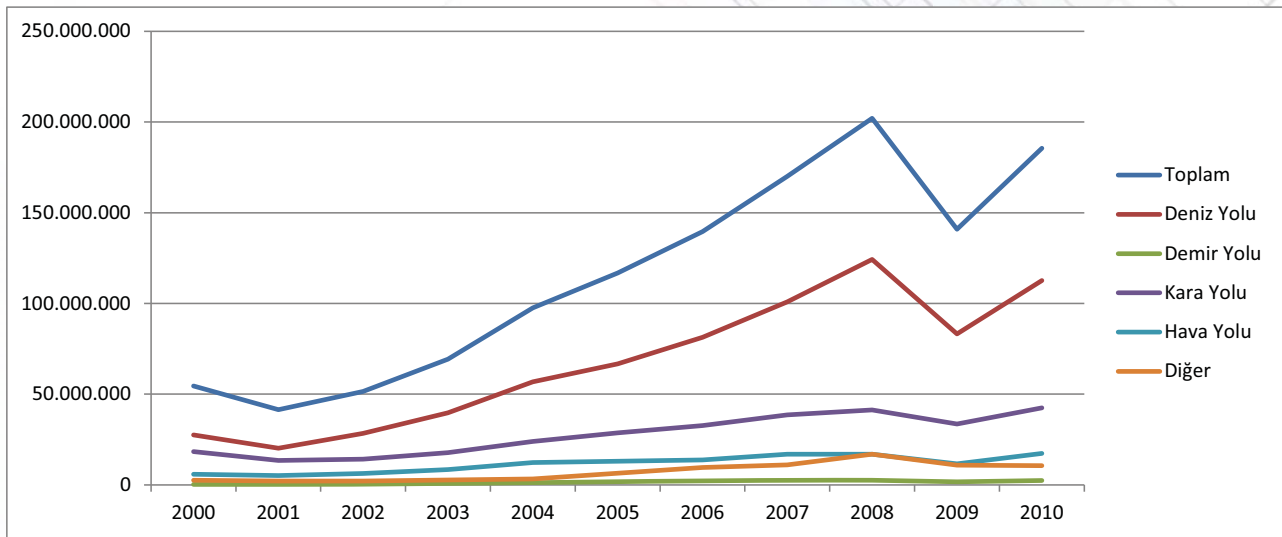
Tablo 1.7'nin grafiklendirilmiş Şekil 1.3'deki hali incelendiğinde kullanılan demiryolu (0,87%) alternatifinin azlığı dikkat çekmektedir. Modlar arası denge hedefinin ve çok modlu taşımacılığın temel bileşenlerinden olan demiryolu taşımacılığı hususunda ciddi çalışmaların yapılması gerekmektedir. Birinci olarak deniz yolu (51,58%), ikinci kara yolu (40,35%), üçüncü ise hava yolu (6,75), ihracatta en sık kullanılan modlar olmuştur.

Tablo 1.8. Modlara Göre İthalat Değerleri (Bin \$)

Yıllar	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2000	54.502.821	27.558.493	229.889	18.301.107	5.892.215	2.521.117
2001	41.399.083	20.170.596	281.345	13.511.686	5.223.182	2.212.274
2002	51.553.797	28.334.416	460.799	14.224.528	6.366.107	2.167.947
2003	69.339.692	39.727.409	645.569	17.837.223	8.445.731	2.683.760
2004	97.539.766	56.774.423	1.258.679	23.982.411	12.294.583	3.229.670
2005	116.774.151	66.741.433	1.816.522	28.669.005	13.072.143	6.475.047
2006	139.576.174	81.411.375	2.196.112	32.697.468	13.710.656	9.560.564
2007	170.062.715	100.851.546	2.541.156	38.643.904	16.914.169	11.111.939
2008	201.963.574	124.248.358	2.573.769	41.296.231	16.898.466	16.946.750
2009	140.928.421	83.204.931	1.723.491	33.514.785	11.562.649	10.922.566
2010	185.541.037	112.599.854	2.454.676	42.445.871	17.409.929	10.630.706

Kaynak: TÜİK, 2011.

Tablo 1.8 ve Şekil 1.4'de modlara göre gerçekleşen ithalat oranları verilmiştir. Buna göre ithalatta da en çok tercih edilen mod ihracatta olduğu gibi deniz yolu (60,69%) olmuştur. İkinci kara (22,88%), üçüncü hava (9,38%), dördüncü diğer modlar (5,73%) olurken, ihracatta olduğu gibi demir yolu (1,32%) yine sonuncu olmuştur.



Şekil 1.4 Taşımacılık Modlarına Göre İthalat (TÜİK, 2011)

1.3. Lojistik Merkezler: Tanım, Kapsam ve Fonksiyonları

1.3.1. Kentsel Lojistik Kavramı

2010 yılı itibari ile Türkiye’de nüfusun yüzde 76,2’si (56,2 milyon kişi) kentsel alanlarda yaşamaktadır. 2023 yılında bu oran yüzde 82 ve yaşayan sayısı 70 milyon kişi olarak tahmin edilmektedir. Mutlak nüfus artışı yanı sıra kentli nüfus artışı iç tüketimde belirleyici olmaktadır. Kentleşme ve kentsel dönüşüm ile yaşam tarzlarındaki değişimin etkileri lojistik ihtiyacının öngörülmesinde kullanılmak durumundadır.

İngilizce’de Urban Logistics ve City Logistics olarak adlandırılan Kentsel Lojistik, son zamanlarda üzerinde önemle durulan bir konudur. Sürdürülebilir kalkınma için kentler daha yaşanabilir alanlar olmalıdır. AB taşımacılık politikalarında da kentsel lojistik önemli bir yer işgal etmektedir. Kentsel Lojistik, planlama ve yönetim, kentsel taşımacılık, emniyet ve güvenlik, insan kaynakları ve eğitim, araştırma-geliştirme ve inovasyon, bilgi ve iletişim teknolojileri, enerji verimliliği ve çevre konularında stratejiler geliştirilmesini gerektirmektedir.

Kentsel Lojistik, farklı şirketler tarafından yürütülen lojistik ve taşımacılık eylemlerinin; kentsel alanlarda, trafik koşulları ve çevresel etkiler ile birlikte enerji tüketimi de göz önüne alınarak, sosyal pazar ekonomisi bütünlüğü içinde eniyilenmesi çalışmalarıdır.

Kent trafiği kentsel lojistik faaliyetlerin zaman ve parasal maliyetlerini arttırmaktadır. Piyasada rekabet koşullarının korunması temel ilke alınarak işletmelerin hizmet düzeyini düşürmeden kentsel lojistik maliyetlerinin azaltılması için küçük, orta ve büyük ölçekli her tür perakende işletmelerinin dağılım ve yoğunlaşma bölgeleri, ulaştırma altyapısı ve tüketici nüfusun dağılımı dikkate alınarak dağıtım merkezlerinin (konsolidasyon-dekonsolidasyon işlemleri dahil) planlanması, taşıt hareket güzergah ve çalışma saatlerinin düzenlenmesi gerekmektedir.

1.3.2. Lojistik Köy/Merkez Kavramı

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

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

Lojistik Merkezlerde;

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

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

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

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

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

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

Yukarıda sıralanan faaliyetlerin yürütülebilmesi, gerçekleştirilebilmesi için, lojistik merkezler gerek-

li olan tüm ekipman ve imkanla donatılmalıdır. Merkezlerde yüklerin elleçlenmesinin ve modlararası (kara, demiryolu, deniz, hava, iç su yolu) aktarımının yapılabilmesi için intermodal terminallere ihtiyaç vardır. Bu neden ile lojistik merkezler tüm taşıma modlarını asgari düzeyde içinde bulunduracak şekilde tasarlanmalıdır.

Lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi özellikle lojistik sistem içerisindeki taraflar çeşitli faydalar sağlamıştır (Andrejev vd, 1997). Nihai tüketiciler açısından bakıldığında lojistik merkezlerin, daha kısa teslim süreleri oluşmasını ve uzun dönemde de daha rekabetçi fiyatlar yakalamalarını sağlamıştır. Yüklenen ve alıcılar yönünden incelendiğinde, düşük dağıtım maliyetleri, daha hızlı aktarma süreleri, daha geniş yelpazede hizmet ve hizmetlerin entegrasyonu, daha iyi bilgi hizmeti, malzeme akış kontrol ve yönetiminde gelişme, idari giderlerde tasarruf sağlandığı görülmektedir.

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

1.3.3. Lojistik Köy/Merkez Planlama Sistematiği

Lojistik merkezlerin planlama esaslarında Avrupa (İspanya, İtalya, Almanya) ülkelerindeki uygulamalar ile Asya Pasifik ülkelerinde (Çin, Japonya, Kore) farklı yaklaşımlar olduğu görülmektedir. Avrupa'da lojistik merkezlerin oluşturulmasında farklı nedenler olsa da ekonomi ve iç ticaretin büyümesi, lojistikteki dış kaynak kullanımı, taşımacılıktaki değişimler (konteynerizasyon), AB'nin intermodal taşımacılığı yaygınlaştırmak amaçlı ve lojistikte bilgi teknolojisinin kullanımını artırıcı ulaştırma politikaları, lojistik merkezlerin kurulmasını teşvik etmektedir (Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., 2001). Bugün Avrupa'da lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağa oturtulmuştur (Europlatforms EEIG, 2004,).

Bu dayanaklar:

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

şeklinde ifade edilmektedir.

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

Lojistik merkezler, hizmet verdikleri bölgedeki üreticilere (sanayi) taşıma ve depolama faaliyetleri

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

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

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

Bu çalışmalar lojistik merkezin yapılacağı koridor üzerinde, uygun bir lojistik merkez noktasının tespitini gerektirmektedir (Andrejev vd, 1997). Lojistik merkezlerin kurulu olduğu yerler, özellikle ülkelerin ana ulaştırma koridorları üzerinde bulunmaktadır. Altyapının fiziksel olarak standartlara uygunluğu ve farklı taşıma modlarıyla yapmış olduğu bağlantılar, koridorların dolayısıyla da lojistik merkezin rekabetçi gücünü belirlemektedir (Venäläinen., vd, 2001).

Lojistik merkez planlaması farklı düzeylerde yapılabilmektedir (Bentzen, vd, 2003). Avrupa uygulamalarında merkezlere ilişkin planlamalar, Avrupa Birliği bütününde, ulusal düzeyde, bölgesel düzeyde ve en son yerel düzeyde lojistik merkez alt yapı (büyüklük, ulaşım alt yapısı vd) ve hizmet türleri planlanmaktadır. Lojistik merkez planlama düzeyleri Şekil 1.5'de verilmiştir.



Şekil - 1.5. Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri (Bentzen vd., 2003)

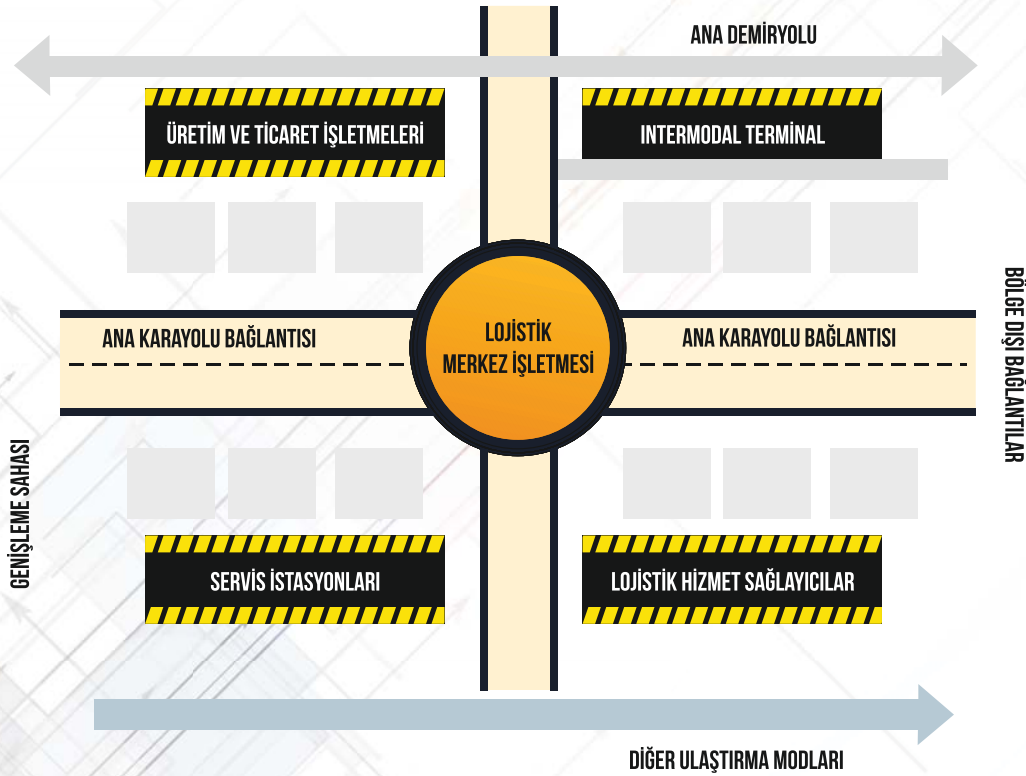
Her bir seviyeye ilişkin planlamaya ait temel içerik aşağıdaki gibidir:

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

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

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

Lojistik Merkez Seviyesinde Planlama: Merkez alt yapısı, iletişim, depolama alanları ve depo binaları, ofisler ve diğer yapıların (TIR parkı, konteyner sahası vb) planlanması, Lojistik merkezlerin planlamasındaki önemli unsurlardan birisi de lojistik merkez/köyün yerleşke modelinin oluşturulmasıdır. Avrupa uygulamalarında görülen bir lojistik merkez yerleşke modeli Şekil 1.6.'da görülmektedir.



Şekil 1.6. Lojistik Merkez Modeli Yapısı (Nobel, 2007)

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

Bu gün ise Asya ülkelerinde liman, lojistik merkezi ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede

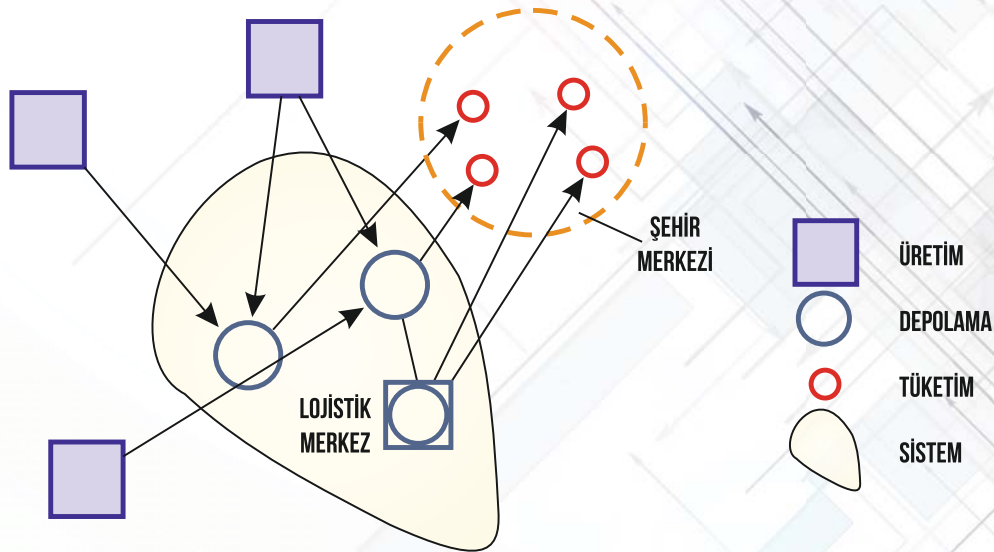
sistem-yönlü bir yaklaşımdan yararlanılmaktadır. Taşıtanların, liman kullanıcılarının ve yurttaşların taleplerini karşılamak için liman, liman sahasında ilgili lojistik merkez ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşıma gereksinim duyulmuştur (Unescap, 2002). Bahse konu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

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

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

1.3.4. Lojistik Köy/Merkez Yer Seçimi

Tüm lojistik ve taşımacılık şirketler için lojistik merkezin konumu çok önemli bir etmendir (Şekil 1.7). Lojistik merkezlerin görevleri arasında taşıma bağlantıları arasındaki akışı sağlamak ve tüm lojistik faaliyetleri koordine etmek yer alır. Bu yüzden Avrupa'daki lojistik merkezlerin büyük çoğunluğu üretim veya tüketim merkezlerine yakın, taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerinin merkezinde, mümkün olduğunca ulaşım modlarının tümünü kullanabilecekleri (hava, kara, demir, deniz) alt yapıya sahip kilit noktalarda yer almaktadır. Tüm bu faktörler göz önünde bulundurulduğunda lojistik merkezlerin yerleşim alanları planlanırken dikkat edilmesi gerekli temel unsurlar Tablo 1.9.'da gösterilmektedir.



Şekil 1.7. Lojistik Merkez Konumu

Tablo 1.9. Lojistik Merkez Yer Seçiminde Kriterleri

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

Kaynak: Bamyacı, 2008.

1.3.5. Lojistik Köy/Merkezde Verilecek Lojistik Hizmetler

Küresel alanda lojistik merkezlerde tanımlanan işlevler, hizmet türleri ve çeşitlilikleri zaman içerisinde değişiklik göstermiştir. Lojistik firmaları liman sahası gerisindeki birçok küresel lojistik merkezde katma değerli lojistik hizmetleri ile diğer lojistik hizmetleri (taşımacılık ve depolama) aynı anda yerine getirebilmektedirler. Lojistik merkezler depolama gibi lojistik sürecin geleneksel faaliyetlerini sunmanın yanı sıra ticari sürdürülebilirliğin ve rekabet edebilirliğinin etkinliğini arttıran etiketleme, montaj, de-montaj ve gümrükleme gibi katma değerli lojistik hizmetleri de yerine getirmektedirler. Ülkeye özgü ve/veya müşteriye özgü değişimler ya da jenerik ürünler yaratmak için ana limanlardaki lojistik merkezler, lojistikle endüstriyel faaliyetleri etkin bir şekilde birleştirmek amaçlı olarak kullanılmaktadır (UNESCAP, 2002).

Avrupa'daki lojistik merkezlerin kurulmasındaki temel sebep; farklı alanlarda faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcıları bir araya getirerek ortak giderlerin paylaşılması, sektörün yarattığı olumsuz çevresel faktörlerin en aza indirilmesi, sektörün sağladığı tüm hizmetlerin daha iyi bir performans seviyesinin yakalanması ve en önemlisi hizmet kullanıcılara düşük maliyet üzerinden hizmet verilmesinin sağlanması ile üretici ve ticari firmaların ürün kar marjlarında önemli yeri olan lojistik maliyet kaleminin azaltılabilmesidir.

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

Bu nedenle, küresel alanda bulunan tüm lojistik merkezler kendisine yeni işlev (hizmet türü) kazandıracak olan firmalara kapılarını sürekli olarak açık tutmaktadırlar. Tablo 1.10.'da Avrupa'da bulunan lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmelerin verdiği hizmetler yer almaktadır. Bu merkezlerde, lojistik süreçlerin en yoğun ve geleneksel hizmetler sınıfına giren taşımacılık (özellikle demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığı), depolama (warehousing) ve taşıma işleri organizatörlüğü (forwarding)

hizmetler yer almaktadır. Bunlara ek olarak, daha özel bir ürün çeşidi olan intermodal ve kentsel lojistik (city logistics), katma değer yaratan lojistik hizmetleri (value added logistics) ve danışmanlık hizmetlerinin önemi de gün geçtikçe artmaktadır (Venäläinen, vd, 2001).

Lojistik merkezlerin lojistik hizmet sağlayıcıları çekebilmeleri için, merkezin ciddi anlamda cazibe yaratması yani avantajlar oluşturması gerekmektedir. Bunun başında da lojistik merkezlerin sahip olduğu ya fiziksel altyapı (tesisler, taşıma modları, terminaller, yük elleçleme ekipmanları) veya sunduğu bilişim teknolojileri (veritabanları, EDI, internet ve intranet sistemleri, takip sistemleri, güvenlik sistemleri) başta gelmektedir. Lojistik merkez üyeleri aynı fiziksel merkez içerisinde olsun ya da olmasın, birbirlerine internet yoluyla bağlıdırlar (Venäläinen, vd, 2001).

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

Tablo 1.10. Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Taşımacılık	Yük Elleçleme	Depolama	Katma Değerli Hizmetler (VAS)
Karayolu	Intermodal Yük Elleçleme	Terminal Soğuk Hava Deposu Gümrükleme	Paketleme
Denizyolu			Montaj
Havayolu			Etiketleme
Çoklu Taşımacılık			Test
Intermodal			Müşteriye Özel Lojistik Hizmetleri
Transit			Taşıma İşleri Organizatörlüğü
Uzun Mesafeli Taşıma			Geri Dönüşüm
Kentsel Lojistik			
TIR ve Kamyonlara verilen Hizmetler	Danışmanlık	Diğer	Yetkiler
Yedek Parça	IT Hizmetleri	Bankalar	Liman Otoritesi
Tamir Atölyeleri	Araştırma	Sigorta	Demiryolları İdaresi
Yıkama	Eğitim	Hukuksal Hizmetler	Havayolu İdaresi
Petrol İstasyonları	Üniversiteler	İş Gücü Temin	Gümrükler
Park	Haberleşme	Yemek Tedariki	Belediyeler
		Tesisler	Bölge Yetkilileri
		Ofisler	Birlikler
		Gayrimenkul	
		Konaklama	

Kaynak: Venäläinen, vd, 2001.

Lojistik merkezlerde gerçekleştirilen faaliyetler ve tesisler aşağıda sıralandığı gibidir;

- Depolar, antrepolar, silolar,
- Paketleme tesisleri,

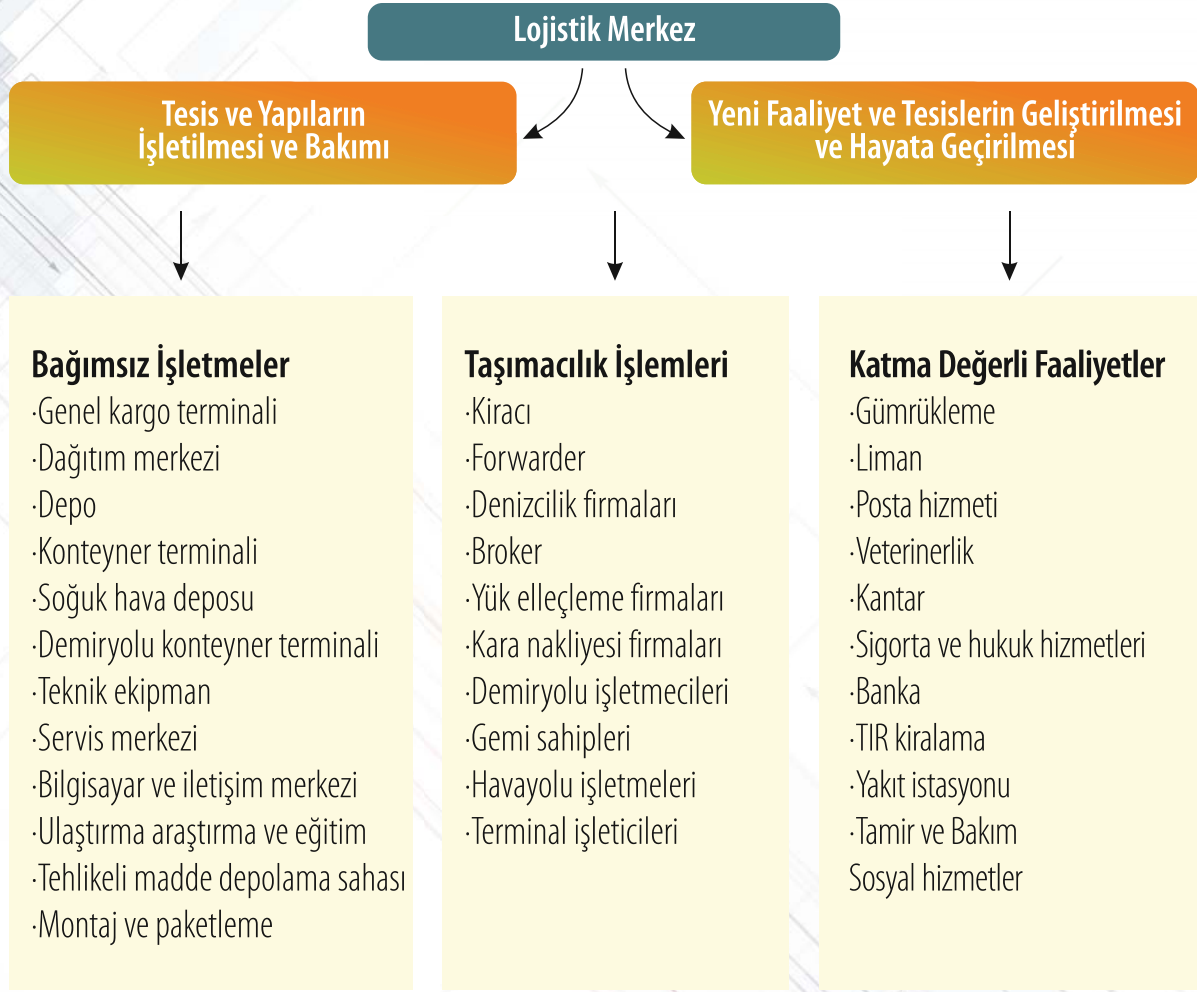
- Soğuk hava depoları,
- Demiryolu aktarım istasyonu, Intermodal terminaller,
- Kontrollü tren/vagon giriş çıkış kapısı,
- Konteyner depolama, doldurma, boşaltma, temizleme alanları,
- Gümrüklü saha ve gümrük birimi,
- Diğer resmi kurumlar (tüm sektörde iş akışını hızlandıracak resmi birimler),
- Kontrollü TIR-kamyon giriş çıkış kapısı, TIR-Kamyon parkı,
- Postane, banka,
- Ofisler, restoran, otel, sağlık merkezi,
- Bakım, onarım atölyeleri,
- Akaryakıt istasyonu,
- Zirai karantina,
- Laboratuvar,
- Alış veriş mekânları,
- İtfaiye,
- Arıtma tesisi,
- Yönetim binası,
- İbadethane alanı,
- Kent merkezine yolcu ulaşım tesisleri (metro, tramvay, otobüs/dolmuş/taksi durakları vd.),
- Güvenlik Kontrol Binası.

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

1.4.1.Dünya'da Lojistik Merkezler

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

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



Şekil 1.8. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı

Dünya'daki lojistik merkezlerinin genel karakteristiği incelendiğine, lojistik merkezler için ortak özellikler veya temel unsurlar şu özelliklere sahiptir;

- Lojistik merkezlerin optimal operasyonu sağlayabilmeleri ve gelişimi için en az 50-150 ha kadar alana sahip olmalıdır,
- Kentsel lojistik problemlerinin çözümünde etkin rol alan lojistik merkezler, büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak ama şehire yakın yerlerde konuşlanmalıdır,
- Ulaştırma altyapısına erişim öncelikli olup, lojistik merkezler uluslararası ve ulusal ulaştırma güzergâhların üzerinde veya yakın yerlerde konuşlanmalıdır,
- Liman şehirlerinde lojistik merkezin ticari faaliyetlerinin önemli bir bölümü denizyolu yüklerinden oluşmakta olup, kentsel lojistik sorunlar yaratmadığı sürece merkezler liman sahasına olabildiğince yakın yerlerde konuşlanmalıdır.

- e. Büyük şehirlerde, son müşteriye yakın yerlerde konuşlanmış birkaç lojistik merkez ve/veya dağıtım alternatifleri ağı söz konusu olabilir. Bu durumda, lojistik merkezin bir kesişim noktasına yakın bir yerde konuşlandırılması kabul edilmektedir. Bu lokasyon, genellikle büyük kentsel öğelerin kesişim noktası olmaktadır. Bir başka önemli alan da, lojistik merkezin hizmet sunduğu arz toplama bölgesidir.

1.4.2. Avrupa’da Lojistik Merkezler

Avrupa’da ilk defa 1960’lı yılların sonlarından itibaren, “yük köyü” (freight village) kavramı gündeme gelmiştir. İtalya Verona’da “Freight Village Quadrante Europa” nın yaklaşık 30 yıldır hizmet verdiği düşünülürse AB kavramı henüz oluşmamışken bile yük köyü kavramının var olduğunu söylenebilir. Tüm ulaşım bağlantıları arasında ve farklı taşıma türleri arasında koordinasyonu sağlamak, bir lojistik merkezin en önemli görevidir. Bu yüzden Avrupa’daki lojistik merkezlerin çoğu nakliye ve dağıtım faaliyetleri için birer üs konumunda olan yerlerde; yani demiryolu, otoban ve deniz arterleri yakınında kurulmuştur ve hepsi buldukları büyük şehirlerin dışında ama yakınındadır.

Avrupa kıtasında özellikle Batı Avrupa’da mevcut lojistik bölgeler ticaret, üretim ve tüketim merkezlerine yakın liman, havaalanı gibi lojistik terminaller ile karayolu, iç su yolu ve demiryolu gibi ulaşım ağlarının kesişim noktalarında yer almaktadır. Avrupa çapında 10 ülke’de (İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg) bulunan 62 lojistik köy Avrupa Lojistik Köyleri Birliği (Europlatforms)’ne üyedir.

Bu birliğin amacı, lojistik köylerinin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından stratejik önemini desteklemektir. Birlik bünyesindeki lojistik köylerinde toplam 2400 işletme faaliyet göstermektedir. Avrupa’daki lojistik köyler Şekil 1.9’de görülmektedir (Aydın ve Öğüt, 2009).



Şekil 1.9. Avrupa Kıtasındaki Mevcut Lojistik Köyler

Lojistik köyler Avrupa çapında yaygınlaşırken, hiçbir ülkede Almanya kadar fazla sayıda lojistik köy bulunmamaktadır. Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, bunlarda da toplam 1.200 işletme ve 40.000 istihdam bulunmaktadır. Almanya'da Bremen Lojistik Köyü'nden(362 hektar) başka Leipzig Lojistik Köyü (240 hektar), Nürnberg Lojistik Köyü (337 hektar) en gelişmiş lojistik köylerdir.

Fransa'da ise 23 adet lojistik köy bulunmaktadır ve bunların en başında Rungis Lojistik Köyü gelmektedir. İtalya'da ise lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında oluşturulmuştur. Özellikle Bologna lojistik köyü (200 hektar) en gelişmiş lojistik köydür. İspanya ise coğrafi konumu olarak Avrupa'nın lojistik anahtar rolündedir ve çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik köyleri Zaragoza ve Barselona'dır (Aydın ve Ögüt, 2009).

Avrupa Lojistik Köyler Birliği'ne üye on lojistik köye ilişkin teknik veriler incelendiğinde; İspanya'daki Zaragoza Lojistik Köyü'nün 14 milyon m²'lik alanla en büyük lojistik köy olduğu, bu lojistik köyü 11.000.000 m² ile İtalya'daki Padova Lojistik Köyü'nün takip ettiği görülmektedir. Ayrıca Torino Lojistik Köyü 900.000 m² ile en büyük depolama alanına sahip lojistik köy ve Bologna Lojistik Köyü de 400.000 m² araç park alanı ile bu açıdan en büyük lojistik köy konumundadır. Bu veriler özellikle İtalya'daki lojistik köy uygulamalarının çok gelişmiş olduğunu ortaya koymaktadır.

Alman Lojistik Köyleri Birliği GVZ'nin destek kurumlarından biri olan Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG) tarafından Avrupa'daki lojistik köylerin sıralandığı bir çalışma gerçekleştirilmiştir. DGG, lojistik köyleri sıralarken aşağıdaki ölçütleri dikkate almıştır:

- Alanın Büyüklüğü,
- Alanın Verimli Kullanımı,
- Genişleme Alanı,
- Trafik Düzeni (Yol-Park-Kavşak-Sinyalizasyon),
- Altyapı (elektrik, gaz, su, haberleşme, ısıtma-soğutma),
- Kente Yakınlık,
- Endüstri ve Ticaret Merkezlerine Yakınlık,
- Limanlara Yakınlık,
- Karayolu Bağlantısı,
- Demiryolu Bağlantısı,
- Çevresi (Konut Alanlarına Uzaklık),
- Trafik Yoğunluğu,
- Prosedürler-İşlemler,
- Mülkiyet ve Sahiplik Koşulları.

Bu ölçütlere göre gerçekleştirilen analiz sonucunda Avrupa'nın ilk 20 lojistik köyü Tablo 1.11'deki gibi sıralanmıştır. Buna göre; sıralamadaki ilk 20 lojistik köyün 7'si İtalya'da ve 4'ü Almanya'da yer almaktadır. Sıralamada birincilik, Avrupa'da karma taşımacılığın en önemli yerlerinden biri olan Interporto Verona'ya aittir.

Tablo 1.11. Avrupa'da İlk 20 Lojistik Köyü

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

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

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

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

Lojistik merkezler şehirlerdeki trafik sıkışıklığını azaltmış ve demiryolu taşımacılığının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Lojistik merkezler ayrıca hem depolardaki verimliliği (ton/ m2 bazında %30), hem de taşımacılık ve lojistik işletmeleri arasında rekabeti artırmış ve bunun sonucunda hizmet kalitesini de yükseltmiştir.

1.4.3. Türkiye’de Lojistik Merkezler

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

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

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

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

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

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

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

- a) Kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışında serbest bölgeler, lojistik serbest bölgeleri, ihtisas serbest bölgeleri, özel bölgeler, dış ticaret merkezleri ve lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politikaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek.
- b) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde yapılabilecek üretim, alım-satım, depolama, kiralama, montaj-demontaj, bakım onarım, kıyı bankacılığı, bankacılık, sigortacılık, finansal kiralama ve diğer faaliyet konularını belirlemek.
- c) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilere faaliyet ruhsatı vermek veya verilmiş belgeleri iptal etmek.
- d) Döviz kazandırıcı hizmetler ticaretinde müteahhitlik, lojistik ve teknik müşavirlik hizmetlerinin geliştirilmesini sağlamak, ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek, bu kapsamda gerekli mevzuatı ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği halinde uygulamak.

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

Yukarıda belirtilen 12.maddenin a şıkkında ayrıca "Dış Ticaret Merkezleri ve Lojistik Merkezleri" kurulacağından bahsedilmektedir. Ekonomi Serbest Bölgeleri olarak da adlandırılan bu merkezlerin aynı veya farklı merkezler olduğu Lojistik İhtisas OSB'leri kapsayıp kapsamadığı belirli değildir. Ekonomi serbest bölgelerinin günümüzün serbest bölgelerinin yerini alacağı, geniş araziler üzerinde bölgeye, bir veya birkaç ile yönelik olarak kurulacağı, cari açığın azaltılacağı, döviz kazandırıcı işlemlerin artacağı, doğrudan yabancı yatırımcıların bölgeye çekileceği, içinde ticaret, lojistik, turizm, ulaşım, konut, haberleşme ve sanayi unsurlarının bulunacağı, özel vergi ve muafiyet avantajlarının olacağı belirtilmektedir.

Literatürdeki tanımıyla Ekonomi Serbest Bölgeleri (Free Economic Zone -FEZ) şirketlere küresel bazdaki ekonomik faaliyetlere entegre olabilmek için en uygun ortamı oluşturmak üzere özel olarak oluşturulmuş alanlardır. Yüksek kaliteli eğitim, sağlık, turizm, haberleşme, lojistik ve ulaşım olanakları ile uygun teşvikler sağlanmaktadır. Bu tür bölgelerde yer alacak uluslararası şirketlerin çalışanlarına mükemmel bir yaşam kalitesi oluşturulmağa çalışılmaktadır. Yeni bir düzenleme olması nedeniyle ülkemizde bu tür bölgelerin kurulması zaman alacaktır.

