

T.C. AĞRI ÖZEL İDARESİ

DOĞUBAYAZIT - GÜRBULAK SINIR KAPISI
TIR PARKI FİZİBİLİTE RAPORU

Eylül,2012



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
Tablolar ve Grafikler	iii
Kısaltmalar	iv
Proje Tanımı Özet Tablosu	v
GİRİŞ	1
1. Projenin Tanımı	3
2. Lojistik Sektörü	5
2.1. Dünyada Lojistik Sektörü	5
2.2. Türkiye’de Lojistik Sektörü	8
2.2.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Geleceği	10
3. Lojistik Merkezler	12
3.1. Kamuya Ait Lojistik Merkezler	13
3.2. Özel Sektöre Ait Lojistik Merkezler	14
3.3. Lojistik Merkezler ve Tır Parkları	16
3.3.1. Tır Parkı İçin İşletim Alternatifleri	20
4. Kara Sınır Kapıları ve İşletilmesi	22
4.1. Yap-İşlet-Devret Sözleşmesi İle İşletilen Sınır Kapıları	22
4.1.1. Kapıkule Sınır Kapısı	24
4.1.2. Habur Sınır Kapısı	25
4.1.3. Cilvegözü Sınır Kapısı	27
4.1.4. Hamzabeyli Sınır Kapısı	28
4.1.5. Sarp Sınır Kapısı	28
5. Gürbulak Sınır Kapısı TIR Parkı Projesi	30
5.1. Bölgenin Coğrafi Konumu	30
5.2. Bölgenin İklimi	32
5.3. Projenin Yapılacağı Bölgenin Ekonomik Yapısı	32
5.4. Projenin Yapılacağı Bölgenin Ekonomik Yapısının Değerlendirilmesi	36
5.5. Projenin Yapılacağı Yer Hakkında Bilgi	44
6. Gürbulak TIR Parkı Yatırımının Açıklanması	46
6.1. Gür Bulak Tır Parkı Tesis Planlaması	48
6.2. Tır Parkının Yapılması İçin İzlenecek Adımlar	53
6.3. Tır Parkı Kapasitesi ve Yıllara Göre Genişleme Planı	53

6.1. Tır Parkının İşleyişi	54
6.2. Tır Parkı Personel Durumu	58
7. Finansal Analiz	60
7.1. Yaygın Karşılaştırmada Kullanılan Kriterler	60
7.1.1. Basit Karlılık (Rantabilite) Oranları	60
7.1.2. Geri Ödeme Süresi	61
7.1.3. Iskonto Oranına Göre Düzeltilmiş Geri Ödeme Süresi	61
7.1.4. Net Bugünkü Değer (NBD)	61
7.1.5. Fayda/Maliyet Oranı (Karlılık Endeksi / NDB Oranı)	62
7.1.6. İç Karlılık Oranı (IRR)	62
7.2. Yatırım Tahmini	62
7.3. Yatırımın Finansmanı	64
7.4. Yatırımından Sağlanacak Gelir Tahmini	64
7.5. Yatırımından İşletme Giderleri Tahmini	66
7.6. Yatırımın Gelir ve Giderlerinin Karşılaştırılması	68
7.7. Amortismanlar	69
8. Finansal Analiz Sonuçları ve Değerlendirilmesi	70
8.1. Basit Karlılık (Rantabilite) ve Değerlendirilmesi	70
8.2. Geri Ödeme Süresi (GÖS) ve Değerlendirilmesi	71
8.3. Iskonto Oranına Göre Düzeltilmiş Geri Ödeme Süresi ve Değerlendirilmesi	72
8.4. Net Bugünkü Değer (NBD) ve Değerlendirilmesi	73
8.5. Fayda/Maliyet Oranı (Karlılık Endeksi / NDB Oranı) ve Değerlendirilmesi	73
8.6. İç Karlılık Oranı (IRR) ve Değerlendirilmesi	74
9. SONUÇ	75
10. Kaynakça	78

EKLER

EK-1: Türkiye'ye Giren Araçlar İçin Gümrük Kapılarımızda Yapılan İşlemler	80
EK-2: Tır Parkı Otomasyon ve İşletim Sistemi	84
EK-3: Sürücülerin Araç Kullanma ve Dinlenme Süreleri	89

TABLolar

Tablo-1: DTÖ Dünya ve Bölgesel ihracat Raporu (Temmuz 2010)	6
Tablo-2: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH (Dünya Geneli)	7
Tablo-3: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH / Hizmetler GSYİH (Türkiye)	8
Tablo-4: Sınır Kapıları İthalat ve İhracat Yerli ve Yabancı Taşıma	9
Tablo-5: Kara Sınır Kapıları	22
Tablo-6: Ağrı İline Ait 1970-2011 Yıllar İçinde Gerçekleşen Ortalama Veriler	32
Tablo-7: Türkiye Dış Ticareti ve Ekonomik Göstergeler	37
Tablo-8: Bölgelerin İhracatçı Firma Sayısı	38
Tablo-9: Gürbulak ve Doğubeyazıt Gümrük Müdürlükleri İthalat ve İhracat Tutarları (\$)	38
Tablo-10: Gürbulak Sınır Kapısından Bazı Ülkelere Yapılan İhracat	39
Tablo-11: Gürbulak Sınır Kapısından Bazı Ülkelere Yapılan İthalat	39
Tablo-12: Bazı Hedef Ülkelere Yapılan İhracat ve İthalat	40
Tablo-13: Gürbulak Sınır Kapısından Geçen Tır Sayısı (Sefer)	40
Tablo-14: Gürbulak Sınır Kapısından Bir Günde Araç ve Yolcularla İlgili Olarak Yapılan Gümrük İşlemleri (Adet)	41
Tablo-15: Gürbulak Kapısı Tır Geçiş Sayısı Projeksiyonu (* 1.000 adet)	42
Tablo-16: En Çok Kullanılan Bazı Tırların Ölçüleri	48
Tablo-17: Tır Parkında Yapılması Planlanan Bina ve Tesislerin Nitelik ve Yatırım Genişleme Etapları M ²	54
Tablo-18: Gürbulak Tır Parkında Görev Alacak Personel Durumu, Niteliği ve İşe Alınma dönemleri.	58
Tablo-19: Gürbulak Tır Parkı Personel Bütüt Ücretleri Yıllık	59
Tablo-20: Gürbulak Tır Parkı Yaklaşık Yatırım Tutarı	63
Tablo-21: Gürbulak Tır Parkı Gelir Tahmini (Yıllık/TL)	65
Tablo-22: Gürbulak Tır Parkı Yıllar İtibarı İle Gelir Tahmini (Yıllık/TL)	66
Tablo-23: Gürbulak Tır Parkı Yıllar İtibarı İle Ortaya Çıkacak Gider Tahmini	67
Tablo-24: Gelir ve Giderlerin Karşılaştırılması	68
Tablo-25: Yatırımın GÖS Tablosu	71
Tablo-26: Yatırımın Düzeltilmiş GÖS Tablosu	72

GRAFİKLER

Grafik-1: Mevsimlere Göre Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Tır Sayısı	42
---	----

KISALTMALAR

DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
GİT	Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.
GÖS	Geri Ödeme Süresi
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla
HGS	Hızlı Geçiş Sistemi
IRR	İç Karlılık Oranı
IRU	The International Road Transport Union - Lojistik Sektörünü 5 Kıtadaki 70 Ülkenin Toplam 180 Kuruluşu Adına Temsil Eden Uluslararası Kuruluş
İZTO	İzmir Ticaret Odası
LODER	Lojistik Derneği
NBD	Net Bugünkü Değer
OCR	Optik Karakter Tanıma (Otomatik Taşıt Tanıma Sistemleri)
OGS	Otomatik Geçiş Sistemi
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
RFID	Radio - Frequency Identification - Radyo Frekansı İle Tanımlama Teknolojisi,
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
T.B.M.M.	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOFED	Türkiye Otobüsçüler Federasyonu
TS	Türk Standardı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
YİD	Yap-İşlet-Devret

**DOĞU BAYAZIT GÜRBULAK SINIR KAPISI
TIR PARKI FİZİBİLİTE RAPORU ÖZET TABLO**

ADI	: DOĞU BAYAZIT GÜRBULAK SINIR KAPISI TIR PARKI FİZİBİLİTE ETÜDÜ
ADRESİ	: DOĞU BAYAZIT - GÜRBULAK
YATIRIMCININ ÜNVANI	: AĞRI İLİ ÖZEL İDARESİ – SERHAT KALKINMA AJANSI
HAZIRLAYAN DANIŞMANLAR	: DETAY PROJE DANIŞMANLIK :Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ - Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı LODER - Lojistik Derneği Başkanı Dr. Türkay KISA – ROTAM Yönetim Araştırmaları Danışmanlık Analiz, Eğitim ve Bil. Hizmetleri Ltd. Şti.
PROJENİN YATIRIM TUTARI	: a. Sabit Yatırım Tutarı : 41.660.600,00 TL. b. Alet Ekipman : 2.000.000,00 TL. c. Toplam Yatırım : 43.660.600,00 TL.
İŞLETME DÖNEMİ	: a. İşletme Geliri : 157.949.990,00 TL. b. İşletme Gideri : 42.450.000,00 TL. c. Kar : 115.499.930,00 TL. d. Karlılık Oranı : % 265
PROJENİN EKONOMİK ÖMRÜ	: 20 YIL
PROJENİN FİNANSMANI	: %100 Kamu kaynakları ile finanse edileceği değerlendirilmektedir.
YATIRIMIN SÜRESİ	: 10 yıl
ARAZİNİN MÜLKİYETİ	: Arazinin tamamı kamuya aittir.
ARAZİNİN ÖZELLİĞİ	: %10 eğimlidir.

GİRİŞ

Coğrafi konumunun verdiği avantajla küresel lojistik merkez olma potansiyeline sahip olan Türkiye'nin, 2023 Vizyonu doğrultusunda 1 trilyon ABD dolarının üzerinde bir dış ticaret hacmine ulaşması öngörülmektedir. 2023 Vizyonu hedefleri ve ortaya çıkan yeni küresel eğilimlerin ortak noktası, lojistik faaliyetlerinin önümüzdeki dönemde çok daha önem kazanacak olmasıdır.

Bölgede ortaya çıkan yeni koridorlara en yakın ve en güvenli ülkelerden birisi olarak Türkiye'nin, dış ticaret kaynaklı lojistik faaliyetlerden yeterince faydalanması sınır bölgelerinin kalkınmasını hızlandıracaktır.

Türkiye'nin, bu amacını gerçekleştirebilmesi için altyapısını hazırlayarak bölgesel ve yerel kalkınmada büyük mesafeler kat etmesi, maliyet avantajı sunması ve bölgesinde barış ortamını tesis etmesi gerekmektedir. Bu hususların gerçekleştirilmesi durumunda Türkiye, başkaları için de hem bir koridor hem de bir üretim / tüketim ve cazibe merkezi olacaktır.

Taşımacılık sistemindeki yeni anlayış (taşımacılığın maliyetlerini düşürmek için Ro-Ro ve Ro-La kombine sistemleri gerçekleştirilmesi), planlanan demiryolları ile birlikte düşünüldüğünde, TRA2 Bölgesindeki lojistik sektörünün gelişmesine katkıda bulunacak niteliktedir. TRA2 Bölgesinde bulunan güçlü TIR filosunun (özellikle Iğdır ve Ağrı) Ro-La sistemine entegre olması durumunda, Bölgenin lojistik konusunda rekabet üstünlüğüne sahip olacağı öngörülmektedir.

Projeler ile taşımacılıktan turizme, kültürel ilişkilerden ticarete kadar birçok hususta komşu ülkeler ile ilişkiler güçlendirilebilecektir. Bu ilişkilerin güçlendirilmesini kolaylaştıracak en önemli husus ise TRA2 Bölgesinin komşu ülkelerle yakın sosyo-kültürel ve tarihi bağlarının bulunmasıdır.

Serhat Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilmiş olan "TRA2 Bölgesi Sınır Kapıları" inceleme çalışması, lojistik ve dış ticaret sektörlerinin gelişmesinde sorun teşkil eden alanların saptanması ve çözüm önerileri geliştirilmesi amacını taşımaktadır. Çalışma kapsamında sınır bölgelerinde yerinde incelemeler yapılarak Gürcistan, Azerbaycan (Nahcivan), İran ve Ermenistan koridorlarının hudut kapıları, sınır ticareti, gümrük işlemleri, ulaşım imkânları, dış ticaret ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin temel altyapı ve işleyişlerine yönelik mevcut durumları tespit edilmiştir. Serhat Bölgesi'nde sadece 3'ü açık olmak üzere İran, Nahcivan, Ermenistan ve Gürcistan'a açılan 7 sınır kapısı mevcuttur.

Göç olgusuna tersine döndürerek insanların geleceğinin doğduğu topraklarda olabileceğini görmesini sağlayacak olan bu proje bölgenin kaderini değiştirecek nitelikte olup; Türkiye'nin bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasında da

oldukça etkili olacaktır. Bu çalışma ile bölgedeki lojistik altyapısının gelişmesine imkân sağlayacak bir yatırım projesi incelenmiştir.

Bu çalışmada, “son yıllarda ulaştırma alanında büyük kamu yatırımlarının yapılmasına rağmen 4 ülkeye açılan 7 sınır kapısına sahip olan Serhat Bölgesi, bu yatırımlara paralel bir gelişme gösterememiş ve sınır illeri olma özelliğini yeterinde değerlendirememiştir. Serhat Bölgesinin geri kalmışlık sarmalından kurtulabilmesine çok önemli katkı sağlayacak bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için öncelikle bölgenin dış ticaret ve lojistik merkezi olarak düşünülmesi ve buna yönelik ulusal ve bölgesel politika ve eylemlerin uygulamaya geçirilmesinin” önemi ortaya konmuştur.

1. Projenin Tanımı

Türkiye'nin, dış ticaret hacmindeki artışa bağlı olarak sayıları hızla artan lojistik şirketleri arasında rekabet de artmaktadır. Bu faaliyetleri esnasında lojistik şirketleri depolama, paketleme, malzeme ve ekipman, tır parkı, hizmetler (atıklar, yedek parça, bakım-onarım, çekici ve dorse) gibi ihtiyaçları için ayrı ayrı yatırımlar yapmaktadırlar. Ancak son yıllarda lojistik şirketleri, söz konusu maliyetleri azaltmak için Lojistik Parklar/Üsler kurarak bir araya gelmektedirler.

Bunların en günceli Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin (TOBB) yaptıkları ortak bir girişimle Türkiye'nin en yoğun geçişinin yaşandığı, uluslararası karayolu ile eşya taşımacılığı ve lojistik sektörünün Avrupa'ya açılan yüzü olan Kapıkule Sınır Kapısında uzun yıllardır büyük bir gereklilik olan tır parkı inşaatına başlanmıştır. TOBB UND Lojistik Yatırım A.Ş. tarafından işletilecek ve Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. tarafından inşaatı yapılacak tır parkı'nın bir yıl içinde tamamlanması planlanmaktadır. Avrupa'ya açılan bu önemli sınır kapımızda ülkemize yakışan modern bir tır parkı bulunması önemli bir gereklilik olarak kabul edilmektedir. Özellikle yollarda kuyrukların oluşmasını önlemek, yük, araçlar ve sürücüler için güvenli bekleme alanı yaratmak, gümrük alanlarının gereksiz otopark gibi kullanılmasını önlemek, sürücülere kaliteli dinlenme alanları sunmak, duş banyo, alışveriş ve araç bakımı sorunları gidermek açısından bu projelerin hayata geçirilmesi ve tır parkının gümrükler ile entegrasyonu çok önemlidir.

Kapıkule Sınır Kapısından çıkış yapan araçlar 142 farklı güzergahı takip ederek 38 ülkeye taşıma gerçekleştirmektedirler. Ülkemizden 2011 yılında gerçekleştirilen 1 milyon 449 bin 652 adet ihraç taşımanın, 218 bin 911 adeti; 505 bin 80 adet ithalat taşımasının ise, 167 bin 488 adeti Kapıkule üzerinden yapılmıştır. Avrupa'ya açılan bu önemli sınır kapımızda ülkemize yakışan modern bir tır parkı bulunması önemli bir gereklilik olarak kabul edilmektedir.



Tır parkında şoförlerin hayatını kolaylaştıracak her türlü detayın düşünülmesi, güvenlik gerekçesiyle her şeyin görüntülü ve kayıt altında olması, orada bekleyen Tır şoförleri gümrükler için belli bir numara alarak ve sıraya göre çağrılıp park ederek herkes için daha iyi hizmetin sunulması hedeflenmektedir.

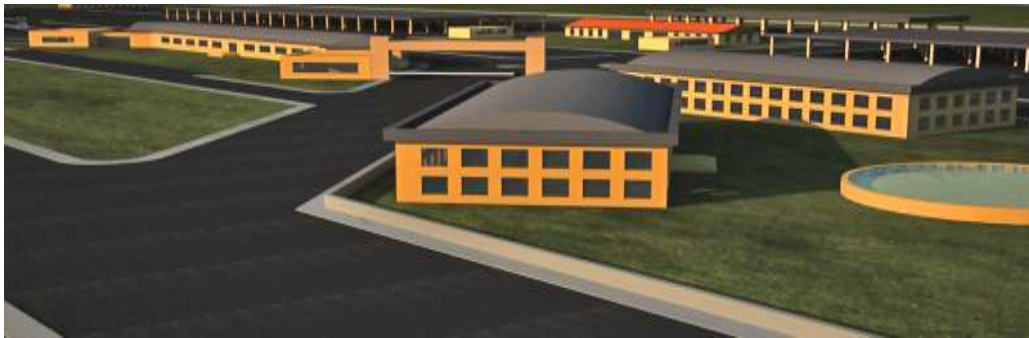
Sürücüler kurulacak tır parkları ile kuyrukta araçlarını ilerletmeden, günlük sürüş sürelerini aşmadan dinlenebilecek, restoran, tamir bakım servisi gibi hizmetlerden faydalanabilecektir. Bu kuyruklarda tır sürücüleri tarafından bugüne dek gereksiz yere harcanan akaryakıt ve çalışma saatleri tır parkı projesinin hayata geçmesinin ardından minimuma inecektir.

Serhat Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilmiş olan “TRA2 Bölgesi Sınır Kapıları” inceleme çalışması sonuçlarında da; onlarca kilometre uzunluğunda tır kuyrukları, her yere düzensiz park etmiş tırlar, şoför şikâyetleri dolayısı ile Gürbulak Sınır Kapısı’na yakın bir bölgede TIR parkının yapılması gerekliliği ortaya konmaktadır.

Yapılacak tır parkı alanında;

- *“Lokanta, tuvalet, duş, mescit, motel, market vb. günlük ihtiyaçların karşılanacağı sosyal tesisler,*
- *Güvenliğin sağlanması için polis / jandarma noktaları ile gerekli fiziki şartları tamamlayıcı nitelikteki ihata duvarı ve kamera sistemi,*
- *Çıkabilecek muhtemel yangınlara müdahale için itfaiye binası,*
- *Giriş-çıkış yapan tırların sistematik bir şekilde gümrüğe geçişlerinin sağlanacağı elektronik altyapı ve peron sistemi,*
- *Tır ve kamyonların muhtemel arızalarına karşı elektrikçi ve lastikçi başta olmak üzere gerekli tamir atölyeleri,*
- *Tır parkı idare binaları”* ihtiyacı saptanmıştır.”

Bölgenin geçim kaynaklarında Gürbulak sınır kapısından sağlanan gelirler önem arz etmektedir. Bu çerçevede; Serhat Kalkınma Ajansının Talebi ve Ağrı İl Özel İdaresinin girişimleri ile Doğubayazıt – Gürbulak Sınır Kapısı Gümrük Müdürlüğü Yakınında yer alan 240.000 m2 alanda bir tır parkı inşa edilmesine ilişkin fizibilite etüdü çalışması yapılarak yatırımcıların dikkati bölgeye çekilmek istenmektedir.



