

VAN TİCARET VE SANAYİ ODASI

VAN İLİ **2019**
LOJİSTİK MERKEZ RAPORU



VAN İLİ İÇİN YENİ BİR LOJİSTİK MERKEZ ÖNERGESİ RAPORU

2019

VAN İLİ İÇİN YENİ BİR LOJİSTİK MERKEZ ÖNERGESİ

Bu araştırmada Van için hazırlanan Van ili için lojistik merkez fizibilite raporu ve Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları incelenmiş, Van'da lojistik merkez kurulması için yeni bir öneri geliştirilmiştir.

Lojistik köy ve merkez konusu ülkemize çok geç girmiş, Bu konuda yapılan çalışmalar Türkiye'nin alt yapısı müsait olduğu halde çalışmalar kamu sektörü ve TCDD'nin çalışmaları ile sınırlı kalmıştır. Konunun sadece kamu kurumlarına havale edilmesi önemli bir eksikliklerdir. Bu konuda Lojistik merkez ile ilgili özel sektör, belediyeler, kalkınma ajansları ve Stk'ların sürece müdahil olması veya edilmesi şarttır.

1.GİRİŞ

Lojistik konuları ilk zamanlar etraflıca incelenmemiş, daha ziyade yolcu taşımacılığı ve bireysel hareket üzerinde durmuştur. Ürünün fiziksel hareketi ulaştırma faaliyetlerinin en önemli halkalarından birini ulaştırmasına karşın, araştırmalarda bu durum nispeten göz ardı edilmiştir. Bu süreçte lojistik ve mal dağıtımının temel mekansa çıkarımları, toptan satış aktiviteleri ve bunların coğrafi dağılımı gibi konularda yeni bir bakış açısı geliştirilebilmiş coğrafyacı sayısı oldukça sınırlı kalmıştır. Ancak günümüzde gerek küresel, gerekse yerel ölçekli pazarlarda yeni koşulların ortaya çıkardığı büyük dönüşüm ve gelişim yaşanmaktadır. Bu gelişmeler lojistik, taşımacılık ve dağıtım zinciri gibi konuları ile ulaşım coğrafyası arasındaki ilişkiyi ile ulaşım coğrafyası arasındaki ilişkiyi bariz bir şekilde ortaya çıkarmıştır.

LOJİSTİK MERKEZ (KÖY) NEDİR?

Lojistik merkez, hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımını ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işleticiler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölgeyi tanımlar. Lojistik merkezlerde taşımacılık, intermodal faaliyetler ve lojistik faaliyetlere odaklanır ve bu merkezler genellikle metropol bölgelerin dışında kalan, farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir. Bu merkezlerde nakliye ve lojistikle ilgili faaliyetleri gerçekleştiren işleticiler, inşa edilen binaların sahibi ya da kiracıları olabilmektedirler. Ayrıca serbest rekabet kuralları doğrultusunda bir lojistik merkezinin her firmanın ilgili tüm faaliyetlerle iştigal edebilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülür..

LOJİSTİK MERKEZLERE NEDEN İHTİYAÇ DUYULUR, ÖNEMİ NEDİR?

Lojistik merkez kurulumuyla birlikte, sağlanacak potansiyel faydalar şöyledir:

- -Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon sirkülasyonunu azaltması, demiryolu taşımacılığının artması,

- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik merkez altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Cross-docking, konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlaması,

. LOJİSTİK MERKEZ KURULUMUNU ETKİLEYEN ÖNEMLİ FAKTÖRLER

- Lojistik merkezin ana ulaşım bağlantılarına göre konumu,
- Lojistik merkezin karayolu ağ bağlantısı,
- Lojistik merkezin demiryolu/kombine taşımacılık ağı,
- Lojistik merkezin liman bağlantısı,
- Lojistik merkez bünyesinde kullanılan araçların verimliliği,
- Aktarma yapılabilme uygunluğu,
- Bütünleşik lojistik hizmetler,
- Bilgi teknolojisinin kullanımı,
- Hizmetlerin paylaşımı mantığına dayanarak maliyet azaltma

LOJİSTİK MERKEZLERDE BULUNMASI GEREKEN HİZMETLER

- Konteynır yükleme-boşaltma ve stok alanları
- Gümrüklü sahalar(acenteler ,gümrük müşavirlikleri,her türlü gümrük hizmetleri
- Tehlikeli ve özel eşya yükleme-boşaltma ve stok alanları
- Dökme yük boşaltma alanları
- Genel yükleme-boşaltma ve depolama alanları
- Sosyal ve idari tesisler(müşteri ofisleri, personel ofisleri, sosyal tesisler,otopark ,tır parkı, yönetim merkezi gibi)
- Genel hizmet tesisleri(bankalar, restoranlar, oteller araç bakım-onarım ve yıkama tesisleri,akaryakıt istasyonları, büfeler,depolar ve antrepolar, iletişim ve gönderi merkezleri)
- İntermodal taşımacılık için gerekli ekipmanları barındırmakta
- Uzun mesafeli taşıma gerçekleştirmekte
- Elleçleme,konsolidasyon,de konsolidasyon gibi operasyonlar gerçekleştirilebilmekte



AVRUPA'DA LOJİSTİK KÖY VE LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI

Lojistik Merkez Örnekleri

İtalya'da 25, İspanya'da 22 adet olmak üzere Avrupa'da 60'ın üzerinde lojistik merkez tanımına giren yapılanma mevcuttur. Yaklaşık 2 bin 400 adet taşıma işletmecisi bu merkezlerden yararlanmaktadır. 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 40 mil yakınındadır. Komşumuz Yunanistan'da da bir adedi planlanmış, bir adedi inşa halinde ve bir adedi de çalışan 3 adet lojistik merkez bulunmaktadır.

