



V. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

01-02 Ekim, 2021, Bartın

<http://www.ulk.ist/>



Türkiye 2050 Hedef Yılı, Lojistik Altyapı Hedeflerinin Değerlendirilmesi

Özet

Ülkü Özlem Yılmaz

Yalova Üniversitesi Fen
Bilimleri Enstitüsü
ulkuozlemyilmaz@gmail.com

Mahmut Esad Ergin

Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi
Ulaştırma Sistemleri Uygulama
ve Araştırma Merkezi
meergin@ticaret.edu.tr

Mustafa Ilıcalı

Prof. Dr., İstanbul Ticaret
Üniversitesi Ulaştırma
Sistemleri Uygulama ve
Araştırma Merkezi
milicali@ticaret.edu.tr

Türkiye jeopolitik konumu sayesinde önemli ticaret ve ulaşım merkezlerini oluşturmaktadır. Ülke topraklarının Asya ve Avrupa kıtalarında yer alması, etrafının denizlerle çevrili olması, doğal limanlarının bulunması, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının kıtaları birbirine bağlayan bir köprü görevi görmesi gibi özellikler Türkiye'nin jeopolitik konumunun önemini arttırmaktadır. Bu konum üzerinde kullanılmaya devam eden bazı önemli taşımacılık güzergahları vardır. Bu güzergahlar; kuzey koridor, orta koridor, güney koridordur. Güney koridor; mevcut Süveyş gemi rotasını, Kuzey Koridor; Rusya üzerinden Avrupa ile Çin'i bağlayan demiryolunu hattını oluşturmaktadır. Orta Koridor ise bir ucu Londra diğer ucu Çin'de olan demiryolu ağını oluşturmaktadır. Türkiye ile doğrudan ilgili uluslararası koridorlar; "TEN-T (Trans- Avrupa Ulaştırma Ağları), TRACECA (Transport Corridor Europe Caucuses Asia-Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru), İpek Yolu Koridoru (Silk Road Corridor), dolaylı ilgili uluslararası koridorlar; Viking Koridoru, Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (North-South Transport Corridor-NST)" şeklinde belirlenmiştir. Bu koridorların önemi gün geçtikçe artmaktadır. Özellikle, teknolojinin ilerlemesi ve hızlı nüfus artışıyla birlikte sermayenin yaygınlaştırılması küresel çapta ticaret hacminin büyümesini sağlamıştır. Ülkemizin son zamanlarda özellikle ulaştırma alanında yapmış olduğu mega projelerle adından söz ettirmekte ve hızla gelişen taşımacılık ve lojistik dünyasında yerini almaya devam etmektedir. Bu projelerden en önemlilerinden birisi de demir ipek yolu olarak adlandırılacak orta koridorda bulunan Marmaray projesidir. Marmaray ile gündüz saatlerinde kent içi toplu taşıma ve yüksek hızlı trenlerle şehirlerarası yolcu taşımacılığında, gece saatlerinde yurt içi, yurt dışı ve transit yük taşımacılığına hizmet verilmektedir. Bir diğer yatırım alanı ise havacılık sektöründe gerçekleşmiştir. 2012 yılında toplam yük trafiği



(ton)(Kargo+Posta+Bagaj) 2.249.133, 2018 yılında toplam yük trafiği (ton)(Kargo+Posta+Bagaj) 3.855.231 olarak belirlenmiştir. 6 yıl içerisindeki %71'lik taşınan yük miktarındaki artış ile havayolu trafiğinde daha fazla yük aktarımı sağlanarak Türkiye'nin lojistik sektöründe operasyonel gücü artmıştır. Türkiye'nin mevcut lojistik altyapısına bakıldığında 2017 yılı verilerine göre ulaştırma türlerinde karayolu yol hat uzunluğu 67.119 km, demiryolu hat uzunluğu 12.608 km, yük limanı sayısı 70 ve faaliyette olan lojistik köy sayısı 11'dir. Karayollarıyla yapılan yurt içi yük taşımacılığı 2004 yılında 156.853 ton-km(milyon) iken 2017 yılında %67.50'lik bir artış ile 262.739 ton-km(milyon) olmuştur. Demiryollarında yapılan yurt içi yük taşımacılığı 2004 yılında 9.417 ton-km(milyon) iken 2017 yılında %35.86'luk bir artış ile 12.794