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

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

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

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

Lojistik Köyler ve TCDD Lojistik Merkezleri: Yeni hükümetin kurulması ile beraber Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı oluşturulmuş ve bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamede "Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü" nün görevlerini belirten 8.maddede lojistik köyler ile ilgili ı şıkki aşağıda belirtilmiştir:

Madde 8.1) Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.

Bu kararnameden önce Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarını; lojistik merkez adıyla etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde farklı ölçeklerde 16 noktaya taşıma kararını almıştır. Bunlar Şekil 1.10.'da da görülebileceği gibi; Eskişehir (Hasanbey), İzmit (Köseköy), Kayseri (Boğazköprü), İstanbul (Halkalı, Yeşilbayır), Samsun Gelemen), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Kalkık (Denizli), Bilecik(Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars ve Sivas lojistik merkezleridir.



Şekil 1.10. TCDD Lojistik Merkezleri

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

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

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

Karayolu Lojistik Merkezleri: Özel sektör taşımacılık şirketlerinin bir araya gelerek oluşturdukları kente ve ana karayolu ulaşım güzergahına yakın yerlere konuşlandırılan karayolu taşımacılığına yönelik konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezleridir. Depolama ve taşımacılık hizmetleri verirler. Böylece kent içinde dağınık bir şekilde hizmet veren taşımacılık ve depolama şirketleri ortak bir mekân kullanmanın sinerjisinden yararlanırlar. En tipik örneği Ankara Kazan Lojistik Üssüdür.

45 uluslararası taşımacılık şirketi tarafından kooperatif statüsünde kurulan sonra anonim şirkete dönüşen üs yaklaşık 700.000 m² brüt alana sahip olup, 198.000 m² si kapalı, diğer kısmı açık alandır. 400'den fazla şirket ve yaklaşık 2.000 kişi çalışmakta, günde 2.500 TIR-Kamyon trafiği bulunmaktadır. İçinde depo/antrepolar, bürolar, gümrük idaresi, bakım-onarım ve akaryakıt tesisi, TIR-Kamyon parkı ve sosyal tesisler bulunmaktadır. Otoyol bağlantısı olan lojistik üssünün demiryolu bağlantısı yoktur.

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

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

İKİNCİ BÖLÜM

DİYARBAKIR ve GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ'NİN LOJİSTİK POTANSİYELE DÖNÜK DEĞERLENDİRİLMESİ

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

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

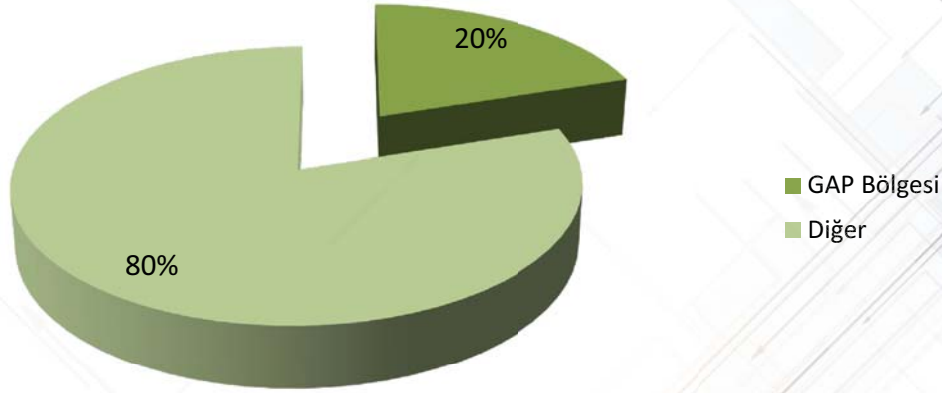
2.1. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Diyarbakır

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



Şekil 2.1. Güneydoğu Anadolu Bölgesi illeri

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



Şekil 2.2. GAP Bölgesi Ekonomik Olarak Sulanabilir Alan

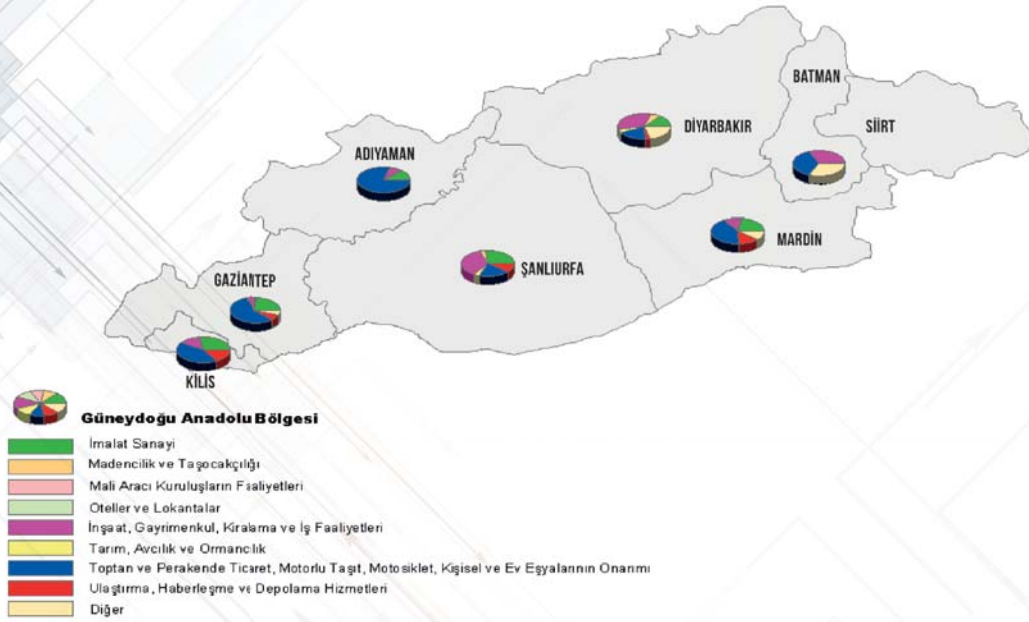
Fırat Havzası ve Dicle Havzası projeleri olmak üzere iki gruptan oluşan GAP Su Kaynakları Geliştirme Programı kapsamında 22 baraj, 19 hidroelektrik santrali inşaatı öngörülmüş, projenin tamamlanması sonucunda 1.822 bin hektar alanın sulanması ve yılda 27 milyar kilovat saat elektrik enerjisi üretilmesi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

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

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

Bölge, Türkiye toplamı içerisinde firma sayısı bakımından % 0,8 ve sermaye açısından % 0,4 gibi bir paya sahiptir. Bölgede GAP'ın sulama ve enerji projeleri sayesinde ve Arap ülkeleriyle sınır ticaretinin gelişmesine bağlı olarak Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin ve Diyarbakır illeri giderek artan miktarda yabancı sermayenin tercih ettiği iller arasında yer almaktadır. Diyarbakır'da faaliyet gösteren uluslararası sermayeli şirket sayısı 19'dur. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2012 yılında hazırladığı 81 İl Durum Raporu'na göre; Diyarbakır ilinde sanayi siciline kayıtlı sanayi işletmesi sayısı 342'dir. Diyarbakır toplam sanayi işletmesi içerisinde %0,4'lük oranla sanayisi gelişmekte olan iller arasında yer almaktadır. Bölgenin diğer illeri yabancı sermaye anlamında önemsiz sayılabilecek değerde yatırımlar almaktadır.

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



Şekil 2.3. GAP Bölgesi'nde Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Dağılımı (2011)

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

Güneydoğu Anadolu bölgesinde 15.355 km² yüzölçümü içinde 1.592.167 kişilik nüfusa sahip olan Diyarbakır ili, 2012 yılı içerisinde gerçekleştirdiği 198.952.000 \$'lık ihracat rakamıyla GAP bölgesi içinde % 2,46'lık orana sahiptir. Diyarbakır; 2011 yılında 13.769 işyerinin beyanıyla 125.872.776,47 TL'lik Gelir Vergisi yaratarak, GAP bölgesinde Gaziantep ve Şanlıurfadan sonra üçüncü olmuştur.

GAP Bölgesi 2001 yılı fiyatlarıyla 6,077 milyar TL'lik bir Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) yaratmıştır. Bu durumda kişi başına düşen gelir ise 1.186 dolar olarak gerçekleşmiştir. Diyarbakır ise, 2001 yılında 2,2 Milyar TL GSYİH gerçekleştirmiş ve kişi başına düşen gelir 1.313 dolar olmuştur. Türkiye ortalaması ile karşılaştırıldığında, bu değerlerin çok düşük olduğu gözlenmektedir (Bkz. Tablo 2.1). Ayrıca TÜİK'in Bölgesel Gayri Safi Katma Değer hesaplarına göre TRC2 (Diyarbakır-Şanlıurfa) Bölgesi'nde 2008 yılında kişi başı GSKD 3.727 Dolar olarak belirlenmiştir.

Tablo 2.1. Türkiye ve GAP Bölgesi'nde GSYİH ve Kişi Başına Düşen Gelir

	GSYİH (1987 yılı fiyatlarıyla.) 1000 TL	Kişi Başına Gelir (Cari Dolar)
Diyarbakır	2.200	1.313
GAP	6.077	1.186
TÜRKİYE	109.885	2.146

Kaynak: TÜİK, 2001.

Bu bölümde, Diyarbakır'ın "Demografik Yapısı", "Sanayi Gelişimi ve Dağılımı", "Temel Sektörleri", "Dış Ticaret Göstergeleri", "Genel Bütçe Vergi Gelirleri ve "Açılan-Kapanan Firma Sayıları" değerlendirme altına alınacaktır.

2.2.1. Demografik Yapı

GAP Bölgesi nüfusu 2011 yılı itibariyle toplam 7.819.184'tür ve Türkiye nüfusunun % 10,46'lık bir kısmına denk gelmektedir. Bölgenin en kalabalık illeri sırasıyla; Gaziantep, Şanlıurfa ve Diyarbakır'dır (Bkz Tablo 2.2).

Tablo 2.2. GAP Bölgesi'ndeki İllerin Nüfusu

İller	1990	2000	2011	2012
Adıyaman	510.827	623.811	593.931	595.261
Batman	344.121	456.734	524.499	534.205
Diyarbakır	1.096.447	1.362.708	1.571.943	1.592.167
Gaziantep	1.010.396	1.285.249	1.753.596	1.799.558
Kilis	130.198	114.724	124.452	124.320
Mardin	558.275	705.098	764.033	773.026
Siirt	243.435	263.776	310.468	310.879
Şanlıurfa	1.001.455	1.443.442	1.716.254	1.762.075
Şırnak	262.006	353.197	457.997	466.382
GAP	5.157.160	6.608.619	7.819.184	7.958.473
Türkiye	56.473.035	67.803.927	74.724.269	75.627.384
GAP/Türkiye (%)	9,13	9,74	10,46	10,52

Kaynak: TÜİK, 2012.

TRC2 Bölgesi kapsamında değerlendirildiğinde ise Diyarbakır ilinin şehirleşme oranının (% 72,6), Şanlıurfa ilinden çok yüksek olduğu (% 55,4) gözlenmektedir. Diyarbakır ilinde nüfus yoğunluğu (106) da Şanlıurfa ilinden (94) bir hayli yüksektir. Ancak, yıllık ortalama nüfus artışı anlamında Diyarbakır (% 13,4) Şanlıurfa ilinden (% 26,3) düşük bir orana sahiptir (Bkz Tablo 2.3).

Tablo 2.3. TRC2 Bölgesi'ne Ait Seçilmiş Demografik Göstergeler

	Diyarbakır	Şanlıurfa	TRC2 Bölgesi	Türkiye
Toplam Nüfus (Kişi) (2012)	1.592.167	1.762.075	3.354.242	75.627.384
Şehirleşme Oranı (%) (2012)	72,6	55,4	63,5	77,3
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması	67	73	23	-
Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (%0)	13,4	26,3	13,4	12
Nüfus Yoğunluğu (Kişi/km ²) (2012)	106	94	99	98

Kaynak: TÜİK, 2012.

TRC2 Bölgesi, 2012 yılı itibariyle temel işgücü göstergeleri açısından incelendiğinde ise Diyarbakır ilinin gerek işgücüne katılma oranı (%40,4) gerekse istihdam oranı (% 34,9) anlamında Şanlıurfa ilinden çok aşağı bir durumda olduğu görülmektedir. Ayrıca, Diyarbakır bu iki değişken kapsamında Türkiye ortalamasının bir hayli gerisinde kalmaktadır. İşsizlik oranı açısından değerlendirme yapıldığında ise, Diyarbakır ilinin Türkiye ortalamasından yaklaşık 4 puan kadar fazla (% 13,8) bir değere sahip olduğu tespit edilmektedir (Bkz. Tablo 2,4).

Tablo 2.4. TRC2 Bölgesi Temel İşgücü Göstergeleri

	İşgücüne Katılma Oranı (%)		İstihdam Oranı (%)		İşsizlik Oranı (%)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Diyarbakır	40,4	-	34,9	-	13,8	-
Şanlıurfa	45,2	-	40,5	-	10,4	-
TRC2	32,8	28,8	30,1	26,8	8,4	6,9
Türkiye	49,9	50	49,9	45,4	9,8	9,2

Kaynak: TÜİK, 2012.

2.2.2. Sanayi Gelişimi ve Dağılımı

GAP Bölgesi, 2006 yılı fiyatları itibariyle, tarım sektöründe 5.784.870.000 TL (% 9,2), sanayi sektöründe 7.803.032.000 TL (% 4,1) ve hizmetler sektöründe 17.427.649.000 TL'lik (% 4,6) bir katma değer yaratmıştır. Bu durum itibariyle, bölgenin özellikle sanayi ve hizmetler sektöründe Türkiye'ye katkısının çok düşük düzeyde olduğu gözlenmektedir (Bkz Tablo 2.5).

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

Bölgesel Katma Değer (Cari Fiyatlarla, 1.000 TL)				
TRC1 (Gaziantep, Adıyaman, Kilis)	1.473.843	3.339.710	6.326.373	11.139.926
TRC2 (Diyarbakır, Şanlıurfa)	3.089.800	1.941.369	6.995.904	12.027.073
TRC3 (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt)	1.221.227	2.521.953	4.105.372	7.848.552
GAP	5.784.870	7.803.032	17.427.649	31.015.551
Türkiye (TR)	62.662.754	188.646.805	417.108.706	668.412.265
GAP/Türkiye(%)	9,2	4,1	4,2	4,6

Kaynak: TÜİK, 2010.

Yatırım teşvikleri açısından bakıldığında ise, 2001 yılından bugüne önemli bir gelişme olduğu gözlenmektedir. Örneğin, 2011 yılı itibariyle GAP Bölgesinde toplam 463 yatırım teşviki kullanılmıştır. Bu değer, Türkiye'de kullanılan teşviklerin yaklaşık % 10'una denk gelmektedir (Bkz Tablo 2.6).

Tablo 2.6. GAP Bölgesi ve Türkiye Yatırım Teşvikleri Belge Sayısı

Yıl	Diyarbakır (Adet)	GAP (Adet)	Diyarbakır/GAP (%)	Türkiye (Adet)	GAP/Türkiye (%)
2007	42	233	18,02	3.516	6,63
2008	17	316	5,37	4.044	7,81
2009	31	249	12,44	2.722	9,15
2010	97	615	15,77	4.504	13,61
2011	72	463	15,55	4.619	10,02
2012	69	457	15,09	4.362	10,04

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı, 2012.

TRC2 Bölgesi kapsamında bir değerlendirme yapıldığında, Diyarbakır ilinin gerek imalat sanayi sıralamasında (53) gerekse de sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında (67) Türkiye'nin çok gerisinde kaldığı gözlenmektedir. Diyarbakır, "iş kayıtlarına göre girişim sayıları toplamı" açısından da Türkiye geneli ile karşılaştırıldığında oldukça düşük değerlere sahiptir (Bkz. Tablo 2.7).

Tablo 2.7. Diyarbakır-Şanlıurfa İllerine Ait Genel Göstergeler

	Şanlıurfa	Diyarbakır	TRC2	Türkiye
İmalat Sanayi Gelişmişlik Sırası	58	53	22	-
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sırası (2011)	73	67	23	-
İş Kayıtlarına Göre Girişim Sayıları Toplamı (2011)	53.400	39.896	93.296	3.422.163
Kişi Başına Elektrik Üretimi (KWh) (2011)	1.221	845	1.041	2.490
Sanayi Elektrik Tüketimi (MWh) (2007)	323.846	179.655	503.501	73.794.540

Kaynaklar: SEGE, 2011; TÜİK, 2011; Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010.

GAP Bölgesindeki imalat sanayi işletmelerinin sayısı anlamında bir değerlendirme yapıldığında, Gaziantep ilinin 2.709 firma ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinde önde olduğu gözlenmektedir. Diyarbakır ili ise 430 işletme ile Bölge'deki işletmelerin ancak % 10,24'unu bünyesinde barındırabilmektedir (Bkz. Tablo 2.8).

Tablo 2.8. GAP Bölgesindeki İmalat Sanayi İşletmelerinin İllere Göre Dağılımı

İller	İmalatçı Sayısı	Oran(%)
Gaziantep	2.709	64,55
Şanlıurfa	466	11,10
Diyarbakır	430	10,24
Adıyaman	221	5,26
Batman	124	2,95
Mardin	111	2,66
Şırnak	56	1,33
Siirt	43	1,02
Kilis	36	0,89
Toplam	4.196	100

Kaynak: Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası, 2008.

Diyarbakır ili kapsamında, 2009 yılında yapılan bir sayımda ise imalat sanayinde faaliyet gösteren işletme sayısı 522 olarak tespit edilmiştir. Sayı itibariyle bu durumda öne çıkan sektörlerin; Tekstil, Örmeye ve Deri Sanayi (% 16,3) ve Taş ve Toprağa Dayalı Sanayi (% 32,1) olduğu gözlenmektedir (Bkz Tablo 2.9).

Tablo 2.9. Diyarbakır Sanayisinin Sektörel Dağılımı

Faaliyet Alanı	İşletme Sayısı	%
Tekstil, Örmeye ve Deri Sanayi	85	16,3
Taş ve Toprağa Dayalı Sanayi	85	16,3
Gıda, İçki ve Tütün Sanayi	82	15,7
Metal, Metal Eşya ve Makine Sanayi	78	14,9
Orman Ürünleri ve Mobilya Sanayi	71	13,6
Kimya-Petrol-Kömür-Kauçuk ve Plastik Ürünleri Sanayi	65	12,5
Madencilik ve Taş Ocakçılığı	45	8,6
Diğer	11	2,1
Toplam	522	100

Kaynak: Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası, 2009.

2.2.3. Temel Sektörler: Tarım ve Madencilik

Diyarbakır ili kapsamında tarım sektörü çok önemli bir yer tutmamaktadır. Bu bölümde öncelikle "Tarım ve hayvancılık sektörü" ile "madencilik sektörü" temel sektörler çerçevesinde TRC2 Bölgesi kapsamında değerlendirilecektir. Diyarbakır ili; pamuk, buğday, arpa, mercimek ve dane mısır üretimi alanlarında incelendiğinde TRC2 Bölgesinde Şanlıurfa'nın çok gerisinde kaldığı gözlenmektedir. (Bkz. Tablo 2.10).

Tablo 2.10. TRC2 Bölgesi Önemli Tarla Ürünleri ve Üretim Miktarları

		Pamuk	Buğday	Arpa	Mercimek	Dane Mısır
Diyarbakır	Ekilen alan(dekar)	451.228	1.454.763	566.255	424.650	112.914
	Üretim (Ton)	72.303	428.749	172.198	77.296	89.933
Şanlıurfa	Ekilen alan(dekar)	2.096.688	1.882.293	1.919.299	745.569	584.896
	Üretim (Ton)	359.181	542.585	437.373	144.356	375.414
TRC2 Bölgesi	Ekilen alan(dekar)	2.547.916	3.337.056	2.485.554	1.170.219	697.810
	Üretim (Ton)	431.484	971.334	609.571	221.652	465.347
Türkiye	Ekilen alan(dekar)	5.420.000	13.380.000	26.521.795	1.923.225	5.890.000
	Üretim (Ton)	954.600	3.850.000	6.970.000	380.000	4.200.000

Kaynak: Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası, 2008.

Meyve ve Sebze üretimi anlamında da TRC2 bölgesinde üzüm, antepfıstığı, domates, biber üretimi ön plana çıkmaktadır (Bkz. Tablo 2.11). Bahsi geçen meyve ve sebzelerin Diyarbakır ili 2011 yılı toplam üretim miktarı 242.828 tona karşılık gelmektedir.

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

	Diyarbakır	Şanlıurfa	TRC2	Türkiye
Üzüm	115.112	31.117	146.229	1.696.811
Antepfıstığı	702	36.619	37.321	112.000
Domates (sofralık)	68.307	89.161	157.468	7.573.431
Domates (salçalık)	34.964	270.708	305.672	3.430.002
Biber (salçalık)	5.982	46.053	52.035	730.493
Biber (dolmalık)	8.917	18.863	27.780	364.930
Biber (sivri)	8.844	2.667	11.511	879.846

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010.

TRC2 Bölgesi hayvansal ürün üretimi açısından ise Tablo 2.12’de yer alan değerlere sahiptir. Bahsi geçen hayvansal ürünlerin Diyarbakır ili 2008 yılı toplam üretim miktarı 3.849.399 tona karşılık gelmektedir.

Tablo 2.12. TRC2 Bölgesi Hayvansal Ürün Üretimi

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

Kaynak: Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2010.

TRC2 Bölgesi hayvansal ürün üretimi açısından ise Tablo 2.12’de yer alan değerlere sahiptir. Bahsi geçen hayvansal ürünlerin Diyarbakır ili 2008 yılı toplam üretim miktarı 3.849.399 tona karşılık gelmektedir.

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

Şanlıurfa’da ise Karaali Bölgesinde kaplıca (sıcak su) ve Siverek’te (Karacadağ Bölgesi) de “bazalt” bulunmaktadır. Siyah renkli bazalt ve kırmızımsı siyah renkli piroklastlar geniş alanlara yayılmıştır.

2.2.4. Dış Ticaret Göstergeleri

GAP Bölgesi içinde en yoğun ihracat Gaziantep ili içerisinde gerçekleştirilmektedir. Bu il, 2012 yılı itibarıyla GAP Bölgesi içerisinde toplam ihracatın % 69,21'lik kısmını gerçekleştirmiştir. Gaziantep ili ni sırasıyla Şırnak, Mardin, Diyarbakır ve Şanlıurfa illeri takip etmektedir. Diyarbakır ili 2012 yılında 198.952.274 dolarlık ihracatıyla GAP Bölgesi içinde ancak % 2,47'lik bir yer edinebilmiştir (Bkz Tablo 2.13).

Tablo 2.13. 2012 Yılı GAP Bölgesi İhracat Verileri

İl	İhracat (Dolar)	GAP Bölgesi İçindeki Payı (%)	GAP Sıralaması İçindeki Yeri
Gaziantep	5.580.212.114	69,21	1
Şırnak	1.018.075.231	12,63	2
Mardin	948.377.599	11,76	3
Diyarbakır	198.952.274	2,47	4
Şanlıurfa	109.971.912	1,36	5
Adıyaman	104.826.308	1,30	6
Batman	83.512.706	1,04	7
Kilis	11.670.907	0,14	8
Siirt	6.226.032	0,09	9
GAP Bölgesi	8.061.825.083	100	---

Kaynak: TÜİK, 2011.

GAP Bölgesi ithalatı açısından bir inceleme yapıldığında ise Gaziantep ili bölgenin tüm ithalatının yaklaşık % 90'ını gerçekleştirmektedir. Diyarbakır ili ise 69.057.038 dolarlık ithalatı ile bölgede dördüncü sırada yer alan ithalatçı il konumundadır (Bkz. Tablo 2.14).

Tablo 2.14. 2012 Yılı GAP Bölgesi İthalat Verileri

İl	(Bin Dolar)	GAP Bölgesi İçindeki Payı (%)	GAP Sıralaması İçindeki Yeri
Gaziantep	5.053.985.232	89,94	1
Şanlıurfa	202.967.249	3,61	2
Mardin	151.968.426	2,70	3
Diyarbakır	69.057.038	1,23	4
Şırnak	40.732.925	0,72	5
Adıyaman	35.585.231	0,63	6
Batman	26.754.486	0,48	7
Siirt	21.419.050	0,38	8
Kilis	16.539.135	0,31	9
GAP Bölgesi	5.619.008.772	100	---

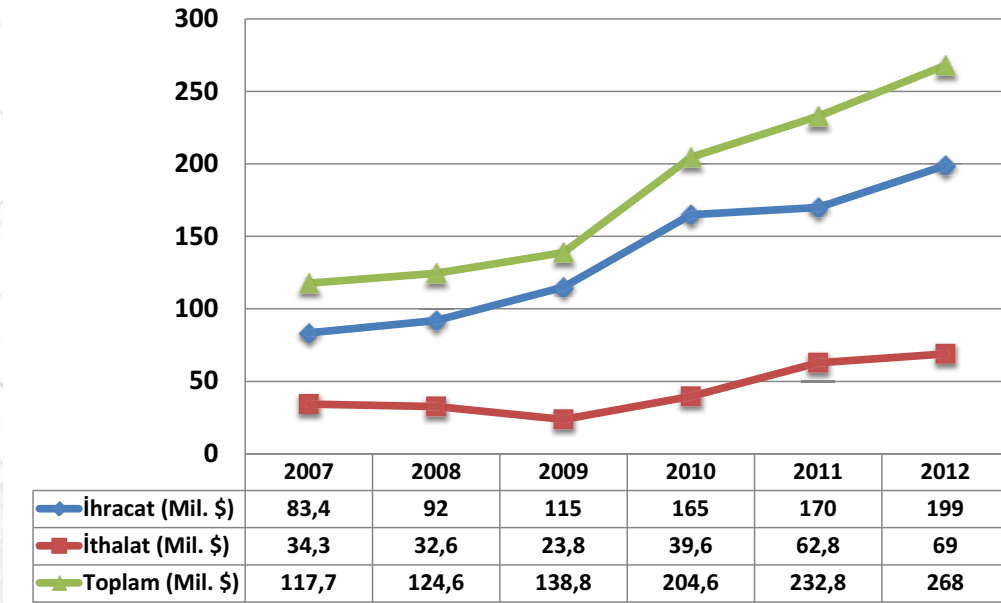
Kaynak: TÜİK, 2012.

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

Tablo 2.15. 2011 Yılı GAP Bölgesi Toplam Dış Ticaret Verileri

İl	Bin Dolar	Bölgesel Pay %	GAP Sıralaması
Gaziantep	6.948.169	76,12	1
Mardin	661.848	7,25	2
Şırnak	634.293	6,95	3
Şanlıurfa	420.484	4,61	4
Diyarbakır	204.564	2,24	5
Adıyaman	156.934	1,72	6
Batman	53.712	0,58	7
Siirt	47.755	0,53	8
GAP Bölgesi	9.127.759	100	---

Kaynak: TÜİK



Şekil 2.4. Diyarbakır'a Ait Dış Ticaret Grafiği

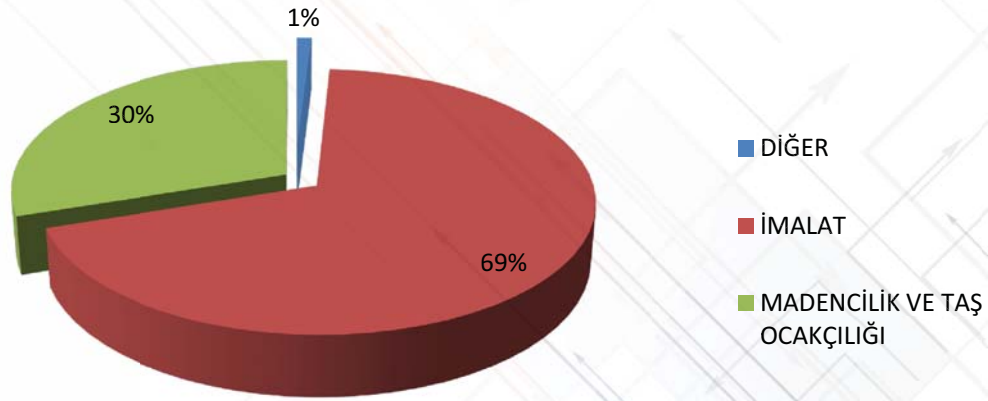
Kaynak: TÜİK

Diyarbakır ili bağlamında detaylı bir değerlendirme yapıldığında ise, İmalat Sanayisi Ürünlerinin ihracatı yapılan ürünler anlamında ön sırada olduğu (% 70,89), bu ürün grubunu "Madencilik ve Taş Ocakçılığı" (% 30,91)'nin takip ettiği görülmektedir. (Bkz Tablo 2.17 ve Şekil 2.4.).

Tablo 2.16. Diyarbakır'dan İhrac Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Miktarları ve Payları

Ürünler	Miktar (bin \$)	Pay (%)
İmalat	116.968	70,89
Madencilik ve Taş Ocakçılığı	51.010	30,91
Tarım ve Ormanlık	305	0,18
Toptan ve Perakende Ticaret	781	0,48
Balıkçılık	237	0,06
Toplam	164.989	100

Kaynak: TÜİK



Şekil 2.5. Diyarbakır'dan İhrac Edilen Ürünlerin İl İhracatı İçindeki Pay Grafiği

Diyarbakır'ın ülkelere göre ihracatı ele alındığında ise ilk üç sırayı Irak, Çin ve Suudi Arabistan'ın aldığı görülmektedir (Bkz Tablo 2.17). Özellikle Irak (% 53,69) ve Çin (% 30,28)'in Diyarbakır'ın en önemli ticari ortakları olduğu görülmektedir. Avrupa ülkeleri ise Diyarbakır ihracatı içerisinde çok az bir pay içermektedir.

Tablo 2.17. Diyarbakır İhracaatının Ülkelere Göre Dağılımı, 2012

Ülke	İhracat Değeri (Milyon Usd)	Toplam İçindeki Pay
Irak	107,2	% 53
Çin	60,5	% 31
Suudi Arabistan	5	% 2,5
Libya	4,2	% 2,11
Hindistan	2,6	% 1,30
Tayvan	1,99	% 1
Diğer ülkeler	17,51	% 9,09

Kaynak: TÜİK

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 yılında yayınlanan 81 il durum raporunda yer alan Diyarbakır iline ait ihracat verileri incelendiğinde Diyarbakır ili'nde 2008 ile 2012 yılları arasında ciddi bir ihracat gelişimi görülmektedir (Bkz. Tablo 12.18). Bu gelişime bağlı olarak il de ihracatçı firma sayısı da artmaktadır.

Tablo 2.18. Diyarbakır İline Ait İhracat Bilgileri

Yıl	İhracatçı Firma Sayısı	İhracat Değeri (1.000 USD)
2008	84	89.191
2009	105	115.388
2010	128	165.201
2011	140	169.398
2012	161	198.952

Kaynak: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2012

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 yılında yayınlanan 81 il durum raporunda yer alan Diyarbakır iline ait ithalat verileri incelendiğinde Diyarbakır ili'nde 2008 ile 2012 yılları arasında ciddi bir ithalat gelişimi görülmektedir (Bkz. Tablo 12.19). Bu gelişime bağlı olarak il de ithalatçı firma sayısı da artmaktadır.

Tablo 2.19. Diyarbakır İline Ait İthalat Bilgileri

Yıl	İthalatçı Firma Sayısı	İthalat Değeri (1.000 USD)
2008	88	31.205
2009	79	23.810
2010	113	39.572
2011	150	62.679
2012	136	69.057

Kaynak: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2012

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

GAP Bölgesi genel bütçe vergi gelirleri açısından tahsilât anlamında 2010 yılı içerisinde 3.718.131.599 TL'lik bir değere ulaşmıştır. Diyarbakır ilinin GAP bölgesi içindeki payı yaklaşık olarak % 19'dur (Bkz Tablo 2.20).

Tablo 2.20. 2010 Yılı GAP Bölgesi Genel Bütçe Vergi Gelirleri

İl	Tahakkuk [1]	Tahsilât [2]	GAP Bölgesi Payı (%)
Gaziantep	1.909.899.249	1.491.619.610	40,12
Diyarbakır	892.237.305	691.585.314	18,60
Şanlıurfa	785.000.141	573.383.848	15,42
Mardin	359.626.664	284.363.236	7,65
Adıyaman	300.949.477	223.686.969	6,02
Batman	260.484.746	206.966.256	5,57
Şırnak	209.924.213	140.161.760	3,77
Siirt	133.290.065	106.364.606	2,85
GAP Bölgesi	4.851.411.860	3.718.131.599	100,00

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı

Açılan-Kapanan Firma Sayıları açısından bir analiz yapıldığında, Diyarbakır ilinde 2010 yılında 247 firmanın açıldığı, 57 firmanın da kapandığı gözlenmektedir. Açılan firma açısından Diyarbakır ili, GAP bölgesinde üçüncü sırada, kapanan firma açısından ise beşinci sırada yer almaktadır (Bkz. Tablo 2.21).

Tablo 2.21. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde Açılan-Kapanan Firma Sayıları (2010)

İl	Açılan			Kapanan		
	Adet	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Payı (%)	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Sırası	Adet	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Payı (%)	Güneydoğu Anadolu Bölgesi İçindeki Sırası
Şanlıurfa	324	23,36	2	147	15,17	3
Adıyaman	113	8,15	4	48	4,95	6
Batman	57	4,11	6	390	40,24	1
Diyarbakır	247	17,74	3	57	5,88	5
Gaziantep	514	37,06	1	235	24,26	2
Mardin	70	5,05	5	60	6,19	4
Siirt	20	1,43	8	22	2,27	7
Şırnak	43	3,10	7	10	1,03	8
Güneydoğu Anadolu Bölgesi	1.387	100,00	-	6476	100,00	-

Kaynak: TÜİK

2.3.Diyarbakır ili Sanayi Yapısı ve Ticari Yapısı Değerlendirmesi

Diyarbakır İline ilişkin yukarıda verilen detaylı istatistik bilgilere dayanarak bu bölümde Diyarbakır ili Sanayi ve Ticari yapısının değerlendirilmesi 2.3.1 ve 2.3.2 bölümlerinde yapılmaktadır. Bu değerlendirmeler sonucunda yine bu bölümde Türkiye sanayisi ve Diyarbakır ili sanayisi değerlendirilmektedir.

2.3.1.Diyarbakır İli Sanayi Yapısı Değerlendirmesi

Diyarbakır ekonomisi; başta tarım ve hayvancılık olmak üzere sanayi, ticaret ve hizmet sektörlerine dayanmaktadır. Bölgede geçmiş dönemlerde yaşanan sorunlardan dolayı arzu edilen düzeyde bölgeye sanayi yatırımı yapılmamış ve dolayısıyla sermaye akışı gerçekleşmemiştir. Katma değeri yüksek yatırımcılar Diyarbakır bölgesi yerine başka bölgelere kaymıştır.

Fakat bölgenin ciddi bir tüketim noktası olması, Ortadoğu ile Türki Cumhuriyetlerinin pazarına yakın olması, ucuz iş gücü, yöresel hammadde potansiyeli ve yürürlüğe giren son teşvik sistemi ile yatırımcılar için bir cazibe merkezi olmuştur.

Son yıllarda Diyarbakır'da güven ortamının tesis edilmesiyle, özel sektöre dayalı ekonomi, gelişme sağlamıştır. Bu bağlamda 2008 yılı itibari ile (2008 yılında 62 adet yeni firma kurulmuştur) il genelinde ciddi sanayi yatırımları yapılmıştır.

Bu neden ile Diyarbakır ilinde orta ve uzun vadede ekonomideki gelişim daha da artacağı tahmin edilmektedir. Nitekim bölgede yaşanan ekonomik sorunlara rağmen ilde ve bölgede sağlanan güven ortamından dolayı sermaye akışının başladığı ve ciddi sanayi yatırımlarının yapıldığı gözlenmektedir.