Europlatforms Nedir?

Europlatforms temel amacı lojistik merkezlerinin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından stratejik önemini desteklemek olan ve Avrupa çapında 9 ülkeyi temsilen 55 üyesi (55 lojistik merkez) bulunan Avrupa Lojistik Merkezleri (Merkezleri) Birliği'dir. 1991 yılında kurulan birlik bünyesindeki lojistik merkezlerde toplam 2.400 şirket faaliyet göstermektedir.

Buradaki tüm lojistik merkezler buldukları devletlerden çeşitli destekler almaktadır. Lojistik merkezler projesi, gereken yatırımın büyüklüğü nedeniyle kamu özel sektör işbirliğinden doğmaktadır. Bu tür oluşumlarda hissedarlık yapısı; ulusal ve yerel planlama mercileri, ulusal ve yerel demiryolu şirketleri, yerel nakliyeciler dernekleri, ticaret odası, bankalar, sigorta şirketleri, endüstriyel birlikler arasında paylaşılabilir.

Üyelerinin ortak çıkarları doğrultusunda Europlatforms'un asıl amacı Avrupa'daki lojistik sahayı genişletmek dünya çapında yaymak ve Avrupa'daki diğer platformlarla ve diğer uluslararası organizasyonlarla ilişkiler kurup geliştirmektir.

Europlatforms, üye olan lojistik merkezlerle ilgili yıllardır sayısız girişimlerde bulunmuş, değişik proje ve aktivitelere imza atmıştır. Lojistik merkez (merkez) tanımını 1992 yılında Europlatforms tarafından çıkarılmış, ulaşım ve iletişim şebekelerinde AB inisiyatifleri doğrultusunda bir Avrupa şebekesi yaratılmasına karar vermek ve iyileştirmek amacıyla ortak çatı altında hareket etmeyi sağlamıştır.

Europlatforms"a Üye Ülkeler Ve Merkez Sayıları

	ÜLKE	LOJİSTİK MERKEZ SAYISI
1	İTALYA	21
2	İSPANYA	21
3	DANİMARKA	6
4	FRANSA	2
5	YUNANİSTAN	1
6	MACARİSTAN	1
7	PORTEKİZ	1
8	UKRAYNA	1
9	LÜKSEMBURG	1
	TOPLAM	55



Parma lojistik merkezi

Aşağıda italya'nın parma kentine ailt lojistik merkez görüntüsü ve ve muhtelif iştirakçılar ile ilgili ortaklı yapısı gösteriliyor;

Parma Lojistik Merkezi Ortakları ve Hisse Yüzdeleri

	Ortak	Hisse Yüzdesi
1	Praoil İtalyan Petrol Boru Hattı	34,93
2	Parma Belediyesi	14,09
3	Bank Mount S.P.A.	7,86
4	Parma Vilayeti	7,60
5	Diğer ortaklar	7,35
6	Parma ve Piacenza Yatırım Firması	6,84
7	Popular Bank of Verona and Novara	3,74
8	EM.RO. Popular Spa	3,31
9	La Spezia Belediyesi	2,20
10	Parma Ticaret Odası	2,02
11	Bank Monte Paschi Siena Spa	2,00
12	Fontevivo Belediyesi	1,62
13	Assitalia Gayrimenkul Ortaklığı	1,37
14	F.S. Spa cargo	1,36
15	Reggio Emilia Belediyesi	1,32
16	Diğer Vilayetler	1,13
17	Diğer	0,93
18	Diğer Ticaret Odaları	0,33

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK ALANLAR İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR

2.2.3. Türkiye'de Başlıca Lojistik Merkezler Ülkemizde ilk defa 2005 yılında lojistik köy kavramı telaffuz edilmeye başlanmış ve 2006 yılında TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) tarafından oluşum çalışmalarına başlanmış ve daha sonra özel sektör tarafından kabul görmüştür. Ancak halen tam olarak işletilmeye başlanılamaması lojistik köy projelerin henüz istenilen noktaya varılmadığının bir göstergesidir ve 2011 yılından itibaren de lojistik merkezler olarak telaffuz edilmeye başlanılmıştır. Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri(Boğazköprü), Balıkesir(Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 12 adet lojistik merkez kurulmaya başlanmış, İstanbul(Yeşilbayır),

Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas, Bitlis (Tatvan) ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez adeti 19'a ulaşmıştır (



Mevcut ve Planlanan Lojistik Merkezler

Türkiye'nin ilk lojistik köyü" Gelemen (Samsun)'de inşa edilerek, birinci etabı 06.07.2007 de işletmeye açılmıştır(Akpınar ve Karadeniz, 2011:56). Daha sonra Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey) ve Halkalı olmak üzere 6 adet Lojistik Merkez kısmen işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer lojistik merkezlerine ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürmektedir (TCDD, 2015: 1). Türkiye'nin sanayi yükünü çeken bölgelerin başında gelen İzmit'te Köseköy Lojistik Merkezi'nin faaliyete geçmesiyle taşıma miktarının yılda bir buçuk milyon tonu aşması öngörülmektedir(TCDD, 2015: 1). 765 dönümlük alandan yurtiçi ve yurtdışına otomobil, otomotiv yedek parçası, MDF, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteyner, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit, çelik, sac, odun, tutkal gönderilmesi söz konusu olan bölgede henüz çalışmalar tamamlanamamıştır. Lojistik Merkez projesini ortaya koyan TCDD ve bölgenin idari birimleri tarafından Lojistik Master Plan henüz ortaya konulabilmiş değildir. Bu sebeple yatırımcılar bölgede planlı çalışmalar yapamamaktadır. Buna rağmen bölgenin son derece avantajlı ve stratejik konumu yatırımcıları cezbetmekte ve oluşturulacak lojistik merkeze yakın olma düşüncesi ile adeta bölgeye yatırım yapma yarışına girmelerine sebep olmaktadır. Ancak bu plansız büyüme, lojistik operasyonların ana amacı olan entegre organlar ve verimlilik için dezavantaj oluşturabileceği düşünülmektedir