2. Lojistik Sektörü

Lojistik, her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının, kaynağından nihai tüketiciye kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti olarak nitelendirilmektedir.

Lojistik esas itibarıyla askeri bir terim olduğundan ilk uygulamaları da askeri alanlar ve harp sahaları olmuş, sonrasında ise lojistiğe bilimsel gözle bakılmaya başlanmıştır. Lojistik zamanla müşterilerin ihtiyaçlarına cevap vermede en etkili silahlardan biri haline gelerek, doğru ürün ve hizmeti doğru yere, doğru zamanda ve uygun şartlarda ulaştırmayı temel hizmet prensibi olarak kabul etmiştir.

Doksanlı yılların ortalarına kadar nakliyecilikle bir tutulan lojistik, uluslararası rekabetin ön planda olduğu, teknoloji ve varlıkların değer kazandığı, hızın her zamankinden daha önemli olduğu günümüz iş dünyasında, yepyeni bir boyuta taşınmıştır. Satın alma, nakliye, gümrük, sigorta, depolama, tedarik, talep tahminleri, envanter yönetimi, lojistik bilgi sistemi, yedek parça desteği, dağıtım, iade işlemleri, etiketleme, fiyat-barkod, paketlenme, müşteri taleplerine göre ürün hazırlama, rota planlaması ve araç optimizasyonu gibi pek çok karmaşık süreci içermektedir. Lojistik sektörü internet ve gelişen bilgi teknolojileri sayesinde bu süreçleri daha etkin ve verimli kılmaya başlamıştır. Büyük lojistik firmaları, stok kontrolünden araç takibine, müşteriye online bilgi sağlamaktan e-ticaret uygulamalarına kadar bir çok birimini elektronik ortama taşıyarak bilişim teknolojileri ile ciddi bir iş birliğine girmektedir.

2.1. Dünyada Lojistik Sektörü

DTÖ tarafından 2011 yılında yayınlanan “Dünya Ticaret Gelişmeleri” raporuna göre, dünya genelinde GSYİH ve ihracat verileri arasında paralellik vardır. İhracat oranlarındaki artışlar, GSYİH oranlarındaki artışlardan daha fazla artış göstererek, dünya ekonomilerinin dış ticaret odaklı büyüme eğilimlerini sürdürdüklerini göstermektedir.



Dünya genelinde toplam dış ticaretin ülkelerin GSYİH'lerine oranlanması ile ülke ekonomilerinin dış ticarete açıklıkları hakkında bilgi sahibi olunabilir. Bu çıkarıma göre dünya ticareti açısından lojistik merkez olabilecek ülkelerin çoğunda bu oran oldukça yüksek değerler almaktadır. DTÖ tarafından Temmuz 2010'da yayımlanan 2000 ile 2008 yıllarında arasında dünya ticari mal ithalat ve ihracat

durumu tablo - 1’de verilmiştir. Tabloda, ihracat kalemleri hem ihracatı yapan ülkelerin konumu hem de yine ihracatı gerçekleştiren ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeyine göre sınıflandırılmış ve ayrıntılı analiz yapılmasını kolaylaştırmıştır.

Tablo-1: DTÖ Dünya ve Bölgesel ihracat Raporu

Mal Ticareti		Değer Milyon \$	Oranlar		Yıllık Yüzde Değişim		
			2000	2008	2008-08	2007	2008
Yapılan İhracat							
Coğrafi Bölgeler							
	Avrupa	6.735.575	42	43	12	16	13
	Asya	3.903.389	23	25	13	16	18
	Kuzey Amerika	2.708.310	25	17	7	6	8
	Ortadoğu	618.109	2	4	19	24	26
	Orta ve Güney Amerika	582.704	3	4	14	23	30
	Bağımsız Devletler Topluluğu	516.721	1	3	27	37	29
	Afrika	457.733	2	3	18	24	26
Ekonomik Durum							
	Gelişmiş Ülkeler	9.866.885	70	63	11	13	12
	Gelişmekte Olan Ülkeler	5.138.934	28	34	15	19	21
	Az Gelişmiş Ülkeler	161.200	1	1	18	18	29
Dış Ticaret							
	Ticari Mal İhracatı (f.o.b.)	15.716.725	100	100	12	16	15
	Ticari Mal İthalatı (f.o.b.)	16.492.949	100	100	7	15	15

Kaynak: Lojistik Sektör Raporu 2010, MUSİAD Sektör Raporları: 70, İstanbul, Kasım 2010.

Tablo-1 incelendiğinde 2000 ile 2008 yılları arasında dünya genelinde ithalat artış hızı, ihracata göre daha yavaş bir seyir izlemektedir. 2008 yılı sonunda dünya genelinde ithalat rakamı, ihracat rakamından yüksektir. Bu da ülkeler için dış ticaret açıklarının sebebi olarak görülmektedir. 2000 yılından bu yana ihracat verileri açısından bölgelerin ihracat miktarlarında ciddi bir farklılık görülmemektedir. Fakat Kuzey Amerika Bölgesinde meydana gelen bir miktar düşüşün Asya’ya kaydığı söylenebilir. Diğer taraftan, 2000 ile 2008 yılları arasında Türkiye’nin de aralarında olduğu gelişmekte olan ülkelerin toplam ihracat içindeki payının anlamlı bir artış gösterdiği söylenebilir. Bunun yanı sıra, 2007 ve 2008 yıllarında gerçekleşen ihracat artış oranlarının son 8 yılın ortalamasının neredeyse iki katı olması dünya dış ticaretinin giderek büyüdüğünü göstermektedir. Az gelişmiş ülkelerin dünya ihracat pastasından daha fazla pay alması için yapılması gerekenlerin daha ayrıntılı analiz edilmesi gerekmektedir.

Lojistik açıdan bakıldığında ticari mal ihracat ağırlığı Asya'ya ve gelişmekte olan ülkelere kaymaktadır. Bu durum yeni ulaştırma koridorlarının gereksinimini ortaya koymaktadır.

Lojistik sektörünün ülkelerin kalkınmalarında lokomotif olduğu ifade edilirken Georgetown Üniversitesi Lojistik Direktörü Prof. Dr. Ricardo Ernst, dünyada üretilen her 1 doların % 25'inin lojistik faaliyetlerine gittiğini belirtmektedir¹.

Dünya lojistik pazarının 2006 yılında 5 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaşırken, 2009 yılında 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturmuştur. 2015 yılında ise bu pazarın 10-12 trilyon dolarlık bir hacme ulaşacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'de ise 2008 yılında 60 milyar dolarlık bir pazarı olan sektörün, 2015 yılında ise 120-150 milyar dolara ulaşıracağı tahmin edilmektedir².

"Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan oranda küresel ve verimli lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir". Bu çıkarım Dünya Bankası'nın 2010 yılında yayımladığı "Yarış için Birlikte" raporunun sonuç bölümünde tespit olarak yerini almıştır. Günümüzde lojistik, bu bağlamda önemi gittikçe artan 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, gözetimin daha etkin ve verimli yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından düzenli periyotlar ile yayınlanan Dünya Hizmet Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH-GDP) raporlarına göre taşımacılık, Dünya 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, finans ve bankacılık, sağlık, kültürel ve sportif, turizm ve seyahatin yanı sıra ulaştırma hizmetlerini içeren bu grup içinde lojistik operasyonlarını da kapsayan Ulaştırma Hizmetlerinin, Toplam Hizmet GSYİH'sine oranı tablo-2'de, Türkiye'nin / Hizmetler GSYİH oranı tablo-3'te görülmektedir.

Tablo- 2: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH (Dünya Geneli)

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

Kaynak :TOBB Ekonomik Rapor 2010

¹ LOJİSTİK SEKTÖR RAPORU 2010, MUSİAD Sektör Raporları: 70, İstanbul, Kasım 2010.

² Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu2011, TOBB, Ankara, Haziran 2012.

Tablo- 3. Ulaştırma Hizmetleri GSYİH / Hizmetler GSYİH (Türkiye)

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

Kaynak :TOBB Ekonomik Rapor 2010

Ülkemizde ise bu oran yine DTÖ'nün aynı istatistik verisine göre, Dünya geneli kadar yüksek olmasa da, ortalama % 18 seviyesinde seyretmekte ve oransal olarak son yıllarda meydana gelen artış ile Dünya ortalamasına yaklaşması giderek artan bir oranda ulaştırmanın dolayısıyla lojistiğin kazandığı önemi göstermektedir. Bu gelişime göre Türkiye'nin dünya ortalamasını önümüzdeki birkaç yıl içinde yakalaması beklenmektedir.

2.2. Türkiye'de Lojistik Sektörü

Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Ülkemiz jeo-stratejik açıdan Asya ve Avrupa ile Karadeniz ve Akdeniz arasında kavşak konumunda olup üç kıtanın kesişim noktasındadır. Bu bakış açısıyla Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama (aktarma) merkezi olabilecek özelliği ile uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır. Ancak fiziksel ve kurumsal altyapı eksikliklerimiz vardır.

Karayolu taşımacılığının, Türkiye'nin ulaştırma sektörü, eşya ve yolcu taşımacılığındaki payı % 95'tir. Ulaştırma sektörü içerisinde büyük yeri olan uluslararası karayolu eşya taşımacılığı, hızlı bir gelişme ve büyüme kaydederek dünya piyasalarında diğer ülkelerle rekabet edebilecek güce erişmiştir. 15 Mayıs 2012 itibarıyla, Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) tarafından yayınlanan uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörüne ait araç filosu rakamları incelendiğinde 2400 C1, C2 ve C3 yetki belgeli firma, 53.164 çekici; 17.417 kamyon, 60.880 Yarı römork olduğu görülmektedir³.

Çekici sayısı 53.164 ve kamyon tankerler hariç toplam 60.880 araçtan oluşan filosu ile Türk uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü Avrupa'nın en büyük filolarından birine sahip bulunmaktadır. Bu araçların büyük kısmı EURO 1, 2, 3, 4 ve 5 türü araçlardan oluşmaktadır. Filodaki, AB'nin çevre koruma standartlarının halen yürürlükte olan en yüksek seviyesindeki araç türü olan Euro 5 türü araç sayısı halihazırda 1.223'e ulaşmıştır.

³ Karayoluyla Uluslararası eşya Taşımacılığı Sektörü Analizi, Genel Rapor, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, İstanbul, 24 Mayıs 2012.

Lojistik ve ulaştırma sektöşü Dünyada olduğu gibi ve Türkiye’de de ekonomide önemli bir paya sahiptir. 2008 yılı rakamları ile dünya genelindeki hizmet sektöşünün yüzde 24,26’sını ulaştırma ve haberleşme sektöşü oluşturmaktadır. Pazarın rakamsal büyüklüğü ise yaklaşık 6 trilyon ABD dolarıdır. Türkiye’de ise ulaştırma sektöşü Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın yüzde 8 ile 12 arasında bir değere sahip olup; pazarın rakamsal büyüklüğü 59 milyar ABD doları olarak ifade edilmektedir. Tablo-4’te sınır kapıları ithalat ve ihracat yerli ve yabancı tır taşıma miktarı görölmektedir.

Tablo-4: Sınır Kapıları İthalat ve İhracat Türk ve Yabancı Tır Taşıma

SINIR KAPILARI İTHALAT VE İHRACAT TÜRK VE YABANCI TIR TAŞIMALARI (ADET)									
	2005	2006	2007	2008	2009				
					İHRAC		İTHAL		
	TOPLAM	TOPLAM	TOPLAM	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TOPLAM
BATI KAPILARI	661.873	742.323	843.865	815.419	298.417	123.077	216.101	75.117	712.712
ÇEŞME-TRIESTE	29.562	33.261	35.936	36.396	15.646	572	11.754	546	28.518
TUZLA-TRIESTE	112.418	124.100	133.495	123.263	42.152	2.460	49.961	3.007	97.580
İPSALA	77.128	74.920	103.640	96.495	47.538	19.732	27.028	5.329	99.627
KAPIKULE	399.684	399.430	423.935	398.383	147.795	59.109	80.038	31.858	318.800
AMBARLI-TRIESTE	34.030	37.248	40.167	28.773	14.091	1.263	8.466	818	24.638
HAMZABEYLİ	9.051	73.364	106.692	132.109	31.195	39.941	38.854	33.559	143.549
DOĞU KAPILARI	717.432	487.173	547.698	591.266	538.149	31.886	48.974	16.073	635.082
CİLVEGÖZÜ	39.193	54.028	47.836	53.525	51.721	2.433	9.050	3.634	66.838
ONCUPINAR	0	0	18.002	9.520	4.405	12	282	2.468	7.167
DILUCU	13.095	11.901	22.376	29.474	33.126	81	35	4	33.246
GÜRBULAK	69.092	84.812	89.688	91.510	52.493	19.022	16.005	9.236	96.756
HABUR	563.129	299.218	308.436	323.443	335.144	7.381	19.776	7	362.308
SARP	32.138	36.349	56.358	80.387	59.425	2.946	3.565	705	66.641
TÜRKGÖZÜ	785	865	690	1.352	1.064	10	12	5	1.091
NUSAYBIN	0	0	4.445	2.134	209	0	233	14	456
ESENDERE	0	0	91	122	562	1	16	0	579
KARADENİZ LİMANLARI	39.692	41.411	35.917	27.893	10.470	6.011	1.754	3.111	21.346
SAMSUN-NOVOROSSIYSK	18.446	16.563	11.686	10.729	6.266	773	598	221	7.858
TRABZON-SOCHI	3.508	6.562	6.611	3.851	2.066	8	34	71	2.179
ZONGULDAK-KIRIM	14.002	17.544	17.620	13.313	2.138	5.230	1.122	2.819	11.309
TRABZON-RİZE-POTİ	3.736	742	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	1.418.997	1.270.907	1.427.480	1.434.578	847.036	160.974	266.829	94.301	1.369.140

NOT:

1) Yukarıdaki taşıma sayıları, transit geçişleri ve boş giriş-çıkışları kapsamamaktadır.

2) Ayrıntılı bilgi alınmadığı için 2006 sonuna kadar dahil edilmemiş olan Nusaybin ve Esendere kapıları da 2007 başından itibaren dahil edilmiştir. 2006 yılı sonuna kadar Cilvegözü sayılarına dahil olan Öncüpınar çıkışları da 2007 yılı başından itibaren ayrıca gösterilmeye başlanmıştır.

3) Habur’dan çıkış yapan araçlarda Türk/yabancı ayrımı 2007 yılından itibaren yapılmaya ve GÜVAS verileri kullanılmaya başlamıştır

Şubat 2009 Öncüpınar/Türkgözü/Nusaybin/Esendere verileri transfer edilememiştir.

Kaynak UND İstatistikleri

2.2.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Geleceği

Türkiye, üç önemli jeopolitik / jeostratejik etki alanı içinde bulunmaktadır. Bu etki alanları yakın kara (Balkanlar-Ortadoğu-Kafkaslar), deniz (Karadeniz-Adriyatik-Doğu Akdeniz-Kızıldeniz-Basra Körfezi-Hazar Denizi) ve kıta (Avrupa - Kuzey Afrika - Güney, Orta ve Doğu Asya) havzalarından oluşmaktadır. Üç önemli jeopolitik etki alanının ortasında yer alması Türkiye’ye önemli getiriler sunmaktadır⁴.

Ülke kalkınmasında bölgesel potansiyellerin en iyi şekilde değerlendirilmesi, mevcut kaynakların verimli ve gerçekçi kullanımı ve bunlara dayalı olarak küçük ve orta ölçekli sanayinin yurt dışında yaygınlaştırılması, desteklenmesi ve geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bunun için de, mevcut sanayi yapısının profilinin ortaya konması, gelişme imkan ve kabiliyetinin belirlenmesi, geleceğe yönelik yeni yatırım hedef ve stratejilerinin belirlenmesi ve uygulanması da üzerinde ciddiyetle durulması gereken hususların başında gelmektedir. Ancak bu şekilde veriler ortaya koyarak yatırımcılarımızın doğru teşviki, sağlıklı yatırım kararlarının alınması ve eldeki kaynakların rasyonel bir şekilde değerlendirilmesini sağlamak mümkündür.

Türkiye, iç pazarının ve ihracatının büyüme potansiyeli, güçlü karayolu taşımacılığı filosu, dinamik nüfusu, gelişen ulaşım ve lojistik altyapıları ve Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu’ya ulaşma olanağı veren konumu ile başta Avrupalı lojistik firmaları olmak üzere, yabancı lojistik firmaları için de bir cazibe merkezi haline gelmiş durumdadır.

Halen Avrupa’da 8 ülkede toplam 100’den fazla Lojistik Köy kurulmuştur. Lojistik köyler Avrupa çapında yaygınlaşırken, sadece Almanya’da son 20 yılda 33 adet Lojistik Köy kurulmuştur. Bunların çoğunun büyüklüğü 200 hektarı geçmektedir.

Pekin’den çıkan ve Brüksel’e 17 günde varan İpek Yolu Kervanı, Asya’yı Avrupa’ya bağlayan bu tarihi yolun önemini tekrar açığa çıkarmıştır. Normal şartlarda denizyoluyla aylar süren yolculuğun, karayolu taşımacılığı sayesinde 3 haftadan az bir süreye inmesi, maliyetlerin azalması ve kapıdan kapıya teslimata olanak vermesi ile Avrasya’nın olduğu kadar küresel ticaret açısından da önemli bir avantajı gözler önüne seren bu kervanın başarısı, karayolu taşımacılığının “geleceğin anahtarı” olduğunu da en somut şekilde ortaya koymuştur.

Geçtiğimiz yüzyıllarda bölgedeki istikrarsızlıklar ve geri kalmışlık nedeniyle derin bir uykuya dalan İpek Yolu, artık 21. yüzyılın dinamik, global ve teknoloji odaklı ticaretinde yeniden yükselen bir yıldız olarak eski cazibesine kavuşacaktır. Türkiye de geçmiş yüzyıllarda olduğu gibi bu yolun Avrupa ile Asya bağlantı noktasında bir cazibe merkezi olma konumunu sağlamlaştırmak durumundadır.

⁴ Lojistik Merkezinin Kars’ta Kurulabilirliğine İlişkin Rapor, Serhat Kalkınma Ajansı, Kars, Aralık 2011

Üstelik bu kez sadece köprü değil, bir kavşak, bir lojistik üs olarak faaliyet göstermelidir.

IRU platformunda (TOBB, TOFED ve UND işbirliğinin bir sonraki adımı, sektörü 5 kıtadaki 70 ülkenin toplam 180 kuruluşu adına temsil eden uluslararası kuruluş) Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, TOFED ve UND işbirliğiyle başlatılan ve Dubai’de yapılan IRU Dünya Kongresi’nde Çin, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, İran dernek başkanlarıyla birlikte imzalanmış, bilahare Pakistan’ın da katıldığı “Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması Amaçlı İşbirliği Deklarasyonu” olmuştur.⁵

21. yüzyılda değişen küresel lojistik haritasını, Asya’nın artan ekonomik rolü ve Avrupa ile Asya arasında hızla artan yük trafiği dikkate alındığında; Asya ile Avrupa arasındaki taşımaların kolaylaştırılması, sürdürülebilir ve kesintisiz ulaştırma bağlantılarının oluşturulması tüm bölge ülkelerinin öncelikleri arasında yer almak zorundadır.

Türkiye için, uluslararası taşımacılıkta hem fiziki coğrafya, hem siyasi coğrafyadaki engellerin aşılması, diğer yandan uluslararası taşımacılıkta rekabetçi olabilmesi, kesintisiz, bütünleşik karayolu-demiryolu-denizyolu taşımacılığının gerçekleştirilebileceği “kombine taşımacılık” sayesinde mümkün olabilecektir. Bu tür taşımacılıkta, taşımanın başlangıç ve bitişinde genellikle karayolunun kullanılması, karayolu verimliliği ile birlikte taşımacılıktaki verimliliğin de artmasını sağlayacaktır.