2.3.2.Diyarbakır İli Ticari Yapısı Değerlendirmesi

Diyarbakır'da ticaret, küçük esnaf veya işletmelerden meydana gelen, ağırlıklı olarak tarımsal ve hayvansal ürünler, gıda maddeleri, giyim, ev araç ve gereçleri, inşaat malzemeleri ile diğer tüketim mallarının alım ve satımlarının yapıldığı içe dönük bir yapı arz etmektedir. Tarımsal alanda tarla ürünleri üretiminde, kırmızı mercimek, pamuk, buğday, arpa, susam üretimi bölgede önemli tarla ürünleri içerisinde gözükmektedir ve bölge içinde kırmızı mercimek üretiminde lider olan Diyarbakır ili, pamuk ve buğday üretiminde de ön plana çıkmaktadır.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 yılında hazırlanan 81 il durum raporuna göre, Diyarbakır İli Sebze üretim değeri bakımından ekonomiye en fazla katkısı olan bölge ürünü karpuz olup, üretimde Diyarbakır ili ön plana çıkmaktadır. Diğer sebze ürünlerinde belirgin bir üretim göze çarpmamaktadır. Bölgede Diyarbakır baklagil ve yumrulu bitki üretiminde lider durumdadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde hayvan sayıları bakımından; keçi, sığır, manda, et tavuğu, ördek ve açılan ipek böceği kozası sayısında Diyarbakır, ön plana çıkmaktadır. İlde üretilen tarımsal ürünler ile sanayi bitkilerinin bir kısmı ilde diğer bir kısmı da çevre illerinde pazarlanmaktadır.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 yılında hazırlanan 81 il durum raporuna göre, Diyarbakır İli toplam mevduatın ve kredinin bölgelere göre pay sıralamasında Diyarbakır ili Bölge illeri arasında Gaziantep ilinden sonra ikinci sırada yer almaktadır.

2006 yılı verilerine göre ihracatçı firma sayısı bakımından Diyarbakır ili bölge illeri içinde Gaziantep ve Mardin illerinden sonra Şanlıurfa ili ile birlikte 3. sırada yer alırken, ithalatçı firma sayısına göre Ga-

ziantep, Şanlıurfa ve Mardin illerinden sonra 4. sırada yer almaktadır. Aynı yıl toplam ihracat değeri açısından il, bölge illeri arasında 4. toplam ithalat değeri açısından yine 4. sırada yer almıştır.

2.4. Türkiye Sanayisi ve Diyarbakır İli Sanayisi

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının 2012 yılında hazırladığı 81 il durum raporunda, resmi kayıtlara göre sanayi işletmeleri başta İstanbul (% 31) olmak üzere, Bursa (% 8), Ankara (% 7), İzmir (% 5), Konya (% 4), Gaziantep (% 3), Denizli (% 3), Kocaeli (% 2), Adana (% 2), Tekirdağ (% 2), Kayseri (% 2), Mersin (% 2) de olmak üzere, toplam % 71 i, oluşturmaktadır. Bölgelere göre bir değerlendirme yaptığımızda, sanayi işletmelerinin % 48 Marmara Bölgesinde, %17 İç Anadolu Bölgesinde, % 14 Ege Bölgesinde, % 8 Akdeniz Bölgesinde, %6 Karadeniz Bölgesinde, % 5 Güneydoğu Anadolu Bölgesinde, % 2 Doğu Anadolu Bölgesinde olduğu görülmektedir.

Diyarbakır İlinde sanayi siciline kayıtlı sanayi işletmesi sayısı 342'dir. Toplam sanayi işletmesi içerisinde % 0,4 lük bir oran ile sanayisi gelişmekte olan iller arasında yer almaktadır.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki illerin sanayisine göre bir değerlendirilmesi yapıldığında, % 65' lik bir oran ile Gaziantep ili bölge illeri arasında birinci sırada yer alırken, % 10 Şanlıurfa, % 9 Diyarbakır, % 6 Adıyaman, % 4 Batman, % 3 Mardin, % 1 Kilis, % 1 Siirt, % 1 Şırnak yer almaktadır.

Diyarbakır ilinde bulunan sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına baktığımızda, % 27'lik bir oran ile gıda ürünlerinin imalatı, %23'lük bir oran ile diğer madencilik ve taş ocakçılığı sektörlerinin ilk iki sırada olduğu görülmektedir.

Diğer sektörler sırasıyla;

- % 8 Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı,
- % 8 Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı,
- % 5 Ağaç ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç)
- % 4 Tekstil ürünleri imalatı,
- % 2 Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı,
- % 2 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizatı hariç),
- % 2 Kok kömürü rafine edilmiş petrol ürünlerinin imalatı,
- % 2 Kağıt ve kağıt ürünlerinin imalatı,
- % 2 Elektrik gaz, buhar ve havalı,
- % 1 Mobilya imalatı,
- % 1 Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı,
- % 1 Bilgisayarların elekt.ve optik ürün imalatı,
- % 1 Ana metal sanayi,
- % 1 Kömür ve linyit çıkartılması,
- % 1 İçecek imalatı,

- % 1 Metal çevherleri madenciliği,
- % 1 Ham petrol ve doğal gaz çıkarımı, ve saha aram ve tetkiki hariç petrol ve gaz çıkarımı ile ilgili hizmetler,
- % 1 Elektrikli teçhizat imalatı,
- % 1 Diğer imalatlar,
- % 1 Deri ve ilgili ürünlerin imalatı,
- % 4 Diğer.

Sanayi sicil kayıtlarına göre, Diyarbakır ilinde kayıtlı işletmelerde çalışan personel sayısı Toplam: 8.198 dir. Kalite kontrol birimi olan firma sayısı 48, çalışan sayısı 125 'tir. Ar-Ge birimi bulunan firma sayısı 9 ve Ar-Ge çalışan sayısı 8 dir.

Diyarbakır ilinde lider sektör Diğer Madencilik ve Taş Ocakçılığı Ürünleri sektörüdür. Diğer sektörlerden Gıda ürünlerinin imalatı sektörü merkezli bir kümelenme içinde olduğu görülmektedir. Sanayi çalışanların, % 27 'si Diğer madencilik ve Taş Ocakçılığı, % 18 'i Gıda Ürünlerinin İmalatı sektörlerinde istihdam edilmektedir. İstihdamın % 72 si işçi, % 4 ü mühendistir. Diyarbakır ilinde bulunan sanayi işletmelerinin % 23 ü mikro ölçekli, % 69 u küçük ölçekli, % 8 i orta ölçekli işletmelerdir.

Doğal kaynak potansiyelini meydana getiren, tarım ve hayvancılık ile orman ve maden sektörlerine dayalı olarak yapılabilecek yatırımlar, yatırım grupları temelinde aşağıda verilmiştir:

Tarım Sektöründe Yapılabilecek Yatırımlar: Ülkemizde tarım sektöründe önemli gelişmeler olmakla birlikte gerek hayvansal, gerekse bitkisel üretimde istenilen verimlilik düzeyine erişilememiştir. Bitkisel üretim, pazarlanabilir, işleme özelliği ve katma değeri yüksek ürünler doğrultusunda yeterli değişimi gösterememiştir. Tarım sektöründe gerçekleştirilebilecek aşağıdaki yatırımlar belirlenmiştir:

- Sert Buğday Üretimine Yönelik Yatırımlar,
- Mısır Üretimine Yönelik Kurutma ve Depolama Yatırımları,
- Renkli Pamuk Üretimine Yönelik Yatırımlar,
- Seracılık (Sebze ve Süs Bitkisi) Yatırımları,
- Bağ-Bahçe Yatırımları,
- Meyve ve Sebze Yetiştiriciliğine Yönelik Yatırımlar,
- Kültür Mantarı Üretimine Yönelik Yatırımlar,
- Damızlık (Hibrit) Tohum Üretim Tesisi,
- Susam Yağı, Tahin, Pekmez ve Helva Üretim Tesisi,
- Ceviz ve Badem Üretimi,
- Yem Bitkileri Üretimi,
- Organik Tarım,
- Yağlı Tohum Üretimi.

Hayvancılık Sektöründe Yapılabilecek Yatırımlar: Yıllardır bitkisel ve hayvansal üretim arasında denge kurulamamış, son yıllarda bu denge hayvancılık aleyhine bozulmuştur. Bu olumsuz yapının ortadan kaldırılmasına yönelik besicilik yatırımlarının artırılması gerekmektedir. Hayvancılık sektöründe yapılabilecek aşağıdaki yatırımlar belirlenmiştir;

- Su Ürünleri Üretimi ve İşleme Tesisi,
- Arıcılık ve Bal Üretimine Yönelik Yatırımlar,
- Tiftik Keçisi Yetiştiriciliği,
- Et Besiciliği,
- Süt Besiciliği,
- Yumurta Tavukçuluğu,
- Et Tavukçuluğu,
- Hindi Yetiştiriciliği,
- Devekuşu Yetiştiriciliği,
- İpek Böcekçiliği,
- Mezbaha ve Soğuk Hava deposu.

Maden Sektöründe Yapılabilecek Yatırımlar: Yer altı zenginliği yüksek olmasına rağmen, petrolün dışındaki maden varlığından bugüne kadar yeterince istifade edilememiştir. Maden potansiyeli irdelendiğinde önemli bir potansiyelin olduğu görülmektedir. Maden sektöründe yapılabilecek aşağıdaki yatırımlar belirlenmiştir;

- Mermer madeni ocak işletmeciliği,
- Mermer İşleme tesisi,
- Mermerit Üretim tesisi,
- Fosfat madeni ocak işletmeciliği.

Mermer sektöründe faaliyette olan işletmelere ek olarak yeni tesisler kurulabilir. Sektör, ağırlıklı olarak yurtdışı ihracatına yönelmelidir. Çınar ilçesinde 20.000.000 ton civarında fosfat madeni bulunmaktadır. Bu zengin rezerve sahip fosfat madeni işlemek için bir tesis kurulamasa da üretilen maden diğer illerde bulunan fabrikalarda değerlendirilmesi sağlanmalıdır.

Enerji Sektöründe Yapılabilecek Yatırımlar: Enerji Bakanlığınca yapılan çalışma ve etütler ile özel sektörün yaptığı ölçüm çalışmaları sonuçlarının, % 25 ve daha üzeri kapasite faktörüne uygun bölgelerde yararlanılabilir rüzgâr enerjisi potansiyelinin yaklaşık olarak 10 bin MW civarında olduğu belirtilmektedir. Diyarbakır'da enerji sektöründe aşağıdaki yatırım tesisi gerçekleştirilebilir bulunmuştur;

- Rüzgâr Enerjisi Santrali (RES) ile enerji üretimi
- Güneş Kolektörü Üretim Tesisi
- Biodizel Üretim Tesisi

Güneş ışınlarından yararlanarak enerji ihtiyacına katkıda bulunmak için uygulanması kolay, sisteminin teknolojik olarak basit ve ucuz olması gibi özelliklerinden dolayı kullanımı en yaygın olanı güneş kolektörleridir. Bu özelliklerinden dolayı böyle bir tesis yatırım konusu olarak gerçekleştirilebilir görülmektedir.

Gıda Sanayinde Yapılabilecek Yatırımlar: Diyarbakır'da gıda sanayi alanında yapılabilecek aşağıdaki yatırım konuları önerilmiştir;

- Pastörize Süt ve Süt Mamulleri Üretim Tesisi
- Pastörize Üzüm Suyu, Sirke ve Pekmez Üretim Tesisi
- Ayçiçeği Yağı Üretim Tesisi

Seramik, Kil, Taş ve Çimentodan Gereçler Sanayinde Yapılabilecek Yatırımlar: Diyarbakır'da seramik, kil, taş ve çimentodan gereçler sanayinde yapılabilecek yatırım konuları önerilmiştir; Çimento esaslı olan toz sıvalar, ambalajları bozulmadığı ve havayla temas etmedikleri sürece çok daha uzun süre bozulmadan muhafaza edilebilmektedirler. Hazır sıvalar yapısal farklılıklarına göre aşağıda belirtildiği gibi sınıflandırılabilir:

- 1) Mineral esaslı düz veya desenli sıvalar,
- 2) Granit tipi sıvalar,
- 3) İpek sıvalar,
- 4) Perlit sıvalar,
- 5) Hazır püskürtme sıvalar,
- 6) Sentetik reçine bağlayıcılı sıvalar.

Plastik Sanayinde Yapılabilecek Yatırımlar: Diyarbakır ilinde lastik-plastik sanayinde yapılabilecek yatırımlar aşağıda önerilmektedir;

- CTP boru imalatı tesisi
- Damla sulama sistemleri üretim tesisi

Diğer Yatırım Önerileri: Diyarbakır ilinde belirtilen sektörlerin haricinde aşağıdaki yatırım önerileri de uygun bulunmuştur;

- Pik ve Sfero Döküm İmalatı Tesisi
- Su Şişeleme Tesisi
- Buğday Sapından Kâğıt İmalatı Tesisi
- Elektronik Malzeme ve Elektronik Cihazlar Üretimi Tesisi
- Katı Atık Ayırma ve Geri Dönüşüm Tesisi

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DİYARBAKIR İLİ LOJİSTİK MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ ULUSAL VE ULUSLARARASI YÖNLÜ BAKIŞ

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

3.1. Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına Genel Bakış

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

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

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

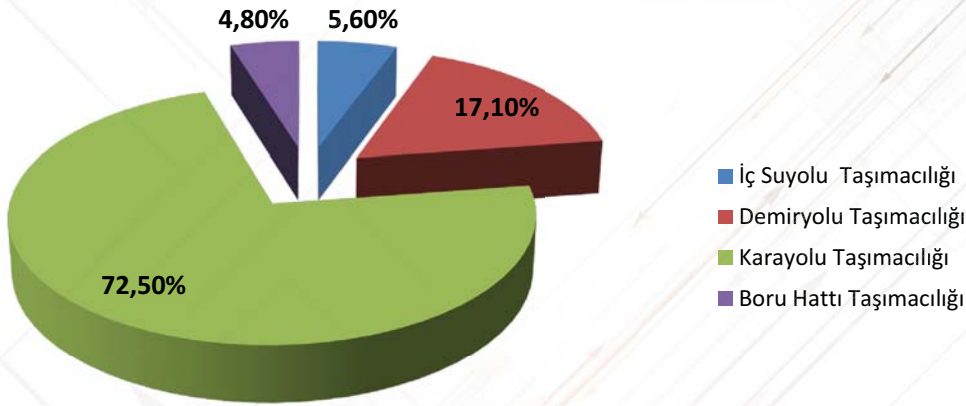
Şekil-3.1. TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları



Kaynak: AB Komisyonu

Şekil 3.2.'de Avrupa Birliği iç taşımacılığı için ne gibi planlamalar yapıldığı gösterilmektedir. Buna göre, AB içinde de çok yüksek bir karayolu tabanlı taşıma oranı olduğu görülmektedir. 2000 yılında değer bazında % 69 olan karayolunun iç taşımalarındaki toplam oranı, Beyaz Kitabın hazırlandığı 2008 yılında % 72,5 olmuştur. Modlar arasındaki bu ciddi farklılık sebebiyle AB'nin hazırladığı ve ulaştırma politikalarını belirttiği Beyaz Kitabında AB'nin öncelikleri arasına modlar arası taşıma dengesini kurma ilkesi ilk sıralara yerleştirmiştir. Yapılan toplam taşımalar yolcu taşımalarını da içerdiği için karayolu yüzdeleri oldukça yüksek görülmektedir.

Şekil - 3.2. AB İç Taşımalarının Modlara Göre Dağılımı



Kaynak: AB Komisyonu

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

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

3.1.2. TRACECA

Mayıs 1993'te Brüksel'de üç Kafkas ülkesi; Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan ve beş Orta Asya ülkesi; Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan'ın ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımıyla Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucuses Asia-TRACECA) projesi doğmuştur. Projeye 1996 yılında Moğolistan ve Ukrayna, 1998'de Moldova dâhil olmuşlardır.

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

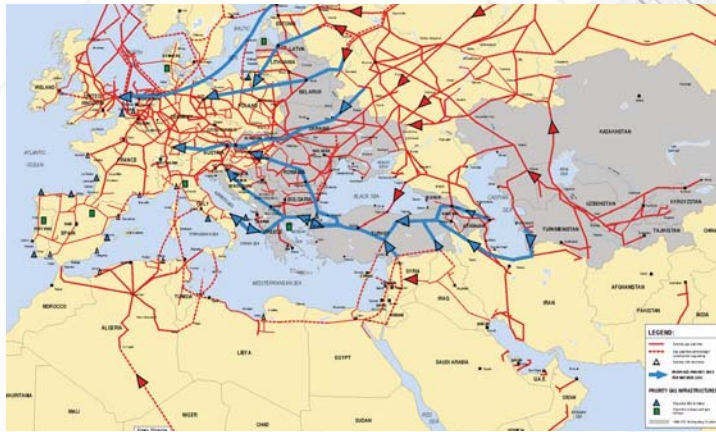
Tablo - 3.1. AB içinde Ülkeler Arası Taşıma Oranları ve Nakliyeciler Oranları

Sıra	Ülkeler Arası	Toplam Tonaj (Milyon Ton)	Başlangıç Ülkesinin Nakliyecisi %	Bitiş Ülkesinin Nakliyecisi %	Diğer Ülkelerin Nakliyecisi %	Ağ Dışı Nakliyeciler Ülkeler
1	GER-NL	86,2	33,6	61,3	5,2	PL
2	BE-FR	62,7	51,1	35,9	13,0	LU
3	GER-FR	54,5	61,8	20,7	17,6	PL
4	BE-NL	49,7	26,6	69,2	4,2	PL
5	BE-GER	43,1	26,7	48,6	24,7	NL
6	ESP-FR	38,7	72,5	17,7	9,8	PT
7	AT-GER	37,1	44,5	45,1	10,4	CZ
8	GER-PL	29,1	8,4	90,5	1,1	CZ
9	ESP-PT	26,0	35,0	64,5	0,6	PL
10	GER-IT	25,5	45,8	32,5	21,7	AT
11	FR-IT	22,8	39,1	50,8	10,1	PL
12	CZ-GER	19,6	78,6	16,7	4,8	PL
13	IE-UK	18,9	38,1	61,4	0,5	NL
14	FR-NL	17,2	11,5	66,3	22,2	BE
15	GER-DK	15,0	63,6	29,8	6,6	LU
16	FR-UK	13,5	40,0	32,4	27,5	PL

Kaynak: ERF: Avrupa Yol İstatistikleri.

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

Şekil - 3.1. TEN-T ve PEC Ulaştırma Ağları



Kaynak: AB Komisyonu

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

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

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

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

3.2. Diyarbakır'ın Uluslararası ve Ulusal Ulaşım Aksları İçindeki Yeri

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

- Avrupa-Asya Koridor Eksenine (Marmara / Ankara / Mersin)
- Ege-Karadeniz Koridor Eksenine (İzmir / Ankara / Samsun)
- Ege Denizi Eksenine (Marmara / Batı Akdeniz)
- Akdeniz Eksenine (Batı Akdeniz/Doğu Akdeniz)
- Karadeniz Eksenine (Doğu Anadolu/Karadeniz/ Akdeniz)

- GAP Eksenini (Doğu ve Güneydoğu Anadolu / Akdeniz)
- İç Anadolu - Doğu Anadolu Eksenini (Doğu Anadolu / Ankara)
- Karadeniz - Güney Doğu Anadolu Eksenini (Karadeniz/Doğu Anadolu)
- Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Eksenini (Doğu Anadolu/Karadeniz)

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

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

Karadeniz Ekseninin, Doğu Avrupa ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleriyle yakın bağlar oluşturması beklenmektedir. Aynı zamanda bu aks, ard bölgesindeki iç kara bölgelerine de önemli bir açılım sağlayacaktır. Diyarbakır ilinin yer aldığı GAP Eksenini (Doğu ve Güneydoğu Anadolu / Akdeniz), GAP gibi bir bölgesel kalkınma planının varlığından dolayı lojistik ve ekonomik potansiyeli yüksek olarak değerlendirilmektedir.

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

Tablo 3.2.'de Diyarbakır'ın seçilmiş yurtiçi/yurt dışı merkezlere ve sınır kapılarına uzaklığı, Tablo 3.3'de ise Diyarbakır'ın seçilmiş lojistik köyler ve limanlara uzaklığı görülmektedir.

Tablo 3.2. Diyarbakır'ın Seçilmiş Yurt İçi /Yurt Dışı Merkezlere ve Sınır Kapılarına Uzaklığı

Yurtiçi Merkezler	Mesafe (km)	Yurtdışı Merkezler	Mesafe (km)
Diyarbakır-Şanlıurfa	176	Diyarbakır -Halep	390
Diyarbakır-Adıyaman	205	Diyarbakır -Bağdat	826
Diyarbakır -Gaziantep	317	Diyarbakır - Amman	686
Diyarbakır -Hatay	513	Diyarbakır - Tahran	1.373
Diyarbakır -Mersin	592	Diyarbakır - Şam	739
Diyarbakır -Mardin	95	Diyarbakır - Beyrut	535
Diyarbakır - Adana	523	Diyarbakır -Halep	385
Diyarbakır - Ankara	912	Sınır Kapıları	
Diyarbakır - Bursa	1.283	Diyarbakır - Kapıkule	1.239
Diyarbakır - İstanbul	1.365	Diyarbakır - Nusaybin	151
Diyarbakır - İzmir	1.424	Diyarbakır - Karkamış	284
Diyarbakır - Trabzon	626	Diyarbakır - Müşitpınar	234
Diyarbakır - Samsun	819	Diyarbakır - Habur	295
Diyarbakır - Antalya	1.081	Diyarbakır - Öncüpınar	373

Tablo 3.3. Diyarbakır'ın Seçilmiş Lojistik Köyler ve Limanlara Uzaklığı

Lojistik Köyler	Mesafe (km)	Limanlar	Mesafe (km)
Diyarbakır- Kahramanmaraş (Türkoğlu)	404	Diyarbakır -Hopa Limanı	616
Diyarbakır- İzmit (Köseköy)	1.341	Diyarbakır -Rize Limanı	570
Diyarbakır - İstanbul (Halkalı)	1.471	Diyarbakır - Trabzon Limanı	570
Diyarbakır -Samsun (Gelemen)	836	Diyarbakır -Giresun Limanı	614
Diyarbakır -Kayseri (Boğazköprü)	619	Diyarbakır -Samsun TCDD Limanı	825
Diyarbakır - Mersin (Yenice)	555	Diyarbakır -Antalya Limanı	842
Diyarbakır -Uşak	1.201	Diyarbakır -Mersin Limanı	604
Diyarbakır - Erzurum (Palandöken)	328	Diyarbakır -Ceyhan Limanları	145
Diyarbakır - Konya (Kayacık)	802	Diyarbakır -Bandırma Limanı	1.469
Diyarbakır - Mardin	91,2	Diyarbakır -Marmara ereğlisi Limanları	1.560
Diyarbakır - Kars	539	Diyarbakır -Tekirdağ Limanı	1.593
Diyarbakır - Sivas	501	Diyarbakır -İskenderun Limanları	514

3.3. Diyarbakır'da Ulaştırma Modlarının Mevcut Durumu

3.3.1. Diyarbakır'da Karayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

GAP Bölgesi'nde bulunan diğer illerde olduğu gibi Diyarbakır'da da otoyol mevcut değildir. İl ve devlet yolu açısından da GAP bölgesinin diğer illeri ile karşılaştırıldığında Diyarbakır ilinin mevcut altyapısının iyi bir durumda olduğu gözlenmektedir (Bkz Tablo 3.4). Ancak, karayolu ulaştırması anlamında altyapının yeterli olmadığı ve geliştirilmesi gerekliliği de bulunmaktadır.

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

İller	İl ve Devlet Yolu		Otoyol		Köy Yolu	
	2008	2010	2008	2010	2008	2010
Adıyaman	783	764	-	-	3.413	5.185
Batman	353	357	-	-	2.203	2.290
Diyarbakır	1.059	1.064	-	-	5.521	5.212
Gaziantep	513	514	156	137	2.566	2.664
Kilis	148	148	-	-	774	774
Mardin	766	761	-	-	3.809	4.024
Siirt	502	539	-	-	1.889	1.897
Şanlıurfa	1.144	1.148	109	146	7.414	7.458
Şırnak	673	686	-	-	1.733	.1747
GAP	5.941	5.981	265	283	29.322	31.251
TÜRKİYE	62.023	62.785	2.010	2.080	28.8013	302.398

Kaynak: TÜİK

Diyarbakır mevcut durumuyla karayolu taşımacılığını yoğun kullanan bir il olarak değerlendirilmektedir. Diyarbakır’ın Mersin Limanından Irak’a ve Türkî Cumhuriyetlere karayolu taşımacılığı ana güzergâhı üzerinde olması bu ulaştırma modunun önemini daha da artırmaktadır. Tablo 3.5a.’da 2009 yılı itibariyle Doğu sınır kapılarından geçen sefer sayıları yer almaktadır.

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

İhracat				
	Türk	Yabancı	Toplam	Doğu Kapıları %’si
Habur	335.144	7.381	342.525	60,09
Gürbulak	52.493	19.022	71.515	12,55
Cilvegözü	51.721	2.433	54.154	9,50
Öncüpinar	4.405	12	4.417	0,77
Esendere	562	1	563	0,10
Nusaybin	209	0	209	0,04
Doğu Kapıları Toplamı	538.149	318.86	570.035	100,00

Kaynak: UND

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

İhracat				
	Türk	Yabancı	Toplam	Doğu Kapıları %'si
Habur	19.776	7	19.783	30,41
Gürbulak	16.005	9.236	25.241	38,80
Cilvegözü	9.050	3.634	12.684	19,50
Öncüpınar	282	2.468	2.750	4,23
Esen dere	16	0	16	0,02
Nusaybin	233	14	247	0,38
Doğu Kapıları Toplamı	48.974	16.073	65.047	100,00

Kaynak: UND

3.3.2. Diyarbakır'da Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

Diyarbakır havalimanı şehir merkezine 6 km uzaklıkta bulunmaktadır. Apron kapasitesi 3 uçak olan limanın 8.680 m²'lik terminal binası bulunmaktadır (Bkz Tablo 3.6.). Mevcut durumda askeriye ile ortak olarak kullanılmaktadır.

Diyarbakır (GAP) havalimanı kargo elleçleme anlamında çok üst seviyelerde bir elleçleme gerçekleştirilmemektedir. 2009 yılında 950 ton olan kargo elleçleme 2010 yılında ancak 1.010 ton gibi bir değere ulaşmıştır (Bkz. Tablo 3.7)

Tablo 3.6. Diyarbakır Havalimanı Karşılaştırmalı Teknik Bilgileri

	Diyarbakır	Adnan Menderes	Atatürk
Bulunduğu şehir	Diyarbakır	İzmir	İstanbul(Avrupa)
Hizmete giriş yılı	1952	1987	1953
Havaalanı Statüsü	Sivil+ Askeri	Sivil	Sivil
ICAO Kodu	LTCC	LTBJ	LTBA
IATA	DIY	ADB	IST
Trafik Tipi	İç/Dış Hat	İç/Dış Hat	İç/Dış Hat
Terminal Binası Toplam Büyüklüğü	8.680 m ²	136.199 m ²	345.270m ²
Coğrafi Koordinatları	37°53'33"N, 40°12'04"E	38°17' 21"N, 27°09' 18"E	40°58' 34"N, 28°48' 50"E
İşletmecisi	DHMI	DHMI	DHMI
Yolcu Kapasitesi(yolcu/yıl)	1.450.000	9.000.000	25.000.000
Uçak Kapasitesi(uçak/yıl)	17.520	183.960	350.040
Havaalanı Sertifikası	Yok	A Grubu	A Grubu
Pist yönü	16/34	16L/34R 16R/34L	18R/36L 18IV36/R 06/24
Boyutları (metre)	3549x45 m	3240x45 3240x45	3000x45 3000x45 2300x60
Kaplama Cinsi	Beton	Kompozit	Beton
Mukavemeti	PCN 110 R/A/W/T	PCN 88 F/C/W/T PCN 110 R/D/W/T	PCN 100 R/A/W/T PCN 100 R/A/W/T PCN 100 R/A/X/T
Terminal Bilgileri	İç+Dış Hat İşletmecisi: DHMI	İç hat; 28.500 m ² Kapasitesi (yolcu/yıl); 4 milyon İşletmecisi; TAV Dış hat; 107.699 m ² Kapasitesi (yolcu/yıl); 5 milyon İşletmecisi; TAV	İç Hat; 62.500 m ² Kapasitesi (yolcu/yıl); 5 milyon İşletmecisi; TAV Dış Hat; 256.000m Kapasitesi (yolcu/yıl); 20milyon İşletmecisi; TAV
Kargo	Apronu: Yok Terminali: Yok	Apronu:26.400m ² Terminali:8.380m ²	Apronu; Var Terminali; 50.754.70 m ²
Yakıt Hizmeti	Var	Var	Var
Meteoroloji Hizmeti	Var	Var	Var
Seyrüsefer Yardımcı Cihazları	VOR(II) DME (II) RADAR(I) NDB (II)	RADAR(3) ILS(2) VOR(2) NDB(5) DME(2)	RADAR(3) ILS(6) VOR (3) NDB (5) DME (5)
Açık Gün	1.2.3.4.5.6.7	1.2.3.4.5.6.7	1.2.3.4.5.6.7
Uçuş Operasyonları İçin Açık Gün	24 saat	24 saat	24 saat
Mülkiyeti	Hazine+DHMI	Hazine+DHMI	Hazine + DHMI +M:SB

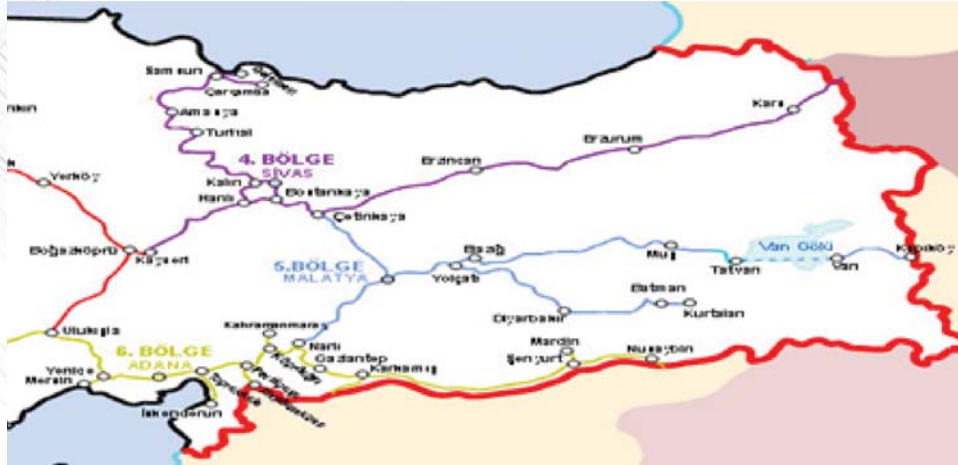
Tablo 3.7. Diyarbakır Havalimanı Karşılaştırmalı Trafik Bilgileri

Yıllar	2009	2010	Değişim (%)	2009	2010	Değişim (%)	2009	2010	Değişim (%)	2009	2010	Değişim (%)
Toplam Uçak	8.897	11.335	27,4	54.197	63.178	16,6	283.953	288.246	1,5	788.469	919.411	16,6
İç Hat	8.774	11.196	27,6	40.492	46.206	14,1	108.252	104.662	-3,3	419.422	497.862	18,7
Dış Hat	123	139	13,0	13.705	16.972	23,8	175.701	183.584	4,5	369.047	421.549	14,2
Ticari Uçak	7.727	10.080	30,5	49.568	57.848	16,7	265.759	273.826	3,0	693.210	809.141	16,7
İç Hat	7.609	9.957	30,9	36.423	41.664	14,4	95.186	94.964	-0,9	339.895	409.402	20,4
Dış Hat	118	123	4,2	13.145	16.184	23,1	169.943	178.862	5,2	353.315	399.739	13,1
Yolcu (Kişi)	1.060.361	1.404.590	32,5	6.201.794	7.485.098	20,7	29.812.888	32.143.819	7,8	85.508.508	102.800.392	20,2
İç Hat	1.048.875	1.390.165	32,5	4.534.339	5.357.610	18,2	11.416.838	11.800.883	3,4	41.226.959	50.576.426	22,7
Dış Hat	11.506	14.425	25,4	1.667.455	2.217.488	27,6	18.396.050	20.342.986	10,6	44.281.584	52.224.996	17,9
Kargo (Ton)	950	1.010	6,3	13.471	17.725	31,6	371.391	452.146	21,7	425.228	541.357	27,3
İç Hat	950	1.010	6,3	11.447	14.096	23,1	32.314	34.287	6,1	64.518	71.216	10,4
Dış Hat	--	--	--	2.024	3.629	79,3	339.077	417.859	23,2	360.710	470.141	30,3

Kaynak: DHMI.

3.3.3. Diyarbakır'da Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu

GAP Bölgesi TCDD'nin 5.Bölge (Malatya ve Diyarbakır çevresi) ve 6. Bölgesi (Adana-Gaziantep-Şanlıurfa çevresi) ile etkileşim içinde bulunmaktadır (Bkz. Şekil 3.4.).



Şekil 3.4. TCDD'nin 5. ve 6. Bölgeleri

Diyarbakır il merkezinin demiryolu bağlantısı bulunmakta ve Diyarbakır, şehrin merkezinden demiryolu geçmektedir. GAP illeri içerisinde Gaziantep ve Şanlıurfa'dan sonra en çok demiryolu uzunluğuna sahip il konumundadır (Bkz Tablo 3.8).

Tablo 3.8.GAP Bölgesi İllerinin Demiryolu Uzunlukları, 2010, km

İller	Demiryolu (km)	
	2008	2010
Adıyaman	45	45
Batman	47	47
Diyarbakır	150	150
Gaziantep	254	254
Kilis	16	16
Mardin	128	128
Siirt	35	35
Şanlıurfa	220	220
Şırnak	-	-
GAP	895	895
TÜRKİYE	8.699	9.594

Kaynak: TCDD

5 ve 6. Bölgelere ilişkin yolcu ve yük taşımaları ise Tablo 3.9'da verilmiştir. 6. Bölgenin hem yolcu hem de yük anlamında yıllar itibariyle artış gösterdiği gözlenmektedir.

Tablo 3.9. 5.Bölge ve 6. Bölge Yıllara Göre Demiryolu Taşıma Miktarları

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

Kaynak: TCDD

Ancak, Diyarbakır temelli demiryolu analiz edildiğinde özellikle ton bazında önemli artışların olmadığı hatta düşüşlerin yaşandığı gözlenmektedir. Taşınan yüklerin bir kısmının da askeri yük olması Diyarbakır'ın demiryolu seçeneğini etkin olarak kullanamadığı gerçeğini de ortaya çıkarmaktadır. Yurt dışı bazı taşımalar ise münferittir (Bkz. Tablo 3.10).

Tablo 3.10. Diyarbakır Demiryolu Taşıma Miktarları

Yıllar	Yurt İçi		Yurt İçi		Uluslararası	
	Giden		Gelen		Giden ve Gelen	
	Adet	Ton	Adet	Ton	Adet	Ton
2007	882	19.711	2.952	81.605	13	548
2008	708	15.153	3.564	114.966	0	0
2009	860	18.959	3.248	97.800	0	0
2010	588	12.154	1.677	53.841	0	0
2011	764	14.703	2.931	92.067	15	567

Kaynak: Diyarbakır Lojistik Müdürlüğü, 2011

3.3.4. Diyarbakır'da Denizyolu Ulaştırması Kullanımı Mevcut Durumu

Diyarbakır denize bağlantısı olan bir il değildir. Diyarbakır-Şanlıurfa-Mersin otoyolu ile yaklaşık 600 km mesafede yer alan Mersin limanına ve 500 km mesafede olan İskenderun limanına bağlantısı gerçekleştirilmektedir.