LOJİSTİK MERKEZLERİN SINIFLANDIRILMASI

Lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlara lojistik alan verilmektedir. Juozapaitis ve palsaitis lojistik alanları lojistik kümelenme sınıfları olarak üçe ayırmıştır.

a.Taşıma modları bazında lojistik kümelenme:Hava lojistik merkezleri,liman lojistik merkezleri, demiryolu lojistik merkezleri,kara lojistik merkezleri

b.Coğrafi bazda lojistik kümelenme:Bölgesel lojistik merkezler,kentsel lojistik merkezler

c.Fonksiyonel Bazında lojistik kümelenme:Serbest bölgeler,serbest ticaret bölgeleri,ihracat işleme bölgeleri, genel lojistik merkezler ,özel lojistik merkezler.

Dünya ve ülkemizde çok farklı amaçlara yönelik lojistik alanlar bulunmaktadır.Bu konuda bir terminoloji birliği sağlamak amacıyla söz konusu alanları faaliyet amaçlarına göre bir sınıflandırması yapılmıştır.Lojistik faaliyetlere ilgili alanları;

- Lojistik merkezler,
- Kentsel aktarma merkezleri
- Dış ticaret merkezleri
- Terminal ve paklanma alanlar

1-LOJİSTİK MERKEZ:

Uluslar arası ve ulusal taşımacılık lojistik ve ürün dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetleri kümelendirilerek farklı işletmeler tarafından özmal/kiralık bina,arsa veya araçlar kullanarak gerçekleştirebilmesi için lojistik amaçlı düzenlenmiş olu,farklı taşıma modlarına etkin bağlantıları olan özel bölge uyarlanmıştır.

- **Uluslar arası lojistik merkez**

En az 2.000 dönüm alana sahip, bölgesindeki ülkelere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen,en az bir küresel ve bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan,tüm lojistik ve gümrük hizmetlerinin verildiği,içinde en az üç taşıma modu veya bu modlara etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan,diğer bir uluslar arası lojistik merkez ile aralarında asgari 200 km karayolu mesafesi olan ve en az iki intermodal terminale sahip lojistik merkez

- **Bölgesel lojistik merkez**

En 1.000 dönüm alana sahip,bölgesindeki tüm illere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen,en az bir küresel ve/veya bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan,depolama ,paketleme ve gümrük hizmetlerinin verildiği,içinde en az üç taşıma modu veya bu modlara etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan ,diğer bir uluslar arası lojistik merkez ve bölgesel ulusal merkez ile aralarına asgari 100 km mesafesi olan ile en ez bir intermodal terminale sahip merkez

- **Yerel lojistik merkez**

En az 500 dönüm alana sahip,bulunduğu il merkez ve ilçelerine doğrudan yük gönderbilen ve alabilen , depolama ve paketleme hizmetlerinin verildiği içinde en az iki taşıma modu veya modlara etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer lojistik merkezler aralarında asgari 50 km olan lojistik merkez

2- KENTSEL AKTARMA MERKEZLERİ

Kentsel aktarma merkezleri; araç doluluğunu artırılması,trafiğe çıkacak araç sayısının azaltılması ve bu şekilde trafik yoğunluğunun hafifletilmesi için gelen yüklerin gideceği yere göre konsolide edildiği ,kent çeperlerinde veya iç merkezlerde kurulan alanlardır

Temelde 2 farklı şekilde oluşturulmaktadır

- **Birincil aktarma merkezi:**Kentin çeperlerinde ve ana arterler yakınında ,Tır ve kamyon bazlı araçlardaki yüklerin diğer hafif ticari araçlara veya ikincil aktarma merkezlerine gidecek diğer araçlara yüklerin konsolide edilerek aktarıldığı alan , Toptancı hali,kargo aktarma merkezi, ve nakliyeciler sitesi bu sınıfa birer örnektir
- **İkincil aktarma merkezi:**bir veya birden fazla birincil aktarma merkezlerinden hafif ticari araçlar yada kamyonlar bazında gelen yüklerin, bölgenin alt zonları bazında ayrıştırarak elektirikli,hibrit,van triptör veya el arabası gibi araçlarla dağıtılmak üzere konsolide edildiği alan Kargo şubesi bu sınıfa örnektir

3-DIŞ TİCARET MERKEZLERİ

Uluslar arası ticareti artırmak amacıyla dış ticaret ve lojistik faaliyetler arasında bütünleşmenin farklı şekillerde oluşturulduğu alanlardır. Dünya ve ülkemizde örnekleri aşağıda verilmiştir