⁵ Ulaştırma Ve Lojistik Sektör Meclisi 2007 Sektör Raporu, TOBB, Ankara, 2008,

3. Lojistik Merkezler

Avrupa’da bugün sayıları 60’yı aşan lojistik köyler gerek ulusal, gerekse uluslar arası ölçekte faaliyetini sürdürmektedir. Faaliyetini sürdürenlerin yanı sıra çok sayıda yeni lojistik merkez planlama ve inşa aşamasında bulunmaktadır. Bu merkezlerde temel amaç tekrarlanan faaliyetleri minimize etmek ve ölçek ekonomisinden yararlanarak maliyetleri düşürmektir.

ABD’de “lojistik merkez” kavramına “inland port” denilmektedir. Örneğin Texas’taki Huntsville Limanı içerisinde, demiryolu/karayolu/havayolu taşımacılık türlerini barındıran bir alandır. Burada Huntsville Uluslararası Havaalanı, uluslararası intermodal merkezi ve Jetplex Endüstri Parkı yer almaktadır. Benzer şekilde Kuzey Coralina’daki “Küresel Transpark” denilen alanda Texas, Ohio, Missouri, California, Alabama, Michigan, Newyork, Virginia gibi birçok alan içi potansiyel bir “inland port” olarak çalışmaktadır ⁶. Bazıları gelişmiş park alanı olarak tanımlanırken, bazılarına lojistik merkez, bazıları için ise gelişmiş lojistik merkezler olarak anılmaktadır.

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 ‘da bulunan 62 lojistik merkez Avrupa Lojistik Merkezler Birliği (Europlatforms)’ne üyedir⁷.

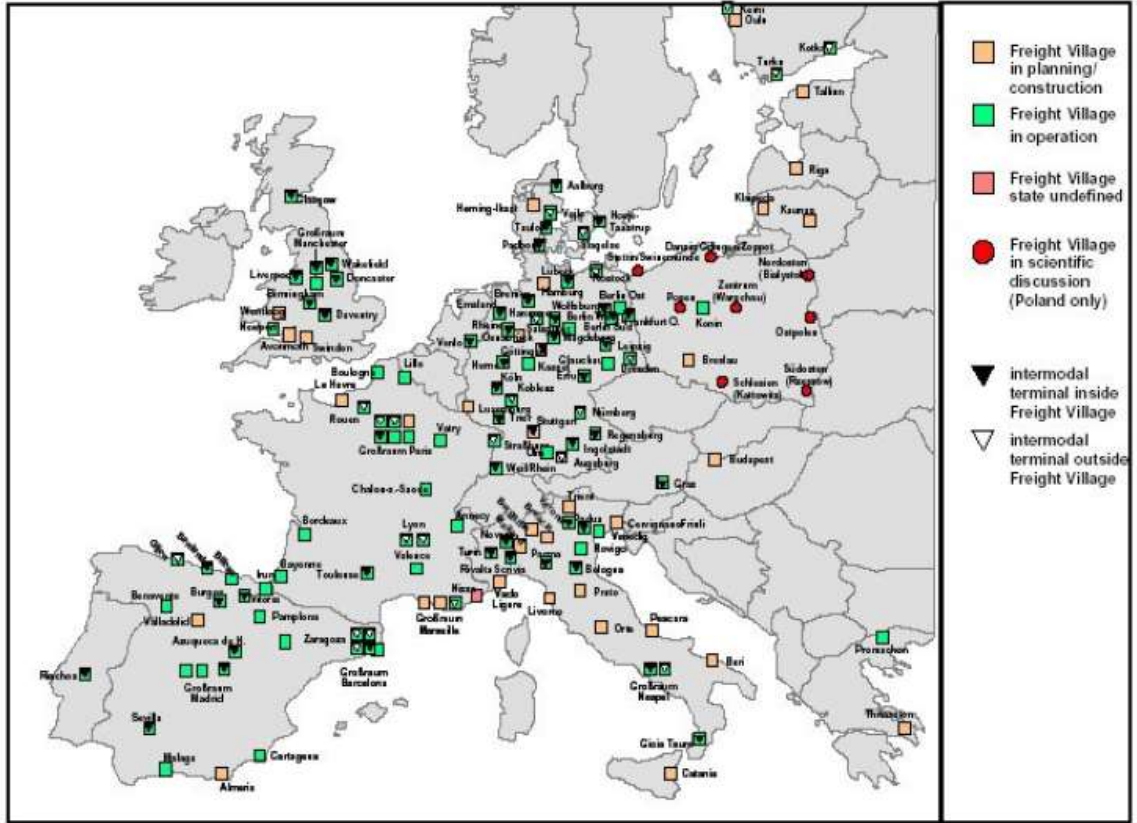
Lojistik merkezler Avrupa çapında yaygınlaşırken, hiçbir ülkede Almanya kadar fazla sayıda lojistik merkez bulunmamaktadır⁸. Almanya’da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik merkez, bunlarda da toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdam bulunmaktadır. Almanya’da Bremen Lojistik Merkezinden başka Leipzig Lojistik Merkezi 8330 hektar, Lübeck Lojistik Merkezi (264 hektar) en gelişmiş lojistik merkezlerdir. Fransa’da ise 23 adet lojistik köy bulunmaktadır ve bunların en başında Rungis Lojistik Merkezi gelmektedir⁹. İtalya’da ise lojistik hub olan lojistik merkezler daha çok Milan etrafında oluşturulmuştur. Özellikle Bologna lojistik merkezi 200 hektar alanı ile en gelişmiş lojistik merkezlerden birisidir. İspanya ise coğrafi konumu olarak Avrupa’nın lojistik anahtarı rolündedir. Çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik merkezi ise Barselona Lojistik Merkezidir. Avrupa’da faaliyetini sürdüren lojistik merkezler harita üzerinde görülmektedir.

⁶ Kapros, S., K. Panou, and D.A. Tsamboulas. “Evaluation of intermodal freight villages using a multi-criteria approach”. CD-ROM. Proceedings of the 84th TRB Annual Meeting, Washington, D.C. 2005.

⁷ <http://freight-village.com/papers-on-freight-village/>

⁸ Uluslararası Nakliyeciler Derneği Lojistik Köyleri: Kent içi Yük Trafiği için Bir Çözüm Raporu

⁹ Industrial Logistics Property in the future, A pan-European Perspective, 2005.



Kaynak: <http://freight-village.com/papers-on-freight-village/>

Ülkemizde Lojistik merkezler ise daha bir çoğu proje aşamasındadır. Lojistik merkezleri mülkiyetlerine göre kamuya ait ve özel sektöre ait lojistik merkezler olarak sınıflandırabiliriz.

3.1. Kamuya Ait Lojistik Merkezler

Ülkemizde lojistik merkezlerin kurulması ve işletilmesi Devlet Demiryolları (TCDD) öncülüğünde gerçekleştirilmektedir. TCDD, lojistik merkezler projesi ile dünyadaki eğilime uygun olarak yeni bir lojistik anlayışı getirmektedir. Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal veya uluslararası yük taşımacılığı, dağıtımı, depolanması ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) öncülüğünde, özel sektör işbirliği ile yönlendirilen lojistik köylerin hepsi tamamlandığında; demiryolu taşımasında yaklaşık 7,6 milyon ton artış hedeflenmektedir. Demiryolu yük taşımacılığında yüzde 56 artış sağlaması planlanmaktadır¹⁰.

TCDD karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu ağlarını dikkate alarak yük potansiyeli olan 16 noktada farklı ölçeklerde lojistik tesisler kurmayı planlamıştır. TCDD'nin gündeminde olan lojistik merkezler şunlardır¹¹:

¹⁰ 2. Demiryolu Sempozyumu . TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi

¹¹ Bir Bakışta Lojistik Merkezler, <http://www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=9967>

- İstanbul (Halkalı / Yeşilbayır),
- İzmit (Köseköy),
- Samsun (Gelemen),
- Eskişehir (Hasanbey),
- Kayseri (Boğazköprü),
- Balıkesir (Gökköy),
- Mersin (Yenice),
- Uşak,
- Erzurum (Palandöken),
- Konya (Kayacık),
- Denizli (Kaklık),
- Bilecik (Bozüyük),
- Kahramanmaraş (Türkoğlu),
- Mardin,
- Kars,
- Sivas, lojistik merkezleridir.



Kaynak : TCDD; <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikloy.pdf>

Tamamlanan lojistik merkezler; Samsun (Gelemen), Halkalı, Uşak işletmeye açılmış, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmıştır. Eskişehir (Hasanbey)'in 2. Etap işleri ile Erzurum (Palandöken)'in 1. etap ve Balıkesir (Gökköy)'ün tamamının inşaat işlerine başlanmıştır. Diğer lojistik merkezlerle ilgili çalışmalar halen devam etmektedir. Tüm projelerin tamamlanması için 2019 yılı hedef alınmıştır.

3.2.Özel Sektöre Ait Lojistik Merkezler

TCDD'nin yanı sıra İstanbul Büyükşehir Belediyesi de iki adet lojistik merkez kurmayı hedeflemektedir. Bu merkezlerin Hadım Merkez ve Tuzla'da kurulması

planlanmaktadır. Ankara’da ise RODER öncülüğünde bir lojistik merkez kurulmuş bulunmaktadır. Yıllık yük kapasitesinin 3 milyon tonu aşan Manisa OSB’de bölge firmalarının dış pazarlarda rekabet şansını zora sokan yük transfer giderlerini azaltmak ve Manisa-İzmir karayolunda seyreden yüzlerce TIR’ın yarattığı trafik sıkışıklığını önlemek amacıyla Manisa Ticaret ve Sanayi Odası OSB’si ile Barsan



Global Lojistik AŞ ortaklığında 2005 yılına Mosbar Lojistik Hizmetleri A.Ş. kurulmuştur. Mosbar Türkiye’nin ilk özel sektör lojistik merkezidir.¹²

Kaklık’ta yapımı süren Lojistik Merkezi’nden sonra Ege bölgesinin özel sektör lojistik merkezi Sarayköy’de Günaydın Group tarafından kurulmuş ve faaliyete başlamıştır.



¹² Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya’daki Lojistik Merkezler, İZTO Kent Danışmanlığı Ofisi, İzmir, Eylül 2008.

Manisa OSB'de 306.000 m²'lik bir alanda yapılan MOSBAR Lojistik Merkezi 7770 metrelik demiryolu ile zamanla Muradiye İstasyonu'na bağlanmış ve TCDD şebekesine katılmıştır. MOSBAR'ı İzmir - Alsancak Limanı'nın bir iskelesi durumuna getirilmek istenmektedir. Bu lojistik merkez, İzmir Manisa Devlet Demir Yolları hattından ayrılarak bölgeye ulaşan 7700 metrelik iltisak hattı ile yine bölge içerisinde oluşturulacak yükleme boşaltma alanları, gümrük binası, TSE, gümrüklü, gümrüksüz alanlar, kapalı ve açık depolar, park alanlarından oluşacaktır. Toplam yatırım tutarı 20 milyon dolardır. Bunun dışında Kemalpaşa OSB içerisinde de bir lojistik merkez kurma çalışmaları devam etmektedir.



Cebeci Grup ve Bordemir'in ortak yatırımı ile İzmit Köseköy'de 800 dönüm alan üzerinde, 56 bağımsız bölümden oluşan Türkoloji (Türkiye Lojistik Köyü) kuruluş çalışmaları sürdürülmektedir. İzmit, Marmara bölgesinin ve Türkiye'nin en önemli sanayi ve depolama alanlarının bulunduğu bir bölgede, İstanbul'a yakın ve TEM, E-5 gibi önemli uluslararası karayollarının kesişim noktasında kurulmaktadır. Türkiye Lojistik Köyü projesinde 350,000 m² kiralanabilir depo ve ofis alanları bulunuyor. 3.000 m² ile 40.000 m² arasında değişen büyüklüklerde 56 bağımsız bölüm oluşturulması planlanmaktadır.

Lojistik merkezlerinde;

- Konteynır yükleme boşaltma ve depolama alanları,
- Gümrük sahaları,
- Müşteri ofisleri, otopark, tır parkı,
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları ve antrepolar,
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları bulunmaktadır.

3.3.Lojistik Merkezler ve Tır Parkları

Lojistik merkezler, hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımı 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 öngörülür¹³.



Lojistik merkezin kurulmasıyla birlikte, sağlanacak potansiyel faydalar şöyledir;

- Ürün trafik akışını 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 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,
- Ölçek ekonomisinden istifade,
- Verimlilik artışı,

¹³ <http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/96D1457F-7F8A-4128-B163-1058792A178D/13053/lojistikitalya.pdf>

- Maliyetlerin azalması
- Bulunduğu ilin veya bölgenin rekabet gücünün artırılması desteklenmiş olacaktır.

Lojistik Merkez İçerisinde Yer Alan Taraflar ise;

- Kargo hizmeti veren firmalar,
- Taşımacılık firmaları,
- 3. Parti lojistik hizmet sağlayıcılar,
- Demiryolu işletmecileri,
- Kombine taşımacılık işletmecileri,
- Bütünleşik lojistik hizmet sağlayıcılar,
- Terminal işletmecileri,
- Bankalar,
- Sigorta şirketleri,
- Sektör dernekleri,
- Ticaret odası temsilcileri,
- Taşımacılık kooperatifleri,
- Gümrük müşavirleri,
- Gümrük muhafaza müdürlüğü,
- Ulusal ve yerel bölge planlaması kamu otoriteleridir.

TIR parkları, sürücülerin araçlarını güvenle park edip, kendilerinin ve araçlarının ihtiyaçlarını karşıladıkları alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.



Tır parklarının yapılmasında amaçlar şunlardır.;

- Yük, araçlar ve sürücüler için güvenli bekleme alanı yaratmak,
- Yollarda kuyrukların oluşmasını önlemek,
- Gümrük alanlarının gereksiz otopark gibi kullanılmasını önlemek,
- Sürücülere kaliteli dinlenme alanları sunmak, ihtiyaçlarını giderebileceği duş banyo, yemek, alışveriş imkanları sunmak,
- Araç bakımı sorunları gidermek,

- Sürücülerin günlük sürüş sürelerini verimli kullanmak, dinlenmelerini sağlamak,
- Gümrük kuyruklarında gereksiz dur-kalklar ile ortaya çıkan akaryakıt sarfiyatını önlemek,
- Yol kenarların dağınık park etmiş tırları önlemek,
- Asayiş sorunlarını engellemek, olarak sıralanabilecektir.

Tır parkında şoförlerin hayatını kolaylaştıracak her türlü detayın düşünülmesi, güvenlik gerekçesiyle her şeyin görüntülü ve kayıt altında olması, orada bekleyen Tır şoförleri gümrükler için belli bir numara alarak ve sıraya göre çağrılıp park ederek herkes için daha iyi hizmetin sunulması hedeflenmektedir.

Sürücüler kurulacak tır parkları ile kuyrukta araçlarını ilerletmeden, günlük sürüş sürelerini aşmadan dinlenebilecek, restoran, tamir bakım servisi gibi hizmetlerden faydalanabilecektir. Bu kuyruklarda tır sürücüleri tarafından bugüne dek gereksiz yere harcanan akaryakıt ve çalışma saatleri tır parkı projelerinin hayata geçmesinin ardından minimuma inecektir.

Serhat Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilmiş olan “TRA2 Bölgesi Sınır Kapıları” inceleme çalışması sonuçlarında da; Gürbulak Sınır Kapısı’na yakın bir bölgede TIR parkının yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.

Tır Parklarında verilmesi beklenen hizmetleri;

- Giriş – çıkış kayıt hizmeti,
- Haberleşme ve yerleşim yerlerine ulaşım hizmetleri,
- Güvenlik hizmetleri,
- Açık ve kapalı park alanları,
- Yükleme ve boşaltma için alanlar,
- Depo alanları,
- Kantar hizmeti,
- Gümrük hizmetleriyle entegrasyonun sağlanması,
- Sürücülerin ihtiyaçlarını karşılayacak mescit, restoran, kafe, alışveriş yeri, duş, tuvalet hizmeti,
- Sürücülerin istirahatını kolaylaştıracak konaklama hizmeti,
- Araç yıkama istasyonları,
- Araç bakım istasyonları,
- Akaryakıt dolum istasyonları
- Lojistik merkezde faaliyet gösterecek acente, forwarder, gümrük komisyoncusu, hukuk büroları, banka ve sigorta firmaları için kiralama hizmetleri,
- Sağlık hizmetleri,
- İtfaiye hizmeti,
- Eğitim hizmeti şeklinde sıralanabilir.

Bu hizmetlerin hepsi bir arada olabileceği gibi ihtiyaca göre bunlar zaman içerisinde azaltılıp çoğaltılabilir. Bu amaçla, TIR parkı alanında;

- Giriş – çıkış kontrol noktaları,
- Özel güvenlik merkezi ofisi,
- İdari bürolar,
- Eğitim salonu,
- Güvenlik noktaları,
- Polis / jandarma için ofis,
- Sağlık ofisi,
- Gümrük komisyoncuları, acenteler, nakliye firmaları, avukatlar için kiralık ofisler,
- Postane,
- Lokanta,
- Alış veriş yerleri,
- Duşlar,
- Tuvaletler,
- Çamaşır yıkama ve kurutma yeri,
- Mescit,
- Otel,
- Kantar,
- Araç bakım servisi,
- Benzin istasyonu,
- Araç yıkama istasyonu ve lastikçi,
- Açık ve kapalı park alanları,
- Yükleme ve boşaltma için alanlar,
- Depo alanları,
- İtfaiye merkezi ve yangın istasyonları,
- Gümrük hizmetleri burada görülecekse, yapılması zorunlu bina, tesis, donanım

3.3.1.TIR Parkı İçin İşletim Alternatifleri

Tır Parklarında bulunan bina ve teçhizatlar ana mülk sahipleri ya da kiralayanlar tarafından işletilebilirler. Lojistik merkezlerde devlet ve belediye desteklerinin de olduğu gözlemlenmektedir.

Özel sektör-kamu ortaklık modeli, tır parkı yönetiminde en yaygın olarak uygulanan yapıdır. Kamu ve özel sektör, değişik yüzdelerde hisselerine sahip olabilir. Kamu otoriteleri ana hissedarı konumunda olabilir. Ortaklık modelinin seçimi ve kamu otoritelerinin bu ortaklık içindeki katılım oranları finansmana, alt-yapı durumuna ve planlamaya bağlı olarak değişiklik gösterecektir.

Gelişmiş TIR parkı projeleri büyük yatırımlar gerektirmektedir. Kısa dönemde paranın geri kazanımı gerçekleşmese de uzun vadede ülke ve bölge ekonomisine katkısı çok fazla olan bir yatırımdır. Yurdumuzda tır parkları genellikle şehir merkezlerinde trafik ve asayiş sorunlarının üstesinden gelmek amaçlı yerel yönetimlerce, organize sanayi yönetimlerince, UND tarafından yapılmakta ve işletilmektedir. Özel sektör tır parkları ise daha küçük ölçekli ve yeterli alt yapısı olmayan alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Başka bir deyişle bunları otopark işletmesi gibi görebiliriz.

Lojistik merkezlerin, tır parkları özellikle kuruluş aşamasında özel sektör yatırımcıları için çekici olmaması, kamu otoritelerinin finansal desteğini zorunlu kılmaktadır.

Yapılacak tesislerde şoförlerin dinlenebileceği, servis ve sosyal imkanlar ile alışverişlerini yapabilecekleri kompleksin bulunacağı tesiste; en önem verilen ise tır parkına gelen sürücünün gümrük sahasına girmeden işlemler için sıraya girmiş olmasıdır. Ayrıca projenin başarısı için yerel yönetimlerden projeye sahip çıkmaları istenmekte ve bunu gerçekleşmesi halinde ülke ekonomisine ve bölgeye ciddi katkıların olacağı değerlendirilmektedir.

