

Lojistik sektöründe Eskişehir'in konumu

Sanayi sektöründe ürün veya hammaddenin fiyatı, firmaların yatırım kararını ve rekabet gücünü etkiler. İmalat sanayii yatırımları için potansiyelin artırılması ancak lojistik imkânların artırılması ve lojistik maliyetlerinin dünya ile rekabet edebilecek seviyeye gelmesi ile mümkündür.

Lojistik, doğru zamanda doğru fiyatla, doğru miktara sahip olmak olarak tanımlanabilir. Lojistik bir proses bilimidir. Tüm endüstriyel sektörlerde, verimlilik, tedarik zinciri ve proje devreye alma sürelerinin istenen düzeyde olup olmadığı denetlenir. Lojistik, askerlerin ihtiyaçlarının kendileri tarafından karşılanması sürecinden doğmuş bir konsepttir ve bu temelden yola çıkarak çok daha ileriye gitmiştir. Antik Yunan, Roma ve Bizans uygarlıklarında ihtiyaçların dağıtımı ve finanse edilmesinden sorumlu Logistikas denen bölümler ve subaylar vardı. Oxford Üniversitesi sözlüğünde lojistik kelimesi; 'Askerlik biliminin personel, teçhizat, malzeme taşıma ve bakım ile ilgili bir dalı' olarak tarif edilir.

Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistiğin büyüme potansiyelimize katkısının artırılması ve Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasına girilmesi amaçlanıyor. Lojistik alanında etkin ve verimli planlama yapabilmek amacıyla mevzuat, eğitim, gümrük, altyapı ve sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet gücünün artırılması gibi konular üzerine yoğunlaşılması gerektiği görülüyor.

Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistiğin büyüme potansiyelimize katkısının artırılması amaçlanıyor



2023 Hedefleri

5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında "Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim" teması kapsamında gerçekleştirilen 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrasında 2023 hedeflerinin gerçekleştirme düzeyi ele alınarak hedefler yenilenmiş ve 2035 vizyonu ortaya konulmuştu. Aynı şûrada 2035 vizyonunun belirlenmesine de çalışılmıştı.

Sonuç Bildirgesinde; demiryolu sektöründe daha önce 2023 yılı için belirlenmiş olan;

- ◆ 3.500 km yüksek hızlı demiryolu, 8.500 km hızlı demiryolu ve 1.000 km konvansiyonel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu yaparak 2023 yılında toplam 25.000 km demiryolu uzunluğuna ulaşılması,
- ◆ 4400 Km'lik hat yenilenmesi yapılarak tüm hatların yenilenmesinin tamamlanması,





ler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi; güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması ve ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının özeti- nin oluşturmaktadır.

Lojistik maliyetlerin düşürülmesi, kar- bon emisyonu gibi hususlar göz önüne alındığında demiryolları ile beraber di- ğer raylı sistemler dünya genelinde en uygun çözüm yolu haline gelmiştir.

Ülkemizin de transit geçiş ülkesi ol- ması sebebiyle Avrupa ve Asya pa- zarlarını bağlar nitelikte olup yük ve yolcu taşımacılığında giderek önemi artmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yatırım programı incelendiğinde son 10 yılda şehirler arası hızlı veya konvansiyon- el demiryolları ile büyükşehirlerdeki