kadar olmuştur. Benzer şekilde denizyolu yurt içi yük taşımacılığına baktığımızda 2004 yılında 7.221 ton-km(milyon) olan yük taşımacılığı 2017 yılında %162.37'lik bir artış göstererek 18.946 ton olmuştur. Ülkemizin 2050 yılı hedef ve stratejileri, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından onaylanmış, makro ölçekli hazırlanan Türkiye Lojistik Master Plan (TLMP) çalışması ile lojistik alanların sınıflandırılması yapılmış, uluslararası koridorlarla iş birliği içinde olabilecek öneri koridorlar belirlenmiş, lojistik merkezlere ait il düzeyinde yer seçimi önerileri verilerek TLMP amaç, hedef ve stratejileri geliştirilmiştir. Bu çalışmanın amacı, söz konusu strateji ve hedeflerin uygulanabilirliğinin değerlendirilmesidir. Amaç, strateji ve hedefler; ulaşım türleri, kentsel lojistik, lojistik merkezler, akıllı ulaşım sistemleri, eğitim gibi konular kapsamında 12 başlıkta, 33 amaç, 41 hedef, 65 strateji olacak şekilde belirlenmiştir. 2017 yılında 1.591.965 ton olan yurt içi taşınan yük değerinin 2023 yılında %37 artış, 2035 yılında %99 artış ve 2050 yılında is %163 artışla 4.188.028 ton olacağı tahmin edilmektedir. Bu sonuçlara varılması için intermodal taşımacılığın artırılması, taşıma türü bazında elleçlenen yük miktarının dengelenmesi, dış ticaretin güçlendirilmesi, gerekli yasal düzenlemelerin yapılması, mevcut lojistik altyapının iyileştirilmesi, lojistik mevzuatın basitleştirilmesi ve birleştirilmesi gibi hususlarının gerçekleştirilmesi gereklidir.

Anahtar Kelimeler:

Lojistik Altyapı, Yük Taşımacılığı, Yatırım



Turkey 2050 Target Year, Evaluation of Logistics Infrastructure Targets

Abstract

Turkey is one of the important trade and transportation centers thanks to its geopolitical location. The fact that the country's territory is located on the Asian and European continents, surrounded by the seas, has natural harbors, and the straits of Istanbul and the Çanakkale as a bridge connecting the continents increase the importance of Turkey's geopolitical location. There are some important freight transportation routes that continue to be used on the surroundings for years. These routes are called as; North corridor, Central corridor, South corridor. South corridor is named as Suez ship route. North Corridor creates a rail network connects Europe and China via Russia while the Central Corridor establishes the railway network that serves between London and China. The directly related international freight corridors with Turkey are counted as "TENT-T (Trans-European Transport Networks), TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor), The Silk Road Corridor (Silk Road Corridor İndirect), and international freight routes indirectly but related with Turkey are the Viking Corridor, North-South Tcorridor (North-South Corridor Transport-NST)". The importance of these corridors is increasing day by day. In particular, the advancement of technology and the expansion of capital along with rapid population growth have led to the growth of the volume of trade globally. Our country has been making its name with mega projects that it has recently done especially in the field of transportation and continues to take its place in the rapidly developing world of transportation and logistics. One of the most important of these projects is the Marmaray project, located in the middle corridor, which can be called the iron silk road. Marmaray serves domestic, international and transit freight transportation during daytime hours, intercity passenger transportation by urban public transport and high-speed trains, and night time cargo transportation by local, international and transit trains. Another area of investment has been realized in the aviation sector. In 2012, the total freight traffic (tons)(Cargo+Mail+Luggage) was determined as 2,249,133, in 2018, the total freight traffic (tons)(Cargo+Mail+Luggage) was determined as 3,855,231. With the increase in the amount of cargo transported by 71% in 6 years, the operational power of Turkey's logistics sector has increased by providing more cargo transfer in airline traffic. Considering the existing logistics infrastructure of Turkey, according to the data for 2017, the length of road lines in the modes of transport is 67.119



km, the length of the railway line is 12.608 km, the number of freight ports is 70 and the number of logistics villages in operation is 11. Domestic freight transportation by road was 156,853 tons-km(million) in 2004, while in 2017 it was 262,739 tons-km(million) with an increase of 67.50%. Domestic freight transportation on railways was 9,417 tons-km(million) in 2004, with an increase of 35.86% in 2017 to 12,794. Similarly, when we look at domestic freight transportation by sea, freight transportation, which was 7,221 tons-km(million) in 2004, increased by 162.37% in 2017 to 18,946 tons. The goals and strategies of our country for the years 2050, T.C. Through the Turkish Logistics Master Plan (TLMP) study approved by the Ministry of Transport and Infrastructure and prepared on a macro scale, classification of logistics areas was made, proposal corridors that may cooperate with international corridors were identified, TLMP goals, objectives and strategies were developed by providing provincial-level location selection recommendations for logistics centers. The purpose of this study is to evaluate the feasibility of these strategies and objectives. Goals, strategies and objectives; transportation types have been determined in 12 topics, 33 goals, 41 goals, 65 strategies within the scope of topics such as urban logistics, logistics centers, intelligent transportation systems, education. It is estimated that the value of domestic transported cargo, which was 1,591,965 tons in 2017, will increase by 37% in 2023, increase by 99% in 2035 and increase by 163% in 2050 to 4,188,028 tons. In order to reach these conclusions, it is necessary to increase intermodal transportation, balance the amount of cargo handled on the basis of the type of transport, strengthen foreign trade, make the necessary legal regulations, improve the existing logistics infrastructure, simplify and consolidate logistics legislation, etc.

Keywords:

Logistics Infrastructure, Freight Transportation, Investment