Lojistik merkezler yerel ekonomiye yaptıkları katkılar ve ulaştıkları alansal ve hacimsel büyüklük bakımından bölgesel gelişim planlarının önemli birer parçalarıdır. Dolayısıyla, lojistik merkez kurulumu sürecinde bu hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir.

4. Kara Sınır Kapıları ve İşletilmesi

Kara Sınır Kapıları¹⁴ tablo-5'te verilmiştir. Toplam 25 adet kara sınır kapılarının 19 tanesi işletilmekte, 6 tanesi kapalı bulunmaktadır.

Tablo-5: Kara Sınır Kapıları

NO	İLİN ADI	KAPI ADI	NEVİ	BAKANLAR KURULU KARAR TARİHİ	BAKANLAR KURULU KARAR SAYISI	AÇIKLAMA
1	AĞRI	Gürbulak	Kara	04.09.1953	4/1407	İran-Bazargan
2	ARDAHAN	Posof-Türkgozü	Kara	12.07.1995	95/7073	Gürcistan
3	ARDAHAN	Çıldır Aktaş	Kara	24.07.1995	95/7140	Gürcistan - AKTİF DEĞİL
4	ARTVİN	Sarp	Kara	31.08.1988	88/13286	Gürcistan
5	EDİRNE	Pazarkule	Kara	20.04.1952	3/15923	Yunanistan-Kastanion
6	EDİRNE	İpsala	Kara	10.07.1961	5/1444	Yunanistan-Kipi
7	EDİRNE	Kapıkule	Kara	04.09.1953	4/1407	Bulgaristan-Kapitan Andrevo
8	EDİRNE	Hamzabeyli	Kara	22.11.2004	2004/8117	Bulgaristan-Lesova
9	GAZİANTEP	Karkamış	Kara	04.09.1953	4/1407	Suriye-Carablus
10	HAKKARİ	Esendere	Kara	15.09.1964	6/3651	İran-Serow
11	HAKKARİ	Şemdinli-Derecik	Kara	14.02.2011	2011/1434	İrak AKTİF DEĞİL
12	HAKKARİ	Çukurca-Uzümlü	Kara	25.04.2011	(Bak. Onayı)	İrak AKTİF DEĞİL
13	HATAY	Yayladağı	Kara	04.09.1953	4/1407	Suriye-Kesap
14	HATAY	Cilvegözü	Kara	04.09.1953	4/1407	Suriye-Babulhavva
15	İĞDIR	Dilucu	Kara	20.05.1992	92/3065	Nahçıvan
16	KİLİS	Öncüpınar	Kara	04.09.1953	4/1407	Suriye-A.Zaz
17	KIRKLARELİ	Dereköy	Kara	18.07.1969	6/12115	Bulgaristan-Malko Turnova
18	MARDİN	Nusaybin	Kara	04.09.1953	4/1407	Suriye-Kamışlı
19	MARDİN	Şenyurt	Kara	04.09.1953	4/1407	Suriye-Derbesiye - AKTİF DEĞİL
20	ŞURFA	Akçakale	Kara	16.10.1974	7/9027	Suriye-Tell Abyat
21	ŞURFA	Ceylanpınar	Kara	26.03.1999	(Bak. Onayı)	Suriye-Resulayn -DİNİ BYRAÇIK
22	ŞURFA	Mürşitpınar	Kara	08.09.2010	(Bak. Onayı)	Suriye-DİNİ BYRAÇIK (AKTİF DEĞİL)
23	ŞIRNAK	Habur	Kara	18.07.1969	6/12119	İrak-Zaho Elhalil
24	ŞIRNAK	Gülyazı	Kara	24.01.2012	(Bak. Onayı)	İrak AKTİF DEĞİL
25	VAN	Kapıköy	Kara	13.05.2010	2010/411	İRAN (16042801 KÜÇÜK ARAÇ GİRİŞ-ÇIKIŞINA AÇILMIYIR)

Kaynak: syb.icisleri.gov.tr/defaultşB0.aspx?id=31

4.1. Yap-İşlet-Devret Sözleşmesi İle İşletilen Sınır Kapıları

2005 yılında, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile 137 Oda ve Borsanın ortaklığı ile kurulan Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. (GTİ) “yap-işlet-devret” modeli çerçevesinde sınır kapılarını modernize etmektedir. Faaliyetlerine; Habur Sınır Kapısı’nın modernizasyonu ile başlayan GTİ, sırasıyla Cilvegözü, Sarp, Hamzabeyli ve Kapıkule Sınır Kapılarının da yeniden yapımlarının hızla tamamlanmasıyla devam etmiştir. “Yap-İşlet-Devret” modeli ile kara sınır kapılarının modernizasyonunun Türkiye’de ve Dünyada ilk ve tek uygulayıcısı olan GTİ, projelerine Türkiye’deki diğer sınır kapıları ile hız kazandırmaktadır.

¹⁴ syb.icisleri.gov.tr/default_B0.aspx?id=31



Yolcuların her türlü ihtiyacına cevap vermekte olan yiyecek-içecek mekanları, bankalar, hediyelik eşya ve gümrüksüz satış mağazaları en modern şekilde hizmet vermektedir. Bu çerçevede, GTİ tarafından sadece ticari alanlar işletilmekte olup, gümrük ve pasaport kontrolü gibi her türlü idari işlem ilgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından yapılmaya devam etmektedir.



Yenileme kapsamında; idari ve ticari binalar, giriş-çıkış kontrol üniteleri, arama hangarları, kaçak eşya depoları, peronlar, kantarlar, sosyal tesisler, tırpark alanları inşa edilmiştir. X-ray araç tarama sistemleri, kartlı geçiş sistemleri, kapalı devre kamera ve güvenlik sistemleri en modern halleriyle uygulanmıştır. Bu yatırımların tamamı GTİ'nin öz kaynaklarından karşılanmıştır.

Modernizasyon projelerinin yüksek finansman yükünü üstlenmekle beraber, ekstra vergi geliri de yaratan GTİ, sınır kapılarındaki verimliliği artırarak dış ticaretin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Sınır kapılarında saatler süren beklemler

dakikalara inmiş ve kilometreleri bulan araç kuyruklarının önüne geçilmiştir. Araç ve yolcu geçiş süreleri dört kat hızlanmış olup, yılda 3,5 milyon araca ve 10 milyonun üzerinde yolcuya hizmet verilmektedir.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve Şirketimizce yürütülen bu projelerin temel hedefleri gümrük kapılarında;

- Trafik akışının rahatlatılması ve hızlandırılması
- Gümrük işlem sürelerinin hızlandırılması
- Uluslararası standartlarda hizmet sunulması
- Sınır kapılarının imajının pozitif yönde değiştirilmesi ve ülkemizin tanıtımıdır.

Modernizasyonla birlikte sağlanan teknik imkânlar, yasadışı mal ve insan kaçakçılığıyla etkin bir mücadele imkânı verecektir.

4.1.1. Kapıkule Sınır Kapısı

İlk defa 1930 yılında sınır karakolu olarak kurulmuş olan Kapıkule'nin, sınır kapısı olma öyküsü 1953 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile başlamıştır.

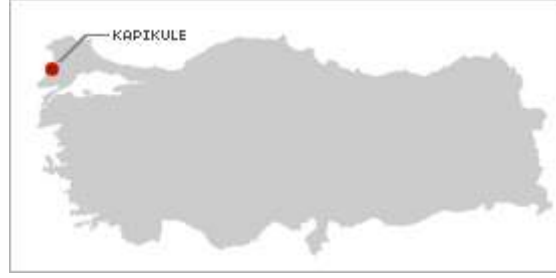
Kapıkule Sınır Kapısı, Türkiye'nin Bulgaristan'a ve bu yolla tüm Avrupa'ya açılan kapısı olup, Dünya'nın ikinci en yoğun ve Avrupa'nın en yoğun sınır kapısı konumundadır.

Türkiye'nin de en işlek sınır kapısı olan Kapıkule, Avrupa ile gerçekleştirilen tüm ihracat ve ithalatın sağlandığı kapı olması nedeniyle ülke ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır. Daha modern, daha verimli, yolcu ve araç geçişlerinin daha etkin olduğu bir Kapıkule, ekonominin ritmini de arttıracaktır.

Kapıkulede yapımı süren tır parkının inşaatı GİT (Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.) tarafından yapılarak işletilmek üzere TOBB - UND Lojistik Yatırım A.Ş. devredilecektir. 100 dönüm arazi üzerine inşa edilecek tır parkı'nın bir yıl içinde tamamlanması planlanmaktadır. Tır Parkı Kapıkule Gümrük Sahasının hemen dışında yer alacaktır.

Kapıkule'de oluşturulacak tır parkı'nın sektöre ciddi şekilde rahatlama getireceği, beklemlerden kaynaklı yılda 20 milyon avro giderlerin de böylelikle ortadan kalkmasının beklendiği tanıtım toplantısında bizzat UND başkanı Sayın ÖZMEN tarafından ifade edilmiştir. Ayrıca TOBB Başkanı Hisarcıkıoğlu'da sınır kapılarındaki

beklemeler dolayısı ile Türkiye dış ticaretini olumsuz yönde etkileyerek ülke ekonomisine 420 milyon Türk Lirasına mal olduğunu belirtmiştir.¹⁵



Yenilenmiş, modern yüzüyle Kapıkule 2009 yılında hizmete girmiştir.

- 333.000 m2 toplam alanda hizmet veren ve toplam inşaat alanı 41.240 m2 olan Kapıkule Sınır Kapısı;
- Bir adet yolcu, bir adet de tır bölümünde olmak üzere toplam 19.900 m2 alana sahip iki ayrı ticari binaya sahiptir,
- Bir adet yolcu, bir adet de tır bölümünde olmak üzere toplam 7.500 m2 alana sahip iki ayrı idari binadan oluşmaktadır,
- Saha içerisinde üç ayrı noktada fiziki araç kontrol birimleri ve x-ray tarama cihazları yer almaktadır,
- Yeni VIP binası, yaklaşık 1.000 m2 kullanım alanına sahiptir.
- TIR bölümüne 5 adet giriş–6 adet çıkış olmak üzere 11 adet peron, yolcu bölümüne ise 12 adet giriş–11 adet çıkış olmak üzere 23 peron inşa edilmiştir.
- Ticari araçlara hizmet veren bir akaryakıt istasyonu da tesiste yer almaktadır.
- Ticari bina içerisinde,
 - Setur Duty Free Shop
 - Garanti Bankası
 - Varan Restoran
 - Varan Market
 - Burger King
 - Popeye's
 - Sbarro
 - Efe Sofrası
 - TatSan Tatlıcılık
 - UMAT Sigorta hizmetleri yer almaktadır.

4.1.2. Habur Sınır Kapısı

1973 yılında Gümrük İdare Memurluğu olarak faaliyete geçen, 1976 da Gümrük Müdürlüğü, 1981 yılında Habur Gümrükler Başmüdürlüğü olan Habur Sınır Kapısı,

¹⁵ <http://izlojistik.com/haberler/kapikule-sinir-kapisi-yenileniyor>.

Türkiye'nin Irak'a açılan tek kapısı olup, 13 Temmuz 2006 tarihinde yenilenmiş yüzü ile hizmete girmiştir.

Ortadoğu'nun, Türkiye üzerinden Avrupa ile ticaret ağının en önemli parçası olan Habur Sınır Kapısı, yeni ve modern yüzü, kaliteli işletme anlayışı ile yörenin kalkınma sürecini daha da hızlandırmakta, halkın yaşam kalitesinin artmasına destek olmaktadır.



Şırnak Valiliği İl Özel İdaresi'nce kurulan ve Habur Sınır Kapısı'nda hizmet veren Tır Parkı'nın modernizasyonu için 2011 yılında 30.204.328 TL ödenek ayrılmıştır. Tır parkı sınır ulaşımının güvenliği ve verimliliği aynı zamanda da Şırnak halkının istihdamı için bacasız fabrika olarak kabul edilmektedir. Özel İdare'nin öz kaynakları dışında Tır Parkı'nın 2011 yılı itibarı ile İdare bütçesine sağladığı katkı yaklaşık 9.3 Milyon TL. olarak valilikçe belirtilmektedir.



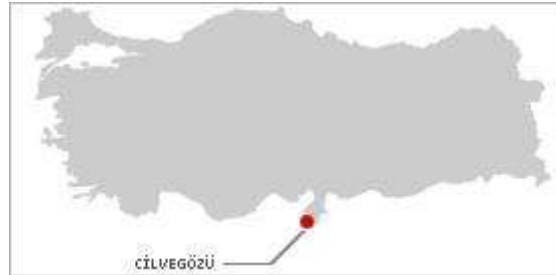
- 320.000 m2 alanda hizmet veren Habur Sınır Kapısı,
- 3.500 m2 ticari binaya sahiptir,
- 6.000 m2 idari binadan oluşmaktadır,
- 12 adet giriş – 12 adet çıkış olmak üzere toplam 24 adet peron inşa edilmiştir,

- 2 x-ray araç tarama cihazı, 1 bagaj tarama x-ray'i yer almaktadır,
- Kapalı devre görüntüleme sistemleri, kartlı geçiş ve otomasyon sistemleri sahada yer almaktadır.
- Ayrıca Silopi'de yapımı tamamlanan Habur Gümrük Lojmanları ile gümrük personeline daha yüksek standartta bir yaşam ortamı sağlanmıştır. Lojmanların yapımında yerel kaynakların etkin kullanımı bölge iç ticaretini de canlandırmıştır.
- Ticari alanda;
 - Setur Duty Free Shop,,
 - Garanti Bankası,
 - Umat Sigortacılık,
 - Bilintur Cafe,
 - Market,
 - Kuaför hizmet vermektedir.

4.1.3. Cilvegözü Sınır Kapısı

Türkiye'nin Suriye'ye açılan kapısı olan Cilvegözü Sınır Kapısı'nın, modernizasyonu 10 ay gibi kısa bir sürede tamamlanmıştır. 9 Aralık 2007 tarihinde hizmete açılan Cilvegözü Sınır Kapısı, faaliyetlerini etkin bir şekilde sürdürmektedir.

Türkiye ve Suriye hükümetlerinin karşılıklı mutabakata varması sonucu 2009 yılının Eylül ayında kalkan vize uygulaması ile birlikte geçiş yapan yolcu ve araç sayısı artış göstermektedir.



- 85.000 m2'lik alana sahip Cilvegözü Sınır Kapısı'nda,
- 3.000 m2 ticari hizmet binasına sahiptir,
- 4.000 m2 idari bina bulunmaktadır,
- 6 adet giriş – 6 adet çıkış olmak üzere toplam 12 adet peron inşa edilmiştir,
- 1 adet x-ray tarama cihazı yer almaktadır,
- Kapalı devre görüntüleme sistemleri, kartlı geçiş ve otomasyon sistemleri aktif durumdadır.
- Ticari alanda,
 - Setur Duty Free Shop,
 - Garanti Bankası,
 - UMAT Sigortacılık,
 - Hatay Sofrası hizmet vermektedir.

4.1.4. Hamzabeyli Sınır Kapısı

Bulgaristan'ın tam üyeliğe kabulü ile Avrupa Birliği'ne komşu hale gelen Hamzabeyli Sınır Kapısı'nın yolcu ve araç geçiş kapasitesinin artırılması bir zorunluluk halini almıştır. Bu kapsamda, modernizasyon öncesinde Hamzabeyli Sınır Kapısı'nda yıllık yaklaşık 220.000 araç ve 350.000 yolcuya hizmet verilirken, modernizasyonun tamamlanmasıyla birlikte 500.000 araç ve 1.500.000 yolcuya hizmet verilebilir hale getirilmiştir.



- Toplam 64.000 m2 açık alana sahip olan Hamzabeyli Sınır Kapısı
- 2.000 m2'lik ticari binaya sahiptir,
- 1.800 m2'lik idari binadan oluşmaktadır,
- Yolcu bölümünde 4 adet giriş – 4 adet çıkış ve TIR bölümünde de 4 adet giriş – 4 adet çıkış olmak üzere toplam 16 muayene peronu inşa edilmiştir,
- 2 kantar ve 2 adet x-ray araç tarama cihazı yer almaktadır.
- Ticari alanda,
 - Setur Duty Free Shop,
 - Garanti Bankası,
 - UMAT Sigortacılık ,
 - Efe Sofrası hizmet vermektedir.

4.1.5. Sarp Sınır Kapısı

Sarp Sınır Kapısı, Kardeniz kıyısında, Türkiye ile Gürcistan arasındaki sınır kapısıdır. Adını, Sarp köyünden alır. Gürcistan tarafındaki sınır köyünün adı da Sarpi'dir. Bu sınır kapısı, ilk olarak 1989 yılında hizmete açılmıştır.



Hopa kasabasının 15 km doğusunda yer alan Sarp Sınır Kapısı Gürcistan'ın Acara Özerk Cumhuriyeti'ne açılan bir kapı olmanın yanında, bütün Kafkasya'ya yönelik bir sınır kapısı olarak da önemlidir. Sarp Sınır Kapısı'nın, Acara'nın yönetim merkezi Batum kentine uzaklığı yaklaşık 20 km'dir.

Gürcistan'ın büyüyen ekonomisi ve buna bağlı olarak gelişen ticari ilişkiler çerçevesinde ve Asya ile Avrupa arasındaki mal taşımacılığının bu yol üzerinden sağlanacak olması nedenleriyle, bu yoğunluğu karşılayabilecek kapasiteye sahip yeni bir Sınır Kapısı tasarlanmış ve inşası yaklaşık bir yıl gibi bir sürede tamamlanmıştır. 23 Mart 2008 tarihinde temel atma töreni gerçekleştirilen Sarp Sınır Kapısı'nın, 5 Mart 2009 tarihinde açılışı yapılmıştır. Yenilenen Sarp Sınır Kapısı, inşası tamamlanan Karadeniz Sahil Yolu da göz önüne alındığında, yörenin kalkınması ve ülke ekonomisine katkısı açısından önemli bir rol oynamaktadır.



- 36.000 m2 toplam alana sahip Sarp Sınır Kapısı,
- 3.000 m2'lik ticari binaya sahiptir,
- 2.700 m2'lik idari binadan oluşmaktadır;
- 4 adet giriş – 4 adet çıkış olmak üzere toplam 8 adet peron inşa edilmiştir,
- 1 adet x-ray tarama cihazı bulunmaktadır.
- Ticari alanda,
 - Setur Duty Free Shop,
 - Garanti Bankası,
 - UMAT Sigortacılık,
 - Restoran – Cafe,
 - Market hizmet vermektedir.

5. Gürbulak Sınır Kapısı Tır Parkı Projesi

Gürbulak Kara Hudut Kapısı; Atatürk'ün direktifiyle 1936 yılında yaptırılan kapı, zamanın şartlarına göre modern bir şekilde inşa edilerek 14 Mart 1937 tarihinde hizmete açılmış, 4 Eylül 1953 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile de hudut kapısı ilan edilmiştir. İnşa edildiği 1936 tarihinde vadiye simetrik biçimde yerleştirilen hizmet binasının yarısı Bazargân Hudut Kapısı olarak kullanılmak üzere İran'a hediye edilmiştir.

Zaman içerisinde Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki eski hizmet binalarının ve gümrük sahasının yetersiz kalması, kapıdan yapılan ticaretin artması ve uluslararası kara taşımacılığının önem kazanması nedenleri ile sınır kapısının yeniden yapılandırılması ihtiyacı doğmuştur. Kapı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından işletme süresi 15 yıl olmak üzere Yap İşlet Devret (YİD) modeli ile yeniden inşa edilerek 29.05.2003 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Türkiye'nin İran ve Asya'daki Türk Cumhuriyetleri'ne açılan en büyük kapısı olmakla birlikte, İran sınırında bulunan üç kara hudut kapısından (Esendere ve Kapıköy sınır kapıları ile birlikte) işlem hacmi bakımından en büyük ve tır geçiş sayısı bakımından ise Kapıkule ve Habur'dan sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır.