- **Dağıtım parkı:**konteynır limanlarına fonksiyonel olarak bağlı ancak mekan olarak ayrı,büyük ölçekli,gelişim katma değerli lojistik hizmetler verilen, endüstriyel ve ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği alan,
- **İhracat işlem bölgeleri:**Öncelikli olarak yurtdışı pazarlara yönelik tekstil,ayakkabı, kerese,plastik ve elektronik gibi genel emek yoğun üretim/işleme yapan ulusal ve uluslar arası şirketlerin bölgede yatırım yapmalarını teşvik etmek üzere bürokrasinin azaltıldığı alan.
- **Ortak serbest bölge:**Birden fazla ülkenin karşılaştırmalı üstünlüklerinden yararlanarak ortaklaşa oluşturduğu serbest bölge
- **Özel ekonomik bölge:** Altyapı ,vergi ,gümrük indirmeleri, basitleştirilmiş işlemler teşvikleri ile gerek iç ve gerekse dış pazarlara odaklanan çok sektörlü ekonomi geliştirme alanı
- **Serbest bölge:**3218 sayılı serbest bölgeler kanunu çerçevesinde ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek,doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak,işletmeleri ihracata yönlendirmek ve uluslararası ticareti geliştirmek amacıyla ülkeden geçerli ticari,mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan ve gümrük hattı dışında kalan yerler
- **Serbest ekonomi Bölgesi:**Yerleşim alanları ve hastaneler,okullar ve diğer iş ve destek tesisleri ve altyapıları dahil olmak üzere geniş bir alanı kapsayan,uluslararası standartlara iş gücü düzenlemeleri olan,doğrudan yabancı yatırım için vergi indirimi gibi çeşitli teşvikleri bulunan ve hemen hemen tüm ekonomik faaliyetlerin yürütüldüğü alan
- **Serbest liman:**ithalat ,ihracat ,transit taşımacılık ve reeksport faaliyetleri bakımından serbest üretim bölgesi,antrepolar, perakende şirketleri ve sosyal tesisleri ile serbest hale getirilmiş ikamete izin verilen şehir görünümdeki liman

4-TERMİNALLER

Terminaller,deniz limanı,havalimanı,demiryolu istasyonu,kara limanı ,iç liman ve terminal depo olarak altı sınıfta toplanabilir

- Deniz liman
- Havalimanı
- Demiryolu istasyonu
- Kara limanı
- İç liman
- Terminal depo

5-PARKLANMA ALANLARI

Parklanma alanları ;Konteynır park alanı,ağır ticari park alanı ve hafif ticari araç park alanı olarak 3 sınıfta toplanabilir

- Konteynır par alanı
- Ağır ticari araç park alanı
- Hafif ticari park alanı

YENİ BİR LOJİSTİK MERKEZ ÖNERİSİ;VAN LOJİSTİK MERKEZİ

Van için lojistik merkez kurulmadan önce Van'ın mevcut durumu göz önüne alınmalı ve stratejik bir plan hazırlanmalıdır.Bunlar yapılamadan önce Van'ın GZFT(SWOT) analizi yapılması gerekir.Swot analizi aşağıdaki listede yer verilmiştir.

Güçlü yanları

- Geniş iş gücü oranının yüksek olması
- Bölgeye özel teşvik ve uygulamaların olması
- Tarıma dayalı sanayi potansiyelinin yüksel olması
- Kümelenme potansiyeli taşıyan sektörlerin varlığı
- Sermaye stokunun olması
- Bölgenin endüstriyel hammadde ve metalik madenler bakımından önemi rezervlere sahip olması
- Maden rezervlerinin ürün yalpezesinin geniş olması
- İlde iş geliştirme merkezi'nin olması
- Uluslar arası ticaret ve ulaştırma koridorları üzerinde olması(ipekyolu)
- Orta doğu ülkelerine yakın olması
- İran'a sınır kapılarının (Esendere,Kapıköy) olması
- İran'a karayolu ve demiryolu bağlantısının olması
- Havaalanlarının varlığı
- Organize sanayi bölgesinin varlığı

- İlin büyük şehir olması
- Tarımsal ve hayvansal hammaddelerinin varlığı
- Mevcut demiryolunun Kazakistan'a kadar uzanıyor olması
- Bölge ithalatının yükselmesi
- İlin genç nüfusunun yüksek olması

Zayıf yönleri

- Vasıfsız iş gücünün varlığı
- İşletmeleri istihdam kapasitelerinin yetersiz olması
- Gayri safi katma değer düşük olması
- Bölgenin ülke içi pazara uzak olması
- Sanayi altyapısının gelişmemiş olması
- Yatırıma yönelik sermaye yetersizliği
- Kayıt dışı ekonominin fazla olması
- Bölgeden çıkarılan madenlerin işlenmeden satılması
- Firmaların küresel rekabet edilebilirlik hedeflerinin ve markalaşma bilincinin olmaması
- Maden zenginleştirme ünitelerinin olmaması
- Kümelenme eksikliği
- Nakliye hizmetlerinin maliyetlerinin yüksek olması
- Demiryolu altyapısının kalitesiz ve yetersiz olması
- Tatvan-van arasında çalışmakta olan tren gemisinin eski, vagon taşıma kapasitesinin yetersiz ve seferlerinin düzensiz olması
- Bölge illerinin liman uzak olması
- Çağdaş depoların ve antrepoların olmaması
- Mevcut havalanının uluslararası havalimanı ve kargo ve terminalinin olmaması
- Lojistik yönlü altyapı yatırımlarının yeterli olmaması
- İl içi ve dışı ulaşım altyapısının diğer bölgelere göre yetersiz ve gelişmemiş olması
- Ulaşım ana planının oluşturulmaması
- Mevcut ulaşım altyapısının korunmasına yönelik efektif bakım onarım planlanmasının olmaması
- Gümrük faaliyetlerinde yeterli seviyede etkinliğe ulaşılmaması
- Sektöre yönelik antepo ve gümrüklü saha bulunmaması