3.3.5. Diyarbakır'da Multimodal Taşımacılık

Diyarbakır'da mevcut durum itibarıyla var olan lojistik alt yapısı nedeni ile multimodal (çoklu) taşımacılık gerçekleşme oranı yok denilecek kadar düşüktür. Multimodal taşımacılığının İl'den yapılmasına örnek olması amacı ile 20 tonluk bir mermer yüküne ilişkin alternatif ulaştırma seçenekleri çerçevesinde Diyarbakır-Geilenkirchen (Almanya) arasında bir çalışma rapor kapsamında yapılmıştır. Çalışmanın verileri ve maliyetler Eylül 2012 tarihinde toplanmış olup Diyarbakır(city limits) ve Geilenkirchen(city limits) de yükleme-boşaltma yapıldığı varsayılmıştır (Bkz. Tablo 3.11).

Tablo 3.11. Diyarbakır - Geilenkirchen (Almanya) Arası 20'lik bir taş/mermer yüküne ilişkin Ulaştırma Alternatifleri: Maliyet ve Transit Süre Yönlü Karşılaştırma

(1) KARAYOLU ULAŞTIRMASI				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Yükün Diyarbakır'da TIR'a yüklenmesi	-	1	-
2	Yükün Diyarbakır'dan Geilenkirchen'deki son noktaya seferi	TIR	240	4.655
3	Yükün Geilenkirchen'deki son noktada tahliyesi	-	1	-
	TOPLAM		242	4.655
(2) KARAYOLU+ DENİZYOLU + KARAYOLU ULAŞTIRMASI				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Konteynerin Diyarbakır'da TIR'a yüklenmesi	-	1	-
2	Konteynerin Diyarbakır'dan Mersin Limanı'na sevkıyatı	TIR	24	500
3	Konteynerin gemiye yüklenmesi	-	48	350
4	Konteyner gemisinin Mersin - Geilenkirchen (Almanya) seferini gerçekleştirilmesi	Konteyner Gemisi	288	1.383
5	Konteynerin gemiden tahliye edilmesi	-	48	
6	Konteynerin TIR ile Geilenkirchen (Almanya)'deki son noktaya sevkıyatı	Kamyon	48	
7	Konteynerin Geilenkirchen (Almanya)'deki son noktada tahliyesi	-	1	
	TOPLAM		458	2.233
(3) KARAYOLU + RO-RO + KARAYOLU ULAŞTIRMASI				
	Faaliyet Tanımı	Araç	Transit Süre (Saat)	Maliyet (USD)
1	Yükün Diyarbakır'da TIR'a yüklenmesi	-	1	4.263
2	TIR'ın Diyarbakır'dan Mersin Ro-Ro iskelesine sevkıyatı	TIR	24	
3	Limanda Ro-Ro gemisine yükleme	-	24	
4	Ro-Ro gemisinin Mersin - Trieste arası seferi	Ro-Ro Gemisi	72	
5	TIR'ın Ro-Ro gemisinden tahliye edilmesi	-	24	
6	TIR'ın Geilenkirchen (Almanya)'deki son noktaya teslimi	TIR	48	
7	Yükün Geilenkirchen (Almanya)'deki son noktada TIR'dan tahliyesi	-	1	
	TOPLAM		194	4.263

GENEL KARŞILAŞTIRMA				
(1) Karayolu			242	4.655
(2) Karayolu + Denizyolu + Karayolu			458	2.233
(3) Karayolu + Ro-Ro+ Karayolu			458	2.233

3.4.Diyarbakır'da Diğer Lojistik Unsurların Mevcut Durumu

Bu bölümde Diyarbakır taşımacılık ve lojistik sektörünü etkileyen temel odaklar hakkında bilgi verilecektir. Temel odaklar olarak ilin sahip olduğu depo ve antrepo altyapıları, nakliyeciler siteleri ve TIR parkları, özellikle nakliye (taşımacılık) potansiyelini tetikleyen organize sanayi bölgeleri ile küçük sanayi siteleri bu bölümde incelenmektedir. Bunların yanısıra ilde entegre oluşumlar olarak adlandırılan hal, toptancı ve perakendeciler sitesi, gıda çarşısı, hırdavatçılar çarşısı gibi oluşumlar da bu bölümde incelenmektedir.

3.4.1.Depo ve Antrepolar

Diyarbakır genelinde gerçekleştirilen çalışmalar ve resmi kurumlar ile (Gümrük Müdürlüğü) yapılan görüşmeler sonucunda, Posta İşleme Merkezinin sahip olduğu antrepo dışında kamu kurumları veya özel sektöre ait il bütününde herhangi bir antrepo altyapısı bulunmamaktadır.

Antrepoların yanısıra bölgede dağınık yapılarda çeşitli ölçülerde depolar bulunmaktadır. Bu depolar genellikle klasik depo diye tabir edilen fabrika veya üretim merkezi yanı depolar olarak gözlemlenmektedir. Bölgede mermer sanayinin ciddi oranda olması açık depolama sahaları (mermer ocakları civarı) yaratmıştır, bu tür depolama alanları da dağınık yapıdadır.

3.4.2.Nakliyeciler Siteleri ve TIR Parkları

Diyarbakır'da Yenişehir mahallesinde yer alan nakliyeciler sitesi 26.250 m²'lik bir alanda faaliyet göstermektedir. Burada bulunan şirketler lojistik tanımına uygun olmamakla birlikte genel anlamda komisyoncu olarak adlandırılan aracı firmalardan oluşmaktadır. Firmalar küçük bürolarda yer almakta ve modern olmayan bir alt yapı ile çalışmaktadırlar. Nakliyeciler sitesi, TIR parkı olarak da kullanılmaktadır.

3.4.3.Organize Sanayi Bölgeleri

TRC2 Bölgesinde yer alan Diyarbakır ilinde mevcut durumda Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi ve Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi olmak üzere toplamda iki adet OSB bulunmaktadır. Toplam alanı 7.120.000m² olan OSB'lerin, toplam Türkiye genelindeki payı % 1 oranında olup ülke geneli iller arası sıralamada 57. sırada yer almaktadır.

Tablo 3.12. TRC2 Bölgesi'ndeki Organize Sanayi Bölgeleri

	OSB Sayısı	OSB Alanı(m ²)	OSB Alanı Türkiye Payı %	Kişi Başına Düşen OSB Alanı (m ²)	İl Sıralaması
Diyarbakır	2	7.120.000	1,0	4,7	57
Şanlıurfa	4	18.615.000	2,7	11,5	32
TRC2	6	25.735.000	3,7	3,7	-
Türkiye	263	699.907.800	-	9,6	-

Kaynak: OSBUK 2010.

3.4.3.1. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi

Müteşebbis heyeti Diyarbakır İl Özel İdaresi ve Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası iştirakleriyle 17.10.1991 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığının onayı ile Organize Sanayi Bölgesi kurulumu başlanmıştır.

Diyarbakır-Elazığ Devlet Karayolunun 22. km.'sinde yolun sağında ve solunda olmak üzere toplam 532 hektar alan üzerinde kurulu olan Diyarbakır OSB 5.000- 45.000 m² arasında değişen 301 sanayi parselinden oluşmakta iken, yapılan tevhitlerle 227 sanayi parseline dönüştürülmüştür. Bugünkü yaklaşık istihdam sayısı 3.000 civarındadır. Tam doluluk oranı sağladığında bu sayının 7.000 ile 10.000 arasında olacağı öngörülmektedir (www.diyarosg.org-2012).

Tablo 3.13. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi

Toplam Büyüklüğü	532 hektar
Toplam Sanayi Parseli	227
Toplam Sanayi Alanı	3.276.578,50 m ²
Üretimde Olan Firma Sayısı	142
Üretimde Olan Firmalara Tahsis Edilen Parsel Sayısı	157
Üretimde Olan Firmalara Tahsis Edilen Alan	2.091.967,08 m ²
İnşaatı Devam Eden Firma Sayısı	28
Proje Aşamasında Olan Firmalara Tahsis Edilen Parsel Sayısı	37
İnşaata Başlayan Firmalara Tahsis Edilen Alan	655.643,33 m ²

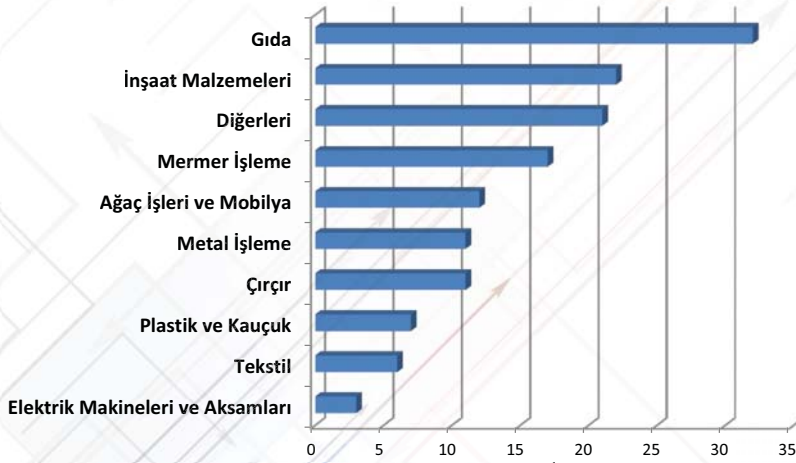
Kaynak: Diyarbakır OSB Müdürlüğü, 2012.

Organize Sanayi Bölgesi bütününde faaliyete olan sanayi firmalarının dağılımı incelendiğinde gıda, sanayi ile yapı ve inşaat malzemeleri sanayi öne çıkmaktadır. Bu sektörlerin ardından sırasıyla mermer ve mobilya sanayi gelmektedir.

Tablo 3.14. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi'nin İşletmelerin Sektörel Mevcut Durumu

Sektör	İşletme sayıları		
	Faaliyette	İnşaat aşamasında	Proje aşamasında
Gıda	32	10	11
Tekstil	6	1	1
Çırcır	11	-	-
İnşaat Malzemeleri	22	5	10
Elektrik Makineleri ve Aksamları	3	1	-
Plastik ve Kauçuk	7	-	1
Metal İşleme	11	-	3
Ağaç İşleri ve Mobilya	12	5	4
Mermer İşleme	17	1	3
Diğerleri	21	5	4
Toplam	142	28	37

Kaynak: Diyarbakır OSB Müdürlüğü, 2012.



Şekil 3.5. Diyarbakır OSB'de Faaliyette Olan İşletmelerin Sektörel Dağılımı

Kaynak: Diyarbakır OSB Müdürlüğü, 2012.

Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan sanayi tesislerinin mevcut durumda kullanılabilmekte olduğu ulaşım odaklarına bakıldığında, bölgenin kara yolu (E-5) bağlantısı mevcuttur, en yakın demir yoluna uzaklığı 3,5 km, OSB liman çıkışı olarak İskenderun limanına uzaklığı 512 km ve Mersin limanına uzaklığı 602km, Diyarbakır havaalanına mesafesi ise 22 km'dir.

Öte yandan bölgede bulunan OSB tesislerinin yoğun şekilde Orta Doğu ülkelerine yönelik karayolu ile ihracatı bulunmaktadır. Bu bağlamda kullanılmakta olan Habur Sınır Kapısı'na Diyarbakır OSB'nin uzaklığı 287 km ve Ceylanpınar Sınır Kapısı'na uzaklığı 222 km'dir. Öte yandan Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi'nin pazarları arasında olan ve Ortadoğu Ticaret Merkezi olarak adlandırılan pazarlara yakınlığına bakıldığında Şam 601 km, Beyrut 615 km, Bağdat 641 km, Tahran 1.373 km ve Amman 766 km mesafededir.

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın verilerine bağlı olarak Diyarbakır İlinde sanayi siciline kayıtlı sanayi işletmesi sayısı 342'dir. Toplam sanayi işletmesi içerisinde % 0.4 lük bir oran ile sanayisi gelişmekte olan iller arasında yer almaktadır.



Şekil 3.6. Diyarbakir Organize Sanayi Bölgesi'nin Temel Ulaşım Odaklarına Mesafesi

Diyarbakir Organize Sanayi bölgesine yönelik olarak demiryolu bağlantısının yapılması için Organize Sanayi Bölgesi Müteşebbis Heyeti TCDD ile görüşmeler gerçekleştirmektedir. OSB'de demiryolu olmadığı için üretilen ürünlerin sınır ya da limanlara ulaştırılması, sanayiciler için büyük bir maliyet oluşturmaktadır. Bu bağlamda OSB'de yer alan firma yetkilileri ile yapılan görüşmelerde, OSB'nin demiryolu bağlantısının ilerleyen süreçte olmasının kendilerine alternatif taşımacılık yaratacağı ve bu sayede taşımacılık maliyetlerinin azalacağı dolayısı ile firmalarının rekabet avantajına sahip olacakları ifade edilmiştir.

Öte yandan Diyarbakir OSB'nin genişletilmesi yönelik Diyarbakir Valiliği başkanlığında OSB müteşebbis heyeti çalışmalar gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda kurulması planlanan yeni OSB alanı için Oyalı köyünde 190 hektar alan tahsis edilmesi planlanmaktadır.

3.4.3.2. Diyarbakir Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı arasında imzalanan bir protokolle Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığına bünyesinde bulunan ihtisas (besi, tarıma dayalı, hayvancılık, çiçeklik) OSB'lerine ilişkin Türkiye genelinde çeşitli yatırım planları mevcuttur. Bunlar Tablo-3.15'te yer almaktadır.

Tablo 3.15. Türkiye Tarıma Dayalı İhtisas OSB Yatırım Planları - 2012

A-OSB Etüt Proje	Yer	Büyüklüğü	Yatırım Dönemi
1- Kars Besi OSB (DAP)	Kars-Merkez		2004-2012
B-İnşaatı 2012 den Sonraya Kalanlar	-	-	-
1- Suluova (Besi) OSB (YHGP)	Amasya - Suluova	90 Ha	2004-2013
2- Çubuk Hayvancılık İhtisas OSB	Ankara - Çubuk	253 Ha	2006-2014
3- Diyarbakir, Tarıma Dayalı İhtisas Besi Süt OSB (GAP)	Diyarbakir-Merkez	188 Ha	2007-2013
4- Eskişehir Besi OSB	Eskişehir-Beylikova	144 Ha	2007-2015
5- Yalova- Çiçeklik OSB	Yalova-Merkez	110 Ha	2004-2016

Kaynak: http://www.sanayi.gov.tr/Files/Attachments/OtherFiles/2012-tdi-osb-yatirim-prog_31012012151301.pdf, (Erişim: 01.12.2012)

Yatırım planları yapılmış olan tarıma dayalı ihtisas organize sanayi bölgelerinden bir tanesi olan ve Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi için 2009 yılında eski Diyarbakır-Şanlıurfa karayolunun 25. km'sinde Bağlar köyü mevkiinde toplam 188 hektar üzerinde kurulum çalışmalarına başlanmıştır. OSB'nin 84,4 hektarlık bölümü sanayi alanı olarak planlanmıştır. Bu alanda toplam sanayi parsel sayısı 105 adettir. Bölgedeki 105 adet sanayi parselinin tamamı tahsis edilmiş olup, hepsi proje aşamasındadır.

Tablo 3.16. Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi OSB'nin Mevcut Durumu

Toplam Alan	187 hektar
Parsel Tahsis Alanı	83,4 hektar
Tahsis Edilen Parsel Sayısı	103

Kaynak: Diyarbakır Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, 2010.

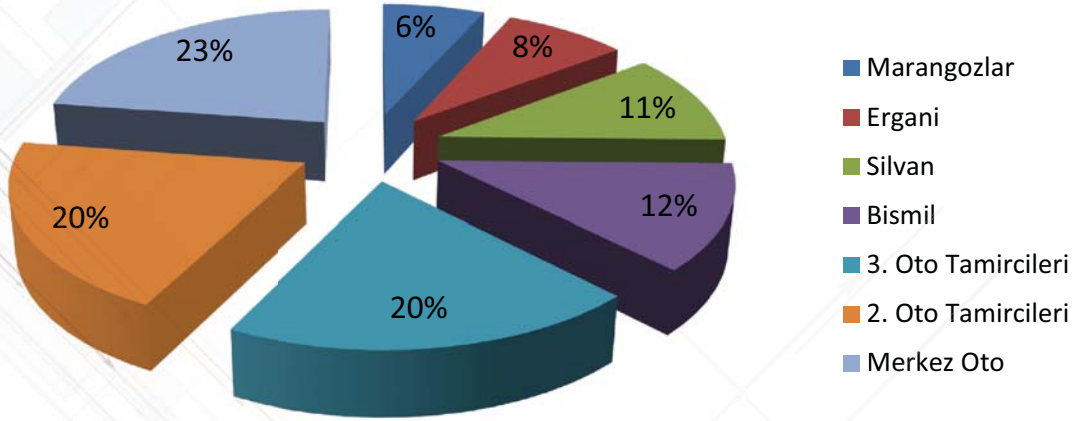
Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı bu projeye büyük önem vermektedir ve 2012 yılında Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Bölgesi için 3 milyon 250 bin TL ödenek tahsisinde bulunmuştur. 2009 Ocak ayının sonunda temeli atılarak yapımına başlanan projede şu ana dek altyapıya aktarılan ödeneğin % 81'i olan 8.606.000.00 TL harcama gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Bakanlığın 2011 yılı yatırım programında "188 hektar" olarak ve 5.000.000.-TL ödenekle yer almaktadır. Proje, Diyarbakır ve bölge ekonomisinin gelişiminde çok önemli bir yer tutan tarım ve hayvancılığın mevcut kapasitesinin artırılmasını hedeflemektedir.

Diyarbakır Tarıma Dayalı İhtisas Besi Organize Sanayi Bölgesi'nin taşımacılık ve lojistik olanakları incelendiğinde karayolu bağlantısı bulunmaktadır. En yakın demiryoluna yaklaşık 8 km uzaklıktadır. Havaalanına olan uzaklığı ise yaklaşık 10 km'dir. Liman çıkışı olarak Mersin limanına 519 km ve Iskenderun limanına ise 496 km'dir.

3.4.4. Küçük Sanayi Siteleri

Diyarbakır genelinde, üç adeti ilçelerde ve dört adeti merkezde yer almak üzere toplamda yedi adet küçük sanayi sitesi (KSS) bulunmaktadır. Merkez, marangozlar, 2. oto tamircileri, 3.oto tamircileri, Bismil, Ergani ve Silvan'da bulunan bu sanayi siteleri ilin ekonomisine önemli katkı sağlamaktadır.

Bilim Teknoloji ve Sanayi İl Müdürlüğü'nün 2010 yılında yaptığı saha çalışmasına bağlı olarak Diyarbakır KSS'lerinin toplamında 1.497 adet işyeri bulunmaktadır. Bu işyerlerinin KSS'ler özelinde dağılımı şekil-3,7'de yer almaktadır. Ayrıca bu işyerlerinin toplam yarattığı istihdam oranı ise yine aynı raporda 11.338 olarak ifade edilmektedir.



Şekil 3.7. Diyarbakir ilindeki KSS'lerin İşyeri Dağılımı

Yukarıdaki şekil incelendiğinde Diyarbakir çevresinde bulunan toplam yedi adet KSS'nin sahip olduğu 1497 işyerinin; 339 adeti merkez oto, 99 adeti marangozlar, 298 adeti 2.oto tamircileri, 297 adeti 3.oto tamircileri, 184 adeti Bismil, 120 adeti Ergani ve 160 adeti Silvan KSS'de yer almaktadır.

Yukarıda yer alan mevcut KSS'lerin yanısıra Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından hazırlanan 2012 yılında Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından hazırlanan 81 il durum raporuna göre yatırım programında yer almayan KSS Projeleri ise şu şekildedir;

- Çermik Küçük Sanayi Sitesi;
- II. Ergani Küçük Sanayi Sitesi;
- Bismil Küçük Sanayi Sitesi(ilave alan)

3.4.5.Entegre Oluşumlar

Diyarbakir bütününde lojistik ve taşımacılık sektörünü sağladıkları taşımacılık, depolama ve katma değerli lojistik hizmetleri ile etkileyen ve entegre oluşumlar olarak adlandırılan meyve sebze halleri, zahireciler çarşısı, buğday pazarı ve hırdavatçılar çarşısı da anlatılan diğer alt yapılar kadar önem teşkil etmektedir.

Bu alt yapılar incelendiğinde, Urfa yolu üzerinde bulunan "Diyarbakir Meyve ve Sebze Hali" 70.000 m² 'lik bir alanda faaliyet göstermektedir. Toplam 218 firmanın kayıtlı olduğu halde 140 firma faal durumdadır. Hal kapsamında sebze meyve komisyon evi olarak çalışan firmalar, ambalaj ve sandık ticareti yapan firmalar, paketleme firmaları ile soğuk hava hizmeti vermekte olan firmalar yer almaktadır.

Diğer bir alt yapı ise Diyarbakir'da Bağlar mahallesinde yer alan "Zahireciler Çarşısı" toplam 113.750 m²lik bir alanda faaliyet göstermektedir. Burada bulunan firmalar ağırlıklı olarak baharat alım satımı yapmaktadır.

Bunların yanı sıra bölgenin tarıma dayalı temel üretimi olarak adlandırılan buğday pazarı da taşımacılık ve depolama açısından entegre oluşumlar arasında yer almaktadır. Diyarbakır'da üç tane buğday pazarı hali hazırda faaliyet göstermektedir. Yeni buğday pazarı 32.000 m², Ergani buğday pazarı 10.000m², Silvan buğday pazarı 10.000 m² olup il çevresinde toplam 52.000 m²'lik buğday pazarı bulunmaktadır.

Diyarbakır'da resmi olarak Hırdavatçılar Çarşısı bulunmamakla beraber hırdavatçıların şehrin içinde dağınık halde ve sanayi sitelerinde faaliyet gösterdiği görülmektedir. Bu tür oluşumlarda ilin taşımacılık hareketliliğini etkilemektedir.

3.5. Diyarbakır'da Lojistik Sektörünün Kurumsal Yapısı

Lojistik sektörünün kurumsal yapısının şekillenmesinde uluslararası ticaretin artması, ülke sınırların ortadan kalkması ve bölgesel entegrasyonların rolü önem teşkil etmektedir. Dünya ile uyum sağlamak isteyen her ülke ticaret hacminin büyümesine paralel olarak ürün, hizmet ve sermaye akışlarının kolaylaştırılması yolunda bir takım adımları atma durumundadır. Bu adımların başında ihracat, ithalat ve transit geçiş rejimlerinin yeniden ele alınması ve gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması gelmektedir. Gerekli hamleler, kamu ve özel sektör sacayaklarında düşünüldüğünde, kamu yönetiminde öncelik sıralaması; "yerel-bölgesel-uluslararası-küresel" bazda hareket etme, özel sektörde ise "küresel-uluslararası-bölgesel-yerel" anlayış ve uygulamalar şeklinde sıralanmaktadır.

Bu bakış açısı ile Diyarbakır Lojistik sektörünün kurumsal yapısı değerlendirildiğinde taşımacılık ve lojistik sektörünün kurumsal altyapı dinamikleri olarak görülen kamu kurum ve kuruluşları, Sanayi ve Ticaret Odaları, Üniversiteler, özel sektör temsilcileri, dernekler ve sivil toplum örgütlerinin birbirinden kopuk ve bağımsız olarak hareket ettiği gözlemlenmektedir. Bu nedenle yerel-örgütlerinin alanda ortak bir sinerji yaratılamamış ve sektöre yönelik birlikte düşünme ve çözüm üretme konusunda bugüne kadar yetersiz kalınmıştır.

Diyarbakır lojistik sektörünün kurumsal yapısının yerel ve bölge genelinde arttırmak amacı ile lojistik sektörü alanında organize hareket edilmeli, kamu-özel sektör arasında işbirliği geliştirilmeli ve kurum-sallaşmanın artması zorlanmalıdır. Bunun için tüm taraflarca politikalar gerçekleştirilmeli ve uygulanmalıdır.

Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından 2011 yılı içerisinde Şanlıurfa'da başlatılan, Şanlıurfa Lojistik Platformu çalışmaları ile bu rapor kapsamında önerilen Diyarbakır Lojistik Platformu çalışmalarının yerel-bölgesel alanda ortak hedefler ve çıkarılara bağlı olarak planlanması ve uygulanması var olan bu yetersizliğin giderilmesinde önemli rol alacaktır.

3.5.1. Diyarbakır'da Lojistik Sektörü Kapsamındaki Kamu Kurumlarının Tanımı

Diyarbakır'da lojistik sektörü kapsamındaki kamu kurumu olarak Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında yer alan TCDD 5. Bölge Müdürlüğü, Karayolları 9.Bölge Müdürlüğü yer almaktadır. Öte yandan Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Diyarbakır Gümrük Bölge Müdürlüğü ilde bulunmaktadır. Devlet Hava Meydanları İşletmesine bağlı olarak Diyarbakır Havalimanı da ilin diğer kamusal lojistik kurumları arasında yer almaktadır.

Yük lojistiğine yönelik kamusal lojistik odakların yanı sıra İlin yolcu taşımacılığında önemli rol alan Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi'nin de diğer bir kamu kurumu olarak göz ardı edilmemelidir. Öte yandan kamu niteliğinde meslek örgütü olan Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası da sahip olduğu taşımacılık ve lojistik üye firmaları ile ilde lojistik sektörü kapsamındaki kamu kurumları arasında yer almaktadır.

Bunların yanı sıra her ne kadar bünyesinde lojistik fakültesi veya meslek yüksek okulu olmasa da Dicle Üniversitesi de bölgede lojistik sektörünü etkileyecek olan önemli bir kamu kurumudur.

Ayrıca lojistik sektörünün vizyonunu geliştirmek, bölge firmalarının uluslararasılaştırılmasını sağlamak için aktiviteler düzenleyen, sektörün talep ettiği yönde projeler üreten ve uygulayan Karacadağ Kalkınma Ajansı, Diyarbakır lojistik sektörü kapsamında yer alan önemli kamu kurumlarından bir tanesidir.

3.5.2. Diyarbakır'da Lojistik Sektörü Mevcut Durumu

Rapor kapsamında detaylı olarak incelenen, Diyarbakır ulaştırma modlarının mevcut durumundan farklı olarak, bu bölümde Diyarbakır lojistik sektörüne yönelik bütünsel bir bakış açısı geliştirilmektedir. Diyarbakır ili mevcut durumda hava, kara ve demiryolu ile ulaşılabilir bir merkez olup Türkiye'nin güneydoğusunda önemli ulaşım bağlantılarının kesişim noktasında yer almaktadır.

Bilindiği üzere taşımacılık lojistik sektörünün temel fonksiyonudur. Diyarbakır ili bütününe lojistik sektörü açısından bakıldığında açık bir şekilde yoğun olarak karayolu taşımacılığının kullanıldığı gözlemlenmektedir. Bundan dolayı il genelinde lojistik firması olarak adlandırılan firmaların aslında nakliye firması veya komisyoncu firmalardan oluştuğu gözlemlenmektedir.

Bu gözlemi rakamlar ile açıklamak gerekirse, Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan illere göre yetki belgesi listesinde Aralık - 2012 yılı itibari ile Diyarbakır ilin'de karayolu taşımacılık potansiyeli açısından yetki belgeli firma sayısı toplamı 2221'dir. Ayrıca ile kayıtlı 462 adet C2 yetki belgesi de bulunmaktadır.

Tablo 3.17. Diyarbakır İli Mevcut Yetki Belgesi Listesi

Yetki Belgesi	Adet	Yetki Belgesi	Adet	Yetki Belgesi	Adet	Yetki Belgesi	Adet
A1	7	D4	164	H1	6	N1	1
B1	2	F1	15	K1	890	R1	3
C3	1	F2	5	K1	27	R2	1
D1	9	G1	2	K2	261	T1	1
D2	26	G3	21	K2	757	-	-
D3	6	G3	10	K3	6	-	-

Kaynak: Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (2012).

İlin mevcut karayolu alt yapısı incelendiğinde 287 km bölünmüş yol ile birlikte toplam 1.035 km karayolu alt yapısı bulunmaktadır. Öte yandan mevcut durumda, il bütününde yapılan karayolu taşımacılığında ağırlıklı olarak dökme yük türevlerinin taşınmakta olduğu ve konteynerize yük taşımacılığın çok düşük olduğu gözlemlenmektedir.

Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası kayıtları incelendiğinde 160 adet yurt içi taşımacılık yapan firma, 7 adet yurt dışı taşımacılığı yapan firma, 14 adet kargo ve yurt içi taşımacılık yapan firma veya şubesi, 46 adet kargo firması/şubesi 1 adet transfer merkezi, 5 adet soğuk hava depolaması yapan firma bulunmaktadır.

İl genelinde bakıldığında, demiryolu taşımacılığı kullanımının yetersiz altyapıdan dolayı Türkiye genelinde olduğu gibi kullanılmadığı-tercih edilmediği yapılan firma ziyaretlerinde, SWOT çalışmasında ve saha anket uygulamalarında ortaya çıkan sonuçlar arasında yer almaktadır.

Ortaya çıkan bu sonucu rakamsal olarak incelemek gerekir ise; TCDD'nin 2010 yılında hazırladığı bölgelere göre taşıma miktarları raporunda 5.Bölgede yer alan Malatya-Diyarbakır çevresi yük taşıma oranı 2008 yılında 2.534.613 ve 2009 yılında 2.952.336 olarak ifade edilmektedir. Bu veriler ışığında açıkça gözlemlenmektedir ki demiryolu taşımacılığı bölgede stabil (durğun) bir seyir izlemektedir ve gelişimden uzaktır. Demiryolu mevcut altyapısı incelendiğinde Diyarbakır İli'nde 150 km demiryolu bulunmaktadır. Demiryolu şehir merkezinden geçmekte ve doğu yönünde Siirt Kurtalan'a uzanmakta ve batı yönünde ise Elazığ ili ile bağlantı kurmaktadır. Demiryolunun mevcut OSB'ler ile bağlantıda olması da demiryolu kullanımını etkileyen mevcut faktörler arasında yer almaktadır.

Taşımacılığın yanı sıra lojistik sektörü için bir o kadar önemli olan depo ve antrepo kavramının il bütününde gelişmediği de mevcut durumda gözlemlenmektedir. İl'de depolar klasik depo diye adlandırılan fabrika veya üretim alanları yanlarında bulunmaktadır. Öte yandan mevcut durumda ilde sınaî veya ticari faaliyette bulunmakta olan firmaların ithalat ve ihracat işlemlerine cevap verebilecek gümrük alt yapısı bulunmaktadır.

İlin lojistik odakları arasında yer alan diğer bir altyapı ise Diyarbakır Havaalanı'dır. Havaalanının şehir merkezinde yer almakta ve ağırlıklı olarak yurt içi yolcu taşımacılığına yönelik hizmet gerçekleştirmektedir. Havaalanı mevcut durumda askeriye ile ortak olarak kullanılmaktadır. Raporun hazırlanması kapsamında yapılan ikili görüşmelerde yeni havaalanının yapılacağı ve kargo hava alanı olarak da hizmet vereceği ifade edilmektedir.

İlin denizyolu taşımacılığına ilişkin çıkış noktası olarak kullanmakta olduğu limanlar yaklaşık 600 km uzaklığındaki Mersin limanı ve yaklaşık 500 km uzaklıkta yer alan İskenderun limanlarıdır. Yapılan görüşmelerde firmalar mevcut durumda yoğun olarak hizmet kalitesi ve altyapısı nedeni ile Mersin limanını kullanmakta olduğunu ifade etmektedir.

Diyarbakır lojistik sektörüne yönelik yapılan saha ve anket çalışmaları kapsamında ortaya çıkan diğer bir mevcut durum, il bütününde sektörde hizmet vermekte olan firmaların yerel ağırlıkta olması, ulusal veya uluslararası alanda hizmet vermekte olan lojistik firmaların bulunmaması olarak gözlemlenmektedir. Öte yandan mevcut durumda bölgede bulunan üniversitenin sektöre yönelik olarak bir fakültesinin veya her hangi bir sertifika programı tarzında hayat boyu öğrenme programları gibi sektörü destekleyici hizmetlerinin olmadığı da gözlemlenmektedir.

3.5.3. Diyarbakır'da Lojistik Sektörü Kapsamındaki Sivil Toplum Örgütlerinin Mevcut Durumu

Diyarbakır ilinde lojistik sektörüne yönelik olarak var olan sivil toplum kuruluşları incelendiğinde, Açıkçası çok iç açıcı bir oluşumun ilde olmadığı gözlemlenmektedir. İlde lojistik sektörüne yönelik sivil toplum kuruluşu olarak var olan "Uluslararası Nakliyeciler Derneği" (UND) irtibat ofisi (yetkilisi) aktif olmamakla birlikte gözlemlenmektedir. 2012 yılı itibari ile UND yönetiminde Diyarbakır'dan bir de temsilci bulunmaktadır. Bunun yanısıra nakliyeciler derneği oluşumu aktif olmamakla birlikte ilde bulunmaktadır. İlde mevcut olan oluşumların her hangi bir kurumsal yapısı olmamakla birlikte sektörün tamamını kapsamakta olduğu söylenebilir. Bu oluşumların dışında ilde meslek kuruluşu olarak yer alan Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası sektöre yönelik çalışmalar yapmaktadır.

Öte yandan lojistik sektörüne yönelik bilimsel çalışmalarda ağırlık olarak yer alan Lojistik Derneği-LODER ile yapılan görüşmelerde, ilde LODER; dernek şubesi veya sorumlusu (irtibat kişisi) olarak her hangi bir oluşum bulunmamaktadır.

Bu bağlamda kurulması önerilen Diyarbakır Lojistik Platformu bölgede var olan bu eksiğin giderilmesi anlamında önem teşkil etmektedir. Beşinci bölümde platform çalışma alanlarında yer alan "Platformun, ulusal ve uluslararası alanda var olan sivil toplum kuruluşları ile iletişime geçmesi" önerisi Diyarbakır lojistik sektörüne yönelik sivil toplum kuruluşlarının dikkatini çekecektir.

3.6. Diyarbakır Lojistik Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi ve Sorunları

Diyarbakır lojistik sektörü mevcut durum değerlendirilmesine yönelik bölüm 3.5.2 ve bölüm 3.6.1 de mevcut durum, sorunlar ortaya konulmuş ve bunlara yönelik değerlendirmeler yapılmıştır. Bu bölümde ise bahse konu bölümlerin bir derlemesi yapılmaktadır.

Diyarbakır lojistik sektörü mevcut durumunun değerlendirilmesi yapılacak olunursa incelendiğinde sektörün fiziksel dağılımı, firmaların küçük ölçekli ve verimsiz olduğu ve dolayısı ile yönetsel yapılarının oluşmadığı gözlemlenmektedir.

İlin lojistik hareketliliği yoğun olarak karayolu ile sağlanmaktadır. Bu neden ile karayolu taşımacılığında hizmet vermekte olan araç sahibi nakliyeciler firmaların yanısıra sadece komisyonculuk yapmakta olan aracı firmalar da sektörde bulunmaktadır. Karayolu taşımacılığında konteyner taşımacılığı değil dökme yük olarak tabir edilen taşımacılık yoğun olarak gözlemlenmektedir. Bölüm 3.4.2'de verilen yetki belge sayılarına bakıldığında ilin lojistik sektörünün temel taşı olarak bilinen taşımacılık sektöründe ciddi bir araç varlığı gösterdiği söylenebilir.

İlin demiryolu bağlantısı olmakla birlikte taşımacılıkta etkin bir şekilde kullanılmamaktadır. Mevcut durumda demiryolunun bölge illeri ile bağlantılı olmaması, kördüğüm noktası olarak bulunması bunu tetikleyen temel nedenlerdendir. Demiryolu taşımacılığında dökme yük taşıma işlemi yoğun olarak bulunmaktadır. İlin yerel yönetimi ve ekonomik aktörlerinin başlattığı demiryolu yatırım(OSB'lere demiryolu bağlantısı ve istasyonu) projeleri ile ilerleyen süreçte bölgede demiryolu kullanımı artacağı düşünülmektedir.