5.1. Bölgenin Coğrafi Konumu

Coğrafi açıdan Doğu Anadolu bölgemizin en doğusunda olan sınırlarımızdan biri olup Türkiye-İran sınırında yer almaktadır. Çevresi dağlar ve tepelerle kuşatılmış olan Doğubayazıt Ovasının doğusunda İran sınırımız (Gürbulak Sınır Kapısı), kuzeyinde tüm heybetiyle Ağrı Dağı ve Iğdır Ovası, güneyinde Tendürek Dağı yer almakta olup batısında ise Ağrı ili yer almaktadır.



Gürcistan, Ermenistan, Nahçıvan (Azerbaycan) ve İran olmak üzere 4 ülke ile sınırının bulunması nedeniyle Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illerinden oluşan bölgeye Serhat Bölgesi denilmektedir. 4 ülke ile sınır olan Serhat Bölgesi'nin en önemli özelliği Türkiye'nin Kafkasya, Orta Asya ve Çin'e açılan kapısı olmasıdır. Bu nedenle tarihi İpek Yolu'nun Bölgeden geçmesi tesadüf değildir. Bugün bile,

bölge sınırları içinden geçen Kapıkule (Bulgaristan)-Gürbulak (İran) güzergahı, Türkiye'deki uluslararası karayolu ağıнын omurgasını oluşturmaktadır.

Gürbulak Sınır Kapısı;

- Ağrı'ya 133 km.
- Iğdır'a 84 Km.
- Van'a 210 Km.
- Erzurum'a 330 Km.
- Doğubayazıt'a 35 Km. mesafededir.

Serhat Bölgesi 4'ü kapalı olmak üzere 7 sınır kapısına sahiptir. Açık olan kapılar Gürcistan, Nahçıvan ve İran'a açılmaktadır. Serhat Bölgesi sahip olduğu sınır kapıları ve coğrafi konumu nedeni ile büyük yoğunlukta ağır taşıt trafiğine sahiptir. Bu trafiğin İran (Gürbulak- Doğubayazıt / Ağrı) ve Nahçıvan (Dilucu-Iğdır) sınır kapılarında yoğunlaştığı söylenebilir.



Zaman zaman 10 kilometreyi geçen tır kuyruklarına rastlamak mümkündür.



Serhat Bölgesi'ndeki yoğun ağır taşıt trafiği, Bölge dışından (Mersin, İstanbul, Ankara, vb.) İran ve Orta Asya'ya yük taşıyan araçlardan ve bu ülkelerden Türkiye

ile Avrupa'ya yük taşıyan araçlardan kaynaklandığı gibi Bölgenin içinde barındırdığı ağır taşıt sayısından da kaynaklanmaktadır.

5.2. Bölgenin İklimi

Meteoroloji Genel Müdürlüğünden alınan Ağrı iline ait 1970-2011 yılları arasındaki gerçekleştirmelere göre ortalama veriler aşağıdaki tablo-6'da görülmektedir.

Tablo- 6:Ağrı İline Ait 1970-2011 Yıllar İçinde Gerçekleşen Ortalama Değerler

AGRI	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Uzun Yıllar İçinde Gerçekleşen Ortalama Değerler (1970 - 2011)												
Ortalama Sıcaklık (°C)	-11.0	-9.3	-2.9	6.3	11.8	16.7	21.2	21.3	16.3	9.2	1.2	-6.6
Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	-5.6	-3.4	2.4	12.0	18.3	24.1	29.3	29.9	25.4	17.2	7.4	-1.7
Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	-16.3	-14.9	-7.8	1.0	5.2	8.3	12.3	12.1	7.1	2.2	-3.8	-11.0
Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	2.1	2.5	4.2	5.4	7.5	10.0	10.2	10.1	9.1	6.3	4.0	2.6
Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	11.1	11.6	12.1	15.4	16.5	10.6	6.3	4.4	4.5	9.0	8.9	11.0
Aylık Toplam Yağış Miktarı Ortalaması (kg/m ²)	36.0	48.8	48.5	76.1	75.7	46.2	19.2	11.9	14.3	55.7	47.9	40.4
Uzun Yıllar İçinde Gerçekleşen En Yüksek ve En Düşük Değerler (1970 - 2011)*												
En Yüksek Sıcaklık (°C)	7.8	10.2	21.5	27.2	28.0	32.6	37.6	38.2	35.0	28.2	18.9	16.0
En Düşük Sıcaklık (°C)	-45.6	-42.8	-39.6	-17.2	-4.3	-1.0	1.7	4.6	-2.0	-9.2	-31.6	-39.8
En yüksek ve en düşük sıcaklıkların gerçekleşme tarihini görmek için fare imlecini değerlerin üstüne getiriniz.												
Günlük Toplam En Yüksek Yağış Miktarı	20.02.1985	71.5 kg/m ²	Günlük En Hızlı Rüzgar	12.08.1972	119.9 km/sa	En Yüksek Kar	21.02.1985	225.0 cm				

Kaynak: Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Doğubayazıt tipik Doğu Anadolu iklimine sahip olmakla beraber bir ova olması ve Iğdır Ovasına yakınlığı itibarıyla nispeten diğer ilçelerden daha yumuşak bir iklime sahiptir. Yazları sıcak, kışları ise soğuk olan ilçede kar yağışı çevre il ve ilçelere oranla daha az görülmektedir. İlkbahar aylarında belli dönemlerde yağmur yağışı görülmekte ancak aşırı bir yağış olmamaktadır.

5.3. Projenin Yapılacağı Bölgenin Ekonomik Yapısı

Ağrı ili, sanayi yatırımları açısından gelişmemiş bir ilimizdir. Bunda hammadde kaynaklarının yetersizliği ve olumsuz iklim koşulları en büyük etkenlerdir. Mevcut sanayi, tarım sektörüne, özellikle de hayvancılığa bağlı olarak gelişmiştir. İlde hayvan ve hayvan ürünlerini değerlendirmek amacıyla et kombinası ve süt fabrikası kurulmuştur. Doğubayazıt Yem Fabrikası ve Ağrı Şeker Fabrikası hayvancılığa katkısı olan sınırlı sayıdaki sanayi kuruluşlarıdır.

Sanayinin sağlıklı ve çevreye zarar vermeksizin gelişmesi açısından sanayinin altyapısını oluşturan küçük sanayi sitesi ve organize sanayi bölgeleri yatırımları oldukça büyük öneme sahiptir. Bu tür bölgeler işletmelere sağlamış oldukları dışsal faydalar ile sanayinin gelişmesinde önemli işlevleri yerine getirmektedir.

Ağrı'da bulunan küçük sanayi sitelerinin son durumları aşağıda belirtildiği gibidir:

- Ağrı Küçük Sanayi Sitesi: 312 işyeri kapasiteli ve faaliyettedir.
- Doğubayazıt Küçük Sanayi Sitesi: 100 işyeri kapasiteli ve faaliyettedir.



- Patnos Küçük Sanayi Sitesi: 90 işyeri kapasiteli ve faaliyettedir.
- Eleşkirt Küçük Sanayi Sitesi: 50 işyeri kapasiteli olup, faaliyet aşamasına gelmiş ve geçici kabul işlemlerine başlanmıştır.
- Diyadin Küçük Sanayi Sitesi: 100 işyeri kapasiteli olup, inşaatı %70 civarında tamamlanmıştır ve yapım çalışmaları devam etmektedir.
- Tutak Küçük Sanayi Sitesi: 50 işyeri kapasiteli olup, yer seçim çalışmaları tamamlanmış, yatırım programına alınılmasına çalışılmaktadır.

Ağrı'da sermaye birikiminin yeterince gerçekleşmediği, sanayinin gelişmediği ve çoğunluğun uğraşım alanı olmasına rağmen tarımsal hasılat tatminkar olmadığı için ticari hayat canlı değildir. Ticari hayat, sert iklim koşulları ve yüksek rakım nedeniyle özellikle hayvancılığa dayanmakta ve yaz aylarında hareketlenmektedir.

Hayvancılığın yanı sıra genellikle çarşı ve sokaklarda yerleşmiş küçük ticarethaneler, imalat ve tamiratla uğraşan küçük esnaf ve sanatkârlar ticari hayatta etkili olmaktadır. Patnos ve Doğubayazıt haricinde kalan ile bağlı ilçelerin fazla gelişmemesi ve köylerde pazar, panayır gibi faaliyetlerin kurulmaması nedeniyle ticari faaliyetler genellikle nüfus olarak yoğunlaşan üç ilçede (Merkez, Patnos ve Doğubayazıt) yapılmaktadır. Köylerdeki ticaret ise, canlı hayvan, hayvan ve tarım ürünleri ile çerçi ve satıcıların pazarladığı mallardan oluşmaktadır.

Ağrı ilinde son yıllarda sınır ticareti yoluyla ticarette büyük canlılık yaşanmıştır. Sınır ticareti Gürbulak Sınır Kapısından, İran İslam Cumhuriyeti ile yapılmaktadır.

İran sınırında bulunması ve Gürbulak Sınır Kapısı nedeniyle Doğubayazıt'ta ticaret daha gelişmiştir.

Türkiye'nin en büyük doğu komşusu olan, ancak ekonomik ilişkileri istenen boyutlara ulaşamamış İran'la ekonomik ve diplomatik ilişkilerin ve bu kapsamda



sınır ticareti ve dış ticaretin canlandırılması günümüzde giderek önem kazanmaktadır. Bu çerçevede 16 Mayıs 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan "Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı", 16 Haziran 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu karar, Doğu ve Güneydoğu Anadolu

Bölgesi'nde Ağrı'nın da bulunduğu 12 ili kapsamakta ve sınır illerinde yerleşik daha fazla sayıda esnaf ve tacirin yararlanabilmesini hedeflemektedir. Son yıllarda uygulamaya konulan kararlar yarar sağlamış ve il sınırında bulunan ihracatçı firma sayısı ile yıllar düzeyinde incelendiğinde ihracat miktarları önemli miktarda bir artış göstermiştir.

İhraç mallarının niteliğini bölgede üretilen mallardan ziyade komşu ülkelerin ihtiyaç duyduğu mallar belirlediğinden, yapılan ihracat genelde ticari malların satılması şeklindedir. Bölgede sanayinin gelişmediği dikkate alındığında bu sonucun doğal olduğu anlaşılmaktadır.

Bölgenin dış ticaretine konu olan başlıca mallar şu şekilde sınıflandırılabilir;

- Kimyasal ürünler,
- Demir, çelik veya alüminyumdan inşaat ve inşaat aksamı,
- Mobilya,
- Kaplamalık ağaçlar, levhalar, kontrplak, sırk, kazık ve ağaç yünü,
- Kâğıt ve kâğıt ürünleri,
- Hazır giyim eşyası,
- Deri
- Buğday unu, çikolata, şekerleme gibi gıda ürünleridir.

Bölgeden göç, geçmiş yıllara nazaran azalan bir ölçekte seyretmesine rağmen önemli bir nüfus il dışına çıkmaktadır. Göç, köyden ilçeye, ilçe veya köylerden büyük şehirlere olmak üzere iki biçimde görülmektedir. Köyden ayrılan aileler yakın ilçe merkezlerine yerleşmekte veya büyük ve her yönü ile gelişmiş şehirlere gitmektedirler. İllere verilen göç istatistiklerinde son iki yıl incelendiğinde, sözü geçen iller arasında İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Kocaeli gibi batıda yer alan büyük şehirler göze çarpmaktadır. Bölge halkının doğudan batıya göç etme sebepleri arasında,

- Aşırı ve dengesiz nüfus artışı sonunda meydana gelen işsizlik,
- İklimin elverişsizliği, toprağın az verimli olması,
- Şehir cazibesine kapılarak köyde yaşamama isteği,

- Tarlada, tarım işlerinde ve hayvancılıkta çalışmama isteği,
- Ekonomik şartların iyi olmaması,
- İlin sanayi altyapısının olmayışı,
- Geçimsizlik ve sosyal huzursuzluk,
- Sosyal yaşamın yetersizliği (özellikle maddi durumu iyi olan ve ilin sayılı zenginlerinin batı illerine göç etmeleri) yer almaktadır.

İlçenin ekonomisi, hayvancılığa, sınır ticaretine ve tarıma bağlıdır. Son yıllarda sınır ticareti ve yabancı mal ticareti geliştiği için şehir sürekli büyüyüp gelişmekte, buna bağlı olarak, konut, iş yeri, otel, eğlence yerleri, ticari eşya ve petrol taşımacılığı artmaktadır. Bölgede nüfus artış hızı yüksek ve göç oranı düşüktür. Bunda Gümrük kapısının bölgeye etkisi büyüktür.

Serhat Bölgesi, düşük üretim ve düşük dış ticaret verilerine rağmen sınır olmasının verdiği avantajla birçok nakliye firmasına ev sahipliği yapmaktadır. Denize çıkışı olmaması ve yetersiz demiryolu ağları nedeniyle sadece karayolu lojistiği ağırlıklı bir faaliyet sürdürmektedir.

Serhat Kalkınma Ajansı Tarafından Hazırlanan serhat lojistik vadisi imkanı verilerine göre: 2011 yılı için Iğdır'da 52, Ağrı / Doğubeyazıt'ta 10 ve Erzurum'da 2 olmak üzere toplam 64 uluslararası taşımacılık yapma yetki belgesine (C2 Yetki Belgesi) sahip firma bulunmaktadır. Bu rakamlara göre, Erzurum Bölge Müdürlüğü'ne bağlı illerdeki C2 Yetki Belgeli firma sayısının yüzde 81'i Iğdır'da, yüzde 15'i Ağrı / Doğubayazıt'ta ve yüzde 4'ü Erzurum'da bulunmaktadır.



Bölgenin en fazla uluslararası nakliye şirketinin bulunduğu Iğdır'daki taşımacılık şirketlerine bakıldığında bu firmaların ortalama 60 çekiciye sahip olduğu görülmektedir. Bu durumda Iğdır'da yaklaşık 3.120 civarında bir çekici varlığından bahsedilebilmektedir. Toplam ağır taşıt sayısına bakıldığında Iğdır'da 2008 yılında 3.045, 2009 yılında 3.243, 2010 yılında 3.872 ve 2011 yılı Haziran ayı itibarıyla 4.297 ağır vasıta (kamyon+çekici) bulunmaktadır.

Gürbulak Sınır Kapısı'nda nakliyeciler ile yapılan görüşmelerde dile getirilen sorunlar ise¹⁶;

- Türkiye tarafından uygulanmamakla birlikte İran tarafından uygulanan motorin fark ücreti,
- İran tarafından alınan ve mesafeye göre değişen yol kullanım bedeli,

¹⁶ Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, Kars, 2011.

- İran-Bazargân Sınır Kapısı'nda Türk nakliye firmalarının, altyapısı olmayan zorunlu park alanlarında bekletilmeleri,
- Türk gümrüklerinde uygulanan fazla mesai ücretinin sadece Türk nakliyecilerinden alınması,
- Gürbulak Sınır Kapısı'nda bulunan yapıların ve teknolojik altyapının günün koşullarına uygun olmaması,
- Kilometrelerce uzunlukta güvenliksiz ve hiçbir günlük ihtiyacın karşılanamadığı bir bölgede uzun tır kuyruklarında beklemek zorunda kalınması
- İki ülke arasındaki saat farkı nedeniyle gümrük idarelerinin mesai saatleri arasındaki uyumsuzluğun kapıdaki bekleme sürelerinin uzamasına neden olması,
- İran tarafından uygulanan politikalar sonucunda maliyet avantajı elde eden İran tırları, Türkiye'den Orta Asya ülkelerine mal taşımak için yük almaları olarak sıralanmaktadır.

5.4. Projenin Yapılacağı Bölgenin Ekonomik Yapısının Değerlendirilmesi

Dünyadaki ve Türkiye'deki gelişmeler, Kars'ın da içinde bulunduğu TRA2 Düzey II Bölgesi (Ağrı, Kars, Iğdır ve Ardahan) ile bağlantılı olarak ele alındığında, Hazar enerji kaynaklarının dünya pazarlarına sunulması ve dünyanın iki büyük ekonomisi Çin ile Avrupa arasındaki yük sevkiyatının en kısa sürede ve en güvenli biçimde gerçekleştirilebilmesi için gerekli yolları kontrol etmek, Avrasya'nın da kontrolü anlamına gelmektedir.

Türkiye'nin İran ve Asya'daki Türk Cumhuriyetleri'ne açılan en büyük kapısı olmakla birlikte, İran sınırında bulunan üç kara hudut kapısından (Esendere ve Kapıköy sınır kapıları ile birlikte) işlem hacmi bakımından en büyük ve TIR geçiş sayısı bakımından ise Kapıkule ve Habur'dan sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır.

Türkiye-İran koridorunda en önemli karayolu ulaşım güzergâhı Orta Asya-İran-Avrupa transit koridorunu da oluşturan E-80 (D-100) numaralı yoldur. Bu yol doğuda Ağrı İl'inin Doğubayazıt İlçesi'ndeki Gürbulak Kara Sınır Kapısı'ndan (İran sınırı) başlamakta ve batıda Edirne'deki Kapıkule Kara Sınır Kapısı'nda (Bulgaristan sınırı) sona ermektedir. Koridorun uzunluğu yaklaşık 1.770 kilometredir. Bu güzergâhta tırlar Bolu'dan itibaren;

- a) Gerede- Merzifon- Amasya- Erzincan- Erzurum- Doğubayazıt- Gürbulak sınır kapısı veya
- b) Ankara Yozgat- Sivas- Erzincan- Erzurum- Doğubayazıt- Gürbulak sınır kapısı koridorlarını kullanabilmektedir.

Türkiye'de yapılması planlanan otoyollar içinde Gerede- Merzifon- Amasya- Erzincan- Erzurum- Ağrı- Gürbulak otoyolu da bulunmaktadır.

Türkiye-İran koridorunun Serhat Bölgesi kısmında kullanılan herhangi bir demiryolu hattının bulunmaması Doğubayazıt ve Gürbulak gümrüklerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracatın sadece karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Karayolu taşımacılığı ile gümrük kapılarından ihraç ve ithal ürün taşıyan nakliye firmaları Bölge'deki ithalat ve ihracat miktarlarını etkileyen önemli unsurlardan birisidir.

Tablo-7'de verilen dış ticaret rakamlarımıza göre kriz dönemleri arındırılacak olursa yıllar itibarı ile ortalama %13 civarında bir ihracat artışı gerçekleştiği görülmektedir. İthalatta ise bu oranın %16 ya vardığı görülecektir. Bu durum ithalatçı ve ihracatçı firmaların yanı sıra nakliye firmalarında da artışı beraberinde getirecektir.