Fırsatlar

- İl dışı ticaret ve sınır ticareti olanaklarının olması
- Türkçe konuşan orta asya ülkelerine yakın olması
- İlin teşvik yasasında en avantajlı grup olan 6. Bölgede yer alması
- Van büyük il olmasıyla beraber sanayi altyapısının konusunda olumlu gelişmelerin yaşanacak olması
- Van ilinin belirlenen cazibe merkezlerinden biri olması
- Bölgede coğrafi işaretler gibi tescilli sağlanabilecek endemik ve yöresel üne sahip ürün çeşitlerinin fazla olması (van kahvaltısı gibi)

- Van ilin de tuşba fuar ve kongre merkezine sahip olması
- Modern ipekyolu projelerinde gelimelerin yařanması
- Çin ve Türkiye arasında demiryolu anlaşmasının imzalanması
- Van gölü kuzeyinde yeni bir demiryolu projesinin hayatta geçecek olması
- Farklı taşımacılık türlerini(kara-demir-hava) birlikte kullanma imkanın olması
- Gümrük kapasitesinin artırılacak olması
- Mevcut havaalanın genişlemeye müsait olması

Tehditler

- Güvenlik sorunundan kaynaklanan istikrarsızlık
- Komsu ülkelerde yaşanan politik istikrarsızlıklar
- Yerel sermayenin il içi yatırımdan ziyade ill dışında yatırıma yönelmesi
- Güncel mevzuatlardaki eksiklerden ve kanundan kaynaklanan sıkıntılar
- Teşvik yasasında bulunan eksiklikler
- İran'ın ticareti ve taşımacılık kotaları uygulanması
- Uluslar arası rekabetten kaynaklanan olumsuzluklar
- Bölge içinde ve bölge dışına göçün olması
- Yeni teşvik sistemine rağmen girişimlerin yetersiz olması
- Lojistik altyapı yatırımlarına ilişkin alanların ilan edilmesi ile rant oluşma olasılığı
- Doğal afetlerin çok sık yaşanıyorması
- Mevsimler ağır şartlarının üretim faaliyetlerinin ve alt yapıyı olumsuz etkilenme

1-MERKEZDE OLAN TALEBİN BELİRLENMESİ

Kentlerdeki nüfus artış iç tüketimde belirleyici olmaktadır.Kentleşme ile yaşam tarzlarındaki değişimin etkileri lojistik gereksinimlerin belirlenmesinde kullanılmak durumundadır.Kent trafiği kentsel lojistik faaliyetlerin süre maliyetleri artırmaktadır.Piyasada rekabet trafiği, kentsel lojistik faaliyetlerin süre ve maliyetleri artırmaktadır. 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- de konsolidasyon işlemleri dahil) planlanması,taşıt hareket,güzergah ve çalışma saatlerinin düzenlenmesi gerekmektedir.Bu çerçevede Van ilindeki nüfus artışı ve kentleşme lojistik merkez kurulumunu daha önemli hale getirmektedir

“Van Organize sanayi bölgesi ve Lojistik Kent Demiryolu iltisak(bağlantı) Hattı fizibilite Etüdü” İsimli çalışmada iran ticaretindeki değişimlere bağlı olarak aşağıdaki senaryo oluşturulmuştur.

- **A-Çekimser Senaryo:** OSB kaynaklı yüklerin %15'inin demiryoluna kayacağı,lojistik merkezin yük potansiyelinin 2,2 milyon alacağı,gelecek yıllarda artış oranın %2 düzeyinde olacağı
- **B-Normal Senaryo:**OSB kaynaklı yüklerin %15'inin demiryoluna kayacağı,lojistik merkezin yük potansiyelinin 3,6 milyon ton olacağı, gelecek yıllarda artış oranının %3,6 düzeyinde olacağı

- **C-İyimser Senaryo:**OSB Kaynaklı yüklerin %15'inin demiryoluna kayacağı lojistik merkezin yük potansiyelinin 4,8 milyon ton olacağı, gelecek yıllarda artış oranının %7 düzeyinde olacağı

“a” senaryosunun ülke gelişimine paralel bir artış olacağı “b” senaryosunun İran ticaretinin artmasına bağlı olacağı ve “c” senaryosunun Demiryolu ipek yolu İran kolunun gelişmesine bağlı olacağı düşünülmektedir. Van için inceleme yapıldığında en olası senaryo normal senaryo olarak belirtilmiştir.

2-LOJİSTİK MERKEZDE ÖN GÖRÜLEN FONKSİYONLAR/HİZMETLER VE EKİPMANLAR

a-Demiryolu istasyonu, ve terminal Alanı:Merkezin çok modlu olarak çalıştırılması, tek merkezden çok hizmetin verilmesi ve uzun mesafeli yüklerin taşınmasında maliyet, avantajı sağlanabilmesi için lojistik merkezde demiryolu bağlantısı ve konteynır aktarma terminalinin bulunması gerekmektedir.

b.Karayolu bağlantısı:Merkez karayolu bağlantısının oluşturulması ve lojistik merkez içindeki yollar için alan ayrılması öngörülmektedir

c.İdari ve sosyal tesisler binası:Bu bina içersindeki öngörülen birimler belirtilmiştir

- Lojistik merkezin yönetimi ile ilgili birimler
- Sertifikasyon, kalite kontrol, laboratuar hizmet birimleri
- Tır karnesi,Yetki belgesi,Sivil Toplum Kuruluşları vd. hizmetlerinin verildiği birimler
- Kendisine ait depo,taşıma aracı olmayan lojistik şirketi,taşıma işleri organizatörleri,Gümrük müşavirliği, acente, nakliye komisyoncuları
- Banka,sigorta,Dış ticaret ,Danışmanlık,İnsan kaynakları,Bilgi Teknolojileri, Posta,lastik,akü,Yedek parça vd.birimler,
- İbadethane,Konaklama,Yiyecek-içecek tesisleri, Dinlenme-eğlence Tesisleri, Market,Alış-veriş ,Sağlık,Konferans salonu vd.birimleri)

d.Gümrük binası :Gümrük hizmetlerinin verildiği birimdir

e-Depolama alanı:Depolama tesisleri aşağıdaki şekilde farklı özelliklerde görülmektedir