Öte yandan ihracatta, Türkiye genelinde Diyarbakır, ciddi oranda gelişme göstermektedir. Buna ilişkin veriler diğer bölümlerde yer almaktadır. Bu gelişim sektörün antrepo ve depo kullanımına ilişkin gereksinimlerini arttırmaktadır. Bundan dolayı Diyarbakır ilinde yakın zamanda gümrüklü ve gümrüksüz olmak üzere özellikle gıda, paketleme ve tekstil sektörüne hizmet verecek oluşumlar olacağı mevcut durumdan çıkartılmaktadır.

İl merkezinde var olan havaalanı ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığına yönelik hizmet vermekte ve hava kargo taşımacılığına yönelik altyapısı bulunmamaktadır. Ayrıca bahse konu havaalanı sivil bir havaalanı olmayıp hali hazırda askeriye tarafından da kullanılmaktadır.

İlin liman çıkışı olarak 500 km mesafede yer alan İskenderun limanı ve 600 km mesafede yer alan Mersin limanı firmalar tarafından kullanılmaktadır. Mesafenin ciddi oranda olması nedeni ile bölgede bulunan sanayi firmaları ciddi oranda taşımacılık maliyetine katlanmaktadır.

Bölgenin sahip olduğu gümrük müdürlüğü, ilin lojistik açısından gelişmesinde önemli bir olgudur. Ayrıca merkezi hükümetin politikasında yer alan İpekyolu'nun canlandırılması ve geliştirilmesi için planladığı politikalarda İpekyolu üzerinde bulunan Diyarbakır'ın sahip olduğu gümrük müdürlüğü bölgesel alanda ile lojistik sektörü anlamında ilerleyen süreçlerde ciddi fırsatlar yaratacaktır.

İlin mevcut lojistik altyapısı değerlendirildiğinde, küreselleşen rekabet ortamında firmaların yoğun olarak kullanmayı ekonomik nedenlerden dolayı tercih ettiği multi modal taşımacılık alt yapısı yeterli oranda bulunmamaktadır. Fakat ilin gelişen sanayisi karşısında bu tür alt yapıların da süreç içerisinde kendiliğinden oluşacağı gözlemlenmektedir. Bunun mevcut durumda göstergelerinden bir tanesi OSB'lerde bulunan firmaların talepte buldukları demiryolu bağlantısı ve aktarım istasyonu alt yapısıdır.

İlin yerel ve ekonomik aktörleri son dönemde lojistik sektörünün gelişimine yönelik ortak bir olgu yaratmıştır. Bu bağlamda Karacadağ Kalkınma Ajansı sektörün sorunları ve çözüm önerileri için tüm tarafların katılımı ile çalıştaylar düzenlemiş ve bunları ilgili taraflara iletmıştır. Bu ve bu tür çalışmalar ile sektörün mevcut durumunun geliştirilmesi için vizyon yaratılmıştır.

Diyarbakır İli lojistik sektöründe var olan en temel sorunlardan bir tanesi kavramsal olarak lojistik kelimesinin sektör tarafından taşımacılık-nakliye olduğu düşünülmektedir. Sektörün fiziksel dağınıklığı, firmaların küçük ölçekli ve verimsiz olması, teknoloji kullanımında uzak olunması önemli sorunlar arasında yer almaktadır. Optimal ölçekli şirket birleşmeleri yoluyla (kümelenme değil) daha verimli ve güçlü şirketler il genelinde oluşturulmalıdır. Küçük firmaları bir araya gelmeye (kooperatif değil, bu sistem denendi, yararlı olmadı) teşvik edecek bir yönetsel yapı oluşturulmalıdır.

İl genelinde bulunan sanayi firmaların genel anlamda üretim ölçekleri küçüktür ve üreticiler kendi işlerini, kendi araç ve depolarında kendileri yöneterek gerçekleştirmektedirler. Bu da il genelinde lojistik hizmetlerden artı değer elde edilmesini zorlaştırmaktadır. Ayrıca lojistik sektörünün taşımacılık ve depolama olarak gelişmesinden çok nakliye ağırlıklı oluşumların meydana gelmesini sağlamaktadır.

Diyarbakır bütününde lojistik sektöründe var olan firmaların genelinde yönetici olarak çalışacak tecrübeli eleman eksikliği vardır. Alt seviyedeki elemanların ise bilgileri yetersiz ve tecrübeleri azdır. Şirketlerin çoğunluk ile aile şirketleri olmasından dolayı kurumsallaşmamışlardır ve şirket birleşmelerine sıcak bakılmamaktadır. Bu da firmaların ekonomik ölçeklerinin büyümesini engellemektedir.

Demiryolu taşımacılığı, il genelinde sadece dökme yükler için kullanılmaktadır. Bölgede bulunan demir yolları eski ve genellikle tek hatlıdır. İstasyonlarda yük elleçleyebilecek alan ve ekipman yeterli oranda bulunmamaktadır. Bu neden ile bölgenin multi-modal veya intermodal taşımacılık yapabilme kabiliyeti düşüktür. İlin önemli oranda yük üretim noktaları olan Organize Sanayi Bölgelerine demiryolu bağlantısının bulunmaması lojistik sektörü için diğer bir sorundur.

Bu bağlamda, sektör kapsamında limanların ve gümrük kapılarının demiryolu ulaşımı ile erişilebilir-

liklerinin artırılması, bölge illeri arasında demiryolu bağlantısının sağlanarak demiryolları kullanımının etkinleştirilmesi ve sanayi bölgelerine demiryolu terminali altyapısı olan depolama alanlarının oluşturulması elzemdir.

Diyarbakır ilinin otoyol bağlantısının olmaması ve mevcut karayolu kalitesinin yetersiz olması taşımacılık sektöründe zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Bu ortaya çıkan sorunlardan dolayı bölgede ithalat veya ihracat yapmakta olan firmaların taşıma maliyetleri artmaktadır. Ayrıca karayolunun bölgede nerede ise tek taşıma şekli olarak kullanılmasından dolayı ihracatçı firmalar, özellikle mevsimsel olarak araç bulma sıkıntısı yaşamaktadır.

İl'de lojistik sektörünün gelişiminde İpek yolunun geliştirilmesi önem teşkil etmekte olduğu merkezi hükümet tarafından da vurgulanmaktadır. Fakat bu bağlamda İl'de bulunan gümrük alt yapısı yetersiz ve kısırdır. İlin gelişen sanayisine cevap verebilecek mevcut durumda gümrük denetimine uygun gümrüklü saha ve kantar bulunmamaktadır. Bu neden ile kaçak eşyaların alınıp tasfiye edilme işlemlerinde sıkıntılar yaşanmakta, ihracat ve ithalat işlemlerinde darboğazlar oluşmaktadır. Tüm bu süreçler bölgede bulunan sanayici üzerinde ciddi anlamda zamansal ve mali kayıplar yaratmaktadır.

Gümrük işlemleri bölgede antrepo kavramının oluşmamasından ve gümrüğe ait bir gümrüklü saha olmamasından dolayı, ihracata tabi yükler araç üzerinde mühürlenmektedir. Bu araçların büyük oranda konteynerize olmamasından dolayı gümrük müdürlüğü tarafından kontrol edilme olasılıkları düşüktür. Yani açık araçlar ile bölgede ihracata sevk yapılmaktadır. Bu da bölgede kaçakçılığı teşvik etmektedir.

İl de 2012 yılı itibari ile yeni yapılacak olan Gümrük Hizmet binasının şehir içinde olması ve TIR giriş çıkışlarına uygun olmaması da gümrük işlemlerini ciddi oranda yavaşlatmaktadır. Bunun temel nedeni ise bölgede antrepo kullanımının olmaması ve araç üzeri gümrük işlemlerinin yapıyor olmasıdır.

Öte yandan firmalar ile yapılan görüşmeler neticesinde ortaya çıkan bir sorun ise gümrük müdürlüğünün çalışan sayısının az olmasından dolayı yaşanan sıkıntılar dır. Firmalar ihracat işlemlerini tamamlamasına rağmen gümrük denetiminde gereğinden fazla zaman kaybettiklerini ve bunun temelinde de Diyarbakır gümrük müdürlüğünün çalışan sayısının yetersiz olduğu vurgulanmaktadır.

Diyarbakır'da sivil havaalanının olmaması, mevcut havaalanının kargo taşımacılığına yönelik bir alt yapısının olmaması da sektör için mevcut durumda büyük bir sorun teşkil etmese de ilerleyen süreçlerde hava kargo sektörünün gelişmesi sonucunda hissedilecek olan sorunlar arasında yer almaktadır. Ayrıca havaalanında gümrüklü kısım amirliği kâğıt üzerinde bulunmakta iken fiili olarak her hangi bir yapılaşma bulunmamaktadır. Raporun hazırlanmasına yönelik olarak yapılan çalışmalarda (anket, SWOT ve toplantılar) ortaya çıkan diğer sorunlar arasında sektöre yönelik doğru bilgi akışının ve yönlendirmenin olmadığı, firmaların yurtdışı bağlantı eksikliği, yerel firmalar da markalaşmanın yetersiz düzeyde olduğu, sektöre yönelik mevcut durumda girişimcilik ruhunun olmadığı gibi sorunlar da gözlemlenmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DİYARBAKIR İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİ

SWOT Analizi, diğer adı ile TOWS Matrisi önceden belirlenmiş bir konu dahilinde karar alma aşamasında yardımcı bir araç olarak kullanılır. Analizin temel amacı karar verme aşamasında konu ile ilgili kuvvetli veya zayıf, avantajlı veya dezavantajlı noktaların beraberce görülebilmesini sağlamaktır. SWOT kısaltması İngilizce Strengths (Güçlü Yönler), Weaknesses (Zayıf Yönler), Opportunities (Fırsatlar), ve Threats (Tehditler) kelimelerinin ilk harflerinden oluşur. Türkçe şekliyle GZFT olarak da kullanıldığı nadiren de olsa görülebilir.

Stanford Üniversitesi'nde Albert S Humphrey tarafında yürütülen araştırmalar sonucunda geliştirilen SWOT tekniği kişisel veya kurumsal yapıların pazarın mevcut durumuna göre karar almalarını sağlamak için iç ve dış durumu yansıtan bir ayna olarak nitelendirilebilir.

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

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

Diyarbakır ili lojistik sektörünün mevcut durumunu, güçlü yönlerini, zayıf yönlerini, fırsatlarını ve tehditlerini daha belirgin bir şekilde ortaya çıkarmak amacıyla kamu-kurum ve kuruluşların, sivil toplum kuruluşu yetkilileri ve özel sektör temsilcilerinin katılımı ile Karacadağ Kalkınma Ajansı ev sahipliğinde 27.08.2012 tarihinde yapılan çalıştayda gerçekleştirilen SWOT analizinin çıktıları aşağıdaki tablolarda verilmektedir.

Tablo - 4.1. Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar (SWOT)

Lojistik Sektörü	
Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
<ul style="list-style-type: none"> • Uluslararası ticaret ve ulaştırma koridorları üzerinde olması (İpekyolu) • Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerine yakınlık • Ortadoğu ülkeleriyle karayolu/demiryolu bağlantısı • Diyarbakır Havaalanı • Karayolu taşımacılık firmaları ve filosu varlığı • Organize Sanayi Bölgelerinin varlığı • Gümrüğün olması • Madencilik (mermer) sektörünün ilde gelişmiş olması. • Çarıklı bölgesinde hayvan borsası ve organize hayvancılık bölgesi olması • Ulusal markaların Diyarbakır'da olması • Kırmızı mercimek vb. tarım üretimi ve tarıma dayalı endüstrinin varlığı • Lojistik farkındalık • Büyükşehir Belediyesi olması • İhracat oranının Türkiye ortalamasından yüksek olması, 131 adet ihracatçı firmanın varlığı, 190 milyon dolarlık ihracat hacmi • 15 adet Türk-Yabancı ortak yatırımın varlığı, 3 adet %100 yabancı sermaye yatırımı • Karayolu petrol taşımacılığı yoğunluğu 	<ul style="list-style-type: none"> • Arazi yapısının Kuzey-Güney ulaşımına engel olması • Limanlara uzaklık • Sanayi sektörünün gelişmemesi, tarımda katma değerli ürün üretme eksikliği • Üniversitelerde lojistik bölümlerin az olması • Çağdaş depolama tesislerinin ve antrepoların olmaması • Mevcut havaalanının altyapı sorunları, uluslararası hava limanı ve kargo terminali olmaması • Tedarik kaynaklarına uzaklık • Kombine taşımacılık altyapısının gelişmemiş olması • Kalifiye eleman eksikliği • Kurumsallaşma ve Teknoloji kullanımındaki eksiklikler • Kurumlar arası işbirliği eksikliği • Lojistik merkez olmaması • Yabancı yatırım yetersizliği • Pazarlama-Organizasyon-Tanıtım eksikliği • Üniversite sanayi işbirliğinin istenen düzeyde olmaması • Gümrük işlevlerinin yetersizliği, yeterli kapasite olmaması, personel azlığı • Ürün çeşitliliğinin azlığından dolayı ihracat oranında olumsuzluk • İhracatçı birliklerinin veya şubesinin olmaması • Kurumsal bilgi azlığı, doğru bilgi, bulamama veya bilgiye ulaşamama • Bölge için önemli olan Mermer madenin işleme maliyetinin diğer ülkelere göre yüksek olması • Serbest Bölge Olmaması

Tablo - 4.2. Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Fırsatlar ve Tehditler

Lojistik Sektörü	
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> • Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki stratejik konum • Orta Doğu, Orta Asya ve İran pazarları • Bölgenin tüketim merkezi olması • Modern İpekyolu projelerindeki gelişmeler • Demiryolu projeleri (Şanlıurfa, Nusaybin), Çin demiryolu projesi • Otoyol projeleri • Teşvik sistemi (6.bölge), Kalkınma Öncelikli İller Kapsamında Olması • Farklı taşımacılık türlerini(kara - demir) birlikte kullanma imkanı • GAP, İPA ve Karacadağ Kalkınma Ajansı proje destekleri • Transit Ticaretin artması • Ovit ve Gümüşhane Tüneli • Komşu ülkeler ile ticari kapasite artırma potansiyeli • GAP Projesi • Gümrük kapasitesinin arttırılacak olması 	<ul style="list-style-type: none"> • Türkiye-Orta Doğu Ülkeleri arası ilişkiler veya Sınır ülkeleri ile var olan sorunların ticaretin gelişmesine en gel yaratıyor olması • Karayolu taşımacılığın çevreye olumsuz etkileri • Göç sorunu • Komşu illerin lojistik köy projeleri • Gaziantep'in bölgede daha fazla ekonomik cazibe merkezi olması • Sosyal politikalarda Diyarbakır'a yönelik olumsuz bakış açısı • Lojistik merkez alanının ilan edilmesi ile rant oluşma olasılığı • Yeni teşvik sistemine rağmen girişimci yetersizliği

4.1.Diyarbakır İli Lojistik Misyon ve Vizyonu

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

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

Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Misyonu: **“Diyarbakır ilinin ticari ve transit faaliyetlerine yönelik karayolu ve demiryolu hizmetlerini etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek”** olarak görülmektedir.

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

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

- * Ulusal ve uluslararası entegrasyonun artırılması
- * Çevresel duyarlılığın artırılması

Diyarbakır'ın Lojistik Sektörü Vizyonu: **“Bölgenin uluslararası ve ulusal kombine taşımacılık bazında hizmet veren lojistik merkezi olmak”** olarak öngörülmüştür.

4.2.Gelişme Senaryoları ve Eğilimler

Yukarıda öngörülen vizyonun dayandığı senaryolar aşağıda belirtilmiştir:

Kalkınma ve refah artırma odaklı bir ortam oluşacaktır.

Komşu ülke ilişkileri zamanla düzelecek, işbirliği ve ticarete dayanan ilişkiler oluşacaktır

Gerek kuzey-güney ve gerekse doğu batı ekseninde hayata geçirilecek otoyol ve demiryolu projeleri ticareti ve lojistiği geliştirecektir

Bölgede zaman içinde tarım, hayvancılık ve madencilığe dayalı sanayileşme ortamı oluşacak ve dış ticaret hızla artacaktır.

Lojistik farkındalık ile lojistik ve dış ticaret eğitimleri artacak, karayolu taşımacılığında ziyade lojistik şirketlere dayalı bir lojistik sektörü oluşacaktır.

Havaalanı, kargo terminali olan bir uluslararası havalimanına dönüşecektir.

Kalkınmaya yönelik işbirliği ve proje destekleri artacaktır.

4.3.Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Uzun Dönem Stratejileri

Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Uzun Dönem Strateji (UDS) ve Projeleri(UDP) ise aşağıdaki şekilde önerilmektedir:

UDS 1: Depolama, paketleme ve kara limanı (liman sahasında yapılacak konteynerlere gibi işlerin yapılabilirdiği) özelliklerine sahip lojistik merkez oluşturma çalışmalarını hızlandırmak, bu konuda en uygun fonksiyon, finansman ve yönetim yapısını oluşturmak.

UDS 2: Tarım, hayvancılık ve madencilik sektörleri ile bu sektörlerle dayalı sanayi sektörüne yönelik lojistik alt yapıyı oluşturmak ve geliştirmek.

UDS 3: Bölge halkının lojistik sektörüne yönelik girişimcilik düzeyini artırmak.

UDS 4: İlin en uygun demiryolu, karayolu, havayolu ve karma taşımacılık alt yapısını oluşturarak lojistik maliyetleri düşürmek, müşterilere yanıt hızını artırmak, yük, araç ve insan güvenliğini sağlamak.

UDS 5: Karayolu taşımacılığının yanı sıra diğer taşımacılık, depolama, antropolama, konteynerizasyon, paketleme, muayene, gözetim, ekspertiz gibi lojistik hizmet çeşitliliğini artırmak.

UDS 6: Ekonomiklik, çevreye duyarlılık ve toplumsal sosyal sorumluluk ilkelerinin eş zamanlı kullanımını gerektiren Sürdürülebilirliğe önem vermek

UDS 7: Lojistik ve dış ticaret öğrenim ve eğitimine önem vermek ve yaygınlaştırmak

UDS 8: Ulusal ve uluslararası ulaştırma güzergahları bazında işbirliği ve entegrasyon düzeyini artırmak, bu konuda projeler ve yatırımlar gerçekleştirmek

UDS 9: Oluşturulacak lojistik hizmetlerin ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtımını yapmak, bölgenin lojistik cazibe merkezi olmak

UDS 10: Lojistik sektöründe bilişim ve iletişim teknolojilerinin etkin kullanımını teşvik etmek ve gerekli alt yapıyı oluşturmak.

UDS 11: Kurumsal ve profesyonel bir lojistik sektörü oluşturmak

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

UDP 1: Bölge bazında tüm illeri kapsayan uzun dönem lojistik master planının yapılması, lojistik kümelenmelerin gerçekleştirilmesi ve en uygun karma taşımacılık alt yapısının belirlenmesi

UDP 2: Lojistik merkezin kurulması ve bu lojistik merkezin yerelden başlayarak bölgesel baza dönüştürülmesi

UDP 3: Kentsel gelişim planı çerçevesinde kentsel lojistik planı yapılması

UDP 4: Şanlıurfa-Diyarbakır-Nusaybin arası demiryolu bağlantısının sağlanması

UDP 5: Diyarbakır bağlantılı otoyol bağlantılarının sağlanması

UDP 6: Lojistik merkezin tanıtım ve pazarlamasının yapılması, kongre, sempozyum, fuar ve tanıtım gezileri düzenlenmesi

UDP 7: Lojistik sektöründe girişimciliğe yönelik bilgilendirme ve destek çalışmalarının gerçekleştirilmesi

UDP 8: Üniversitelerde lojistik bölümler/programlar açılması

UDP 9: Havaalanının uluslararası havalimanına dönüştürülmesi ve kargo terminali oluşturulması

UDP 10: Lojistik hizmet çeşitliliğini, çevresel duyarlılığı ve toplumsal sosyal sorumluluğu, çağdaş bilişim ve iletişim teknolojilerinin kullanımını, e-lojistik faaliyetlerini artırmaya yönelik proje destekleri verilmesi

UDP 11: Ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarının oluşturulmasında aktif rol oynanması ve lobi çalışmalarının gerçekleştirilmesi

UDP 12: Etkin ve verimli çalışacak bir serbest bölge oluşturmak

4.4.Diyarbakır İli Lojistik Sektörü Orta ve Kısa Dönem Stratejileri

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

OKDS 1: Lojistik sektörünü geliştirmek üzere il lojistik paydaşlarının ve kanaat önderlerinin birlikteliği ve işbirliğini sağlamak

OKDS 2: Lojistiğin önemi ve farkındalığını artırmak

OKDS 3: Lojistik Merkezi sürekli gündemde tutmak ve daha etkin çözümler geliştirmek, kademeli ve planlı olarak büyütmek

OKDS 4: Lojistik merkezi ekonomik ölçekte çalıştırmak için kent içindeki lojistik unsurları kent dışına çıkarmak ve lojistik merkeze yönlendirmek

OKDS 5: Gümrük işlemlerinin kapasitesini, hızını ve etkinliğini artırmak

OKDS 6: Lojistik projelere yönelik yerli ve yabancı sermaye yatırımlarını desteklemek

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

OKDP 1: Lojistik Merkezin gereksinimlere göre tasarımı ve yerinin uygun seçilmesi, imar planının, lojistik merkez ihtiyacına göre yeniden düzenlenmesi

OKDP 2: Diyarbakır'a yapılacak olan lojistik yatırımlara yönelik sermaye sahiplerini bir araya getirecek çalışmaların yapılması.

OKDP 3: Lojistik merkez yatırımının uzun dönemli düşünülmesi, zaman içinde büyüyecek şekilde projelendirme yapılması, gerekli yatırım finansmanı temini çalışmalarını gerçekleştirilmesi

OKDP 4: Lojistik merkezin yararlarının bürokrasi (valilik, belediye, odalar, borsalar, özel sektör, vd.) düzeyinde iyi tanıtılması, bürokratik çalışmaların hızlandırılması

OKDP 5: Sektör ihtiyaçlarının çok iyi algılanması, lojistik tesis projelerinin sektör ihtiyaçlarını karşılayabilir durumda hazırlanması

OKDP 6: Dış ticaret ve lojistik eğitim sertifika programlarının gerçekleştirilmesi ve uygulanması

OKDP 7: Konteynere yönelik gümrük işlemlerinin il içinde yapılması

OKDP 8: Lojistik faaliyetlere ve haberleşmeye yönelik veri tabanı ve web sitesi oluşturulması

OKDP 9: Havaalanı alt yapısının geliştirilmesi

OKDP 10: İhraç taşımalarında TIR'lara ÖTV'siz yakıt olanağı sağlanması

OKDP 11: Lisanslı depoculuk faaliyetlerinin artırılması

OKDP 12: Mevcut karayolu taşımacılık firmalarının lojistik firmalar haline dönüşmesi için desteklenmesi

OKDP 13: Modern TIR-Kamyon parkları oluşturulması

BEŞİNCİ BÖLÜM

DİYARBAKIR İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİNE YÖNELİK EYLEM PLANI

Bir önceki bölümde ortaya konan Diyarbakır ili lojistik sektörü vizyon ve stratejilerine yönelik önerilen eylem planlarının il bütününde farkındalığının sağlanması ve uygulanması konusunda Diyarbakır Lojistik Platformunun (DLP) kurulması önem teşkil etmektedir. Bu bölümde Diyarbakır lojistik platformu liderliğinde gerçekleştirilmesi önerilen eylem-aksiyon planları açıklanmaktadır.

5.1. Diyarbakır Lojistik Platformu ve Önerilen Temel Eylem Planları

Kavramsal olarak platform; ilgili sektöre yönelik yerel alanda kamu kurum, kuruluş, sivil toplum kuruluşları, üniversite, birim ve gruplar (dernek) arasında ortak anlayışın ve işbirliğinin gelişmesini sağlamak ve bu gelişimi sürdürülebilir şekilde arttırmak amacı ile bir araya gelen ve gönüllük ilkesi ile çalışan oluşumlardır. Veya platformlar, belirli konular kapsamında ilgili sektördeki tüm tarafların (paydaşların) iletişimini sağlamak ve bunun sonucunda somut çıktılara yönelen iletişim ağlarıdır.

Bu ağların/oluşumların aşağıdaki temel eylemleri gerçekleştirmesi öngörülmektedir. Bu önerilen eylemler var olan birçok platform veya diğer adı ile inisiyatiflerin hali hazırda yaptığı çalışmalardan derlenmektedir. Avrupa ülkelerinde platformlar küme (cluster) olarak tanımlanmaktadır. Bu yapılar incelendiğinde, platformlar yasa ile tanımlanmış ve tüzel kişilik kazanması için gerekli olan hukuksal düzenlemeler yapılmıştır. Ülkemizde henüz platformlara yönelik her hangi bir hukuksal düzenleme bulunmamaktadır.

Diyarbakır Lojistik Platformu için önerilen temel eylem (faaliyet) alanları;

- İlgili sektörde (platformun hizmet etmeyi hedeflediği alan) ulusal, bölgesel, yerel ve hatta uluslararası düzeyde sektörel iş birlikteliklerin gelişimini sağlamak üzere politikaların planlanması, geliştirilmesi ve uygulanması için yol haritalarının tüm tarafların katılımı ve desteğini alarak oluşturulması,
- Paydaşlar arasında iletişim, koordinasyon ve iş birliği ortamının geliştirilmesi, stratejik karar almada ihtiyaç duyulan güncel veri ve bilginin derlenerek firmalar ile paylaşılması; yeni yatırım alanlarının araştırılması.
- Sektörün uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel alanda tanınırlığın sağlanması için etkin işbirliklerinin artırılması için gerekli olan tüm iletişim ağlarının kurulması ve bu ağların aktif olarak kullanılması. Gerektiği takdirde ilgili sektörde deneyime sahip mesleki örgütler, dernekler ve kurumlar ile işbirliklerinin sağlanması,
- Sektörün; ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimini sağlamak, sürdürülebilir şekilde büyümesini sağlamak için çeşitli projeler üretmek ve bunları hayata geçirilmesi için gerekli olan lobi faaliyetlerinin yapılması,
- Sektöre yönelik var olan bilgi birikimini paylaşarak verilen/alınan ulusal ve uluslararası desteklerin sektörün gelişimini destekleyecek şekilde doğru ve verimli kullanılmasının sağlanması,
- Ulusal ve uluslararası projeler oluşturulmasının ve bunlardan alınacak mali destekler ile ilgili sektörde ortak kullanım amaçlı fiziksel altyapıların oluşmasının ve geliştirilmesinin sağlanması,
- Sektör tarafından talep edilen kalifiye insan gücünün sektöre kazandırılması için gerekli hayat boyu

eğitim sertifika programı (teorik ve pratik alanda) faaliyetlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasının sağlanması,

- Bölge üniversiteleri ile ikili ilişkilerin geliştirilmesi ile sektöre yönelik bölümlerin açılması (lojistik ve dış ticaret bölümleri) veya sektöre yönelik danışmanlık hizmetleri verebilecek araştırma merkezlerinin kurulumu için gerekli lobi faaliyetlerinde bulunulması,
- Sektöre yönelik var olan bilimsel çalışmaların sektöre transferinin yapılması için gerekli yönlendirmelerin ve somut eylemlerin hayata geçirilmesi. Bu bağlamda sektörel sorunların analizi ve çözüme yönelik AR-GE ve bilgi transferi konularının belirlenmesi; araştırmacı-firma iş birliklerinin teşvik edilmesi
- Kurulacak olan uluslararası ve ulusal işbirlikleri ağı ile ilgili sektörün uluslararası rekabet gücünün artmasına katkı sağlanması. Bu yönde firma eşleştirmesi önem teşkil etmektedir.
- Kümeleme, markalaşma ve ortak dış pazar faaliyetlerinin hayata geçirilmesi için stratejilerin belirlenmesi ve bu stratejilerin uygulanması,
- Ulusal ve uluslararası iyi örneklerle kıyaslama çalışmalarının yapılması; sektör paydaşlarının uluslararası kuruluşlar ile iş birliklerinin geliştirilmesi,
- Ulusal ve uluslararası hibe fonlarından yararlanma ve bölgede var olan düzeyinin artırılması için çalışmalar yapılması,

Avrupa'da kümelere (cluster) yönelik olarak var olan hukuksal düzenlemelerden dolayı kümeler yukarıda önerilen eylemler dışında gelir elde etmek amacı ile oluşturdukları çeşitli ekonomik yatırım ve faaliyet alanları bulunmaktadır. İspanya'da bulunan lojistik kümesi özel bir demiryoluna ortak ve buradan gelir elde etmektedir. Öte yandan gelir elde etmek amacı ile firma eşleştirmeleri, eğitim programları ve danışmanlık gibi birçok hizmet ücret karşılığında sunmaktadır.

Bu bakış açısı ile bakıldığında ilerleyen süreçte ülkemizde yapılacak olan hukuksal düzenlemeler ile Diyarbakır Lojistik Platformunun da AB'de olduğu gibi tüzel kişiliğini alması mümkün olabilecektir. Bu neden ile çalışmalarını bu yönde de geliştirmesi hususunu göz ardı etmemesi gerekmektedir.

5.2. Diyarbakır Lojistik Platformu Paydaşlarının ve Temel Görevlerinin Tanımı

Diyarbakır Lojistik Platformu için yukarıda önerilen temel eylem ve faaliyet planlarının geliştirilmesi uygulanması için bölgede bulunan sivil toplum kuruluşları, sektörel dernekler, meslek örgütleri, yerel yönetimler ve üniversiteler, hatta kalkınma ajanslarının da katılımı ile oluşan özel sektör destekli bir yapı oluşturulması gerekmektedir. Bu yapı yerelde tüm tarafları (kamu, üniversite, stk ve özel sektör) kapsayacağından dolayı sektöre yönelik olarak var olan veya oluşabilecek sorunların çözülmesinde, proje üretilmesi ve uygulanmasında etkin rol alabilecek güce ve yetkinliğe sahip olabilecektir.

Türkiye'de birçok sektör için platform kurulmuş ve hali hazırda çalışmaktadır. Bunlardan bir tanesi 2007 yılında kurulan Mersin Lojistik Platformu'dur. Platformun kuruluş amacı Mersin ilinin var olan lojistik potansiyelinin arttırarak ilin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimine destek olunması olarak tanımlanmaktadır.

Örnek olarak incelediğimiz Mersin lojistik platformunun oluşumunda, özel sektör başkanlığında (on iki lojistik firması) ilin önde gelen STK'ları, kamu-kurum ve kuruluşları, yerel yönetim, üniversitesi ve Çukurova Kalkınma Ajansı yer almaktadır.

Çalışma prensipleri incelendiğinde farklı çalışma gruplarının(örn: eğitim, markalaşma ve pazarlama, karayolu, denizyolu, demiryolu, liman vd) olduğu, her bir üyenin görev tanımının yapıldığı dikkat çekmektedir. Ayda bir kez genel toplantı yapan platform, gerektiğinde daha önceden belirlenen gruplar kendi üyeleri ile toplantılarını yapmaktadır.

Mersin Lojistik Platformu, Türkiye'nin ilk Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi yatırımını gerçekleştirmek için bünyesinde bulundurduğu ekonomi aktörleri özel sektör temsilcileri ile ciddi çalışmalar yapmıştır. Bu bağlamda lojistik merkez kurlumu için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına gerekli olan Başvuru Dosyasının hazırlanmasında aktif görev almış ve ilk resmi müracaatı, sahip olduğu lobi ile yaptırmıştır. Platform çeşitli ulusal ve uluslararası fonlardan faydalanarak; eğitim programları, yurt dışı iyi örnek ziyaretleri, firma eşleştirmeleri, konferans ve seminer gibi çeşitli aktiviteler yapmaktadır.

Bu bakış açısı ile Diyarbakır Lojistik Platformu'nun paydaşları ve görev tanımları aşağıdaki gibi olması rapor kapsamında önerilmektedir. Bu öneriler sadece temel bir bakış açısı geliştirmekte ve platformun kurulumundan sonra çoğulcu bir katılım ile bu öneriler geliştirilebilir.

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

No	Önerilen Paydaş Listesi	Görev Tanımı-İşlevi
1	Özel sektörde yer alan taşımacılık ve lojistik firmaları. (Önerilen sayı 10 - 15 adet)	Platform yönetim yapısında platform başkanlığını özel sektörün yürütmesi, platform tarafından üretilen projelerin kamuoyunda sahipliğini sağlayacaktır. Bu neden ile özel sektörden lojistik firmalarının platformda yer alması önem teşkil etmektedir.
2	Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi	Platform tarafından üretilen yatırım projelerinde gerekli imar çalışmaları ve düzenlemelerde etkin rol oynayacaktır. Var olan kamusal yetkisi ile platform tarafından üretilecek olan yatırım projelerine destek verebilir. İilde önemli karar verici organ olması; lobi çalışmalarına yönelik platformdaki diğer bir önemini de vurgulamaktadır.
3	Dicle Üniversitesi	Platform tarafından sektöre yönelik gerçekleştirilecek eğitim, seminer, proje hazırlanması vb aktivitelerde var olan insan kaynağı ile platforma önemli katkılar sağlayacaktır. Ayrıca farkındalık çalışmalarında etkin görev alacaktır. Bunun için kendi bünyesinde "Lojistik ve Dış Ticaret Araştırma Merkezi" kurabilir.
4	Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası	Diyarbakır sanayi ve ticari kuruluşları temsil etmesinden dolayı ulusal, bölgesel ve yerel alanda platform adına lobi faaliyetlerinde etkin görev alabilir. Ayrıca ilin ekonomik aktörlerinin bulunduğu bir kurum olması platform projelerinin sahiplenmesinde, ekonomik ve insan kaynağı desteği vermesi platforma yönelik önemli destek oluşturur.
5	Diyarbakır Ticaret Borsası	Ulusal, bölgesel ve yerel alanda lobi faaliyetlerinde etkin görev alabilir. Ayrıca ilin ekonomik aktörlerinin bulunduğu bir kurum olması platform projelerinin sahiplenmesinde önemli destek oluşturur.
6	Karacadağ Kalkınma Ajansı	Platform eylem planlarının hayat geçirilmesine yönelik gerekli olan yatırım destek, teknik destek ve koordinasyonun sağlanmasında etkin görev alabilir. Ayrıca platformun ekonomik ve sosyo-ekonomik hedeflerine yönelik gerek duyulan ulusal ve uluslararası işbirliği ağlarının geliştirilmesinde etkin görev alabilir. Platform eylem planlarını göz önünde bulundurarak hibe programlarının hazırlanmasında etkin olabilir.
7	Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü	Sanayi ile platform çalışmalarının ortak sinerjide ilerlemesinde önemli destek sağlayabilir. Sanayiciyi doğrudan etkileyen lojistik süreçlerinde ciddi öneriler sunabilir.
8	Karayolları 9.Bölge Müdürlüğü	Merkezi hükümetin yatırım projeleri konusunda platform ile bilgi paylaşması, platform tarafından önerilen merkezi yönetime iletilmesi konularında etkin görev alabilir. Ayrıca kurulması planlanan Diyarbakır Lojistik Merkezine ilişkin gerekli olan karayolları bağlantısı gibi temel konularda aktif görev alabilir.
9	TCDD 5.Bölge Müdürlüğü	Kurulması planlanan Diyarbakır Lojistik Merkezine ilişkin gerekli olan demiryolu bağlantısı ve aktarım istasyonu gibi temel konularda aktif görev alabilir.
10	Sektöre yönelik var olan ilgili dernekler	Ulusal alanda farkındalığın sağlanmasında etkin rol oynayabilir. Danışmanlık hizmetlerinde sahip olduğu danışman havuzundan yararlanılabilir. Platform tarafından organize edilecek olan konferans, seminer vb çalışmalara destek verebilir.