Tablo-7: Dış Ticaretimiz ve Ekonomik Göstergeler

YILLAR	DIŞ TİCARET - YILLIK (Milyon \$)						İHR / İTH %
	İHRACAT	Değ.%	İTHALAT	Değ.%	DENGE	HACİM	
1990	12.959	11,5	22.302	41,2	-9.343	35.261	58,1
1991	13.593	4,9	21.047	-5,6	-7.454	34.640	64,6
1992	14.715	8,2	22.871	8,7	-8.156	37.586	64,3
1993	15.345	4,3	29.428	28,7	-14.083	44.773	52,1
1994	18.106	18,0	23.270	-20,9	-5.164	41.376	77,8
1995	21.637	19,5	35.709	53,5	-14.072	57.346	60,6
1996	23.224	7,3	43.627	22,2	-20.402	66.851	53,2
1997	26.261	13,1	48.559	11,3	-22.298	74.820	54,1
1998	26.974	2,7	45.921	-5,4	-18.947	72.895	58,7
1999	26.587	-1,4	40.671	-11,4	-14.084	67.258	65,4
2000	27.775	4,5	54.503	34,0	-26.728	82.278	51,0
2001	31.334	12,8	41.399	-24,0	-10.065	72.733	75,7
2002	36.059	15,1	51.554	24,5	-15.495	87.613	69,9
2003	47.253	31,0	69.340	34,5	-22.087	116.593	68,1
2004	63.167	33,7	97.540	40,7	-34.373	160.707	64,8
2005	73.476	16,3	116.774	19,7	-43.298	190.251	62,9
2006	85.535	16,4	139.576	19,5	-54.041	225.111	61,3
2007	107.272	25,4	170.063	21,8	-62.791	277.334	63,1
2008	132.027	23,1	201.964	18,8	-69.936	333.991	65,4
2009	102.143	-22,6	140.928	-30,2	-38.786	243.071	72,5
2010	113.883	11,5	185.544	31,7	-71.661	299.428	61,4
2011	134.907	18,5	240.842	29,8	-105.935	375.749	56,0
2011 (1)	65.588	19,9	119.735	43,6	-54.147	185.323	54,8
2012 (1)	74.373	13,4	117.163	-2,1	-42.790	191.536	63,5

(1) 2011, 2012 (Ocak-Haziran)

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

Tablo-8 de yıllar itibarı ile bölgelerdeki ihracatçı firmaların sayısı verilmiştir. İhracatçı firmalar bölgelerde dönemsel olarak azalma bile gösterebilirken Doğu Anadolu bölgesindeki ihracatçı firmaların sayısının düzenli olarak diğer bölgelerden daha fazla arttığı görülmektedir.

Bu durum son yıllarda doğu komşularımız ile artan ticaret hacmi, sınır ticareti ve ulaşım koridorunda yapılan düzenlemeler ile ilişkilendirilebilecektir.

Tablo-8: Yıllara Göre Bölgelerin İhracatçı Firma Sayıları

ADET	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AKDENİZ	1.810	1.699	1.707	1.763	1.680	1.882	2.082	2.327	2.531	2.847	2.989	3.237	3.294	3.392	3.586	3.902
DOĞU ANADOLU	479	409	280	312	322	348	296	397	518	606	638	586	653	789	811	828
EGE BÖLGESİ	3.097	2.951	3.131	3.180	3.212	3.803	4.216	4.784	5.277	5.442	5.635	6.199	5.825	5.639	5.880	6.347
GÜNEYDOĞU ANADOLU	544	570	613	621	625	696	719	844	966	1.129	1.203	1.267	1.349	1.522	1.634	1.810
İÇ ANADOLU	2.217	2.051	2.129	2.150	2.320	2.810	3.080	3.425	3.964	4.378	4.630	5.026	5.318	5.566	5.755	6.429
KARADENİZ	894	870	848	734	651	707	756	820	792	852	853	1.011	1.109	1.125	1.112	1.176
MARMARA	14.540	14.731	15.431	16.073	16.221	18.663	20.570	22.990	25.384	26.884	28.211	30.939	30.595	30.558	31.601	34.074
TOPLAM	23.581	23.281	24.139	24.833	25.031	28.909	31.719	35.587	39.432	42.138	44.159	48.265	48.143	48.591	50.379	54.566

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

Yıllar itibarıyla Gürbulak ve Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü olarak gerçekleşen ithalat ve ihracat tutarları tablo-9'da verilmiştir. 2007 yılına kadar düzenli artan ithalat ve ihracat tutarı da yaşanan kriz sonrasında durma noktasına gelmesine rağmen son yıllarda düzenli bir artış gözlenmektedir.

Tablo-9: Gürbulak ve Doğubayazıt Gümrük Müdürlükleri İthalat ve İhracat Tutarları (\$)

Yıl	Gürbulak Gümrük Müdürlüğü		Doğu Beyazıt Gümrük Müdürlüğü		Toplam
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	
2000	17.791.046	28.558.759	-	-	46.349.805
2001	10.664.072	42.330.373	-	-	52.994.445
2002	3.275.145	20.153.820	-	-	23.428.965
2003	4.044.021	30.958.215	-	-	35.002.236
2004	9.296.155	54.136.311	-	-	63.432.466
2005	32.273.032	70.023.795	-	-	102.296.827
2006	37.534.774	100.848.426	-	-	138.383.200
2007	55.438.108	91.899.615	-	-	147.337.723
2008	16.448.269	27.514.277	63.615.235	82.012.420	189.590.201
2009	51.524	13.791,45	59.431.755	95.128.692	168.403.422
2010	6.512,16	27.329.974	56.794.537	156.475.627	247.112.293
2011	8.563.708	37.036.557	74.947.237	131.051.900	251.599.402

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri

Türkiye-İran koridorunda Serhat Bölgesi gümrüklerinden gerçekleştirilen dış ticarete ait veriler Gürbulak ve Doğubayazıt gümrüklerinden elde edilmektedir. Tablo-10'da görüleceği gibi 2007 ve 2008 yıllarında Gürbulak sınır kapısından yapılan ihracatta Azerbaycan'ın ağırlığı olmasına rağmen 2009 sonrasında İran'a yapılan ihracat belirleyici olmuştur.

Tablo-10: Gürbulak Sınır Kapısından Bazı Ükelere Yapılan İhracat (ABD Doları)

Yıllar	Azerbaycan	%	İran	%	Türkmenistan	%	Toplam	%	TRA2 Toplam
2007	55.515.330	60,41%	29.827.957	32,46%	5.168.595	5,62%	91.899.615	70,22%	130.871.691
2008	13.840.383	50,30%	6.778.395	24,64%	370.296	1,35%	27.514.277	15,96%	172.445.439
2009	8.699	0,06%	13.750.560	99,70%	0	0,00%	13.791.451	9,01%	153.098.894
2010	0	0,00%	27.329.974	100,00%	0	0,00%	27.329.974	12,02%	227.324.652
2011	0	0,00%	15.053.783	100,00%	0	0,00%	15.053.783	14,07%	107.008.557

Kaynak: Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu

2007 yılında Serhat Bölgesi'ndeki ithalatın tamamına yakını (%96,93) Gürbulak gümrüğünde gerçekleştirilmiştir. Bu gümrükte 2009 yılı itibariyle sadece sınır ticareti kapsamında İran'dan yapılan ithalat işlemleri kayıt altına alınmaktadır. Tablo-11 incelendiğinde 2009 yılı sonrası Gürbulak sınır kapısından yapılan ithalatın neredeyse %100'ü İran'dan yapıldığı görülecektir.

Tablo-11: Gürbulak Sınır Kapısından Bazı Ükelere Yapılan İthalat (ABD Doları)

Yıllar	Çin	%	İran	%	Özbekistan	%	Toplam	%	TRA2 Toplam
2007	17.123.578	30,89%	9.458.438	17,06%	11.419.065	20,60%	55.439.057	96,93%	57.196.030
2008	2.768.555	16,81%	3.859.185	23,44%	2.554.252	15,51%	16.465.589	2,83%	581.846.814
2009	0	0,00%	945.099.036	99,9%	0	0,00%	945.103.233	59,90%	1.577.773.256
2010	0	0,00%	6.512.155	100,00%	0	0,00%	6.512.155	10,29%	63.306.692
2011	4036	0,05%	7.480.850	99,95%	0	0,00%	7.484.886	13,24%	56.525.105

Kaynak: Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu

Sınır kapılarında yapılan ithalat ve ihracat rakamları ilgili ülke ile ilgili ticaret rakamlarına açıklayıcı olmaktan uzak kalabilmektedir. Tüm yurttan bu güzergah üzerindeki bazı hedef ülkelere yapılan ihracat ve ithalat rakamları tablo-12'de verilmiştir. Tabloda görüleceği gibi İran ve Çin'in son yıllardaki ithalat ve ihracat rakamlarının Türkiye genelindeki ithalat ve ihracattan hızlı arttığı gözlenebilecektir. Bu durumda Gürbulak sınır kapısındaki işlemlerde her geçen gün artış olacağı beklenmektedir.

Tablo-12: Bazı Hedef Ükelere Yapılan İhracat ve İthalat (ABD Doları)

	2007		2008		2009		2010		2011	
Ulke adı	İhracat Dolar	İthalat Dolar	İhracat Dolar	İthalat Dolar	İhracat Dolar	İthalat Dolar	İhracat Dolar	İthalat Dolar	İhracat Dolar	İthalat Dolar
Ermenistan	0	56.870	0	1.489.359	2.116	1.051.900	15.685	2.626.280	218.318	132.765
Azerbeycan	1.047.668.215	185.499.965	1.667.468.937	362.834.853	1.400.446.093	140.599.202	1.550.478.726	252.524.579	2.063.995.983	262.262.563
Kazakistan	1.079.886.739	1.284.049.193	890.568.203	1.861.130.645	633.417.314	959.454.596	818.899.512	1.392.527.981	947.821.762	1.995.114.927
Türkmenistan	339.988.929	396.723.086	662.932.585	389.305.345	945.655.411	327.559.251	1.139.825.348	386.342.009	1.493.335.582	392.712.335
Özbekistan	225.612.432	613.809.936	337.130.217	580.810.110	279.963.522	413.078.836	282.666.367	861.373.489	354.489.516	939.882.369
Kırgızistan	181.310.857	45.019.919	191.350.605	47.974.239	140.002.456	31.446.013	129.201.865	30.899.651	180.240.922	52.123.374
İran	1.441.190.094	6.615.393.849	2.029.759.634	8.199.688.999	2.024.546.255	3.405.985.565	3.044.177.151	7.645.007.868	3.589.634.590	12.461.532.358
Artış Oranı			40,84%	23,95%	-0,26%	-58,46%	50,36%	124,46%	17,92%	63,00%
Çin	1.039.523.082	13.234.091.842	1.437.203.856	15.658.210.407	1.600.296.212	12.676.572.760	2.269.175.473	17.180.806.446	2.466.316.097	21.693.335.513
Artış Oranı			38,26%	18,32%	11,35%	-19,04%	41,80%	35,53%	8,69%	26,26%
Yıl toplamı:	5.355.180.348	22.374.644.660	7.216.414.037	27.101.443.957	7.024.329.379	17.955.748.123	9.234.440.127	27.752.108.303	11.096.052.770	37.797.096.204

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

Doğal olarak yapılan ithalat ve ihracatların tamamının kara yolu ile yapıldığını kabul etmek mümkün değildir. İthalat ve ihracat taşımaları demiryolu, hava yolu ve deniz yolu ile de yapılabilmektedir. Sınır kapılarının kullanılmasında ise transit geçişler, boş dönüşler de dâhil olmak üzere bunların her biri birer işlem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yıllar itibariyle Gürbulak Sınır kapısından geçen Türk ve Yabancı Yük Taşıtı sayıları tablo 13’de verilmiştir.

Tablo-13: Gürbulak Sınır Kapısından Geçen TIR Sayısı (Sefer)

Yıl	Türk		Yabancı		Toplam	Değişim (%)
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat		
2000	12.449	23.951	14.354	3.077	53.831	
2001	8.702	23.336	4.569	3.916	40.523	-24,7%
2002	11.999	25.282	4.660	4.861	46.802	15,5%
2003	16.331	43.010	4.520	6.309	70.170	49,9%
2004	16.738	43.026	4.589	8.496	72.849	3,8%
2005	16.989	34.969	5.638	11.496	69.092	-5,2%
2006	22.721	35.925	11.606	14.560	84.812	22,8%
2007	20.221	42.973	11.789	14.705	89.688	5,7%
2008	16.960	45.934	12.628	15.988	91.510	2,0%
2009	16.005	52.493	9.236	19.022	96.756	5,7%

Kaynak: UND İstatistikleri

UND İstatistikleri incelendiğinde taşımaların sadece ithalat ve ihracatı kapsadığı görülmektedir. Ancak gümrüklerde yapılan işlemlere baktığımızda transit geçişler ve boş giriş-çıkışlar da işlem olarak yer almaktadır. Bu boş giriş-çıkışlar ile transit geçişler UND istatistiklerinde yer almamaktadır.

Gürbulak Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğünün Kaymakamlık Web sitesinde yer alan bilgiler tablo-14’de verilmiştir. Tablo-14’de bir günde Gürbulak Sınır Kapısında gerçekleşen gümrük işlemleri taşıt ve yolcu sayısı olarak tablo-14’de ayrıntılı olarak verilmiştir. Tır giriş çıkışları incelendiğinde günlük ortalama 490 işlem sayısı verilmektedir. Bu veriye göre yıllık geçen tır sayısı 180.000 civarındadır. Ortalama olarak verilen sayının hangi yıl güncellendiği de açıklanmamıştır.

Tablo-14: Gürbulak Sınır Kapısından Bir Günde Araç ve Yolcularla İlgili Olarak Yapılan Gümrük İşlemleri (Adet)

TIR		OTOBÜS		TAŞIT		YOLCU	
Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış
220	270	38	36	81	69	2.523	2.186

Kaynak: Gürbulak Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü Web

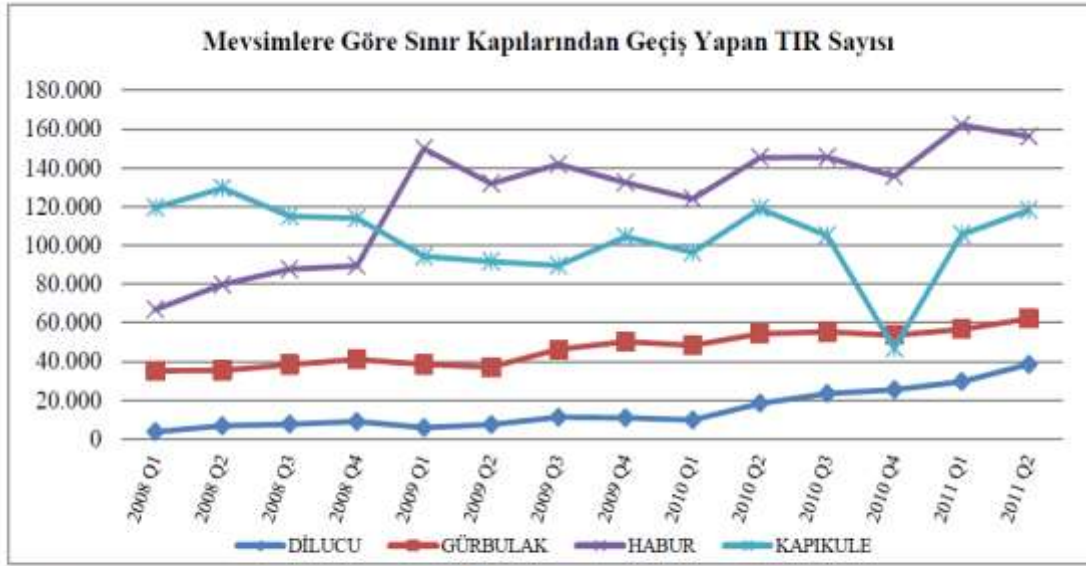
UND Yönetim Kurulu Başkanı Engin Özmen sınır kapısının modernizasyonu imza töreninde; “*Gürbulak Gümrük Kapısı’nın açıldığı 2003 ve 2010 yılları arasında UND verilerine göre İran ile dış ticaretin 4.5 kat arttığını, sınırlarımızda bulunan gümrük idarelerine ait tesislerin günün şartlarına ve artan ticaret hacmine cevap verebilecek, yasal ticareti mümkün olduğunca hızlandıracak yasadışı ticareti de önleyecek nitelikte yeniden yapılandırılmaları sayesinde ülkemizin 2023 yılındaki 500 milyar dolarlık ihracat ve 1 trilyon dolarlık dış ticaret hedefine ulaşılması sağlanabilecektir*” demiştir. Ayrıca “*2010 yılında 210.856 tır ve 1.983.243 yolcunun giriş çıkış yaptığı*” belirtilen Gürbulak Sınır Kapısına yapılmakta olan yeni yatırımlarla işlemleri hızlandırmak ve hizmet alacak tır sayısını çok daha yukarılara çıkartmak hedeflenmektedir¹⁷.

Serhat Kalkınma Ajansının 2011 yılında yayınlanan Serhat Bölgeleri Sınır Kapıları İnceleme Raporunda yer alan Grafik incelendiğinde mevsimlere göre Sınır Kapılarından geçiş yapan tır sayısı grafik-1’de görülmektedir. Mevsimsel olarak çok büyük dalgalanmaların görülmediği tır geçişlerinde 2009 yılının 3 ncü çeyreğinden itibaren tır sayısı 50.000 adedin üzerinde ve düzenli bir artış gerçekleşmektedir. Grafikte 2011 yılı ilk çeyreğinde 60.000 adede yaklaşırken, ikinci çeyreği için 60.000 adetten fazla tırın işlem gördüğü anlaşılmaktadır.

2010 yılı için UND kaynaklarına göre yaklaşık 211.000 tırın Gürbulak Sınır Kapısından geçtiği belirtildiğine göre, bir önceki yıla göre 2011 yılı için İran’la yapılan ithalatın %63, ihracatın da %18 arttığı göz önüne alındığında 2011 yılının tır giriş çıkışlarında Q2 döneminin ulaştığı 60.000 değerinin altına düşmeyeceği kabul edilmelidir.

¹⁷ UND Yönetim Kurulu Başkanı Engin Özmen’in Konuşması, <http://www.transport.com.tr/akt25,89@2200.html>

Grafik-1: Mevsimlere Göre Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Tır Sayısı



Kaynak: Serhat Bölgeleri Sınır Kapıları İnceleme Raporu

Geçmiş yıllara bakıldığında da diğer sınır kapılarından geçen tır sayısında dönemsel dalgalanmalar görülsün bile Gürbulak sınır kapısında mevsimsel bir etkiden ziyade düzenli bir yükseliş olduğu görülecektir. Gürbulak sınır kapısına her geçen gün ilginin arttığı görülmektedir. 2011 yılının ilk altı aylık döneminde yaklaşık 120.000 tır geçişi gerçekleştiği grafik-1’de görüldüğüne göre Gürbulak sınır kapısından giriş çıkış yapan tır sayısının yıllık 240.000 olarak kabul edilmesi uygundur.

Gürbulak’ta demiryolu bulunmamaktadır. Ancak ülkemizin intermodal taşımacılığa geçiş eğilimleri, Dilucu sınır kapısının açılması ve Van gölü geçişinin kesintisiz hale getirilmesi Gürbulak sınır kapısı TIR geçiş sayısını olumsuz etkileyebilecektir.

Tablo-15: Gürbulak Sınır Kapısı Tır Geçiş Sayısı Projeksiyonu (* 1.000 adet)

Yıl	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TIR Sayısı	264	290	320	351	387	425	468	514	566	623	685	753

2011 yılı için toplam 240.000 tır geçişi baz alındığında 2023 yılı Türk ve Yabancı tır geçiş projeksiyonu tablo-15’de görülmektedir. Mevsimsel dalgalanmalar, siyasi etkiler, ekonomik krizler ve benzeri sebepler ile her ne kadar önemli sapmalar olsa da gerek dış ticaret ve gerekse geçiş yapan tır sayısı yılda ortalama %10 artış göstermektedir. Bu artışta ülkemizdeki ihracat hedefleri, bölgenin Lojistik üssü olma girişimleri dolayısı ile kabul edilebilir, makul bir orandır.