- ◆ Demiryolu taşımacılık payının; yoldan %10 ve yükte %15'e çıkarılması,
- ◆ Demiryolu sektörünün serbestleşme sürecinin tamamlanması,
- ◆ Milli Demiryolu standartlarının oluşturulması,
- ◆ Emniyet Yönetim Sistemi'nin altyapı ve işletmeciliğin her kademesinde etkin ve sürekli uygulanmasının sağlanması ve bunun sektörel kültür haline getirilmesi,
- ◆ Geliştirilen "Milli Sinyal Sistemi- nin" yaygınlaştırılarak marka haline getirilmesi,
- ◆ Mevcut araçların hızlı tren hatlarına uygun hale getirilmesi, her türlü demiryolu aracının ülkemizde üretilmesi,
- ◆ Yük potansiyeli bulunan lojistik merkezleri, fabrika, sanayi, OSB ile limanlara iltisak hattı bağlantılarının artırılarak kombine ve yük taşımacılığının geliştirilmesinin sağlanması,
- ◆ Demiryolu Ulaşım Enstitüsü'nün kurularak faaliyete geçirilmesi,
- ◆ Milli Demiryolu sanayisi ile Ar-Ge'sinin desteklenmesi ve her türlü demiryolu teknolojisinin geliştirilmesi,
- ◆ Uluslararası demiryolu koridorlarının geliştirilmesinin sağlanması gibi hedefler değerlendirilmiş ve bu hedefler 2035 yılı çerçevesinde tekrar ele alınmıştır.

Ulaştırma entegrasyonu

Çok iyi bilinir ki kentler ve ülkeler mal ve hizmet hareketlerini karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile gerçekleştirirler. Tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması; yük taşımasında demiryolu, iç su yolu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya öncelik verilmesi; çevre duyarlılığının artırılması; ulaşımdan kaynaklanan sera gazlarında azaltılması; ulaştırma sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmet-



11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrası sonucunda 2023-2035 yılları arasında;

- ◆ 2023-2035 yılları arasında 6.000 km ilave hızlı demiryolu yaparak demiryolu ağıımızın 31.000 km'ye çıkartılması,
- ◆ Yüksek teknoloji altyapısına sahip demiryolu sanayisinin tamamlanması ve demiryolu ürünlerinin dünyaya pazarlanması,
- ◆ Demiryolu ağına diğer ulaştırma sistemleri ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemlerinin geliştirilmesi,
- ◆ Uluslararası kombine taşımacılık ve hızlı tedarik zinciri yönetiminin kurulması ve yaygınlaştırılması,
- ◆ Demiryolu araştırması, eğitim ve sertifikasyon konusunda dünyada söz sahibi olunması,
- ◆ Boğazlar ve Körfez Geçişlerinde demiryolu hat ve bağlantılarının tamamlanarak Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında önemli bir demiryolu koridoru haline gelmesi,
- ◆ Demiryolu yük taşımacılığında %20'ye, yolcu taşımacılığında ise %15'e ulaşılması hedefleri dile getirilmiştir.

Lojistik ve Ulaştırımda Gelişmeler ve Hedefler

	2006	2012	2013	2018	2014-2018 ¹
Lojistik					
Lojistik Performans Endeksi Sıralaması	34 ²	27	27	<15	---
Karayolu					
Bölünmüş Yol (km)	8.735	20.017	21.067	25.272	3,7
Otoyol (km)	2.025	2.236	2.256	4.000	12,1
BSK (km)	8.855	15.386	18.486	39.552	16,4
Trafik (Milyar Taşıt-km)	65	94	98	119	4,0
Yolcu Taşıma (Milyar Yolcu-km)	188	259	276	321	3,1
Yük Taşıma (Milyar Ton-km)	177	216	232	294	4,9
Karayolu Ağı Yoğunluğu (km/1000 km ²)	82	83	84	87	0,7
Otoyol Ağı Yoğunluğu (km/1000 km ²)	2,60	2,85	2,88	5,11	12,1
Demiryolu ³					
Konvansiyonel Ana Hat Uzunluğu (km)	8.697	8.770	8.961	10.556	3,3
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km)	0	888	1.376	2.496	14,6
Elektrikli Hat Yüzdesi	21	26	29	70	19,3
Sinyalli Hat Yüzdesi	28	33	35	80	18,0
Yük Taşıma (Milyar Net Ton-km)	9,6	10,9	12,4	22,5	12,7
Karasal Yük Taşımacılığında Demiryolunun Payı (%)	5,1	4,8	5,1	7,1	6,8
Denizyolu					
Konteyner (Milyon TEU)	3,9	7,2	8,1	13,8	11,2
Yükleme-Boşaltma (Milyon Ton)	248	388	418	615	8,0
Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	7,3	10,3	11,0	14,0	4,9
Havayolu					
Havayolu Yolcu Sayısı (Milyon Yolcu)	62	131	151	232	9,0

Kaynak: 2006 ve 2012 yılı verileri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve TÜİK'e aittir. 2013 ve 2018 yılı verileri Onuncu Kalkınma Planı tahminleridir.