5.3. Diyarbakır Lojistik Platformun Yönetişim Yapısı

Bu bölümde kurulacak Diyarbakır Lojistik Platformunun yönetim yapısı hakkında temel önerilere yer verilmektedir. Diyarbakır Lojistik Platformunun sürdürülebilir bir yapıya sahip olması için yol haritasının belirlenmesi kadar bunun uygulanması için yönetim yapısının da oluşturulması önem teşkil etmektedir.

Platform çalışmalarının il bütününde en üst düzeyde desteklenmesi için Diyarbakır Valiliği platform çalışmalarını himaye etmelidir. Yıl içerisinde paydaşların geniş katılımı ile yapılan istişare ve karar toplantılarının Diyarbakır Valiliği liderliğinde gerçekleştirilmesinde fayda vardır.

Platform yönetim yapısının temelinde platform sekretaryası bulunmaktadır. Sekretaryada görev alacak olan kişi profesyonel çalışan birisi(leri) olmalı ve ilgili sektör alanında uzman olması önem teşkil etmektedir. Bu bağlamda sekretaryanın özel sektörün tüm tarafları ile doğrudan bağlantısı olması nedeni ile Diyarbakır Ticaret Odası bünyesinde yer alan profesyonel çalışan birsinin(lerinin) sekretaryayı üstlenmesi önerilmektedir.

Sekretarya, platform yıllık çalışma planlarını, proje çalışma gruplarını, kaynak kullanımına yönelik planları hazırlamalı ve platform paydaşlarının geniş katılımı ile ayda bir olmak koşulu ile yapılan istişare ve karar toplantılarında bu çalışmaları görüş ve onaya sunmalıdır. Ayrıca istişare ve karar toplantıları platformun aylık toplantıları dışında altı ayda bir olmak üzere Diyarbakır Valiliği liderliğinde yapılması ve Valiliği'nin görüş ve onaylarının alınması da önem teşkil etmektedir.

Onaylanan çalışmaların takibinden sekretarya sorumlu olmalıdır. Sekretarya ayrıca platform toplantılarının (toplantı konuşma ve sonuç tutanaklar) hazırlamalı, ayrıca bu toplantılarda alınan kararları imzalı tutanak haline getirmelidir. Sekretarya toplantı tutanaklarını tüm platform üyelerine iletmekle (sirküler etmek) yükümlüdür. Ayrıca sekretarya platform başkanı ve çalışma grupları ile yakın temasta olmalı ve gerekli olan bütün iletişimi ve koordinasyonu sağlamalıdır.

Platform çalışmalarının etkin ve verimli olması, hantal bir yapıya sahip olmaması, esneklik gösterebilmesi gibi temel yapılar dışında lojistik sektörünün en alt temsilcisinin de ulaşabilmesi için platform başkanlığını, sektörde birikimi ve başarılı çalışmaları ile öne çıkan gönüllü bir özel sektör temsilcisi (firma sahibi) tarafından yerine getirilmesi uygun görülmektedir.

Platform çalışmalarının etkin ve verimli olabilmesi için platform çatısı altında alt çalışma grupları oluşturulması gerekmektedir. Bu çalışma gruplarında yer alacak olan platform üyelerinin deneyimleri göz önüne alınarak planlanmalıdır. Örneğin platformdan, eğitim çalışma grubunda görev alacak olan kişilerin, Dicle Üniversitesinden veya diğer üniversitelerden platform çalışmalarına katılan akademisyenlerden oluşması uygun olacaktır.

Bu bağlamda platform çatısı altında önerilen çalışma grupları şu şekildedir; eğitim çalışma grubu, proje hazırlama ve uygulama çalışma grubu, medya ve tanıtım çalışma grubu, pazarlama çalışma grubu, Ar-Ge çalışma grubu, organizasyon ve etkinlik çalışma grubu olmak üzere temelde altı farklı gruptan oluşmasında fayda görülmektedir.

Platform sürdürülebilirliğinin sağlanması için önem teşkil eden diğer bir husus ise platform üyelerinin aktif olarak platform çalışma ve toplantılarına katılımlarıdır. Bu neden ile platform çalışma kuraları bu yönde de oluşturulmalıdır. Bu bağlamda üye devamsızlık sürelerinin belirlenmesi, platforma nasıl

üye davet edilmesi veya üye çıkartılması gibi etik konularda platform kendine uygun modeli üyeleri ile belirlemelidir. Öte yandan platformun tüzel kişiliğinin olmamasından dolayı teknik alt yapısını platform sekreteryasını üstlenecek olan kurumun sağlamasında fayda vardır.

Burada gözden kaçırılmaması gereken bir diğer olgu ise platform tarafından gerçekleştirilecek olan aktivitelere yönelik mali kaynağın nasıl oluşturulacağıdır. Bu tür yapıların ülkemizde tüzel kişiliği olmaması ve herhangi bir kar amacı gütmemesinden dolayı mali desteğe ihtiyacı açıkça gözlemlenmektedir. Bu desteğin ticaret ve sanayi odaları, ticaret borsası, belediye ve il özel idareler tarafından verilmesi uygun görülmektedir. Bunun için sekreteryaya yıllık planlamayı yaparken bu planlamaya ilişkin bütçeleme de yapılmalıdır.

5.4. Diyarbakır Lojistik Platformu Eylem Planı ve Çalışma Alanları

Platformun eylem planları ve çalışma alanlarının temelini Diyarbakır ilinin ve özelinde taşımacılık ve lojistik sektörünün ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişmişliğinin artırılması hedeflenmelidir.

Bu bağlamda, bölgede sektöre yönelik olarak var olan sorunların çözümü, sektörün ihtiyaç duyduğu kalifiye insan kaynaklarının yetiştirilmesi, sektörün ulusal ve uluslararası alanda tanıtımının yapılması, sektörde bulunan firmaların uluslararasılaştırılması yönünde faaliyetlerin hayata geçirilmesi, sosyal ve ekonomik alanda projeler hazırlaması, geliştirmesi ve bunların uygulanması platformun temel eylem planları arasında yer almalıdır. Bunların yanı sıra platformun en önemli çalışma alanı arasında sektörün önüne açacak, sektöre ivme kazandıracak gerekli tüm alanlarda lobi faaliyeti yapabilme kabiliyeti de göz ardı edilememelidir.

Diyarbakır lojistik platformunun eylem planı ve plan kapsamında yer alması önerilen paydaşlar hakkında detaylı bilgi aşağıda yer almaktadır. Sunulan bu eylem planları platformda ele alınmalı ve gerek görülen düzenlemeler platform sekreteryası tarafından yapılmalıdır. Eylem planlarının belirli periyotlara bağlı olarak yapılması büyük önem teşkil etmektedir. Yıl veya yıllar içerisinde yapılacak olan eylem planları platformun önceliklerine göre göreceli olarak değişebileceği göz ardı edilmemelidir.

Diyarbakır lojistik platformu, eylem planı ve çalışma alanlarına ilişkin öneriler aşağıda yer almaktadır:

Platforma katılacak olan kurumların (Bölüm 5.2.de bu platform üyelerine ilişkin öneriler bulunmaktadır) belirlenmesi ve sekreteryayı yürütecek olan kurum veya kuruluş tarafından davet yazılarının gönderilmesi gerekmektedir. Bu sürecin ilk adımını raporu hazırlamakta olan Karacadağ Kalkınma Ajansı atmış olsa da bu süreçte paydaş olarak ilerleyen dönemde sekreteryayı yönetmesi önerilen kuruluş Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası olmalıdır.

Davetlilerin belirlenmesinin ardından yapılacak olan ilk toplantı kapsamında, platform toplantıları ile platform çalışma usullerinin belirlenmesi ve platformun yol haritasının (yol haritasına ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır) tüm üyeler ile oluşturulması gerekmektedir.

Platform çalışmalarının etkinliğinin, verimliliğinin ve kamuoyu duyurulduğunun ile sağlanması için sekreteryaya tarafından sistemli ve düzenli veri tabanları oluşturulmalı ve bu veri tabanı sürdürülebilir olarak güncellenerek kullanılmalıdır. Bu neden ile platforma ait bir web sayfasının Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanması önem teşkil etmektedir. Bu sürecin yönetilmesinde sekreteryanın yanı sıra platform medya ve tanıtım çalışma grubunda yer alması uygundur.

Platform çalışmalarının farkındalığının ve tanıtımının yapılması için platform yayın kitlerinin oluşturulması gerekmektedir. Bu yayın kitlerinin Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanması uygun olacaktır. Bu sürecin yönetilmesinde paydaş olarak platform üyesi olarak önerilen eğitim çalışma grubunda yer alması düşünülen Dicle Üniversitesi ve Karacadağ Kalkınma Ajansı'nın yer alması uygun görülmektedir.

Kurulacak olan platformun, yerel dışında hinterlandında bulunan iller (Gaziantep, Şanlıurfa, Adana, Mersin vd.) tarafından da bilinmesi ve bölgesel ikili iş birlikteliklerinin geliştirilmesi için çeşitli kurum ve kuruluşların platform üyelerinin katılımı ile yapılması gerekmektedir. Platformun sektöre yönelik olarak yapacağı tüm aktivitelerde (seminer, konferans, fuar vd.) hinterlandında bulunan illerden destek alabilmesi için gerekli lobi çalışmalarını yapması da bu ziyaretler kapsamında ele alınmalıdır.

Platform eğitim çalışma grubu, sektörün ihtiyaç duyduğu kalifiye personel ihtiyaçlarını belirlemeli ve bu yönde teorik ve pratik eğitim odaklı programlar (sertifika programı, staj vb.) oluşturmalı ve uygulamalıdır. Ayrıca eğitim çalışma grubu Dicle Üniversitesinde dört yıllık fakülte açılması için gerekli lobi faaliyetlerinde bulunabilir.

Proje hazırlama ve uygulama gurubu platform tarafından yapılacak olan her türlü aktivitenin kurum destekleri dışında finansman modeli (mali kaynak) oluşturmak üzere ulusal ve uluslararası proje çağrılarında proje hazırlamalı veya gerek görüyorsa danışmanlık hizmeti almalı. Bu süreçte Karacadağ Kalkınma Ajansı uzmanlarından destek alınması uygun görülmektedir.

Platform organizasyon ve etkinlik grubu, Diyarbakır ilinin ve lojistik sektörünün tanıtımı amacı ile çeşitli sektöre yönelik ulusal ve uluslararası alanda etkinlikler düzenlemelidir. Bu kapsamda Diyarbakır Uluslararası Lojistik Konferansını her iki yılda bir düzenleyebilir, çeşitli davetlilerin katılımı ile seminer programlar düzenleyebilir. Bunların yanı sıra sektörde bulunan firmaları ulusal ve uluslararası alanda düzenlenen konferanslara veya seminer programlara götürülmesi için çalışmalar yapabilir.

Ayrıca platform organizasyon ve etkinlik grubu, sektörde bulunan firmaların uluslararasılaştırılması, vizyonlarının geliştirilmesi, ulusal iş birlikteliklerin artırılması ve iyi örneklerin incelenmesi için çeşitli yurt dışı iş ziyaret programları organize edebilir. Bu tür programların organize edilmesinde KOSGEB desteklerinden faydalanılabilir. Bu süreçte firmaların ikili görüşmeler yapılması sağlanabilir.

Öte yandan tüm çalışma gruplarının katılımı ile sektörel veri tabanının oluşturulması da sağlanabilir. Bu veri tabanının yıllar bazında güncellenmesi sayesinde platform tarafından belirlenen hedeflere yönelik durum analizlerinin yapılması sağlanır. Bu şekilde platform tarafından yapılan çalışmaların etkisinin de analizi yapılabilir.

Sektör ile yakın iletişimde olunması için platform sekreteryası tarafından basılı veya dijital olmak üzere bülten hazırlanabilir.

5.5.Lojistik Merkez Kurulum Sürecine İlişkin Platform Yol Haritası

1. Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanmış olan "Diyarbakır Lojistik Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi" içeriğinin, kurulacak olan Diyarbakır Lojistik Platformu tarafından incelenmesi ve plan ile ilgili görüşlerin, ilgili rapor çerçevesi içinde kalmak koşulu ile kurulacak olan Diyarbakır lojistik platformu üyelerinden alınması uygun olacaktır. Alınan görüşlere bağlı olarak her üyenin katılacağı ortak bir çalışma programı hazırlanmalı ve bu program kapsamında görev tayini yapılarak çalışmaların başlatılması gerekmektedir.

İlgili çalışmanın başlangıç odağı olan Karacadağ Kalkınma Ajansı'nın ve kurulacak olan Diyarbakır Lojistik Platformu'nun bundan sonra oluşacak olan tüm süreçte etkin görev alması ve daimi olarak devrede kalması önem teşkil etmektedir.

Hazırlanacak olan çalışma programında platform üyelerinin yer alıp almayacakları, hangi alanda çalışacakları ve buna ilişkin çalışma planları da net bir şekilde belirlenmelidir. Hazırlanacak olan bu çalışma planı, Diyarbakır Lojistik Platformunun yol haritası olmalı ve hazırlandıktan sonra üzerinde, zorunlu olmadıkça sapma ve değişiklik önerilmemesi uygun olacaktır. Ayrıca tüm bu sürecin hazırlanması ve yönlendirilmesinde gerek duyulduğu takdirde, "Diyarbakır Lojistik Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi"ni hazırlayan ekipten de destek alınması yararlı olacaktır.

2. Fizibilite raporu ve strateji belgesi hazırlanmış olan "Diyarbakır Lojistik Merkezi"nin (Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB) farkındalığının öncelikle yerel aktörler nezdinde ve daha sonra merkezi hükümet nezdinde sağlanması uygun görülmektedir. Bu bağlamda hazırlanan raporun dağıtılması, rapor sonuçlarının çeşitli ortamlarda (konferans, seminer, Web vb.) sunumunun yapılması, görsel ve işitsel medyada çeşitli haberlere yer verilmesi bu süreci hızlandıracak olan aksiyonlar olarak düşünülmektedir.
3. Tanıtım ve farkındalık stratejilerinin gerçekleştirilmesinin ardından, Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanmış olan "Diyarbakır Lojistik Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi" kapsamında kurulması uygun bulunan Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin (Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB) tüzel kişiliğinin kazandırılması için aksiyon planının oluşturulması ve uygulanması önem teşkil etmektedir.

Bu bağlamda oluşturulacak olan aksiyon planının birinci adımı olarak rapor kapsamında yeri belirlenmiş olan Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin (Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB) Müteşebbis Heyeti'nin oluşturulması-belirlenmesi gerekmektedir. Bu heyette şu kurumlardan temsilcilerin bulunması önerilmektedir.

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

TCDD'nin mevcut yönetmeliğinden dolayı müteşebbis heyette yer almasına ilişkin yasal izin bulunmamaktadır. Fakat Ulaştırma Bakanlığı bu konuda çalışma yaptığını ve gerekli yönetmeliğin oluşturulacağı konusunda bilgi vermektedir. Bu sürecin takip edilmesi de gerekmektedir.

4. Yukarıda önerilen kurum ve kuruluşların müteşebbis heyette yer alması istemeleri durumunda kuruluşa yönelik ilk adım şu şekilde atılmalıdır. Kurum ve kuruluşların yöneticilerinin katılımı ile Diyarbakır Valisi veya tayin edeceği Vali yardımcısı başkanlığında müteşebbis heyeti kurulumu için karar alınmalı ve bu tutanak altına alınmalıdır. Alınan kararlara ilişkin olarak kurumlar kendi meclislerinden müteşebbis heyette yer almaları için onay almalı aynı zamanda daha önceden belirlenmiş olan katılım bedeli oranını da meclislerine onaylatmalıdır.

Bu süreçlerin gerçekleştirilmesinin ardından Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin (Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB) tüzel kişiliğinin kazanması için Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına resmi müracaat yapılması için "Başvuru Dosyası" hazırlaması gerekmektedir. Hazırlanan bu başvuru dosyası Diyarbakır Valiliği imzası ile Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına iletilmelidir. Bu süreçten sonrası Organize Sanayi Bölgeleri kurulumu için uygulanan süreçleri takip etmektedir. Bu neden ile Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi bu süreçte etkin rol olarak deneyimlerini aktarmalıdır.

5. Resmi başvurunun ilgili bakanlığa yapılması ve tüm sürecin olumlu ilerlemesi durumunda, aksiyon planında gerçekleştirilmesi gereken bir sonraki aşama, kurulacak olan Diyarbakır İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi için bir avan proje (rapor kapsamında hazırlanan proje üzerinde detay çalışılmalı) ve güncel fizibilite raporu hazırlanmasıdır. Bu aşama için ilk adım, hazırlanan bu raporda yerine getirilmiştir. Bundan sonra yapılması gereken, bu yer üzerinde kurulacak olan Diyarbakır Karalimanı'nın (Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB) için projelerin başlatılmasıdır. Yapılacak olan projede şu eylemler gerçekleştirilmelidir:

- Diyarbakır Lojistik Merkezi'nde yer alacak kullanım tiplerinin belirlenmesi,
- Kullanım tiplerine yönelik olarak, net alan kullanımlarının belirlenmesi için piyasa araştırması yapılması. Rapor kapsamında önerilerde bulunulmuş olup güncel platformlarda tekrar ele alınmasında fayda vardır.
- Vaziyet planı doğrultusunda, 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planlarının hazırlanarak Belediye Meclisi'ne onaylanmak üzere sunulması ya da bu işlemlerin Büyükşehir Belediyesi'nce yaptırılmasının sağlanması
- Öngörülen tesislere yönelik olarak, 1/200 ölçekli tip avan projelerin hazırlanması,
- Alanın hafriyat planının ve altyapı tesislerinin projelendirilmesi,
- Bu projeler doğrultusunda inşaat maliyet ve keşiflerinin hazırlanması,
- Tesislere ve alan kullanımlarına yönelik uygulama projeleri sırasında göz önüne alınması gereken standartların belirlenmesi,
- Projenin geri dönüş ya da ekonomik işletme prensiplerinin belirlenmesi ve buna yönelik geri dönüş karlılıklarının hesaplanması,
- Projeye yönelik olarak finansman modellerinin belirlenmesi ve proje finansmanı ile ilgilenmesi muhtemel yerli ve yabancı, özel ve kamu sektörü kuruluşlarıyla bağlantıların kurularak ilişkilerin başlatılması,
- Diyarbakır Karalimanı'nın işletme modelinin belirlenmesi ve yönetim şeması ve kadrolarının oluşturulması, paydaş katkı ve rollerinin belirlenmesi ve bu katkı gerçekleştirilmelerinin bir takvime ve takibe bağlanması,
- Karayolu ve demiryolu bağlantılarının, elektrik, su, kanalizasyon, telefon, kablo tv, internet vb. altyapı tesislerinin gerçekleştirilmesini sağlamak üzere, ilgili kamu kuruluşları (TCDD, DLH, TCK, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi ve İl Özel İdaresi) ile gerekli süreçlerin başlatılması ve bu süreçlerin koordinasyonu,
- Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin olması muhtemel ekonomik ve sosyo-ekonomik katkılarının belirlenmesi ve bu doğrultuda bilgilendirme metinlerinin, daha sonraki aşamalarda proje tanıtım materyallerinde kullanılmak üzere hazırlanması,

- Diyarbakır Lojistik Merkezine yönelik talebi zaman içinde artırmak, hedefine ulaştırmak ve bu projenin bir cazibe merkezi haline getirilmesi için gerekli politikaların mevcut yasal yetkiler çerçevesinde belirlenmesi ve uygulanması.
- 6. Detaylandırılacak olan avan projesi sürecinde zamanın verimli kullanılması için proje arazisinin Belediye tarafından imar planlarına işlenmesi, gerek görülen ölçekli planların yapılması, eğer gerek var ise istimlâk çalışmalarına başlanması önerilmektedir. Belediye hizmetlerinin de bahse konu alana götürülmesi amacıyla detaylı avan proje çalışması sürecinde Belediye ile de birlikte çalışılması ve iş birliği yapılmasında fayda bulunmaktadır.
- 7. Bu süreç kapsamında proje müteşebbis heyeti veya proje koordinatör olarak atanan kurum Ulaştırma Bakanlığı veya TCDD Bölge Müdürlüğü ile temasa geçerek bahse konu proje alanına ilişkin demiryolu hattının projelendirilmesi ve yatırım planına alınmasının sağlanması. Bununla birlikte merkez içinde yer alacak olan demiryolu aktarım istasyonunun TCDD tarafından yaptırılması için gerekli çalışmaların yapılması da diğer öneriler arasında yer almaktadır.
- 8. Karayolları 9.Bölge Müdürlüğü ile görüşülerek kurulacak olan merkeze ilişkin gerekli karayolu bağlantılarının projelendirilmesi ve yatırım planına alınması da önerilmektedir. Bu çalışmanın da bir önceki maddede olduğu gibi, detaylandırılacak olan avan projenin yerleşim planı ile paralel götürülmesinde yarar vardır.
- 9. Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin tüzel kişiliğini kazanana kadar bu süreçte etkin rol alması planlanan Diyarbakır lojistik platformunun etkinliğinin artırılması ve merkezin gerek tanıtılması, farkındalığının yaratılması gerekse de pazarlanması için Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası çatısı altında çalışmalarına başlaması ve burada bir danışma masası-merkezi kurması da tavsiye edilmektedir. Kurulacak olan danışma merkezi aynı zamanda, hazırlanacak olan avan proje ve fizibilite çalışmalarında yerel destek birimi olarak görev alması, bilgi birikiminin ve iletişimin sağlanması açısından önemlidir.

ALTINCI BÖLÜM

DİYARBAKIR'DA LOJİSTİK MERKEZE OLAN TALEBİN İNCELENMESİ

Diyarbakır'da Lojistik Merkeze olan talebin incelenmesinde öncelikle "mevcut talebin karşılanma şekli" değerlendirilecek sonraki aşamalarda ise "geleceğe ilişkin beklentiler" ortaya konulacaktır.

Altıncı bölümün verilerinin toplanmasında birinci elden veri kaynaklarına başvurulmuştur. Bu kapsamda, 2012 yılı Temmuz ayı içerisinde "lojistik hizmet sağlayıcılar" ve "lojistik hizmet alanlar" için iki ayrı anket formu kullanılarak verilerin bire bir görüşme yöntemi ile toplanılması yoluna gidilmiştir. Lojistik hizmet sağlayıcılardan 40, lojistik hizmet alanlardan ise 40 işletme anketlere geri dönüş sağlamıştır. Bu durumda, toplamda 80 işletme ile görüşme sağlanmıştır.

6.1. Ankete Katılan İşletmelerin Profili

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

6.1.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Profili

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin cirolarının; 1.000.001-5.000.000 TL (%70) aralığında dağıldığı, lojistik maliyetlerinin ise 50-100.000TL (%20), 100.001-250.000TL (%30), 250.001-500.000TL (%20), 1.000.001-5.000.000TL (%20) ve 5.000.001 (%10) üzerinde olduğu görülmektedir(Bkz. Tablo 6.1). Ankete katılan işletmelerin sayıları genelleştirme konusunda bir takım kısıtlar yaratsa da, gözlemlerimize de dayanarak Diyarbakır'da faaliyet gösteren lojistik hizmet alan işletmelerin cirolarının ve buna bağlı olarak lojistik maliyetlerinin de düşük olduğu yorumu yapılabilir.

Ankete katılan işletmelerin düşük bir kısmının ithalat yaptığı (% 30,00), ihracat yapanların ise daha yüksek olduğu da (% 60,00) belirlenmiştir.

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

Lojistik (Nakliye ve Depolama) Maliyetleri (Yıllık)	n	%
50-100.000TL	8	20
100.001-250.000TL	12	30
250.001-500.000TL	8	20
500.001-1.000.000TL	-	-
1.000.001-5.000.000TL	8	20
5.000.001 TL üzeri	4	10
Ciro (2010)	n	%
50-1.000.000 TL	4	10
1.000.001-5.000.000 TL	28	70
5.000.001-15.000.000TL	4	10
15.000.001-20.000.000TL	-	-
20.000.001-25.000.000TL	-	-
25.000.001TL üzeri	4	10
İhracat Yapma Durumu	n	%
Evet	24	60
Hayır	16	40
İthalat Yapma Durumu	n	%
Evet	12	30
Hayır	28	70

6.1.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Profili

Ankete katılan lojistik hizmet sağlayan işletmelerin çoğunun cirolarının 1.000.001-5.000.000 TL arasında olduğu (% 40,00) ve K1 belgesine (yurt içi eşya taşıma belgesi) sahipliklerinin (% 50,00) ise yüksek oranda olduğu görülmektedir (Bkz Tablo 6.2). Diğer taraftan, ankete katılan işletmelerin Uluslararası Nakliyeciler Derneğine (UND) üyeliklerinin olmadığı tespit edilmiştir.

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

Çalıştırdıkları personelin eğitimi açısından yapılan değerlendirme sonucunda ise ilköğretim mezunu ve altı (% 38,65) ve üniversite ve yüksekokul mezunu (% 35,18) çalışanların yoğunlukla bu tür işletmelerde istihdam edildiği sonucuna varılmıştır.

Tablo - 6.2. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Profili

Ciro (2010)	n	%
50-1.000.000 TL	8	20
1.000.001-5.000.000 TL	16	40
5.000.001-15.000.000TL	8	20
15.000.001-20.000.000TL	-	-
20.000.001-25.000.000TL	-	-
25.000.001TL üzeri	4	10
Sahip Olunan Belgeler *	n	%
R1 belgesi	12	30
R2 belgesi	12	30
C3 belgesi	4	10
G3 belgesi	4	10
K1 belgesi	20	50
K2 belgesi	4	10
K3 belgesi	4	10
M1 belgesi	4	10
M2 belgesi	8	20
M3 belgesi	4	10
P2 belgesi	4	10
ISO 9001	4	10
Diğer	12	30
Üye Olunan Mesleki Dernekler *	n	%
Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)	-	-
Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD)	4	10
Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND)	-	-
Diğer	16	40
Personelin Eğitim Durumu	n	%
Üniversite ve yüksekokul mezunu	1.515	35,18
Lise ve meslek lisesi mezunu	1.127	26,17
İlköğretim mezunu ve altı	1.665	38,65
Toplam çalışan sayısı	4.307	100

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

Tabloda yer alan veriler dışında ankete katılan işletmelere sahip oldukları bilişim sistemleri ve konteyner miktarları/türleri de sorulmuş ancak hiçbir işletmenin bu tür sistem ve altyapılara sahip olmadığı gözlenmiştir.

6.2. Mevcut Talebin Karşılama Şekli

Mevcut talebin karşılama şekli hazırlanmakta olan rapor kapsamında "lojistik hizmet alan işletmeler" ve "lojistik hizmet veren işletmeler" olarak iki ayrı çerçevede incelenmiştir.

6.2.1. Lojistik Hizmeti Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin % 70'inin lojistik departmanının olmadığı ve % 60'ının ise kendilerine ait depolarının olduğu görülmektedir. Diğer taraftan, bu tür işletmeler rafsız depo tipini (% 50) yoğunlukla kullanmaktadırlar (Bkz Tablo 6.3). Lojistik hizmet alan işletmelerin, mevcut örneklem göz önüne alındığında, depoculuk konusunda dış kaynak kullanımına gitme eğiliminde olmadığı sonucuna varılabilir. Lojistik hizmet alan işletmelerin nakliye fonksiyonu kapsamında öz kaynak kullanımını gerçekleştirmekte (% 50) oldukları gözlenmektedir (Bkz. Tablo 6.4.).

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

Lojistik Departmanı Varlığı	n	%
Var	12	30
Yok	28	70
Depo Sahipliği	n	%
Evet	24	60
Hayır	16	40
Depoların Tipi	n	%
Rafsız satılabilir depo (rafsız depo)	20	50
Açık depo (Arazi deposu)	12	30
Silo (hububat, bakliyat depoları gibi)	8	20
Diğer	16	40

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

	n	%
Nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımızla yapıyoruz	20	50
Sürekli çalıştığımız nakliyeciyi yok. Her ihtiyaç olduğunda piyasadan kamyon veya gerekli araçları temin ederek naklettiriyoruz	16	40
Sürekli çalıştığımız birkaç firma var. İhtiyaç olduğunda bunlar arasından seçim yapıp bu firmalara malımızı taşıttırıyoruz	20	50

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

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt içi sevkiyatlarını/tedariklerini karayolu ile yaptıkları ve ağırlıklı parça yük bazında çalıştıkları gözlenmektedir (Bkz. Tablo - 6.5.). Bu işletmelerin, Diyarbakır'a yakın illerle daha yoğun ticaret yaptığı da ortaya çıkan diğer bir bulgudur.

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

Sevk Edilen İller	Yıllık yük miktarı (Ton)	Karayolu (%)	Taşıma Kabı Türü
Mersin	152.000	100	Konteyner-Dökme-Parça yük
Adana	41.000	100	Dökme-Parça yük
Ankara	31.000	100	Dökme-Parça yük
Şırnak	26.000	100	Dökme-Parça yük
İstanbul	12.000	100	Konteyner-Parça yük
Trabzon	10.000	100	Dökme-Parça yük
Şanlıurfa	5.500	100	Dökme-Parça yük
Van	5.000	100	Parça yük
Gaziantep	4.500	100	Dökme-Parça yük
İzmir	2.500	100	Parça yük
Samsun	-	100	Parça yük
Tedarik Edilen İller	Yıllık yük miktarı (Ton)	Karayolu (%)	Taşıma Kabı Türü
İstanbul	13.600	100	-
Mersin	150.000	100	Dökme-Konteyner-Parça yük
İzmir	4.000	100	Parça yük
Gaziantep	500	100	Konteyner-Parça yük
Ankara	-	100	Dökme-Parça yük
Kayseri	-	100	Parça yük
Trabzon	-	100	Dökme-Parça yük
Adana	-	100	Dökme-Parça yük
Kocaeli	-	100	Parça yük

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt dışı sevkiyatlarını ağırlıklı Uzakdoğu (Çin), Suriye ve Irak'a yaptıkları gözlenmiştir. Ulaştırma modu olarak ta deniz ve kara yolu ağırlıktadır (Bkz Tablo 6.6.). Tedarik yapılan bölgeler kapsamında ise hiçbir işletmenin cevap vermemesinden dolayı herhangi bir değerlendirme yapılmamıştır.

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

Sevk Edilen Bölgeler	Yıllık yük miktarı (Ton)				Taşıma Kabı Türü
		Karayolu (%)	Denizyolu (%)	Demir yolu (%)	
Uzakdoğu	405.500	-	100	-	Dökme
Ürdün	-	-	-	100	Parça yük
Irak	6.500	100	-	-	Parça yük
Suriye	7,000	100	-	-	Parça yük

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelere çeşitli lojistik değişkenlerini "sorunla karşılaşma sıklığı" ve "işletmenin lojistik performansını etkileme düzeyi" açısından değerlendirmeleri istenmiştir (Bkz Tablo 6.7).

- Limanlara uzak (Mersin gibi) Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi (ortalama=4.75),
- Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınmaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması(ortalama=4.00),
- Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu (ortalama=3,67)" değişkenleri en sık karşılaşılan sorunlar olarak ortaya konulmuştur.

Limanlara uzak (Mersin gibi) Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi (ortalama=5,00) ise ankete katılanlar tarafından işletme performansını en çok etkileyen değişken olarak değerlendirilmiştir. İşletme performansını etkileyen diğer önemli değişkenler ise şunlardır;

- Entegre lojistik hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu (ortalama=3,67),
- Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınmaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması (ortalama=3,50).

Ulaştırma altyapısının yetersizliği değişkeninin hem "sorunla karşılaşma sıklığı" hem de işletme performansını etkileme düzeyi" açısından diğer değişkenlere göre çok yüksek değere sahip olması (4,50-4,33) önemli bir bulgu olarak saptanmıştır. Diyarbakır ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi kapsamında ulaştırma altyapısı anlamında önemli eksikliklerin olması, işletmelerin lojistik beklentilerinin olması mevcut altyapının olumsuz algılanmasını sağlamaktadır.

Tablo - 6.7. Lojistik Hizmeti Alan İşletmelerin Lojistik Sorunlarını Değerlendirmesi

	Sorunla Karşılaşma Sıklığı* (Ortalama)	İşletmenin Lojistik Performansını Etkileme Düzeyi* (Ortalama)
Limanlara uzak (Mersin gibi) Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi	4,75	5
Ulaştırma altyapısının yetersizliği	4,5	4,33
Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması	4	3,5
Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu	3,67	3
Alternatif lojistik firmalarına ulaşma (bilgi alma, fiyat sorma, yeni partner geliştirme) zorluğu	3,5	3,34
Entegre lojistik hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu	3,5	3,67
Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) yaşanan sıkıntılar	3,4	2,67
Nakliye maliyetlerinin yüksekliği	3,33	3
Firmanız içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) olmaması	3,33	2,5
Zamanında teslimat yapılamaması	3,2	2,75
Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi	3	3
Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması	2,83	2,5
Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması	2,75	2
Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları	2,71	2
Nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması	2,67	2
Nakliye aracı bulma sorunu	2,5	2,75
Parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk	1,5	2

*1=az; 5=çok

6.2.2. Lojistik Hizmeti Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi

Diyarbakır'da faaliyet gösteren lojistik hizmet veren işletmelerin sadece karayolu taşımacılığı hizmeti verdiği gözlenmektedir (Bkz. Tablo 6.8). Ankete cevap veren işletmeler, 2012 yılı itibarıyla toplam 2.553.400 ton yük taşıdıklarını da beyan etmişlerdir.

Lojistik hizmet veren işletmelerin en çok çalıştıkları sektörler ise; gıda sektörü (% 70), tarım ürünleri sektörü (% 60) ve makine imalat sektörü (%5 0) olarak sıralanmaktadır (Bkz. Tablo 6.9).

Tablo - 6.8. Lojistik Hizmeti Veren İşletmelerin Kullandıkları Ulaştırma Modları

Ulaştırma Modları	n	%	Toplam Ton
Karayolu	40	100	2.533.400
Demiryolu taşımacılığı	-	-	-
Denizyolu taşımacılığı	-	-	-
Havayolu taşımacılığı	-	-	-
Kombine taşımacılık	-	-	-

Tablo - 6.9. Lojistik Hizmeti Veren İşletmelerin Çalıştıkları Sektörler

Sektörler	n	%
Gıda Sektörü	28	70
Tarım Ürünleri Sektörü	24	60
Makine İmalat Sektörü	20	50
Tekstil Sektörü	20	50
Ayakkabıcılık Sektörü	20	50
Çimento ve İnşaat Malzemeleri Sektörü	20	50
Otomotiv/Yedek Parça İmalat Sektörü	16	40
Elektronik ve Bilişim Sektörü	16	40
İlaç ve Tıbbi Ürünler Sektörü	12	30
Perakende Sektörü	12	30
Kimya Sektörü	8	20
Turizm Sektörü	4	10
Diğer	4	10

Lojistik hizmet veren işletmeler sahip oldukları araçlar açısından incelendiğinde ise en çok kamyonla (106 adet) ve kamyonete (27) sahip oldukları gözlenmektedir (Bkz Tablo 6.10).

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

Araç Tipleri	Toplam Adet
Kamyon	212
Kamyonet	54
Yarı Römork	26
Çekici	12
Forklift	12

Ankete katılan lojistik hizmeti veren işletmelerin yurt içi sevkiyatlarını/tedariklerini karayolu ile yaptıkları ve ağırlıklı parça yük bazında çalıştıkları gözlenmektedir (Bkz. Tablo 6.11.). Bu işletmelerin, İstanbul ve Diyarbakır'a yakın illerle daha yoğun ticaret yaptığı da ortaya çıkan diğer bir bulgudur.