Projeksiyon dış ticaretin ve sefer sayısının her yıl en az %10 artış göstereceği varsayımına dayanmaktadır. İhracat ve ithalat ortalama %13 ve %16 oranında artış göstermektedir. Bu durum sınır kapılarımıza doğrudan yansımaktadır. Diğer

tarafından ticaretimiz batıdan doğuya kaymaktadır. Son yıllarda popülaritesi en çok artan ihracat alanları incelendiğinde¹⁸;

- 2004-2009 arasında ihracat yapan firma sayısında en fazla artışın yaşandığı ülkeler; 3326 firma ile Irak, 2687 firma ile Azerbaycan ve 2566 firma ile İran'dır.
- 2004-2009 arasında ihracat yapan firma sayısı oransal olarak en çok artan ilk üç ülke ise Belarus (%290), Libya (%178), Azerbaycan (%158)'dir.

Ayrıca bölgede lojistik köy yatırımı vardır. Dolayısıyla Gürbulak Sınır Kapısı için daha fazla sefer sayısı artışı beklense de ülkemizin intermodal taşımacılığa geçiş eğilimleri, bölgedeki demiryolu yatırımları, Dilucu sınır kapısının açılması ve Van Gölü geçişinin kesintisiz hale getirilmesi faaliyetleri sonucunda tır geçiş sayısının yukarıdaki projeksiyon çerçevesinde gerçekleşeceği öngörülmüştür.

Bölge'deki ithalat ve ihracat miktarlarının artması, ithalat-ihracat ile ilgilenen özel ve tüzel kişilerin dış ticaret hususunda cesaretlendirilmesi ve nakliye firmalarının daha sağlıklı işlem yapabilmeleri için uygun koşulların sağlanması gerekmektedir. Yapılan araştırmalarda Türkiye-İran koridorunda Türk nakliyecilerinin ciddi sorunlarla karşılaştıkları ve bu sorunların yalnız Bölge'nin değil, ülkenin lojistik sektörünün zamana ve ekonomiye dayalı maliyetlerini artırarak ithalat ve ihracat ile uğraşan kişileri zor durumda bıraktığı saptanmıştır.

Bölge ticaretine etkin, rekabetçi, güvenilir, kesintisiz ve hızlı birçok modlu ulaşım – lojistik koridoru vaat etmemiz gerektiği gibi, bunun gereken alt yapı yatırımlarının da süratle yapılması gerekmektedir.

Bunun yanında Türkî cumhuriyetlerle ticarî ilişkilerimizin artırılması, sınır ülkeleriyle sınır ticaretinin geliştirilmesi desteklemektedir. Bölgenin önemli girişlerinden olan Gürbulak Sınır Bölgenin ulaşım alt yapısının geliştirilmesi için 1966'dan beri defalarca projeleri, zemin etütleri yapıldığı halde, Horasan – Ağrı - Doğubayazıt demiryolu yapılamamıştır. Toplam uzunluğu 220 kilometre olan bu demiryolu, hem Türkî cumhuriyetlerle yurtiçi demiryolu ağını bağlayacak hem de bölgenin ticarî potansiyelini artıracaktır. Serhat Kalkınma Ajansının 4-5 Haziran 2011 tarihli kalkınma kurulu 3 toplantısı sonuç bildirisinde de bu husus vurgulanmıştır. Bu konuda halen yürütülen çalışmaların olumlu sonuçlanması intermodal taşımada da bölgeyi öne çıkartacaktır.

Etüt çalışmaları devam eden Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu projesinin gerçekleşmesi durumunda ileri bağlantıları düşünüldüğünde Nahçıvan'dan sonra Tebriz-Tahran-Zahedan ve Islamabad'a kadar kesintisiz bir güzergah ortaya çıkmaktadır. Hattın yapılması ile, halihazırda tek bağlantıyı oluşturan Van-Tebriz hattı dışında Erzurum-Erzincan-Sivas ve Ankara'ya doğrudan ulaşan yeni bir

¹⁸ Dış Ticarete Yeni Rotalar, T. C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ankara, 2012.

İstanbul-İslamabad koridoru tesis edilmiş olacaktır. Bu durum; Taşımacılık sistemindeki yeni anlayış olarak kabul gören ro-ro ve ro-la kombine sistemlerin gerçekleştirilmesi ile düşen maliyetler sayesinde bölgede rekabet avantajı sağlanacaktır. Iğdır ve Ağrı Bölgesinde bulunan güçlü tır filosunun ro-la sistemine entegre olması durumunda, Bölgenin lojistik konusunda rekabet üstünlüğü sağlaması beklenmektedir.

Bölgedeki güçlü tır filosunun İran başta olmak üzere Gürcistan, Azerbaycan, Nahçıvan, Türkmenistan, Kazakistan ve Özbekistan gibi ülkelere demiryolu ile taşınması ve gümrük hizmetlerinin Bölgede sunulması, lojistik merkezin Kars'ta yapılmasının getireceği önemli avantajlardandır

Kurulması planlanan Serhat Bölgesi Lojistik Vadisinin (Kars Lojistik Merkezi) bölgenin ithalat ve ihracat potansiyelinin ön plana çıkartılmasını sağlayacağı gibi lojistik sektöründe de önemini arttıracak ve bölgenin çekim merkezi olmasını sağlayacaktır. Bölgede gerçekleştirilecek bu projeler ile taşımacılıktan turizme, kültürel ilişkilerden ticarete kadar birçok hususta komşu Ülkeler ile ilişkilerin güçlendirilmesi sağlanabilecektir.

Serhat Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan TRA2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkânı çalışmasında "Bölgedeki taşımacılık şirketlerinin kendi tır parkları ve depoları bulunmakta olup, düzensiz ve dağınık bir görüntü arz etmektedir. Bu durum çevre sorunlarına ve işletme maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır. Bölgedeki firmaların birlikte iş yapma kültürünün bulunmaması da büyük bir engel olarak ortaya çıktığı görülmektedir.

Ayrıca, bölgede, önemli bir ağır taşıt varlığına rağmen çekici üreten firmaların yetkili bakım ve onarım servisleri bulunmadığı, sınır kapılarında oluşan kilometrelerce uzunluğundaki kuyruklara rağmen şoförlerin / araçların güvenliğini sağlayacak ve ihtiyaçlarını karşılayacak bir tır parkının bulunmadığına dikkat çekilmiştir.

5.5. Projenin Yapılacağı Yer Hakkında Bilgi

Türkiye'nin İran ve Asya'daki Türk Cumhuriyetleri'ne açılan en büyük hudut kapısı durumunda bulunan Gürbulak Gümrük Kapısı 137,500 m2 alan üzerinde kurulmuştur.

Halen genişleme alanlarıyla 160 dönüm araziye yayılmış olan Gürbulak Sınır Kapısı; sosyal tesisleri, free shop alanları, kafeterya, restoran, antrepo, kamu hizmet birimleri, tır gümrük binası, kaçak istihbarat binası ve çağdaş mimarisi ile Türkiye'nin en modern ve en işlek sınır kapısı olmayı hedeflemektedir. Ancak halen istenilen yeterliliğe ulaşamamıştır.

Bu amaçla 2011 yılında UND ile yapılan protokol gereği; sınır kapısında yürütülecek olan iyileştirme çalışmaları kapsamında UND tarafından yapılacak 3

milyon liranın üzerindeki yeni yatırımla, kapıdaki işlem süreleri kısaltılması, emniyet tedbirlerinin artırılması ve konforun iyileştirilmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. 2018 yılına kadar işletim hakkı UND'de bulunmaktadır.

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün taşra teşkilatı olarak Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü de gümrük sahası içerisinde yer almaktadır. Gürbulak Gümrük Müdürlüğü 24 saat hizmet vermekte; Başmüdürlük bünyesindeki idarelerde başta, tır / transit işlemleri olmak üzere ithalat, ihracat ve yolcu işlemleri yapılmaktadır. Sınır kapısından 2010 yılında 210.856 tır ve 1.983.243 yolcu giriş çıkış yapmıştır. 2008-2011 yılı Gürbulak Sınır Kapısından tır geçişlerine baktığımızda 2008 ilk çeyreğinde 37.000 olan sayının 2011 yılının ikinci çeyreğinde da 60.000'i geçtiği görülmektedir.



6. Gürbulak Tır Parkı Yatırımının Açıklanması

Gürbulak Tır Parkı ülkenin ve bölgenin ithalat ve ihracat hedeflerini gerçekleştirebilmesi, bölgenin lojistik merkez olarak bir çekim merkezi olabilmesi için kısa ve uzun dönemli tüm ihtiyaçları karşılayacak yeterlilikte yapılması planlanmaktadır.

Tır parklarında şoförlerin araçlarını güvenle park edip, kendilerinin ve araçlarının ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri tüm alanlar ile güvenlik gerekleri de düşünülerek planlanmıştır.

Gürbulak Tır Parkında şoförlerin hayatı kolaylaştırılırken, araçların ikmal, bakımı yapılırken güvenliğin sağlanabilmesi için her şeyin görüntülü ve kayıt altında olması planlanmıştır.

Sınır kapılarında gümrük işlemleri sırasında oluşan uzun kuyruklar dolayısı ile şoförler kuyrukta araçlarını ilerletmek zorunda kaldıklarından EK-3 de belirtilen günlük sürüş sürelerini aşmakta, dinlenmemekte ve gereksiz yere harcanan akaryakıt dolayısı ile ekonomik zarara uğramaktadırlar. Gürbulak Tır Parkında şoförlerin park yeri ile birlikte alabilecekleri gümrük sıra numarası ile çağrılmaları sağlanacaktır.

Gürbulak Sınır Kapısı'na yakın bir bölgede seçilen tır parkının gelecekte gümrük ile bütünleşmesi, sınır kapısına kadar ayrı bir bağlantı yolu sağlanması durumunda etkinliği daha artabilecektir.

Gümrük işlemlerinin tır parkında yapılabilmesi ise; tır parkı ile gümrük işlemleri için, Tır Gümrük Müdürlüğü ve Gümrük Saymanlık Müdürlüğü konuşlandırılmasının yanında Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğüne alan tahsisi gerekecektir.

Giriş ve Çıkış işlemleri için kullanılmak üzere ayrı ayrı olmak üzere; Gümrük Muhafaza Peronları, Polis Peronları, Kantarlar, X-Ray Cihazları, Gümrüksüz satış mağazalarının bulunduğu alış veriş salonları, ayrıntılı arama hangarı ve soğuk hava depolarına ihtiyaç duyulabilecektir. Gümrük Kapılarında TIR lar için giriş ve çıkışta yapılacak işlemler EK-1 'de sunulmuştur. Aynı ekte Kapı kulede iş akışı kroki üzerinde sunulmuştur.

Gürbulak TIR Parkında verilmesi planlanan hizmetleri;

- Giriş - çıkış kayıt hizmeti,
- Gümrük hizmetlerine erişim,
- Haberleşme hizmetleri,
- Güvenlik hizmetleri,
- Açık ve kapalı park alanları,
- Zorunlu durumlarda kullanılmak üzere yükleme ve boşaltma alanı,

- Kantar hizmeti,
- Mescit hizmeti,
- Restoran hizmeti,
- Kafe hizmeti,
- Alışveriş hizmeti,
- Duş hizmeti,
- Tuvalet hizmeti,
- Konaklama hizmeti,
- Araç yıkama servisi,
- Araç bakım servisi,
- Benzin istasyonu,
- Kiralık büro hizmetleri,
- Sağlık hizmeti,
- İtfaiye hizmeti,
- Eğitim hizmeti başlıklarında sıralayabiliriz.

Gürbulak sınır kapısı tır parkında bu hizmetleri sağlayabilmek için projede genişleme alanları planlanmış ve yatırım kademeli olarak geliştirilmiştir. Tesisler aşağıdaki gibi projelendirilmiştir.

- Giriş - çıkış kontrol noktaları,
- Özel güvenlik merkezi ofisi ve güvenlik noktaları,
- İdari bürolar,
- Eğitim salonu,
- Polis / jandarma için ofis,
- Sağlık ofisi,
- Postane, gümrük komisyoncuları, acenteler, nakliye firmaları, avukatlar vb. İçin kiralık ofisler,
- Lokanta,
- Alışveriş yeri,
- Duşlar,
- Tuvaletler,
- Çamaşır yıkama ve kurutma yeri,
- Mescit,
- Otel,
- Kantar,
- Araç bakım servisi,
- Benzin istasyonu,
- Araç yıkama istasyonu,
- Lastikçi,
- Açık ve kapalı park alanları,
- Depolar

- Yükleme Ve Boşaltma İçin Alanlar,
- İtfaiye Merkezi ve Yangın İstasyonları,

6.1. Gürbulak Tır Parkı Tesis Planlaması

Tır parkı ölçülerinin saptanmasında tırların ölçüleri belirleyici olacaktır. Tablo-16 ve resimler incelendiğinde tırların ölçüleri genişlik olarak 2,5 metre ve boy ise 17,5 metreden başlamak üzere dingil, treyler gibi değişkenlere göre 25 metreye ulaşmaktadır.

Tablo-16: En Çok Kullanılan Bazı Tır'ların Ölçüleri (m).

Treyler Tipi	L	W	H	m3	
Tenteli TIR	13.60	2.42	2.40	79	
	13.60	2.42	2.60	86	
Jumbo TIR	3.10	2.42	2.55	79	
	9.10	2.42	2.75	79	
	3.50	2.42	2.45	83	
	8.70	2.42	2.95	83	
Treylerli normal TIR(optima)	6.20	2.42	2.50	87	
	8.30	2.42	2.50	87	
Treylerli Jumbo TIR	7.80	2.44	2.85	110	
	8.10	2.44	2.85	110	
Normal Açık TIR	upto 18	2.44	-	-	
Damperli TIR	-	-	-	upto 25	
Jumbo Açık TIR	upto 18	2.44	-	-	
Lowbed TIR	-	-	-	-	

L : Uzunluk / W : Genişlik / H : Yükseklik / m3: Toplam Hacmi (metreküp)

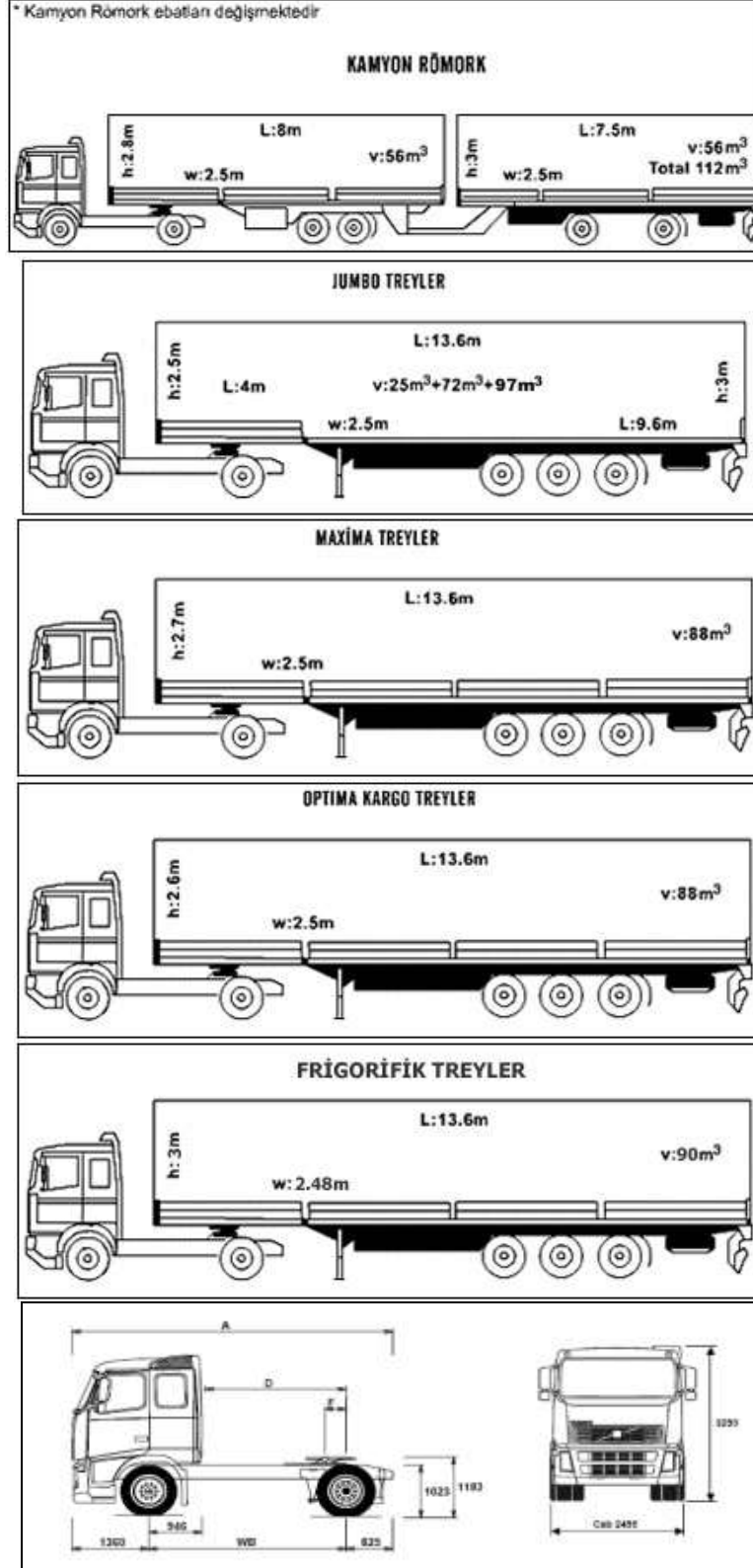
Kaynak: <http://www.italyanakliye.com/7-lojistik/64-aracolculeri>

Türk Standartları enstitüsünce yayınlanan TS 9881 nolu standartta ise araç park yerlerinin yapımında en az park alanı ebatları belirtilmiştir. Buna göre¹⁹ ;

- Kamyon için en az 50,00 m²
- Römorklu araç için en az 100,00 m²

¹⁹ TS 9881 Araç Park Yerleri - Sınıflandırma, Yapım ve İşletme Kuralları, Aralık 1999.

- Yarı römorklu araç için en az 100,00 m²'lik alan ayrılmalı ve park yeri giriş-çıkış kapısının yüksekliği en az 4,50 m ve genişliği en az 4,00 m olmalıdır.



Standarttan yola çıktığımızda en az 4 m genişliğinde ve 25 metre uzunluğunda bir tırın park etmesi için alan ayrılması zorunlu olmaktadır. Park yerine girdiği gibi çıkması gerektiğinde aynı alan önünde veya arkasında bırakılması zorunludur. Araçların manevra yeteneği, yaya yolları ve emniyet mesafeleri düşünüldüğünde Gürbulak Tır Parkında her bir tır için 5,5 metre genişliğinde ve 28 metre uzunluğunda 154 m² bir alanın bir tır için park alanı olarak tahsis edilmesinin güvenlik, emniyet ve şoförlerin de rahatlığı açısından uygun olarak değerlendirilmiştir. 60 derecelik açı ile park eden tır için manevra yolu mesafesi toplam araç uzunluğunun en az %90 ı kadardır²⁰. Koridor olarak isimlendirilen burası aynı zamanda yol olarak tanımlanmaktadır. Her ne kadar bu konuda araçların genişlikleri, dönüş yarıçapları, manevra kabiliyetleri, yaya yolları gibi bir çok değişken göz önüne alınması gerekmektedir. Bu çerçevede koridor/yol olarak her park için 138 m² alan ayrılması gerekmektedir. Bazı bölümlere ikili park yerleri planlanarak buradan tasarruf edilen alanlar parkın trafik akışını rahatlatacak alanlar olarak ayrılmıştır. Gürbulak Tır Parkında arazi ile ilgili kısıt olmadığı ve gelecekte genişleme alanları, tüm yukarıdaki standartlar, mevcut park yerleri, şoför ihtiyaçları değerlendirilerek araç başına park, manevra, yaya yolları ve bağlantı kavşakları düşünüldüğünde toplam 310 m² alanın yeterli olacağı değerlendirilmiştir. 420 araçlık yapılması planlanan tır parkı için manevra alanı, yollar dahil yaklaşık 130 dönüm arazi sadece tır park alanı olarak kullanılacaktır. Bu alanın **110 dönümü açık park alanı** olarak planlanırken gelecekte ortaya çıkacak ihtiyaçlara cevap verebilmek için **20 dönümünün kapalı park alanı** yapılması planlanmaktadır. Arazinin optimum şekilde değerlendirilmesinin yanında, tesisler arasında yeterli mesafeler sağlanarak güvenli hareket imkanı yaratacak, araçların ve şoförlerin yığılmalarını önleyebilecek bir akışı sağlamak için **70 dönüm alan yeşil alan ve çevre düzenlemesi** için bırakılmıştır. **20 dönüm sosyal, idari alanlar, servisler ve otel** için inşaat alanı planlanmıştır. Tır parkı projesi **220.000 metrekare inşaat alanı** üzerine planlanmıştır.