(1) 2014-2018 dönemi yıllık ortalama değişimi göstermektedir.

(2) 2007 değeridir.

(3) Yük taşımacılığı yurtiçi ve uluslararası taşımacılığın toplamıdır. 2012 ve 2013 yıllarında Ankara-İstanbul Hızlı Tren çalışmaları ve yol yenilemeleri nedeniyle sebekede hat kapatmaları yaşanmaktadır. Bu nedenle taşımacılık olumsuz yönde etkilenebilir.

Tablo-BEBKA Tr-4 Bölgesi Raylı Sistemler Sektörü Raporu sayfa 97.

tramvay, hafif raylı sistem, metro gibi yatırımlara ağırlık verildiği görülmektedir. Talepteki bu canlılık üretici yerli firmaları da tetiklemekte, önemli fırsatlar sunmaktadır.

Eskişehir önemli bir üs

Eskişehir raylı sistemler sektöründe TULOMSAŞ gibi altyapıların da bulunduğu önemli bir üretim üssü olmakla birlikte, ilerleyen dönemlerde ortaya çıkan talebin karşılanmasında rol oynayacağı aşikârdır. Raylı sistemlerde mevcut üretim kabiliyetlerinin yanı sıra otomotiv, makine, metal şekillendirme, kompozit, elektrik ve elektronik sektörlerinde elde edilen tecrübenin bu alana aktarılması raylı sistemler sektörünü hareketlendirecektir.

Türkiye'nin 155 yıllık demiryolculuğu tarihi içerisinde bu sürece 147 yıldır tanıklık eden Eskişehir'in bir süredir kurumları, şirketleri ve üniversiteleriyle, demiryolu alanında etkinliği artmaktadır. Ayrıca Eskişehir, demiryolları strateji ve kontrol merkezi olan

bölgelere de çok yakın olmasıyla da dikkat çekmektedir.

Şehrin gelişmiş sanayi altyapısı, üniversiteleri, deneyimli ve yetişmiş iş gücü ve teknoloji kullanabilme kabiliyetleri de Eskişehir'i önemli kılmaktadır. TULOMSAŞ, diğer öncü sanayi şirketleri ve üniversiteleri ile birlikte güçlerini birleştirmişlerdir.



Eskişehir, demiryolları strateji ve kontrol merkezi olan bölgelere de çok yakın olmasıyla da dikkat çekmektedir

Hasanbey Lojistik Köyü

Türkiye'nin 155 yıllık demiryolculuğu tarihi içerisinde bu sürece Eskişehir 147 yıldır tanıklık etmektedir. Eskişehir'de gerçekleştirilen küme çalışmalarının yeni yatırım projeleriyle desteklenmesi kapsamında Eskişehir OSB'ye komşu alanlarda ilin sanayisi için gelecekte ciddi öneme sahip olacak sektörleri barındıracak Raylı Sistemler İhtisas OSB ve Lojistik İhtisas OSB kurulmasına yönelik çalışmalar da devam etmektedir. Raylı sistemler sektöründe faaliyet gösteren firmaların kümelendiği bir sanayi bölgesi olması planlanan Raylı Sistemler OSB'nin, Eskişehir-Ankara demiryolu üzerinde bulunan Hasanbey Lojistik Köyüne yakın bir alanda 2 milyon m² alan üzerinde kurulması planlanmaktadır.