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

Sevk Edilen İller	Yıllık Yük Miktarı (Ton)	Taşıma Şekli		Taşıma Kabı Türü
		Kara (%)	Demir (%)	
İstanbul	1.010.680	100	-	Parça yük
Diyarbakır	600.000	100	-	Parça yük
Elazığ	600.000	100	-	Parça yük
Mersin	438.220	100	-	Parça yük
Hatay	407.380	100	-	Dökme-Parça yük
Gaziantep	306.680	100	-	Parça yük
Batman	300.000	100	-	Dökme-Parça yük
Manisa	300.000	100	-	Parça yük
Şanlıurfa	267.420	100	-	Parça yük
Siirt	200.000	100	-	Dökme-Parça yük
Bingöl	200.000	100	-	Dökme-Parça yük
Tunceli	50.000	100	-	Dökme-Parça yük
Van	20.150	100	-	Dökme -Parça yük
Şırnak	15.030	100	-	Dökme-Parça yük
Bitlis	10.000	100	-	Parça yük
Adana	8.920	100	-	Parça yük
Kayseri	5.100	100	-	Parça yük
Ankara	75	100	-	Dökme-Parça yük
Antalya	50	100	-	Dökme-Parça yük
Bursa	50	100	-	Dökme-Parça yük
Konya	50	100	-	Dökme-Parça yük
Sevk Edilen İller	Yıllık Yük Miktarı (Ton)	Taşıma Şekli		Taşıma Kabı Türü
		Kara (%)	Demir (%)	
İstanbul	740.750	100	-	Dökme-Parça yük
Gaziantep	606.064	100	-	Dökme-Parça yük
Adana	505.264	100	-	Parça yük
Ankara	110.400	100	-	Parça yük
Mersin	110.168	100	-	Parça yük
Şanlıurfa	100.000	100	-	Parça yük
Kayseri	5.120	100	-	Parça yük
Şırnak	-	100	-	Dökme-Parça yük
Diyarbakır	-	100	-	Parça yük
Van	-	100	-	Dökme-Parça yük
Bursa	-	100	-	Parça yük

Ankete katılan lojistik hizmeti veren işletmelerin yurt dışı sevkiyatlarını ağırlıklı Irak'a yaptıkları ve karayolu ulaştırmasının yanı sıra denizyolu (parça) kullandıkları da belirlenmiştir (Bkz Tablo - 6.12).

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

Sevk Edilen Ülke	Yıllık Yük Miktarı (Ton)	Taşıma şekli		Taşıma Kabı Türü
		Karayolu (%)	Denizyolu (%)	
Irak	36.000	100	-	Parça
Almanya	500	-	100	Parça
Hollanda	300	-	100	Parça
İngiltere	250	-	100	Parça
Amerika	250	-	100	Parça
Çin	250	-	100	Parça

6.3. Geleceğe İlişkin Beklentiler

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

6.3.1. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi

Lojistik hizmet alan işletmelere Diyarbakır'da kurulacak olan lojistik merkezi hakkında daha önceden bilgilerinin olup olmadığı sorulmuş ve % 30'unun kurulacak olan bu merkeze ilişkin bilgi sahibi olduğu ortaya çıkmıştır (Bkz. Tablo 6.13).

Tablo - 6.13. Diyarbakır'da Kurulacak Olan Lojistik Merkezi Hakkında Bilgi Sahibi Olma

Bilgi Düzeyi	n	%
Var	12	30
Yok	28	70

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

Katılımcılara, "hangi lojistik faaliyetlerinizi kurulacak olan lojistik merkezdeki lojistik firmalarına yaptırmayı düşünürsünüz" sorusu da sorulmuş ve Tablo 6.14'de yer alan sonuçlar elde edilmiştir. Merkezin potansiyel müşterilerinin öncelikli beklentisinin "karayolu taşımacılığı" olduğu, sonraki aşamada ise bunu "demiryolu taşımacılığının" izlediği gözlenmektedir. Depolama, dağıtım, paketleme gibi diğer lojistik faaliyetler ise beklentiler içerisinde küçük bir paya sahiptir. Ancak, Diyarbakır'ın önceki bölümlerde incelenen lojistik potansiyeli göz önüne alındığında diğer lojistik fonksiyonların da (depolama, dağıtım, paketleme ve katma değerli hizmetler v.b.) potansiyel kullanıcılar tarafından önemli bir hale geleceği tahmin edilmektedir.

Tablo - 6.14. Lojistik Merkezinden Beklenen Hizmetler

Sağlanacak Hizmetler	n	%
Karayolu Taşımacılığı	40	100
Demiryolu Taşımacılığı	24	60
Depolama	12	30
Dağıtım	8	20
Konteyner Elleçleme	8	20
Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler	8	20

6.3.2. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi

Katılımcıların, % 80'i Diyarbakır'da kurulacak olan bir lojistik merkeze katılacaklarını beyan etmişlerdir. Katılacağını belirten işletmeler ise toplam olarak 20.000 m² depo, 8.000 m²'de araç parkı ihtiyacı içinde olduklarını belirtmişlerdir (Bkz Tablo 6.15 ve 6.16).

Tablo - 6.15. Diyarbakır Lojistik Merkez Katılmak İsteyenlerin Dağılımı

Yer Alma İsteği	n	%
Evet	32	80
Hayır	8	20

Tablo - 6.16. Diyarbakır Lojistik Merkezi'nde Yer Alma Türü

Katılım Türü	n	%	Toplam m ²
İdari Bina	4	10	-
Depo	16	40	20.000
Antrepo	-	-	-
Firma Araç Parkı	16	40	8.000

6.4. Yük ve Trafik Tahminleri

Yük hacmi değerlendirmesi, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiş yol boyu trafik anketlerine dayanmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğünden elde edilen yük akımı ve kamyon sayımları örnekleme yıllık taşıt sayısına göre binde 5, Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT) değerine göre %15'e denk gelmektedir. Bu nedenle, son üç yılın (2007, 2008, 2009) verileri üzerinden çalışılmış ve 2008 yılı ortalaması belirlenmiştir.

Veriler kullanılarak taşıtın geldiği il ve hedef il, yük türü ve tonajı tespit edilmiştir. Bu veriler hedef-kaynak matrisine dönüştürülmüş, toplam taşıt sayısı karayoluna atanmış ve yol kesit sayımları ile karşılaştırılmıştır. Atama değeri ile sayım değeri eşitlenecek şekilde kalibre edilmiş ve anket verilerinin düzeltilmiş matrisi elde edilmiştir. Yük ve trafik tahminleri Diyarbakır ilinden sevk edilen ve ile gelen yükler üzerinden gerçekleştirilecektir. Tahmine ilişkin varsayımlar, yapılan anket ve çalıştay sonucu

elde edilen sonuçlar ile uzman görüşlerinin birleştirilmesi sonucu ortaya çıkarılmıştır. Diyarbakır, yük ve trafik tahminlerine ilişkin varsayımlar aşağıda belirtildiği gibidir:

- Çalışma günü 300 iş günü üzerinden ele alınmıştır. Bu durumda, 2007-2008-2009 yıllarının ortalaması itibariyle Diyarbakır'dan sevk edilen yıllık ürün miktarı 6.807.600 tona yıllık gelen ürün miktarı ise 8.181.900 tona karşılık gelmektedir.
- 2007 yılı itibariyle Diyarbakır'dan 1.620 araç/gün çıktığı ve 1.948 araç/gün girdiği belirlenmiştir. Bu durumda, yıllık çıkan araç sayısı 486.000 ve yıllık gelen araç sayısı 584.400 olarak hesaplanmıştır.
- Lojistik Merkezin ilk etabının 2015 yılı içinde devreye gireceği planlanmaktadır.
- Tahminlerin gerçekleştirilmesinde "yavaş gelişme senaryosu (kötümser)", "orta gelişme senaryosu (normal)" ve "hızlı gelişme senaryosu (iyimser)" olmak üzere üç ayrı senaryo üzerinden çalışma yapılmıştır.
- Türkiye'nin 2003-2011 dönemindeki ortalama büyüme hızı yüzde 4,5 olmuştur. Bu bağlamda, gelecek 10 yılda da Türkiye'nin ve Diyarbakır'ın bu ortalama büyüme hızını yakalayacağı "orta gelişme senaryo" kapsamında öngörülmektedir. "yavaş gelişme senaryosu" büyüme hızını % 3, hızlı gelişme senaryosu ise % 6 olarak ele alınmaktadır. Diyarbakır'ın Türkiye GSYİH hasılası içindeki payı her ne kadar düşük olsa da GAP projesinin çıktıları sayesinde Türkiye büyüme hızı ile aynı oranda büyüyeceği varsayılmaktadır. Tüm bu değerlerin ortaya çıkarılmasında Türkiye'nin 2023 yılı hedeflerine uygun değerler ortaya konulmuştur.
- Diyarbakır'da hem sevk edilen hem de gelen yükler kapsamında konteynerizasyon oranı sifıra yakın düzeydedir. Ancak 2015 yılında lojistik merkezin devreye girmesiyle ticaretin artacağı varsayılmaktadır. Aynı zamanda şehrin üretim deseninin gelişmesiyle birlikte yüklerin daha yoğun oranda paletleneceği ve konteynerizasyonun artacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda yavaş gelişme senaryosu için %3, orta gelişme senaryosu için %5 ve hızlı gelişme senaryosu için %7 konteynerizasyon oranları atanmıştır.
- Yaptığımız analizler sonucunda katılımcıların % 80'inin lojistik merkezde yer istediği sonucunu ortaya koymuştur. Ancak, gözlemler ve önceki deneyimler bu oranın çok daha düşük seviyelerde olacağını ortaya koymaktadır. Bu çerçevede, Diyarbakır lojistik merkezinin yükleri çekebilme oranları % 20 (yavaş gelişme senaryosu), % 30 (orta gelişme senaryosu) ve % 40 (hızlı gelişme senaryosu) olarak tanımlanmıştır.

6.4.1. Yavaş Gelişme Senaryosu

Yük temelli yavaş gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2015 yılı itibariyle 3.687.038 ton ve 5.213 TEU konteyner, 2019 yılı itibariyle 4.149.794 ton ve 6.043 TEU konteyner elleçleyebileceği tahmin edilmektedir (Bkz Tablo 6.17).

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

Yıllar	Diyarbakır Geneli				Lojistik Merkez/Karalimanı	
	Sevk Edilen Yük (Ton)	Gelen Yük (Ton)	Toplam Yük (Ton)	TEU Miktarı Genel	Merkeze Yönelik Talep (Ton)	Merkeze Yönelik Talep (TEU)
2008	6.807.600	8.181.900	14.989.500	-	-	-
2009	7.011.828	8.427.357	15.439.185	-	-	-
2010	7.222.182	8.680.177	15.902.360	-	-	-
2011	7.438.848	8.940.583	16.379.431	-	-	-
2012	7.662.013	9.208.800	16.870.814	-	-	-
2013	7.891.874	9.485.064	17.376.938	-	-	-
2014	8.128.630	9.769.616	17.898.246	26.065	3.579.649	5.213
2015	8.372.489	10.062.704	18.435.194	26.847	3.687.038	5.369
2016	8.623.664	10.364.586	18.988.250	27.653	3.797.650	5.531
2017	8.882.373	10.675.523	19.557.897	28.482	3.911.579	5.696
2018	9.148.845	10.995.789	20.144.634	29.337	4.028.926	5.867
2019	9.423.310	11.325.663	20.748.973	30.217	4.149.794	6.043

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

Araç temelli kötümser senaryo (yavaş gelişme senaryosu) sonucunda lojistik merkezin 2015 yılı itibariyle 271.089, 2019 yılı itibariyle de 305.113 adet araç elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz. Tablo 6.18).

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

Yıllar	Diyarbakır Geneli			Lojistik Merkez/Karalimanı
	Giden Araç Sayısı	Gelen Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Lojistik Merkez Talep (Araç)
2007	486.000	584.000	1.070.000	214.000
2008	500.580	601.520	1.102.100	220.420
2009	515.597	619.566	1.135.163	227.033
2010	531.065	638.153	1.169.218	233.844
2011	546.997	657.297	1.204.294	240.859
2012	563.407	677.016	1.240.423	248.085
2013	580.309	697.327	1.277.636	255.527
2014	597.719	718.246	1.315.965	263.193
2015	615.650	739.794	1.355.444	271.089
2016	634.120	761.988	1.396.107	279.221
2017	653.143	784.847	1.437.991	287.598
2018	672.738	808.393	1.481.130	296.226
2019	692.920	832.644	1.525.564	305.113

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

6.4.2. Orta Gelişme Senaryosu

Yük temelli orta gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2015 yılı itibariyle 6.119.591 ton ve 14.640 TEU konteyner, 2019 yılı itibariyle 7.297.726 ton 17.459 TEU konteyner elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz Tablo 6.19).

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

Yıllar	Diyarbakır Genel				Lojistik Merkez/Karalimanı	
	Sevk Edilen Yük (ton)	Gelen Yük (ton)	Toplam Yük Ton	TEU Miktarı genel	Merkeze Yönelik Talep (ton)	Merkeze Yönelik Talep (TEU)
2008	6.807.600	8.181.900	14.989.500	-	-	-
2009	7.113.942	8.550.085	15.664.027	-	-	-
2010	7.434.069	8.934.839	16.368.908	-	-	-
2011	7.768.602	9.336.907	17.105.509	-	-	-
2012	8.118.189	9.757.067	17.875.257	-	-	-
2013	8.483.508	10.196.136	18.679.644	-	-	-
2014	8.865.266	10.654.962	19.520.228	46.699	5.856.068	14.010
2015	9.264.203	11.134.435	20.398.638	48.801	6.119.591	14.640
2016	9.681.092	11.635.485	21.316.577	50.997	6.394.973	15.299
2017	10.116.741	12.159.081	22.275.823	53.291	6.682.746	15.987
2018	10.571.994	12.706.240	23.278.235	55.690	6.983.470	16.707
2019	11.047.734	13.278.021	24.325.755	58.196	7.297.726	17.459

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

Araç temelli orta gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2015 yılı itibariyle 456.494 adet araç ve 2019 yılı itibariyle de 544.378 adet araç elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz. Tablo 6.20).

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

Yıllar	Diyarbakır Geneli			Lojistik Merkez/Karalimanı
	Giden Araç Sayısı	Gelen Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Lojistik Merkez Talep (Araç)
2007	486.000	584.000	1.070.000	321.000
2008	507.870	610.280	1.118.150	335.445
2009	530.724	637.743	1.168.467	350.540
2010	554.607	666.441	1.221.048	366.314
2011	579.564	696.431	1.275.995	382.798
2012	605.644	727.770	1.333.415	400.024
2013	632.898	760.520	1.393.418	418.026
2014	661.379	794.743	1.456.122	436.837
2015	691.141	830.507	1.521.648	456.494
2016	722.242	867.880	1.590.122	477.037
2017	754.743	906.934	1.661.677	498.503
2018	788.707	947.746	1.736.453	520.936
2019	824.198	990.395	1.814.593	544.378

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

6.4.3. Hızlı Gelişme Senaryosu

Yük temelli hızlı gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2015 yılı itibariyle 9.015.466 ton ve 29.768 TEU konteyner, 2019 yılı itibariyle 11.381.818 ton ve 37.581 TEU konteyner elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz Tablo 6.21).

Tablo - 6.21. Hızlı Gelişme Senaryosu Sonuçları: Yük Temelli Tahminler (2007-2019) *

Yıllar	Diyarbakır Geneli				Lojistik Merkez/Karalimanı	
	Sevk Edilen Yük (Ton)	Gelen Yük (Ton)	Toplam Yük (Ton)	TEU Miktarı Genel	Merkeze Yönelik Talep (Ton)	Merkeze Yönelik Talep (TEU)
2008	6.807.600	8.181.900	14.989.500	-	-	-
2009	7.216.056	8.672.814	15.888.870	-	-	-
2010	7.649.019	9.193.182	16.842.202	-	-	-
2011	8.107.960	9.744.773	17.852.734	-	-	-
2012	8.594.438	10.329.460	18.923.898	-	-	-
2013	9.110.104	10.949.227	20.059.332	-	-	-
2014	9.656.710	11.606.181	21.262.892	70.208	8.505.156	28.083
2015	10.236.113	12.302.552	22.538.665	74.420	9.015.466	29.768
2016	10.850.280	13.040.705	23.890.985	78.885	9.556.394	31.554
2017	11.501.296	13.823.147	25.324.444	83.618	10.129.777	33.447
2018	12.191.374	14.652.536	26.843.911	88.636	10.737.564	35.454
2019	12.922.857	15.531.688	28.454.546	93.954	11.381.818	37.581

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

Araç temelli hızlı gelişme senaryosu sonucunda lojistik merkezin 2015 yılı itibariyle 682.167 adet araç ve 2019 yılı itibariyle de 861.220 adet araç elleçleyeceği tahmin edilmektedir (Bkz. Tablo 6.22).

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

Yıllar	Diyarbakır Geneli			Lojistik Merkez/Karalimanı
	Giden Araç Sayısı	Gelen Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Lojistik Merkez Talep (Araç)
2007	486.000	584.000	1.070.000	428.000
2008	515.160	619.040	1.134.200	453.680
2009	546.070	656.182	1.202.252	480.901
2010	578.834	695.553	1.274.387	509.755
2011	613.564	737.287	1.350.850	540.340
2012	650.378	781.524	1.431.901	572.761
2013	689.400	828.415	1.517.815	607.126
2014	730.764	878.120	1.608.884	643.554
2015	774.610	930.807	1.705.417	682.167
2016	821.087	986.656	1.807.742	723.097
2017	870.352	1.045.855	1.916.207	766.483
2018	922.573	1.108.606	2.031.179	812.472
2019	977.927	1.175.123	2.153.050	861.220

* Büyüme oranı: yıllık % 6, Araç çekme oranı: % 40.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

DİYARBAKIR LOJİSTİK MERKEZİ: ÖN FİZİBİLİTE ETÜDÜ

8.1. Yatırım Maliyeti

Bu bölümde Diyarbakır ilinde kurulması öngörülen lojistik merkez (L-İ-OSB) projesine ilişkin yatırım maliyeti detaylı olarak hesaplanmaktadır. Öngörülen yatırım 2 bölümden oluşmaktadır. Bunlardan TCDD yatırımı ve özel firmaların yatırım sahası ayrı tutularak 708 dönüm üzerinde kurulması planlanan L-İ-OSB için yatırım maliyet ve gelir analizleri yapılmıştır.

8.2. Gerçekleştirilecek Yatırımlar

Toplam 708 dönüm büyüklüğündeki alanda kurulacak Lojistik Merkez içinde 630 dönümlük kısım olan L-İ-OSB, 78 dönüm TCDD terminal alanı olmak üzere talep analizi ve kaynak olanaklarına göre aşağıdaki altyapı ve tesis yatırımları öngörülmüştür;

Tablo-8.1. Diyarbakır Lojistik Merkezi (L-İ-OSB) Alan Kullanımı

Öngörülen Tesisler ve Altyapı	1. ETAP (2013-2015)	2. ETAP (2015-2018)	Toplam
1. Merkez Yönetimi - İşletici Kurum Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
Gümrük Sahası	10.000 m ²		10.000 m ²
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi) Kantar, Teknik Binalar	30.000 m ²		30.000 m ²
Konaklama ve Sosyal Tesisler		8.000 m ²	8.000 m ²
Yönetim ve Sosyal Tesisler Alanı		6.000 m ²	6.000 m ²
Akaryakıt İstasyonu		7.000 m ²	7.000 m ²
Yollar	70.000 m ²		70.000 m ²
Teknik Altyapı (Elektrik, Kanalizasyon, Su, Drenaj) Alanı	6.000 m ²		6.000 m ²
Yeşil alan, spor alanı ve diğer açık alanlar		15.000 m ²	15.000 m ²
Ağaçlandırılacak Alan		103.000 m ²	103.000 m ²
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)		5.000 m ²	5.000 m ²
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı	78.000 m ²		78.000 m ²
3. Firmalar Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
Depolama ve Paketleme Parsel Alanı		290.000 m ² (29 adet)	290.000 m ² (29 adet)
Dökme Yükler, Açık Depolama Parsel Alanı	44.000 m ²		44.000 m ²
Toptan Ticaret Tesisleri		36.000 m ² (14 adet)	36.000 m ² (14 adet)
TOPLAM BRÜT ALAN	238.000 m² 238 dönüm	470.000 m² 470 dönüm	708.000 m² 708 dönüm

8.3. Altyapı Tesisleri

8.3.1. Yol Altyapısı

Merkezin karayolu bağlantısı mevcut olup, sadece tesis içi yollara gereksinim olacaktır. Lojistik merkez içinde ulaşımı sağlamak için 25 metre 2*2 şeritli ana yol ve 15 metre genişliğinde dağıtıcı yolları öngörülmüştür.

8.3.2. İçme Suyu Altyapısı

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

Tüketimdeki dalgalanmalar entegre sistemlerde daha iyi yönetilebilmektedir. Lojistik merkezi için arazinin en yüksek noktalarından birinde 70.000 m³ hacminde su deposu öngörülmüştür. Hazırlanan plan taslağı ve işletme sayısı dikkate alınarak bu metrajlar verilmiştir. Bu değerler detaylı uygulama projeleri aşamasında kesinleşecektir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.3.3. Yağmur Suyu Altyapısı

Merkezin yağmursuyu şebeke uzunluğu mevcut taslak plana göre 3.200 m dir. Projedeki yol sisteminin aynı şekilde uygulanması durumunda bu değer esas alınacaktır. Tesislerin inşası sonrasında yüzey sularının toprağa nüfuzu söz konusu olmayacaktır. Merkez sınırları içinde yılda yaklaşık 180.000 m³ yağmur suyunun biriktirile potansiyeli bulunmaktadır. Temizlik ve çevre sulamasında kullanılabilir bu suyun değerlendirilmesi gerekir. Uzun vadede yağmur suyunu toplamak ve geri kullanılmasını sağlamak amacıyla arazinin en alt kotunda toplama suyu deposu (modern sarnıç) ve pompa sistemi kurulması önerilmektedir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.3.4. Atık Su Altyapısı

Merkezi atık sularının OSB ana şebekesine bağlanması ve arıtma işlemlerinin OSB tesislerinde gerçekleştirilmesi önerilmektedir. Lojistik merkezde arıtma tesisi gerektirecek atık suyu oluşması beklenmemektedir. Bütün tesislere hizmet verecek ortak kullanım kanalizasyon şebeke uzunluğu 3.200 metre olarak hesaplanmıştır. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.3.5. Katı Atık Toplama, Arıtma ve Depolama

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

gerekli teçhizat ve araçların sağlanması öngörülmektedir.

8.3.6. Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı

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

Depolama, idari ve sosyal tesisler, yol aydınlatması, teknik birimler ve ortak kullanımlar için 12MW kapasitede trafo öngörülmüştür. Böylece enerji dağıtımında verimlilik ve risk paylaşımı yapılmış olacaktır. İndirici merkez olarak OSB için kullanılan tesisten yararlanılması planlanmaktadır. Bölge içinde orta gerilim hattı gerekmektedir. Trafo ile OSB yüksek gerilim hattı arasında 900 metre ek hat gerekmektedir. Bunun dışında orta gerilim vb. diğer hatların OSB yönetimince yapılacağı kabul edilmiştir. Merkez içinde bütün tesislere bağlantı sağlayabilmek, aydınlatma vb. ortak ihtiyacı karşılamak için gerekli elektrik hattı 38.000 metredir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

8.4. Yatırım Planı ve İş Takvimi

Yatırım uygulama projelerinin (mühendislik, müşavirlik ve uygulama) 2013 yılı içinde tamamlanması ve fiziki yatırım 2014 yılı başında başlaması, ilk etap yatırımlarının 2015' te tamamlanması öngörülmektedir. İkinci etap yatırımları için (firmaların üstyapı yatırımlarının) 2015 yılında yatırıma başlanması ve 2018 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Demiryolu istasyonu ve tesislerinin 2014 yılı sonunda tamamlanması öngörülmektedir.

8.5. Yatırım Giderleri

Lojistik merkezde Merkez Yönetiminin altyapı ve sosyal tesisleri inşa etmesi ve arazileri tesviye ederek firmaların yatırımlarına hazır hale getirmesi gerekmektedir. Firmalar ise kendi ihtiyaçlarına göre üst yapı (depo, antrepo, silo vb.) yatırımları yapması öngörülmektedir. Lojistik merkez kapsamında alan olanakları ve talep dikkate alınarak her biri 10.000 m² parsel üzerinde 5.000 m² kapalı alanı olan 16 adet depo-antepo öngörülmüştür. Depo alan büyüklükleri taslak planda/ vaziyet planında gösterilmiştir.

Bunun yanı sıra merkezin işletme sayısını arttırmak, küçük ölçekli firmaları desteklemek ve canlılığını yüksek tutmak için her biri 2.500 m² büyüklüğünde 14 adet küçük depo (toptan ticaret ve küçük ölçekli lojistik işletmeleri için) öngörülmüştür. Bunlardan iki tanesi 4.000 m² büyüklüktedir.

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

Tablo - 8.2. Diyarbakır Lojistik Merkezi (L-İOSB) Yatırım Maliyeti

1. Merkez Yönetimi –İşletici Kurum Tarafından Yapılacak Yatırımlar	Toplam Alan	Birim Maliyet	Yapım Maliyeti
Gümrük Sahası	10.000 m ²	6 €/ m ²	€ 60.000
Gümrük Ofisi	200 m ²	220 €/ m ²	€ 44.000
TIR-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi) tesviye ve asfalt	30.000 m ²	6 €/ m ²	€ 180.000
TIR Parkı Tesisi-Ofisler	600 m ²	200 €/ m ²	€ 120.000
Yönetim Binası	1.000 m ²	250 €/ m ²	€ 250.000
Sosyal Tesisler	2.000 m ²	200 €/ m ²	€ 400.000
Yönetim ve Sosyal Tesisler Arazisi	6.000 m ²	20 €/ m ²	€ 120.000
Kantar	1 adet	35.000€/adet	€ 35.000
Teknik Bina-Bakım Merkezi	200 m ²	150 €/ m ²	€ 30.000
Akaryakıt İstasyonu Tesviye	7.000 m ²	8 €/ m ²	€ 56.000
Tesisler Toplamı			€ 1.295.000
Teknik Altyapı			
Yol ve otopark	70.000 m ²	10 €/ m ²	€ 700.000
Elektrik hattı	38.000 m	3 €/m	€ 114.000
Elektrik tesis yapıları, trafo	1	600.000 adet	€ 600.000
Elektrik ana iletim hattı	900 m	1000 €/m	€ 900.000
İçme suyu	3.300 m	50 €/m	€ 165.000
Su Deposu (50.000 ton)	1 adet	120 €/ m ²	€ 12.000
Kanalizasyon	3.300 m	30 €/m	€ 99.000
Yağmursuyu	3.300 m	50 €/m	€ 165.000
Doğalgaz	3.300 m	50 €/m	€ 165.000
Doğalgaz iletim hattı	900 m	800 €/m	€ 720.000
Teknik Altyapı Toplam			€ 3.640.000
2. TCDD Tarafından Yapılacak Yatırımlar			
İstasyon Alanı, Yapıları ve Terminal Alanı	78.000 m ²	TCDD	TCDD
Demiryolu ray inşaatı	3.300 m	TCDD	TCDD
3.Firma Tesisleri İçin Gerekli Altyapı Yatırımları			
Depolama Parsel Alanı (arazi düzenleme)	290.000 m ²	4 €/ m ²	€ 1.160.000
Açık depolama parsel alanı (arazi düzenleme)	44.000 m ²	4 €/ m ²	€ 176.000
Toptan ticaret tesisleri alanı arazi düzenleme	36.000 m ²	4 €/ m ²	€ 144.000
Diğer Birimler			
Spor alanı	6.000 m ²	16 €/ m ²	€ 96.000
Diğer alanlar (atık toplama, vb.)	5.000 m ²	6 €/ m ²	€ 30.000

Giriş Kapısı	20 m ²	250 €/ m ²	€ 5.000
Atık toplama birimleri	40	300 €/adet	€ 12.000
Çevre Güvenlik Kuşağı	3600	10 €/ m ²	€ 36.000
Diğer Birimler Toplamı			€ 1.659.000
Araç-Ekipman			
Binek Oto	1	13.000 €/adet	€ 13.000
Jeneratör (407 KVA)	4	8.000 €/adet	€ 32.000
Bilişim Sistemi ve Yazılımlar	1	90.000 €/adet	€ 90.000
Projelendirme, Müşavirlik, Denetim Maliyetleri			€ 450.000
Araç-Ekipman Toplamı			€ 575.000
Toplam Sabit Yatırım			€ 7.169.000

Yatırım maliyeti iki ana başlıktan oluşmaktadır. Birinci başlık kamulaştırma maliyetidir. Buna göre mevcut arazinin kamulaştırma maliyeti, arazi fiyatları (12 TL/m²) ve toplam arazi miktarına (708.000m²) göre 3.690.000 Avro olarak hesaplanmıştır. Bu durumda altyapı maliyeti dahil toplam maliyet 10.589.000 Avro olmaktadır.

Tablo - 8.3. Tahsis ve Kira Gelirleri

Depolama Parsel Alanı	290.000 m ²	10 €/ m ²	€ 2.900.000
Açık Depolama Parsel Alanı	44.000 m ²	10 €/ m ²	€ 440.000
Toptan Ticaret Tesisleri Alanı	36.000 m ²	20 €/ m ²	€ 720.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	30.000 m ²	20 €/ m ²	€ 600.000
Sosyal Tesisler (restoran, kafe, konferans, market)	2.000 m ²	40 €/ m ²	€ 800.000
Kantar	1 adet	200.000 €	€ 200.000
Akaryakıt İstasyonu	7.000 m ²	700.000 €	€ 700.000
Tahsis ve Kira Gelirleri			€ 6.360.000

Yatırımcılardan alınacak tahsis geliri toplam € 6.360.000 olup toplam yatırım maliyetinin (€ 7.169.000) % 60'ına denk gelmektedir. Bu durumda 4.499.000 Avro yatırım desteği alınması gerekmektedir.

8.6. Mali Değerlendirme

8.6.1. Kabuller

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

Yatırım kararı, uygulama projeleri, izin, onay ve ruhsat işlemlerinin 2013 yılında hazırlanması gerekmektedir. Yatırıma 2014 yılı başında başlanması, 1. etap yatırımların 2014 yılında tamamlanması öngörülmüştür. İkinci etap yatırımların 2015 yılında başlaması ve 2018 yılında tamamlanması ile merkezin doluluk oranının %100'e ulaşması beklenmektedir. Öngörülen yatırımların tamamı yatırımcıları teşvik etmek ve ortak ihtiyaçların karşılanmasına yöneliktir. Firmalarca yapılacak yatırımların maliyet ve gelir hesapları ise fizibilite kapsamı dışında bırakılmıştır. Firmalara yönelik talep ve potansiyel araştırması depo büyüklüğü, depo sayısı, destek birimleri ve altyapı tesisi ihtiyacının hesaplanması amacıyla yapılmıştır.

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

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

Hesaplamalarda KDV dâhil edilmemiştir.

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

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

Bu oran sayesinde yatırımcılar, iç karlılık oranlarını karşılaştırarak en iyi alternatif projenin hangisi olduğuna sayısal verilerden yararlanarak kolaylıkla karar verebilmektedirler. Zira, diğer yatırım proje değerlendirme yöntemlerini de dikkate almak kaydıyla, en karlı alternatif iç karlılık oranı en büyük olan alternatiftir. İç karlılık oranının hesaplanmasında kullanılan iskonto edilmiş nakit akışları projenin hayata geçirilmesi düşünüldüğünde dikkate alınacak temel verilerdir. İç karlılık oranı aynı zamanda yatırım

için gerekli olan fonlar için katlanılabilecek maksimum faiz oranı olarak da tanımlanabilir. Diğer bir ifadeyle, yatırımın gerçekleştirilmesi için gerekli olan fonların bulunması sırasında söz konusu fonların ortalama maliyeti iç karlılık oranına eşit olana kadar yatırımcı söz konusu yatırım kararından herhangi bir zarara uğramayacaktır. Bu oranın üzerinde bir maliyette fon bulunması yatırımcıyı zarara uğratacaktır.

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

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

8.6.2. Lojistik İhtisas OSB İşletme Giderleri

Tablo - 8.4.Yıllık İşletme Giderleri

Personel Giderleri	Personel sayısı	maaş	Yıllık toplam
Müdür	1	2.500 €/ay	€ 30.000
Müdür Yardımcısı	1	2.000 €/ay	€ 24.000
İdari Personel	3	1.500 €/ay	€ 54.000
Teknik personel	3	1.500 €/ay	€ 54.000
İşçi	2	1000 €/ay	€ 24.000
Güvenlik Görevlisi	4	750 €/ay	€ 36.000
Personel Toplam	12		€ 222.000
Yönetim İdari Giderleri			
Yakıt ve Akaryakıt G.			€ 52.000
Enerji Giderleri			€ 42.000
Su Gideri			€ 4.000
Haberleşme			€ 30.000
Genel Giderler			€ 15.000
Bakım Onarım			€ 30.000
Beklenmeyen Giderler			€ 20.000
Yönetim İdari Giderleri Toplam			€ 193.000
Yıllık İşletme Giderleri			€ 415.000

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

8.6.3. Lojistik İhtisas OSB İşletme Gelirleri

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

L-İ-OSB içindeki ortak kullanıma ve hizmetlere yönelik maliyetler işletmelerden aidat, katkı payı olarak alınır. Aidat ve katkı payları tesis büyüklüğüne ve altyapı kullanım düzeylerine göre hesaplanır.

Tablo - 8.5. Lojistik İhtisas OSB İşletme Gelirleri

İşletme Gelir Kalemleri	Tutar
Aidat ve Katılım payı	€ 410.000
Proje ve Danışmanlık Gelirleri	€ 30.000
Faaliyet Gelirleri (Eğitim vb)	€ 30.000
Diğer Gelirler-Harçlar	€ 30.000
Yıllık İşletme Gelirleri	€ 500.000

8.6.4. Lojistik İhtisas OSB Finansal Analiz

Finansal analizde 2013 yılına proje hazırlık çalışmalarının yapılması, yatırıma 2014 yılında başlanması planına göre hesaplama yapılmıştır. Yatırımın 2018 yılında tamamlanması, işletmeye 2015 yılı sonunda ilk yatırımları takiben başlanması, 2015-2018 döneminin yatırım ve işletmeye başlama dönemi olması planlanmıştır.

Yük hesabı, talep analizi ve diğer projeksiyonlar 2023 yılı hesaplamasına dayandığından finansal analizde de aynı hedef yıl kabul edilmiştir. Net bugünkü değer hesabı 2013 yılı başlangıcı esas alınarak yapılmıştır. Yukarıdaki bölümlerde öngörülen arazi büyüklüğü, toplam parsel sayısı, tesis sayısı ve büyüklükleri ile altyapı planlamasına göre toplam sabit yatırım tutarı (kamulaştırma ve altyapı dahil) net bugünkü değer üzerinden 10.859.000 Avro olarak hesaplanmıştır.

Arsa ve kapalı alan (sosyal tesisler vb.) tahsis gelirleri 6.360.000 Avro olarak öngörülmüştür. Tahsis gelirinin yıllara bölünmüş taksitler halinde ödenmesi kabul edilmiştir.

OSB tahsis yöntemi gereği, bu hesaplama göre 2013 başından itibaren 2018 yılı sonuna kadar parsel tahsis bedellerinin tahsil edilmesi öngörülmüştür.

8.7. Yatırım Planlama ve Gerçekleşme Süreçleri

Proje kapsamında etüd edilen 708 dönümlük alanın 78 dönümlük kısmının L-İ-OSB kapsamı dışında bırakılması ve TCDD tarafından kısa sürede yatırıma başlanması önerilmektedir. OSB ilanı ve tüzel kişiliğin oluşmasını takiben, imar planı ve parselasyon planlarının onayı sonrasında parseller yatırımcılara tahsis edilebilir. Yatırımcılar tahsis aldıkları parsellerde üstyapı yatırımlarına 2 yıl içinde başlaması (2015 yılı başında) ve yatırıma başladıktan sonra en geç 5 yıl içinde (2018 yılında) tamamlaması öngörülmektedir.

