

Fark yaratmak için master plan ve altyapı gerekiyor

Yapılan tüm bu altyapı yatırımları lojistik sektörünün büyümesi açısından olumlu olsa da yatırımların ana bir plan çerçevesinde yapılmıyor olması değişebilecek koşullara veya öngörülemeyen sorunlara karşı sektörün gerekli ölçüde yanıt veremeyeceğini gündeme getiriyor. Türkiye'de lojistik merkez kurma ve işletme yetkisi birden fazla bakanlıkta bulunuyor. Buna ilave olarak örgütlenmiş bazı sektör firmaları tarafından da kurmuş olan lojistik merkezler bulunuyor. Bu, aslında plansız bir durum olduğunu görmek için yeterli. Yapılan yatırımların bölgesel ölçekte ulusal ve uluslararası ölçekte entegre olmasını sağlamak, sektöre yol haritası çizilebilir ve planlı bir büyümeyi sağlayabilmek adına birkaç yıldır üzerinde çalışılan Lojistik Master Planı'nın 2018 senesinin başlarında tamamlanacağı tahmin ediliyor.

Avrupa ve Asya arasında oldukça önemli bir noktada olmasına rağmen Türkiye'nin konum avantajı, uluslararası ticaret hacminden pay almak için tek başına yeterli değil. Bölgedeki diğer rakiplerden ayrılmak ve payını arttırmak için uzun va-

Taşıma sistemlerinin karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok düşük	Orta
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok yüksek
İş Suyolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Savunma Bilimleri Dergisi

deli getirileri olacak altyapı yatırımlarına, bu yatırımları yönlendirecek bir master plana ve modern lojistik gereksinimlerini kaldırabilecek bir altyapıya ihtiyaç var. Stratejik konum ancak bu şekilde avantaja dönüştürülebilir.

Türkiye'de, ülke içi taşımacılığın yaklaşık %90'ı karayoluyla yapılıyor. İthalat ve ihracatta ise taşıma kapasitesi ve maliyet açısından değerlendirildiğinde lider taşımacılık modu, denizyolu. Sanayi üretimi gelişmiş ve lojistik sektöründe yatırım alanı olabilecek kentlerin de İstanbul, İzmir, Bursa, Kocaeli, Mersin gibi denize

kıyısı olan kentler olması şaşırtıcı değil. Son yıllarda devlete bağlı olan demiryolu ağlarının özel firma kullanımına da açılması, lojistik firmaların bu taşıma moduna erişimini sağladı: 2015 yılında bu hatlarda yapılan taşımacılığın yaklaşık %80'i özel firmalar tarafından yapıldı. Hazırlanma aşamasında olan master plan ile özellikle demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi ve denizyolu taşımacılığıyla daha iyi entegre edilmesi hedefleniyor. Bu şekilde, denize kıyısı olmayan kentlerdeki üretimin dış pazarlara daha kolay ve verimli ulaştırılması sağlanabilecek.

Türkiye'de farklı modlarda taşınan yük miktarlarının yıllara göre değişimi

Yıllar	Maliyet				Maliyet			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25	68,2	6,8	-	50,3	42,2	7,5	-
1960	45	52,9	2	0,1	72,9	24,3	2	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,4	6,4	0,1	96	2,2	-	1,8
2010	89,9	5,3	5	-	97,8	1,6	0,7	-
2015	89,8	3,9	6,3	-	89,2	1,1	0,6	9,1

Kaynak: TCDD