- Depolama ve Paketleme Tesisleri
- Tanklar(sıvı ve gaz ürünleri için)
- Lisanslı depolar
- Antrepolar
- Geçici depolama yerleri
- Isı ve nem Kontrollü Depolar (Soğuk veya donuk korunması gereken ürünler, kesme çiçek vd.ürünler)
- Dağıtım merkezleri(Bölge ve kentteki perakendecilerin gereksinimlerini karşılamak üzere konulduğu distribütör/ toptancı depoları)
- Kargo Transfer Merkezleri

f-Açık depolama Alanları:

- Konteynır Depolama,Yükleme-Boşaltma,Yıkama alanları
- Açık saha Depoları (maden vb. ürünler için)
- Açık gümrüklü sahalar

- Kantar sahası
- Tamir Bakım atölyeleri
- Tır ve Kamyon Parkı
- Giriş Çıkış Kapıları ve Binek Araç Park alanı
- Toplu taşıma Sistemleri Durakları
- Teknik Tesisler
- Akaryakıt İstasyonu
- Yeşil alan
- Konaklama Tesisi

3-LOJİSTİK MERKEZE İLİŞKİN REKABET ANALİZİ

TCDD tarafından gerçekleştirilecek olan iki yakın merkez; Kars ve Tatvan'dır(Bitlis) Dolayısıyla Van lojistik merkezine rakip olma potansiyelleri Söz konusudur.Bu merkezlerden Kars yapılı aşamasında Habur ve Tatvan ihale ve kamulaştırma aşamasındadır.

Kars lojistik merkezi farklı lojistik koridor üzerinde olduğu için yapılması öngörülen Van lojistik Merkezine rakip olma durumu daha azdır ,fakat Tatvan LM ise aynı koridor üzerinde olduğu için Van lojistik merkezinin yük potansiyelini yarı yarıya düşüreceği öngörülmektedir

4-LOJİSTİK MERKEZ BÜYÜKLÜĞÜNÜN BELİRLENMESİ

a-Demiryolu İstasyonu, Yapıları ve Terminal alanı

Projenin en temel dayanaklarından ve planlamaya esas yatırımlarından biri TCDD demiryolu istasyonudur.İstasyon Toplam alanı ,500m'lik 3 hat olacağı varsayıldığında , diğer yapılar ve terminal ile yaklaşık toplam parsel alanı 200.000 m² olacaktır

b-Gümrük sahası

Gümrük lojistik merkezlerin vazgeçilmez hizmetlerinden biridir,Lojistik merkezin en temel fonksiyonlarından biri olan gümrük sahasının kurulmaması durumundan lojistik merkez özelliği kazanmaz ve beklenen talep gerçekleşmez.Bu hizmet firmaların yatırımları için temel avantajlardan biridir.Gümrük sahasında aynı anda 100 aracın işlem görmesine olanak sağlamak için par alanı oluşturulması öngörülmüştür.Bu alan içinde idari binalar için taban alanı 1.000 m² olan 4 katlı bir yapı ve geçici depolama alanı olarak da 1.500 m² kapalı Alan bulunması uygun olacaktır.Gümrük sahası için toplam 20.000 m²'dir

c-Depolama Tesisleri

Lojistik merkezde ihtiyaç duyulacak depolama alanı büyüklüğünün belirlenmesinde bölgenin gereksinimleri dikkate alınmıştır.Lojistik merkezde açık ve kapalı depolar 83.000 m² ve 126.700 m² parsel alanı ihtiyacı vardır

d-Konteynır alanı

Lojistik merkezin yapılmasıyla birlikte konteyner dolumu/ boşaltma işe yükleme/ inidirmenin merkezde yapılacağı Van'dan demiryolu ile limanlara gönderileceği öngörülmüştür. Projeksiyonlarda LM'ye yılda 5.301.216 toln konteynerize olacak yük geleceği hesaplanmıştır.Konteyner başına 15 ton olacağı varsayımı ile yaklaşık konteyner sayısı 350.000 teu olacaktır.Bu konteynerlerin yaklaşık 10 gün LM'de bulunacağı ve ortalama 4 kat istif yapılacağı varsayımı ile ile konteynerler için ayrılacak alan 75.000 m² öngörülmüştür

e-Tır-kamyon parkı

lojistik merkezlerin en önemli kullanımlarından biri TIR parkı nakliyeciler sitesi gibi tesisleridir.Taşımacılık firmaları ve kişilerin araçlarını park ettiği,yük beklediği, müşteri beklediği bu alanlarda sadece park,güvenlik hizmetleri değil,aynı zamanda dinlenme,duş,kafe gibi oalanaklar, bazı örneklerde otel,restoran ve ofislerden oluşan komplekler yapılmaktadır

Kurulması öngörülen LM önünde geçen VAN-EDREMIT karayolundaki karayolları genel Müdürlüğü 2017 yılı "Devlet yolları trafik hacim haritaları"na göre ,yıllık ortalama günlük değerleri 826 Tır ve 4.899 kamyon (toplam 5.725) şeklindedir. Bu araçların %10'nun lojistik merkeze uğrayıp, ortalama bir gün kalacağı varsayılırsa merkezde yaklaşık 572 araçlık park yeri bırakılması ön görülmüştür.Manevra alanı dahil kamyon başına 96 m² alan ayrılmaktadır.Sonuç olarak tır ve kamyon araç park alanı için 55.000 m² parsel alanı öngörülmüştür.Bu parka ait tesisler için 1.000 m² parsel alanı ayrılmıştır.