DOKUZUNCU BÖLÜM

DİYARBAKIR LOJİSTİK MERKEZİNİN/KARA LİMANININ YÖNETİMİ

Diyarbakır Lojistik Merkezi yönetim modeline ilişkin öneriler öncesinde kamunun projeye ilişkin rolünün net olarak belirlenmesi projenin planlanan düzeyde ilerlemesi ve gerçekleşebilmesi için önem teşkil etmektedir.

Küreselleşen rekabet ortamında özel sektörün etkin faaliyet gösterebileceği yatırım ortamının sağlanması, potansiyel yatırımcıların talep ve beklentilerinin karşılanması amacıyla, temel kamusal hizmetlerin, yeterli, hızlı, etkili ve kaliteli bir biçimde sunumunun sağlanması, özel sektör için günümüz dünyasında rekabet edebilirliğin en etkin şeklidir.

Bu bağlamda kamunun otoyollar, limanlar, demiryolu, elektrik ve diğer altyapı yatırımları gerçekleştirilmesi özel sektör açısından büyük önem teşkil etmektedir. Bu tür altyapı yatırımları, özel sektörün yatırımlarını kolaylaştırmakta, yatırım planlarını şekillendirmekte, kârlılığını arttırmakta ve sermaye birikimlerine de katkıda bulunmaktadır.

Fakat kamunun var olan çok sayıda yatırım projesinin fizibilite ve bütçe kısıtı gözetilmeden yatırım programına alınması, ilerleyen süreçlerde oluşan finansman yetersizliği nedeniyle mevcut yatırımlara ayrılan ödeneklerin azalması yatırımların tamamlanma sürelerinin uzamasına yol açmaktadır. Bu da özel sektörün yatırım planlarına yönelik beklentilerini olumsuz yönde etkilemekte ve özel sektörün maliyetlerinde artışa yol açmaktadır.

Yaşanan bu sorunların çözümüne yönelik 1980'li yıllarda başlayan liberal ekonomi rüzgârı ile altyapı finansmanında kamu-özel sektör işbirliği ile finansman maliyetinin ve riskin paylaşılmasını sağlayan yeni modeller gelişmiştir.

1980'li yıllarda az sayıda ülkede uygulanan bu tür modeller, 1990'lı yıllardan itibaren çok sayıda ülkede uygulama alanı bulduğu gibi, bu modeller ulaşım-taşımacılık sektöründen, enerjiye, atık su arıtma tesislerinden, katı atık depolama-toplama tesislerine, içme suyu sisteminin rehabilitasyonundan yapımına pek çok alanda kullanılır olmuştur.

Bugün, hemen bütün dünya ülkelerinde kamunun, altyapı yatırımlarının finansmanında, özel sektörle işbirliği yapması gerektiği ve özel sektörün altyapı yatırımlarının finansmanında daha büyük rol alması gerektiği kabul görmektedir.

Bu bakış açısı ile kalkınmada öncelikli bölge illeri arasında yer alan Diyarbakır İli'nin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişmişliğini olumlu yönde etkileyecek olan Diyarbakır Lojistik Merkezi projesinde kamu finansman desteğinin kullanılması projenin rekabet edebilirliğini ve sürdürülebilirliğini sağlaması için önem teşkil etmektedir.

Bu neden ile kurulacak olan Diyarbakır Lojistik Merkezi (Diyarbakır Lojistik İhtisas OSB)'nin sahip olması gereken asgari ulaşım alt yapısı olan karayolu, demiryolu (kılçık hatlar dâhil) bağlantısı ve multimodal taşımacılığı destekleyecek demir yolu aktarım istasyonunun kamu finansmanı ile yapılması gerekmektedir.

9.1. Diyarbakır Lojistik Merkezinin Yönetim Modelinin Belirlenmesi

Proje yatırım modellerine bağlı olarak projenin yönetim modeli belirlenmektedir. Özel sektör tarafından yapılan yatırımlarda yönetim özel sektör tarafından gerçekleştirilmektedir. Özel sektör yatırımı olarak örnek verilmesi gerekirse Ankara Lojistik Üssü özel sektör tarafından kooperatif olarak kurulumu başlatılan ve daha sonra anonim şirketi ortaklığında (eşit ortaklık oranında kırk beş firma tarafından) kurulmuş ve yönetilmektedir. Bu tür yatırımların yönetim şekli incelendiğinde anonim şirket ortaklarının belirlediği yönetim kurulu, merkezi yönetmektedir.

Diğer bir model ise kamu tarafından yapılan ve yönetilen modeldir. Sektöre yönelik ülkemizde kamu yatırımları incelendiğinde Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı çatısı altında TCDD'nin lojistik köy uygulaması gözlemlenmektedir. Arazi tahsisi ve altyapı yatırımlarının tamamı kamu tarafından yapılmakta olan bu projelerde yönetim de kamu tarafından yapılmaktadır. Özel sektör ise bu oluşumda kullanıcı olarak yer almaktadır.

Bunların dışında yönetim modelinde kamunun da yer aldığı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) yatırımında, kamu OSB'nin kurulacağı alana ilişkin gerekli olan tüm alt yapıyı (karayolu, demiryolu bağlantıları, elektrik vd) yapmakla yükümlüdür. Diğer yatırımlar ise OSB'de yer alacak olan firmalar tarafından yapılmaktadır. Bu yatırım türünde yönetim modeli ise kurulumu başlatan müteşebbis heyet ve seçilmiş olan OSB yönetim kurulu tarafında gerçekleştirilmektedir.

Diyarbakır Lojistik Merkezi özelinde yukarıdaki modellere ilişkin değerlendirme yapıldığında, bölgede sektörün mevcut durumdaki varlığının henüz gelişmekte olması nedeni ile doğrudan özel sektör yatırımının zor olacağı gözlemlenmektedir. TCDD'nin mevcut yatırım planları (1.4.3'de açıklanmaktadır) incelendiğinde, Diyarbakır İli özelinde TCDD'nin herhangi bir yatırım planı bulunmamaktadır.

Bu bağlamda Diyarbakır Lojistik Merkezi için önerilen model, temel altyapı (karayolu, demiryolu, elektrik vd) gereksinimlerinin kamu tarafından yapıldığı ve arazi tahsisinde kamu arazilerinin kullanımında kolaylık sağlanan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi modelidir. Önerilen model kapsamında yeni bir tüzel kişiliğin kurulması (müteşebbis heyet) için önerilen kurumlar ise aşağıdaki gibidir.

- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi,
- Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası,
- Diyarbakır Ticaret Borsası,
- Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi

Özel sektör yatırımlarına ortak olabilmesi için Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı tarafından yönetmeliğinin değiştirilmesi planlanan TCDD'nin de böyle bir yapı içerisinde olması ayrıca önerilmektedir.

Bu öneriye ilişkin olarak;

Kanundaki tanımı ile Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (LİOSB) yapılanmasının 4 temel kurulu olacaktır (bu kurullar, 4562 sayılı OSB Kanunu madde 6'da öngörülmektedir);

- Müteşebbis Heyet (Kurucu, Yer Seçici Kurul ve sonrasında Genel Kurul),
- Yönetim Kurulu,
- Denetim Kurulu ,
- Bölge Müdürlüğü.

Müteşebbis Heyet: OSB Kanunu'nun 7. maddesine göre, öncelikle müteşebbis heyetin kurulması gerekmektedir.

Madde 7 : "Müteşebbis Heyet, OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarıncı, mensupları arasından tespit edilecek üyelere oluşur. Müteşebbis Heyet'i oluşturacak üye sayısı 15 asıl ve 15 yedek üyeden fazla olamaz. Katılan kurum ve kuruluşların, Müteşebbis Heyet'te temsil edilecekleri üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirlenir. Müteşebbis Heyet'te yer alan üyeler iki yıl için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer. Üyelikten düşen veya ayrılan üyenin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ön sıradaki yedek üyesi geçer. Yeni katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süreyi tamamlar. Müteşebbis Heyet ilk toplantısında, Vali'nin başkan olması durumunda, 4. maddenin 7. fıkrasında sayılan kuruluşlardan, İl Özel idaresi ve Belediye temsilcileri dışında kalanlardan bir başkanvekili, aksi takdirde bir başkan ve bir başkanvekili seçer. Müteşebbis Heyet, en az üç ayda bir defa başkan veya başkanın yokluğunda başkanvekili başkanlığında salt çoğunluk ile toplanır. Kararlar, mevcudun salt çoğunluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir. Müteşebbis Heyet'te görevli üyeler, geçerli sayılan bir mazeretleri olmaksızın üst üste yapılan üç toplantıya veya mazeretleri olsa dahi bir yıl içinde yapılan toplantıların en az yarısından bir fazlasına katılmamaları halinde üyelikten çekilmiş sayılırlar. Müteşebbis Heyet; OSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek için gerekli kararları ve tedbirleri almak, yer seçimi raporunda belirtilen hususları yerine getirmek, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemelerle verilen görevleri yapmak, Yönetim ve Denetim Kurulu çalışmalarını ve hesaplarını ibra etmek, OSB'ye ait para ve diğer kaynakları kuruluş amacına uygun kullanmakla yükümlü ve görevlidir."

Müteşebbis Heyet üyeleri ile Yönetim ve Denetim Kurulu üyelerinin görevlendirilme usul ve esasları, kuruluş protokolünün tanzim şekli ve ihtiva edeceği hususlar ile görev ve çalışmalarına ilişkin esaslar, Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

Müteşebbis Heyet'te bulunan kurumlar, kuruluş aşamasındaki giderleri karşılamak için ileride hazırlanması gereken fizibilite çerçevesinde katkı payları ödemeyi Bakanlığa beyan etmek durumunda dırlar. Bölge'de kurulan işletme sayısı, planlanan işletme sayısının 1/3'üne ulaştığı zaman L-İ-OSB'de çalışan kuruluşlar, aralarından seçecekleri kişilerle birlikte Müteşebbis Heyet'e üye vereceklerdir. Bu üyelerin sayısı, Müteşebbis Heyet'in ilk üyelerinin sayısının yarısından az olacaktır. Bölge'de kurulacak olan işletmelerin sayısı, toplam hedeflenen sayının 2/3'ünü geçtiği takdirde, Müteşebbis Heyet'in, Yönetim Kurulu'nun ve Denetim Kurulu'nun görevi sona erecek ve ilk genel kurul toplantısında devir işlemi gerçekleşecektir. İşletmecilerin salt çoğunluğu, Müteşebbis Heyet'in göreve devam etmesini istediği takdirde, Heyet görevine devam edecektir.

Kanunun bu uygulamasının yönetmelikle değiştirilmesi; Müteşebbis Heyet'in görevde olmaması durumunda bile, mülkiyetin el değiştirmemesi ve denetimin yine Müteşebbis Heyet denetim kurulunca yapılması sağlanmalıdır.

Yönetim Kurulu: L-İ-OSB'yi, Yönetim Kurulu sevk ve idare edecektir. Her iki yılda bir değişmek üzere, Müteşebbis Heyet, Yönetim Kurulu için kendi içinde 5 asıl ve 5 yedek üye seçecektir. 4562 sayılı OSB Kanunu'nun 8. maddesinde, Yönetim Kurulu ve fonksiyonları şu şekilde tanımlamıştır;

Madde 8 - Yönetim Kurulu, Müteşebbis Heyet'in, en az dördü kendi üyeleri arasından olmak üzere seçeceği, beş asıl ve beş yedek üyeden oluşur. Yönetim Kurulu üyeleri iki yıl için seçilir.

Yönetim Kurulu üyeleri kendi aralarında bir başkan ve bir başkanvekili seçerler. Yönetim Kurulu en az ayda iki defa toplanır ve toplantı salt çoğunluk ile yapılır. Geçerli bir mazereti olmadan üst üste yapılan üç toplantıya, veya mazereti olsa dahi altı ay içinde yapılan toplantıların en az yarısına katılmayan üyeler üyelikten çekilmiş sayılırlar. Kararlar salt çoğunlukla verilir. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.

Yönetim Kurulu; kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemeler ile Müteşebbis Heyet'in kararları çerçevesinde, OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

Denetim Kurulu: Yönetim Kurulu ve dolayısıyla Müteşebbis Heyet, L-İ-OSB içinde yürütülen tüm işlemlerden sorumludur. Bu sorumluluğun denetlenmesi amacıyla Denetim Kurulu oluşturulması gerekmektedir. 4562 sayılı OSB Kanunu'nun 9. maddesine göre 2 yıl süre için görev yapacak iki asil ve iki yedek Denetim Kurulu üyesi, Müteşebbis Heyet içinden seçilecektir. Denetim Kurulu; bütçenin uygulanmasını denetler, yılda bir kez genel kurul raporu hazırlar ve en az üç ayda bir toplanarak ara rapor hazırlayarak müteşebbis heyete sunar.

Bölge Müdürü: L-İ-OSB'nin yönetimi, Bölge Müdürü ve yeteri kadar idari ve teknik personelden oluşur. Bölge Müdürünü, Müteşebbis Heyet atayacaktır. Bölge Müdürlüğü'nün organizasyon şeması ve kadrosu Bakanlık tarafından onaylanmak durumundadır. Değişiklikler de Bakanlık tarafından yapılacaktır.

9.2. Diyarbakır Lojistik Merkezi Mülkiyet Modelinin Belirlenmesi

Bölüm 9.1'de Diyarbakır lojistik merkezinin yönetim modelinin belirlenmesine ilişkin olarak İhtisas Organize Sanayi Bölgesi önerilmektedir. Bu model Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı çatısı altında yer almaktadır. Bu neden ile organize sanayi bölgelerinin kuruluşu, yapımı ve işletilmesine ilişkin usul ve esasları düzenleyen "*Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği*" Diyarbakır lojistik merkezi mülkiyet modelinde uygulanacaktır. Yönetmeliğe ilişkin bilgi bölüm 9.1'de verilmektedir.

9.3. Diyarbakır Lojistik Merkezinin Pazarlama ve Satış Süreçlerinin Belirlenmesi

Lojistik hizmeti hem işletmenin bir fonksiyonu olarak hem de işletme ağlarını birbirine bağlayan bir kavram olarak günümüzün teknolojik gelişmeleri, küreselleşen pazarları, artan müşteri talepleri, sert rekabet koşulları ve buna bağlı olarak önem kazanan maliyet baskıları göz önünde bulundurulduğunda, işletmelerin sürdürülebilir başarısı için stratejik bir girdi olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda da, lojistik merkezler bu stratejik girdi rolünü önemli derecede üstlenmeye başlamıştır. Bütünleşik yönetim, sürdürülebilir ulaştırma, ölçek ekonomisi aracılığı ile yaratılan maliyet üstünlüğü, yüksek lojistik performansı gibi hedefler ışığında geliştirilen ve özellikle Avrupa ile ABD'de yaygın şekilde kullanılan lojistik merkezler, ulaşım koridorları üzerindeki konumu ve kalkınma hedefleri uyarınca lojistik altyapı gelişimine oldukça ihtiyaç duyan Türkiye tarafından da benimsenmektedir. Bu doğrultuda, lojistik merkezlerin pazarlama yönlü bir yaklaşım geliştirmesi ve hedef pazarlarını analiz ederek hizmet tasarımını bu temelde şekillendirmesi gelecekteki performansları açısından önem taşımaktadır.

Lojistik merkezler, potansiyel müşterilerin hizmet tedarikçisi arama ve seçme süreçlerine hâkim olması hedef pazarlara odaklanma ve pazarlama iletişimi açısından büyük önem taşımaktadır. Yeni yasa

tasarılarına bağlı olarak yönetim ve örgütlenme temellerinde değişim yaşaması beklenen lojistik merkezlerin kuruluş amaçlarını gerçekleştirmesi için pazar odaklı bir strateji geliştirmesi, hedef pazarını başarılı bir şekilde analiz etmesi, potansiyel satın alma süreçlerini incelemesi ve hizmet tasarımını bu verilere dayandırması gerekmektedir.

Diyarbakır lojistik merkezi, *“Diyarbakır ilinin ticari ve transit faaliyetlerine yönelik karayolu ve demiryolu hizmetlerini etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek”* misyonu ve *“Bölgenin uluslararası ve ulusal kombine taşımacılık bazında hizmet veren lojistik merkezi olma”* vizyonu ile kurulacaktır. Bu kapsamda da, ilin ilk lojistik merkezi olma özelliğine sahip olacaktır.

Belirlenen vizyonun senaryosu; Diyarbakır ilinde kalkınma ve refahı arttırmayı hem dış ticaretin hem de lojistik farkındalığının artması ile hedeflemektedir. Bu durumda, lojistik merkez, hem Diyarbakır ilinde yaşayan tüm paydaşlarla bu yapılanmanın kalkınma ve refahı artırma yönlü özelliklerinin iletişimini yapmalı hem de müşteri sayısını arttırmak ve sürdürülebilir kılmak için çalışmalar yapmak durumundadır. Bu süreçte, organizasyonu ve yönetimi yapacak olan oluşumun önerilen ana aktörü ise Diyarbakır Lojistik Platformu olarak değerlendirilmektedir.

Yukarıda belirtilen vizyon ve senaryo kapsamında ise aşağıda ana aşamaları belirtilen pazarlama ve satış planlama süreci ortaya konulmuştur;

1. Hedef Pazar ve Konumlandırma Stratejisinin Tanımlanması

Hedef pazarlama, pazarlama sürecinin en önemli aşmalarından biri olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, hangi hedef pazarlara yöneleceği kararı verilmelidir. Diyarbakır Lojistik Merkezinin hedef pazarında öncelikle lojistik işletmeleri bulunmaktadır. Paketleme tesisleri, toptancılık yapan ticari işletmeler ve sanayi işletmeleri de (özellikle depo/antrepo işletmeciliği konularında) hedef pazar içerisinde değerlendirilmelidir.

Lojistik Merkez, öncelikle şehrin ve bölgenin işletmelerine yönelmelidir. Ancak, tamamıyla bu tür işletmelere yönelik bir satış ve pazarlama çalışmasının yapılması çeşitliliği azaltabilir. Bu kapsamda, Türkiye çapında faaliyet gösteren büyük işletmelere yönelik çabaların da gösterilmesi faydalı olacaktır. Uluslararası işletmeler de özellikle Ortadoğu ticareti bağlamında hedef pazarlar içine dâhil edilebilir. Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin konumlandırma stratejisinin ise; *“Bölgenin Orta Doğu'ya Açılan Kapısı”* şeklinde belirlenmesinde fayda olacaktır.

2. Lojistik Merkezi Yatırımı Öncesi Farkındalığın Arttırılmasına Yönelik Tutundurma Faaliyetleri

Diyarbakır ili, Lojistik Merkez yatırımı gerçekleşmeden önce tutundurma faaliyetlerine başlamalıdır. Bu faaliyetlerin amacı, Diyarbakır ilinin bir lojistik merkez olma anlamında önemli bir potansiyele sahip olduğu üzerine kurgulanmalı ve daha önce belirlenen *“Bölgenin Orta Doğu'ya Açılan Kapısı”* konumlandırma stratejisi üzerine vurgulama yapılmalıdır.

Bu aşamada, Diyarbakır Lojistik Platformunun kurulmuş olması tutundurma faaliyetlerinin etkinliğinin arttırılmasında önemli bir rol oynayacaktır. Platformun, bu işi öncelikli bir iş olarak belirlemesi ve tutundurma faaliyetlerinde ısrarcı bir anlayış ortaya koyması ise önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Bölgenin, genelinde tanınan kişilerin de bu süreçte yer alması gerekliliği vardır. Bu kişilere, gönüllü tanıtım ve pazarlama unvanı verilmesi gibi uygulamalar gerçekleştirilebilir.

Bu süreçte, lojistik merkez tüzel kişiliğini henüz oluşturmadığı varsayımı yapılır ise farkındalık kapsamında kullanılacak olan tanıtım araçlarına ilişkin mali yapının oluşturulması önem teşkil etmektedir. Bu kapsamda müteşebbis heyette yer alan aktörlerin mali desteği sağlaması gerekmektedir.

Farkındalığın artırılmasına yönelik tutundurma faaliyetleri kapsamında öncelikle yapılması önerilen, asgari bir yıllık süreyi kapsayacak biçimde, pazarlama eylemlerinin nasıl gerçekleşeceğini tanımlayan "İlk Pazarlama Planı"nın Diyarbakır Lojistik Platformu tarafından hazırlanmasıdır. Bu plan, farkındalığın artırılmasına yönelik yapılacak olan tutundurma faaliyetlerinin yol haritası olacaktır.

Planda yer alması önerilen tutundurma araçları aşağıda açıklanmaktadır;

- **Tanıtım Broşürünün Hazırlanması:** Türkçe ve İngilizce (orta Doğu pazarı için Arapça tercih nedeni olabilir) olarak hazırlanacak olan bu broşürün Diyarbakır ilinin gelecek potansiyeli üzerine vurgu yapması faydalı olacaktır.
- **Web Sayfası Oluşturulması:** Diyarbakır lojistik sektörünü ve lojistik merkezinin tanıtımını yapacak olan web sayfasının yapılması.
- **Görsel ve İşitsel Medyanın Kullanılması:** Yerel ekonomik aktörlerin lojistik merkeze ilişkin haber demeçler vererek kamuoyunda farkındalık yaratması.
- **Bülten Haberler:** Lojistik sektörü ile ilgili dergi vb yayınlara demeç verilemesi Diyarbakır bölgesi dışında potansiyel yatırımcılara ulaşılmasında etkin bir araçtır.
- **Orta Doğu Ülkeleri Fuarlarına Katılım:** Diyarbakır lojistik merkezi için potansiyel yatırımcı veya kullanıcı olarak görülen Irak, Suriye ve İran'da yapılacak olan fuar organizasyonlarına katılım ve stant açılması.
- **Lojistik Temalı Konferans Düzenlenmesi:** Diyarbakır lojistik sektörünün bugünü ve yarını teması altında bir konferans düzenlenmesi ve burada Diyarbakır lojistik merkezi hakkında farkındalık yaratılması. Ayrıca Türkiye'de her yıl farklı illerde düzenlenen lojistik temalı konferanslar Dicle Üniversitesi desteği ile bu ilde de düzenlenebilir. Bu organizasyon, Türkiye'deki akademisyen ve uygulamacılar dışında yurt dışındaki birçok ilgili tarafında katılımını sağlayacak ve Diyarbakır ilinin lojistik yönlü farkındalığının artmasına neden olacaktır.
- **Dış Ticaret ve Lojistik Fuar Organizasyonu:** Diyarbakır özelinde olmamakla birlikte bölgesel olarak bir lojistik fuarının lojistik konferansı ile paralel olarak Diyarbakır'da düzenlenmesinin sağlanması.
- **Platform Ziyaret Organizasyonları:** Hinterlanda bulunan illerin (Gaziantep, Şanlıurfa, Adana, Mersin vd) OSB ve STK'larına Diyarbakır Lojistik Platformunun oluşturacağı ekiplerin ziyaret etmesi lojistik olgusuna vurgu yapması açısından önemli olacaktır.

3. Lojistik Merkez Satış Süreci

Diyarbakır lojistik merkezinin tüzel kişiliğini kazanması ve kurulum sürecine başlaması ile birlikte lojistik merkezdeki parsellerin satışına yönelik çalışmalara başlanması gerekmektedir. Bu süreçte lojistik merkez bölge müdürü aktif rol alması beklenmektedir. Bölge müdürüne ilişkin temel satış rolleri şu şekildedir;

- Hedef yatırımcı kitlesini belirlemek için pazar araştırmaları yapmak ve hedef pazar yatırımcıları ile

temasa geçmek,

- Merkezin tanıtımı, merkezdeki firmaların sağladığı hizmetlerin tanıtımı potansiyel yatırımcılara yapmak,
- Belirli periyotlarda ulusal, bölgesel ve yerel müşteri ziyaretleri yapmak,
- Yatırımcıya kılavuzluk yapmak; fiyat teklifi hazırlamak ve vermek, istenilen parsel yeri-ebadı hakkında detaylı bilgi vermek vd.,
- Hâlihazırdaki müşterilerin takibini yapmak gerekli destekleri vermek,
- Faaliyetleri ile ilgili rapor hazırlamak ve müteşebbis heyeti bilgilendirmek.

Ayrıca merkez satış ve pazarlama sürecinde projenin maketinin yapılması ve bölge müdürlüğü kapsamında satış ofisinde sergilenmesi de önerilmektedir. Bu aşamada, ayrıca, ikinci aşamada belirtilen faaliyetlerin gerçekleştirilmesi de öngörülmektedir.

ONUNCU BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Merkez Ön Fizibilite Etüdü kapsamında bir yandan ilin ve bölgenin ekonomik yapısı ile gelişme eğilimleri, istatistiksel ve ekonomik analizleri yapılmış diğer yandan saha çalışması yapılarak alternatif yatırım bölgeleri değerlendirilmiştir. İlk aşamada ilin lojistik potansiyeli tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda geçmiş veriler ve ulusal planlar kapsamında geleceğe yönelik tahminler yapılmıştır.

Tahminlerin gerçekleştirilmesinde "yavaş gelişme senaryosu (kötümser)", "orta gelişme senaryosu (normal)" ve "hızlı gelişme senaryosu (iyimser)" olmak üzere üç ayrı senaryo üzerinden çalışma yapılmıştır.

Türkiye'nin 2003-2011 dönemindeki ortalama büyüme hızı yüzde 4,5 olmuştur. Bu bağlamda, gelecek 10 yılda da Türkiye'nin ve Diyarbakır'ın bu ortalama büyüme hızını yakalayacağı "orta gelişme senaryosu" kapsamında öngörülmüştür. Bunun yanı sıra "yavaş gelişme senaryosu" büyüme hızını % 3, hızlı gelişme senaryosu ise % 6 olarak ele alınmıştır.

Diyarbakır'da hem sevk edilen hem de gelen yükler kapsamında konteynerizasyon yok denecek düzeydedir. Ancak 2015 yılında lojistik merkezin devreye girmesiyle ticaretin artacağı beklenmektedir. Aynı zamanda şehrin üretim deseninin gelişmesiyle birlikte yüklerin daha yoğun oranda paletleneceği ve konteynerizasyonun artacağı tahmin edilmektedir. Bu çerçevede, Diyarbakır lojistik merkezinin yükleri çekebilme oranları % 20 (yavaş gelişme senaryosu), % 30 (orta hızlı gelişme) ve % 40 (hızlı gelişme) olarak tanımlanmıştır.

Rapor kapsamında, lojistik merkez için istatistiksel ve ekonomik analizlere paralel olarak alan araştırması yapılmıştır. Lojistik merkezlerin yer seçimi kurulacak bölgenin işlevselliği, ekonomik sürdürülebilirliği, doluluk oranının yüksek olması için büyük önem taşımaktadır. Lojistik merkez kurulabilecek alternatif bölgeler çevre düzeni planı üzerinde araştırılmış, seçilen alternatifler analiz edilmiş ve en uygun alan tespit edilmiştir.

Bu kapsamda alternatif 6 bölge belirlenmiştir. Bölgelerin araştırmasında ve belirlenmesinde; Kente, çevre yollarına ve OSB'ye yakınlık, TCDD mevcut demiryolu olası ek güzergâhına yakınlık, otoyol ve karayoluna yakınlık, arazi yapısının uygun olması, arazi büyüklüğünün uygun olması, arazilerin mümkün olduğunca kamu mülkiyetinde olması, kentin gelişme planı kapsamında olması, kent merkezi ve lojistikle ilgili tesislere yakın olması kriterleri esas alınmıştır. Bu 6 bölge yer seçim kriterlerine göre karşılaştırılmış ve 6 nolu bölge olarak incelenen alan uygun (en uygun) görülmüştür. Ayrıca kriterlerin incelenmesi sonucunda 1 nolu bölgede 6 nolu bölge kadar ön plana çıkmaktadır.

Uygun görülen alanın büyüklüğü, konumu, demiryolunun içinden geçmesi ve karayoluna yakınlığı, OSB'ye yakın olması, plan durumu ve mülkiyeti temelinde yapılan değerlendirmeler sonucuna göre Elazığ yolu kenarında 1.800.000 m² büyüklüğündeki bölge (6 Nolu Bölge) uygun alan olarak belirlenmiştir. Bu alanın genişleme olanağı bulunmaktadır.

Diyarbakır Lojistik Merkezi özelinde yatırım modeli değerlendirmesi yapıldığında, bölgede sektörün mevcut durumdaki varlığının henüz gelişmekte olması nedeni ile doğrudan özel sektör yatırımının zor olacağı gözlemlenmektedir. TCDD'nin mevcut yatırım planları (1.4.3'de açıklanmaktadır) incelendiğinde, Diyarbakır İli özelinde TCDD'nin herhangi bir yatırım planı bulunmamaktadır.

Bu bağlamda Diyarbakır Lojistik Merkezi için önerilen model, kamulaştırma ve temel altyapı (karayolu, demiryolu, elektrik vd) gereksinimlerinin kamu tarafından yapıldığı ve arazi tahsisinde kamu arazilerinin kullanımında kolaylık sağlanan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi modelidir. Lojistik merkezin kuruluş modeli değerlendirilmiş ve en uygun seçeneğin OSB statüsünde olması önerilmiştir. Buna göre Diyarbakır Lojistik İhtisas OSB için yeni bir müteşebbis heyet oluşturulması ve OSB Kanunu uyarınca kuruluş için gerekli izin ve onayların alınması gerekmektedir.

L-İ-OSB yatırımı 2 etapta planlanmıştır. 1. Aşamada (2013-2014) 84 dönüm arazi üzerinde TCDD tarafından yapılacak demiryolu hat, elleçleme ve depolama alanları yatırımları öngörülmüştür. Bu aşamaya paralel olarak Lojistik İhtisas OSB onay ve kuruluş çalışmaları sürecektir. TCDD istasyon, depolama ve elleçleme sahası olarak öngörülen alan büyüklüğü 78.000 m² dir. Bu aşamada Lojistik İhtisas OSB kuruluş çalışmalarının tamamlanması, plan ve projelerin hazırlanması ve Bakanlık tarafından onaylanması sağlanacaktır. Yatırımın 2. Aşamasında (2015-2018) altyapı yatırımının tamamlanması öngörülmektedir. Firma yatırımları 2015 yılında başlayacaktır. Bu aşamada öngörülen gelişme için öngörülen alan 630 dönümdür (630.000 m²). Proje sonunda toplam 708 dönümlük bir alan kullanılmış olacaktır.

L-İ-OSB için hazırlanan taslak imar planında TCDD terminali ile birlikte OSB sınırları içinde depolama ve paketleme alanları, açık depolama alanları, toptancı depo alanları, tır parkı, kantar, idari tesisler, sosyal tesisleri, akaryakıt istasyonu, spor ve eğitim tesisleri, teknik altyapı, katı atık depolama alanı öngörülmüştür

Bu işlevleri ve tesisleri içeren L-İ-OSB altyapı yatırım maliyeti ise toplam €10.589.000 olmaktadır. Yatırımcılardan alınacak tahsis geliri toplam € 6.360.000 olup toplam yatırım maliyetinin (€ 7.169.000) % 60'ına denk gelmektedir. Bu durumda € 4.499.000 yatırım desteği alınması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Lojistik>, 16.09.2012

<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>, 16.09.2012

<http://www.traceca-programme.eu/en/home/>, 16.09.2012

T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Müdürlüğü, Sanayi Genel Müdürlüğü, 81 İl Durum Raporu, Mayıs 2012, Ankara.

AB Komisyonu (2011), Lojistik, http://ec.europa.eu/transport/logistics/index_en.htm, Erişim tarihi: 25.10.2011.

Andrejev S., Volkov V., Paatela A., Fehlhaber B., (1997), Logistics Centre Project in TEDIM, Working Paper Ministry of Transport and Communications, Finland, s.6-22.

Aydın, G. T., Öğüt, K.S., (2009), "Lojistik Köy Nedir?" www.ins.itu.edu.tr/ksogut/LojistikKoyNedir.pdf, Erişim tarihi: 24.10.2011,

Bamyacı, M., (2008), Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.

BDM, (2011), Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri, <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/Resmilistatistikler/>, Erişim tarihi: 27.10.2011.

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

Cardebring, P. W. ve Warnecke, C., (1995), Combi-Terminal and Intermodal Freight Centre Development: An Assessment.

Chopra, S., Meindl, P. (2009), Supply Chain Management, Pearson Education, ISBN: 9780136094517.

Deloitte (2010), Transportation & Logistics Industry Report,

DGG, (2010), Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Ranking of European Freight Villages - Benchmarking of European Experiences, Erişim tarihi: 19.09.2012

Erdal, M., (2004), "Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi - UTİKAD" www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf, Erişim tarihi: 15.10.2011.

Europlatforms EEIG (2004), Logistics Centers Direction for Use, A report by EUROPLATFORMS EEIG.

EUROSTATS, (2011), Energy, Transport and Environment Indicators, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-10-001/EN/KS-DK-10-001-EN.PDF, Erişim tarihi: 26.10.2011.

- Gilberto G., (2005), "Freight village - Directions for use", Europlatforms: The European Association of Freight Villages.
- Handfield, R. B., Nichols, E. L. (2002), Supply Chain Redesign, Financial Times Prentice Hall, ISBN: 0-13-060312-0.
- Kondratowicz L., (2003), Work Package 1, Planning of Logistics Centers, Final Report, Edited by- NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdarisk, Poland.
- Laitio K., Perala H., (2004), NeLoc, Summary of Activities and Results of The Neloc Project, Center For Maritime Studies, University of Turku.
- MEVKA, (2010), Mevlana Kalkınma Ajansı TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010-2013 Bölge Planı, <http://www.mevka.org.tr/Download.aspx?filePath=jsMeF66z7zL9PsB2F3CrAg==>, Erişim tarihi: 18.10.2011.
- Nestler, S., Nobel T. ve Bentzen L., (2004), Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.24-26.
- Nobel, T., (2007), Planning and Management of German Freight Villages: Possible Synergies for Participating Enterprises and Institutions, Freight Villages Association-DGG and Institute of Shipping Economics and Logistics.
- Russell, S.H. (2000), Growing World of Logistics, Air Force Journal of Logistics, Vol. XXIV, No. 4, p. 14.
- Tanyaş, M, İris, Ç. (2010), Lojistik Sektör Raporu, MÜSİAD Sektör Raporları No.70, İstanbul, ISBN:978-605-4383-06-1
- Tanyaş, M., Ar, İ. (2011), Doğu Karadeniz Kalkınma Alanı(DOKA) Lojistik Merkez Kurulma Öncelikleri Açısından İllerin Sıralanması: TR90 Alt Bölgesi Örneği", Trabzon.
- Maestro danışmanlık A.Ş., Yıldıztekin. (A..2009) Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin lojistik strateji belgesi.
- TÜİK, 2011, Türkiye İstatistik Kurumu, <http://www.tuik.gov.tr>, Erişim tarihi: 25.10.2011.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2009, 2010.
- UNESCAP (2002), Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 25-65.
- Venäläinen, P., Karvonen T., Kondratowicz L., (2001), Logistics Centers in the Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, p.32-36
- YERSEL, H.F., (2010), Türk Lojistik Altyapısının İntermodal Taşımacılık Açısından Değerlendirilmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon Kocatepe Üniversitesi.
- World Bank, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators, 2007, 2010 and 2012.



Diyarbakır Yatırım Destek Ofisi

Adres: Selahattini Eyyubi Mah. Urfa Bulvarı No:15/A 21080 Bağlar / DİYARBAKIR

Telefon: 0(412)2371216-17

Faks: 0(412)2371214

E-posta: dbakirydo@karacadag.org.tr

İnternet Sitesi: <http://www.investdiyarbakir.com>