Raylı Sistemler OSB için yer seçimi yapılmış, İmar Planına Esas Jeolojik Etüdü tamamlanmış, 1/25.000,

Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

Yıllar	Yük (Net ton-Km)				Yolcu (Yolcu-Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	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	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	89,9	5,3	5,0	...	97,8	1,6	0,7	...
2013	88,7	4,4	6,0	...	90,5	1,0	0,6	7,9

... Sivil Havacılık verileri temin edilememiştir.

* Şehirler arası taşımacılık dâhil değildir.

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü 2014 Yılı Faaliyet Raporu

Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler Ticareti, 2011 (Milyar ABD Doları)

Ülkeler	İhracat				İthalat			
	Deniz Yolu	Havayolu	Diğer (Karayolu-Demiryolu ...)	Toplam	Deniz Yolu	Havayolu	Diğer (Karayolu-Demiryolu ...)	Toplam
Avrupa Birliği	148.529	108.460	85.369	342.358	115.804	94.107	99.062	308.973
Brezilya	4.826	753	230	5.809	9.518	4.347	289	14.154
Çin	22.928	9.890	1.393	34.211	49.288	11.739	2.230	63.257
Hindistan	11.057	572	1.619	13.248	38.298	5.885	2.239	46.422
Rusya	3.644	8.840	4.509	16.993	4.224	9.074	2.005	15.303
Türkiye	1.212	6.018	1.792	9.022	4.996	2.833	459	8.288

Kaynak: (World Trade Organization, 2011), T.C. Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı Lojistik Sektör Raporundan alınmıştır.

AB 27 Ülkeleri Yıllara Göre Modlar Arası Yük Taşımacılığı (%)

	Karayolu	Demiryolu	İçsuyolu	Boruhattı	Denizyolu	Havayolu
1995	42,1	12,6	4	3,8	37,5	0,1
1996	42,1	12,7	3,9	3,9	37,5	0,1
1997	42,2	12,8	4	3,7	37,3	0,1
1998	42,9	11,9	4	3,8	37,4	0,1
1999	43,5	11,4	3,8	3,7	37,6	0,1
2000	43,4	11,5	3,8	3,6	37,5	0,1
2001	43,9	10,9	3,7	3,8	37,6	0,1
2002	44,5	10,6	3,7	3,6	37,6	0,1
2003	44,5	10,7	3,4	3,6	37,7	0,1
2004	45,2	10,8	3,5	3,4	37	0,1
2005	45,5	10,5	3,5	3,4	37	0,1
2006	45,5	10,8	3,4	3,3	36,9	0,1
2007	45,8	10,8	3,5	3	36,7	0,1
2008	45,9	10,8	3,6	3	36,6	0,1

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

1/5.000, 1/1.000 ölçekli haritalar tamamlanmış ve imar planı Bakanlığa sunulmuştur. Bölgenin alt yapısı Eskişehir OSB tarafından sağlanacak olup, seçilen alan Eskişehir OSB'ye 7 kilometre mesafede yer almaktadır.

Lojistikte amaç ve hedefler

Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir üs olması sağlanarak; lojistik maliyetin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması temel amaçtır. Lojistikte taşıma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak, transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin artırılması hedeflenmektedir. Yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve taşıma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.

Kaynaklar;

Tr41 Bölgesi Raylı Sistemler Sektörü Raporu (<http://www.bebka.org.tr/admin/datas/yayins/sektorraporurayli.pdf>)

TR41 Bölgesi Havacılık Sektörü Raporu (<http://www.bebka.org.tr/admin/datas/yayins/sektorraporuhavacilik.pdf>)

Anadolunun Yıldızı Eskişehir, Deniz Çağlar Fırat Demiryolu Sektör Raporu, Ulaştırma Bakanlığı, 2014 Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi Derneği (RSKD) İhtiyaç Analizi ve Stratejik Yol Haritasının Çıkarılması Çalışma Sonuçları Sunumu, TTGV, 2014