f- Kantar sahası

Kantar sahası olarak 350 m² alan 500 m² parsel alan düşünülmektedir

g-Teknik tesisler

Teknik tesisler olarak iklimlendirme merkezi,enerji merkezi,atık su arıtma tesis,yağmur suyu toplama deposu e atık değerlendirme merkezi şeklinde sıralanabilir.Bu tesisler için yaklaşık 1.500 m² alan ve 2.500 m² parsel alanı öngüörlmüştür

g-Tamir bakım atölyesi

Lojistik merkez kullanıcıları olan TIR ve Kamyonlara yönelik bakım onarım tesisleri yer alacaktır. Bu tesisler 1.000 m² kapalı alan ve 2.000 m² lik açık parsel alan öngörülmüştür.

ğ-Akaryakıt istasyonu

TIR parkı başta olmak üzere lojistik merkeze giriş yapacak araçların en önemli ihtiyaçlarından biri olan akaryakıt bölge içi bir tesiste sağlanması öngörülmüştür.Bunun için 2.000 m² ve parsel alanı 3.000 m² dir

h-idari ve sosyal tesisler

İdari tesisler kapsamında yönetici-işletici şirketin ofislerinin yer alması ,talep olması durumunda,Ggümrük müşavirleri,taşıma işleri organizatörleri,lojistik şirketler ile ilgili kurum şube ve irtibat ofislerinin yer alması planlanmaktadır

Bu birim içinde ayrıca ticaret ve sanayi odası.Borsa ve Birlikler için birer ofis ayrılması ,gümrük müşavirleri için ibr ofis, kullanıma açık toplantı salonu ve diğer servis birimleri öngörülmüştür. Bu tesisler için taban alanı 1.000 m² olan 3 katlı kapalı alan ve 2.000 m² parsel alan planlanmıştır.

l-Konaklama tesisi

Özelikle tır parkına park edenler ile dışardan gelecek ziyaretçilerin kullanacağı konaklama tessi için taban alan 1.000 m² olan 3 katlı alan ve 2.000 m² parsel alanı ayrılmıştır

İ-Rekrasyon alanı ,Çevre Güvenlik Kuşağı

Bu alanlar içinde kapalı alan ön görülmemekte ,sadece açık alan e saha çalışmaları ön görülmektedir. yeşil alanla birlikte toplamda 65.000 m² parsel alanı ayrılmıştır

i-Giriş Çıkış Kapıları ve Binek araç park alanı:

Lojistik merkezine giriş ve çıkış yapma amaçlı kullanılacak 2 adet kapı için 50 m² *2) ve 200 m² parsel alanı düşünülmüştür.

j-Gerçekleştirilen yatırımlar

Toplam alan ihtiyacı 591.900 m² olarak hesaplanmaktadır.Genişleme alanı olarak 408.100 m² olarak öngörüldüğünde lojistik merkez için alan gereksinimi 1.000.000 m² olarak hesaplanmıştır.

k-Altyapı tesisleri

Merkezin karayolu bağlantısı mevcut olup, sadece tesis içi yollar olarak gereksinim olacaktır. Lojistik merkez içinde ulaşım sağlamak için 15 metre şeritli ana yol ve 9 metre genişliğinde dağıtıcı yolları önöğürmüştür. 15 genişliğinde ki yolun uzunluğu 2.500 metre ,9 metre genişliğindeki toplam uzunluğu 3.000 metredir

l-içme suyu altyapısı

Lojistik merkezi için arazinin en yüksek noktalarından birinde 30.00 m³ hacminde su depousu ön görülmüştür.Toplam şebeke uzunluğu 3.000 metredir.

m-Yağmur suyu altyapısı

Merkezin yağmur suyu şebeke uzunluğu mevcut taslak plana göre 3.000 metredir. Yılda yaklaşık 200.000 m³ yağmur suyunu biriktirme potansiyeli bulunmaktadır

n-Atık su altyapısı

Lojistik merkezde arıtma tesis gerektirecek atık suyu oluşması beklenmemektedir.Bütün tesislere hizmet verecek ortak kullanım kanalizasyon şebeke uzunluğu 3.000 metre olarak hesaplanmıştır.

O-Katı atık Toplama ve ara Depolama

Lojistik faaliyetlerinde ortaya çıkan atık türü çoğunlukla ambalaj atıklarıdır.Palet ve ambalaj atıkları geri dönüşüme uygun olmaktadır.Merkezde geri dönüşüm tesis gerektirecek ölçekte atık beklenmemektedir.Atıkların değerlendirmek üzere uygun şekilde toplanması için tesislere özel konteynerler yerleştirilmesi, merkez içinde genel bir atık depolama alanı oluşturulması ön görülmektedir. Bu faaliyetler için 10.000 m² lan öngörülmüştür

Ö-Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı

Merkezin Toplam enerji ihtiyacı her tesisin özellikleri, kullanım miktarlarına göre belirlenmektedir.

Depolama ,idari ve sosyal tesisler,yol aydınlatması ,teknik birimler ve ortak kullanımlar için 20 mw kapasitede trafo ön görülmüştür. Bölge içinde orta gerilim hattı gerekmektedir.Merkez içinde bütün tesislere bağlantı sağlayabilmek,aydınlatma vb. Ortak ihtiyacı karşılamak için gerekli ana iletim hattı 1.000 m e elektrik hattı 40.000 metredir.

P-Doğalgaz altyapısı

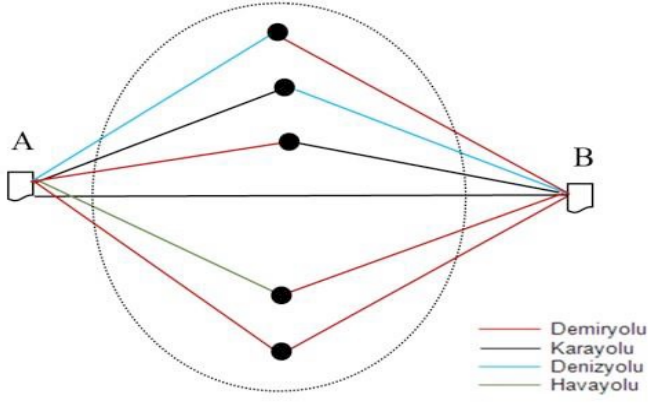
Doğal gaz ihtiyacı için 900 metre ana iletim hattı ve 3.000 m doğalgaz hatı ön görülmüştür.

r-haberleşme altyapısı

Telefon ve internet ihtiyacı için 900 m ana iletim hattı ve 3.000 metre haberleşme hattı ön görülmüştür

5-LOJİSTİK MERKEZ YER SEÇİMİ

- Demiryolları bağlantıları
- Karayollar bağlantıları
- Limanlara yakınlık
- Havalimanlarına yakınlık
- Bölgenin ekonomik ve sınai gelişim potansiyeli
- Uluslar arası ve ulusal ulaştırma koridorına yakınlık
- Sanayi alanlarına yakınlık
- Mevcut lojistik tesislere yakınlık
- Çevresel etkiler
- Deprem riski



Şekil 1. Lojistik Alan Seçiminde Dikkat Edilmesi Gereken Ulaştırma Ağı Optimizasyonu

Bu kriterler çerçevesinde en uygun yerin, Van organize sanayi bölgesi ile demiryolu hattı arasında konut dışı alan statüsünde ,havza koruma alanları dışında ve deprem riski en düşük olan kamu arazi olan bir yerde konumlanması önerilmektedir

6- İNSAN KAYNAKLARI GEREKSİNİM VE ORGANİZASYON YAPISI

Merkezde yaklaşık tahmin olarak 1.000 kişi çalışacak olup, Bu rakamın yaklaşık 40 kişisi LM çalışanı, 250 kişi depo çalışanı, 400 kişi taşıt sürücüleri, 50 kişi vinç ve diğer makine operatörleri ve 260 kişi (taşeron firma çalışanları, idari ve sosyal tesis çalışanları vd.)

SONUÇ OLARAK

Lojistik köylerin en önemli işlevi dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerine sahip olması ve gümrük işlemlerinin kolayca yapılabilmesidir. 1970'lerde başlayan lojistik köy uygulamaları, dünyanın dört bir yanına giderek yayılmaktadır. Lojistik köyler büyümeyi öncelikle bölgesel olarak gerçekleştirmekte ve ülke ekonomisine olumlu katkılar sağlamaktadır. Bugün, Avrupa'da sayıları 60'ı geçen ve sürekli yenilerinin planlandığı lojistik köyler yanında ülkemizde de toplam 19 lojistik köy projesi geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bir ülkenin kalkınması için ulaşımın altyapısının ve politikalarının önemini kavrayabilen her birey lojistik köylerin ne anlama geldiğini bilebilir. Ülkemizde yapılan lojistik köy uygulamaları hem ülke içi ulaşım altyapılarının intermodal çalışan şekline dönüştürecek hem de sağlanan taşımada ki bu devrimle dış piyasada rekabet gücümüz artacaktır. Ayrıca, trafikte rahatlatmaya yol açmasının yanı sıra şehirlerde ekonomik ve sosyal gelişme de katkı sağlayacak olan bu köyler hem şehir içi trafiği rahatlatacak hem de taşımacılığı hızlandıracaktır. Bu sayede dünyaya kolayca ulaşacak Türk ürünleri, küresel sermaye ile de daha kolay rekabet edebilecektir. Bunun yanında, lojistik köyler uluslararası boyutta da ülke ürünlerinin dünya çapında daha hızlı ve daha kaliteli şekilde dolaşımını olanak sağlayacaklardır.

Kurulması planlanan Van Lojistik Merkezinin Kamu kurum , özel kuruluşlar ve Stk'lar tarafından planlanan ve yapılan lojistik çalışmalar mutlaka ve mutlaka belli kriterler çerçevesinde planlanmalıdır., bölgenin arz-taleplerine ve gelecek projeksiyonlarına uygun olarak planlanmalıdır ve planlanma kriterleri gerekirse yasal mevzuata dönüştürülmelidir. Yatırımların uygun olabilmesi amacıyla kurumlar arası eş güdümün sağlanacağı yasal bir mevzuatın çıkarılmasında da fayda olacaktır. Diğer yandan Ulaştırma Ana Planı, Lojistik Master Planı gibi planların aynı kurum tarafından yapılarak kurumlar arasındaki görev karmaşıklığının da giderilmesi gerekmektedir. Böylece yapılan planlar hem tek elden yönetilmiş olur hem de istenilen sonuca daha hızlı ulaşmayı sağlar.

Unutulmamalıdır ki artık günümüzde bir ülkenin ve şehirlerin ekonomisi güçlü bir ulaştırma planlaması ve bu planlanmanın arkasındaki güçlü bir lojistik sisteminden geçmektedir.



İskele Caddesi No:51 İpekyolu / VAN
Tel: 0 (432) 210 00 55
Faks: 0 (432) 216 44 88 - SMS 532 752 65 65

www.vantso.org.tr