Gürbulak Tır Parkı Projesi; AĞRI İli, Doğubayazıt İlçesi, Gürbulak Mevkiinde hazineye kayıtlı taşınmazın üzerinde genişleme alanları ile birlikte 250.000.metre kare araziye isabet eden alanda inşa edilmesi planlanmaktadır.

Gürbulak tır parkı 220 dönümlük inşaat alanına sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Proje sahasının Ağrı – İran koridorunu oluşturan E80 kara yolunun İran yönüne giderken yolun sağ tarafında kalması tercih edilmiş gümrük ile ilgili bekleme yapılırken yol kenarında kuyruk oluşmasının önlenmesi düşünülmüştür. Arazi Kullanımı Ağrı il özel idaresi yetkisinde bulunmaktadır.

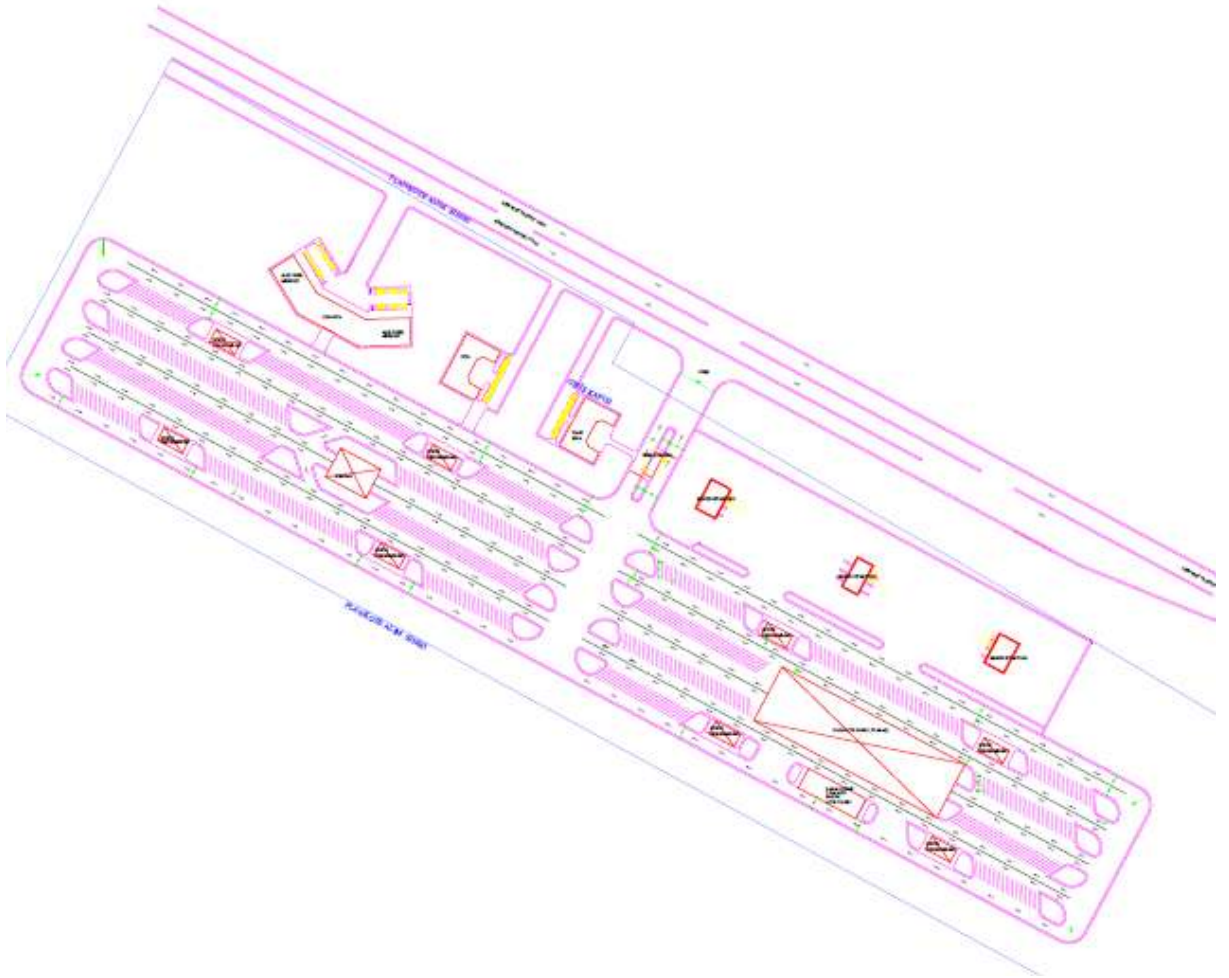
Çalışmanın önceki bölümlerinde ele alınan Lojistik merkezler, tır parkları ve sınır gümrük kapısı işletmeleri incelendiğinde;

²⁰ KENTLERDE OTOPARK SORUNU: DENİZLİ ÖRNEĞİ, Pamukkale Ü. Müh. Bil. Fak. Dergisi, Yıl 1999, cilt 5, sayı 2-3, S.1099-1108

Sarp Sınır Kapısı; 3.000 m²'lik ticari hizmet binası, 2.700 m²'lik idari bina;
Hamzabeyli Sınır Kapısı; 2.000 m²'lik ticari hizmet binası, 1.800 m²'lik idari bina ,

Cilve gözü Sınır Kapısı; 3.000 m² ticari hizmet binası, 4.000 m² idari bina
Habur Sınır Kapısı, 3.500 m² ticari hizmet binası, 6.000 m² idari bina,
Kapıkule Sınır Kapısı tır bölümünde; 10.000 m² ticari hizmet binası, 7.500 m² idari binadan oluşmaktadır.

Çalışan sayısı ve gümrükte işlem gören tır sayılarına göre Türkiye'nin üçüncü büyük kara gümrük kapısı olan Gürbulak tır parkı için 2400 metrekare idari bina ve 4000 metrekare ticari hizmet binasının yeterli olacağı değerlendirilmektedir.



Tesislerin Yerleşimi ve Kullanım Gerekçeleri;

- İDARİ BİNA: 2400 m² kapalı alanı olan binada; idari bürolar, sağlık ofisi, itfaiye / güvenlik / polis / jandarma ofisi, eğitim ve toplantı salonu yer alacaktır.
- ALIŞVERİŞ KOMPLEKSLERİ: 4000 m² olarak planlanan ticari hizmet merkezi olarak planlanan alış veriş merkezinde yer alacak bölümler;

Postane, Bankalar, Gümrük Komisyoncuları, Acenteler, Nakliye Firmaları, Avukatlar vb. için kiralık ofisler, lokanta, alış veriş yeri, berber, duşlar, tuvaletler, çamaşır yıkama ve kurutma yeri, mescit olarak düzenlenecektir.

- **KONAKLAMA BİNASI:** 3600 m² kapalı alanı olması planlanan 100 yataklı otel, lokanta, dinlenme salonları ve müştemilatı olacaktır. Otel ve müştemilatının tesisin açılışından 4 yıl sonra 2 etap yatırımları ile yapılması planlanmıştır. Ancak oluşturulacak Yap-İşlet- Devret gibi finansman modelleri ile yatırım öne çekilebilir.
- **DEPOLAR:** 6000 m² olarak planlanan depolar; Yükleme, boşaltma, yük değiştirme, antrepo,
- **BAKIM SERVİSİ, BENZİN İSTASYONU;** Toplam 4000 m² inşaat alanı planlanan yerde aynı zamanda yıkama ve lastikçi hizmeti de verilecektir. Yıkama ve lastik hizmeti ayrıca açık ve kapalı park alanlarında da düzenlenebilir.
- **DİNLENME SALONLARI:** 120 m² kapalı alan inşaatı yapılacak bölgede şoförlerin dinlenme ihtiyacı sağlayacak önlemler alınacaktır.
- **OTOMASYON:** Araç tanıma sistemi , kamera sistemi, internet üzerinden veri paylaşımı ve alt yapı yatırımları için planlanmıştır.
- **TAŞIT ARAÇLARI/KANTAR:** Güvenlik ve idari hizmetler için araçlar gerekmektedir. Ayrıca çekme, kurtarma, yer değiştirme amaçlı çekici ve kurtarıcı kullanılması gerekecektir. Kantar giriş ve çıkışlara alt yapı çalışmaları öncesinde detay projelere göre yerleştirilecektir.



6.2. Tır Parkının Yapılması İçin İzlenecek Adımlar

Tır parkı inşaat sürecinde arazi özelliğinden de kaynaklanan sebepler yapılması gereken faaliyetler aşağıdaki adımların izlenmesini gerektirmektedir.

- Öncelikle park alanı zemin iyileştirilmesi yapılarak yükseklik farklarının ortadan kaldırılması için yüzey düzenlemeleri yapılmalı,
- Düzenleme ile birlikte projede belirlenen alt yapı çalışmaları tamamlanmalı,
- Tır park alanının etrafı korumaya alınmalı,
- Dere yatağı bölgesi düzenlenerek taşkınları önleyici gerekli ıslah çalışmaları yapılmalı,
- Avam Projede belirlenen bölgeler (Park sahaları, sosyal alanlar, idari binalar, İşletme alanları yapılmalı,
- Bu alanların genişlemesi sürecinde ve parkın işleyişine engel olmaması için avam proje belirlenen genişleme sahalarının zemin hazırlıklarının yapılması yararlı olacaktır.

6.3. TIR Parkı Kapasitesi ve Yıllara Göre Genişleme Planı

2011 yılı itibarıyla 386.399 adet ihraç ve ithal taşımasının yapıldığı Kapıkule sınır kapısı yakınına kurulmasına başlanan tır parkının kapasitesi 300 araçlık ve toplam alan 100 dönüm olarak öngörülmektedir. Buradaki temel kriter şoförlerin 24 saat içinde kesintisiz 8 saat istirahat etmeleri kuralından yola çıktığımızda, zamanın, araçların ve parkın verimli kullanımı için aynı park yerini yaklaşık 3 kez kullanılacağı varsayılmaktadır.

Gürbulak sınır kapısını kullanması öngörülen araç sayısı 2012 yılı için 264.000 dir. Günlük yaklaşık 720 araca hizmet vermesi gerekmektedir. Bir günde 8 er saatten 3 aracın aynı yeri kullanacağı varsayımı ile 240 araçlık parkın açılması beklenebilirken arazi yerleşimi ve inşaat bütünlüğü açısından 210 araç planlanmıştır. 4 yılın sonunda araç sayısındaki artış oranı %40'a vardığında 70 araçlık bir parkın devreye girmesi ile %30 lık bir kapasite artışı yapılacaktır. Bu bölüm mevsim koşullarına göre yükleme boşaltma, antrepo ve özel durumlar için kullanılmak üzere kapalı olarak planlanmıştır. Ortaya çıkacak gelişmelere bağlı olarak depo/antrepoya da dönüştürülebilecektir. 10 ncu yılda 685.000 araca varılmasına rağmen park sayısının bununla orantılı arttırılmamasının temel prensibi bölgede yapılacak bu tır parkı işleyişi ve önderliği ile diğer yatırımcıların da tır parkı işletmesi açabileceği, yeni açılacak sınır ve gümrük kapıları ile bölgede tamamlanması düşünülen demiryolu ile taşımacılığın intermodal taşımacılığa geçişi hızlandıracağı nedeni ile yığılmaların önüne geçileceği değerlendirilmektedir. İlerleyen yıllarda artan tır geçişleri dolayısı ile parkın genişletilmesinden ziyade tırların parkta bekleme sürelerini 8 saatten 4 saate düşürecek önlemlerin alınması daha önemli olacaktır. Sonraki yıllarda Gürbulak sınır kapısında daha fazla yığılma, bekleme, zaman kayıpları ve ekonomik

kayıpların önüne geçilecek gümrük ve geçiş düzenlemeleri zorunlu hale gelecektir.

Bu sebeple 10 ncu yılda 140 araçlık yapılacak yeni genişleme alanı mevsimsel dalgalanmalar ve zaman zaman oluşabilecek beklentiler de dikkate alındığında yeterli olacağı değerlendirilmektedir. Sonuçta en fazla 420 aracın aynı anda park halinde olacağı öngörülmektedir. Kurulacak parkın kapasitesinin 420 araçlık olması yeterli olacaktır.

Tablo-17: Tır Parkında Yapılması Planlanan Bina ve Tesislerin Nitelik ve Yatırım Genişleme Etapları M2

NO	YAPI CİNSİ	YAPI SINIFI	ALAN	BR	(N Yılı) 1.etap	(N+4 yıl) 2.etap	(N+10 yıl) 3.etap
1	İDARİ BİNA	3B	2.400,00	m2	+		
2	KONAKLAMA BİNASI	4A	3.600,00	m2		+	
3	ALİŞVERİŞ KOMPLEKSLERİ-LOKANTA DAHİL-	5A	4.000,00	m2	2.000,00	1.000,00	1.000,00
4	SU DEPOSU	1B	400,00	m2	+		
5	KAPALI TIR PARKLARI (70 araçlık)	2C	20.000,00	m2		+	
6	DEPOLAR	2C	6.000,00	m2	+		
7	AKARYAKIT VE BAKIM İSTASYONU	3A	4.000,00	m2	+		
8	DİNLENME SALONLARI	3A	120,00	m2	+		
9	İSTİNAD DUVARI	2A	2.400,00	m2	+		
10	PARK ALANLARI;BETON YOL		110.000,00	m2	66.000,00		44.000,00
11	ÇEVRE DÜZENİ		70.000,00	m2	35.000,00	11.666,67	23.333,33
12	ALTİYAPI SİSTEMİ		120.000,00	m2	60.000,00	20.000,00	40.000,00

Tablo-17'yi incelediğimizde yatırım etaplara ayrılmıştır. Bu etaplarda görüldüğü gibi; 1. Eapta 210 araçlık tır parkının açılması, daha sonraki genişleme bölgesiyle 2. Eapta bu sayının 280 araca çıkartılacak, alışveriş merkezi geliştirilecek ve 100 yataklı otel açılacaktır. 3 etapta alışveriş merkezinin tamamının faaliyete geçirilmesi ve 420 araçlık tır parkına ulaşılması yatırımın verimliliği açısından önemlidir. Yapılacak yatırımlar ilgili inşaat ve yapım işlerinin ilgili etaplarda aynı yıl içerisinde tamamlanacağı değerlendirilmektedir.

6.4. TIR Parkının İşleyişi

Tır parkı verimli ve uygun hizmeti verebilecek kapasite ve imkanlara sahip olarak faaliyete geçirilmesi düşünülerek asgari aşağıdaki özellikleri olan bir tır parkı planlanmaktadır.

Bilgisayar destekli son derece modern kapı giriş-çıkış sistemi;

Araçların girişinde iki adet elektronik bariyer ile otomatik fiş alma ve araç tanıma sistemi sayesinde araçlar bariyerden Park alanına girecekler. Bu amaçla bariyer bölgenin iklim koşullarına uygun çalışma yeterliliğinde olmalıdır.

Tır Parkının işlevsel ve kontrollü bir yapıya sahip olabilmesi için giriş-çıkış kapılarında elektronik araç tanıma sistemi, görüntülü takip sistemi gibi sistemler yer alacaktır. Bu amaçla kullanılması planlanan örnek bir otomasyon sistemine ait bilgiler EK-2 de ayrıntılı şekilde sunulmuştur. Bu otomasyon sisteminde giren ve çıkan araçların yerleri otomatik olarak atanacak ve takibi ise; görevli personel ve kameralar aracılığı ile yapılacaktır.

Araçların Gümrükle ilgili işlemlerinin yapılması ile ilgili yönlendirmelerin yapılması ve anons takip ve numara takip sistemlerinin kurulması işleyişi kolaylaştıracak ve bekleme esnasında kuyruk oluşumunu azaltılması sağlanabilecektir.

Gümrükler Baş Müdürlüğüyle sağlanan iş birliği neticesinde saha içerisinde 24 saat sürekli görev yapmakta olan gümrük kolcusu vasıtasıyla mühürleme hizmetiyle, tır parkının cazibesi arttırılacaktır.

Nakliye firmalarımızın faydalanmasına sunulan kapalı ofisler ve depolama alanları ile şoförlerimizin her türlü yeme-içme ve temizlik ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikteki sosyal tesisleri burayı cazip hale getirecektir.

Parka giriş ve çıkış kapıları ayrıdır. Kapılarda otomatik fiş alma ve bariyer sistemi olacaktır.



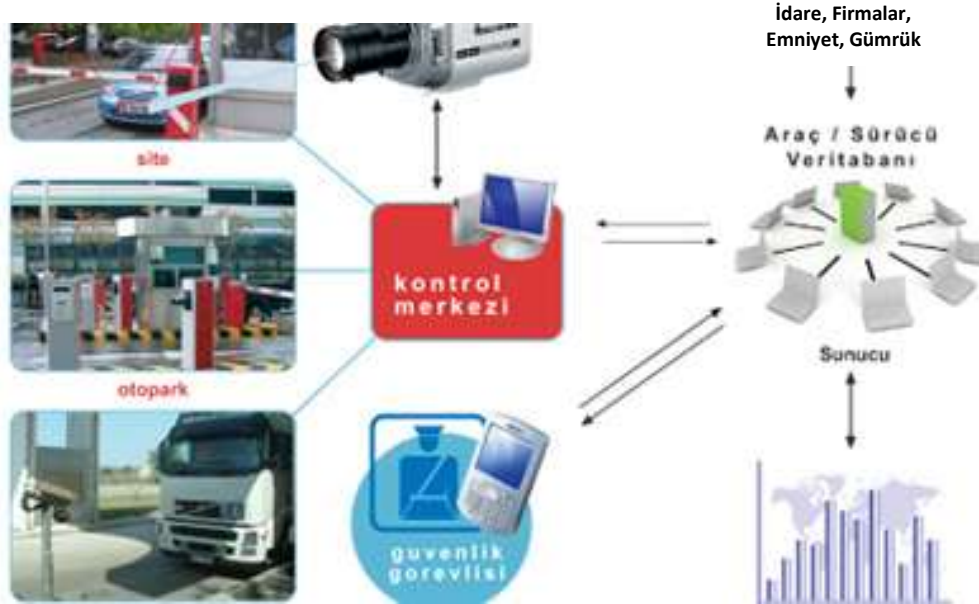
Kapılarda kullanılacak araç ve plaka tanıma sistemi sayesinde kontrollü geçiş yapılmasına fırsat verirken taşıt tanıma sistemleri sayesinde kayıtlı araçların yeni kayıta gerek kalmaksızın giriş-çıkış kontrolünü yapılabilmektedir. Ayrıca; sistem kayıtları tutar, ücretlendirme yapar, bariyeri açar ve kapatabilir. Otomatik plaka tanıma, HGS veya OGS taşıt tanıma vb sistemlerle entegre edilerek ayrı ayrı veya

bir arada kullanılabilecektir. Veri tabanında sınırsız araç ve bilgi kayıt kapasitesi ile denetime, geçiş kontrol işlemlerinin de süratle yapılmasına izin verecektir.

Otomatik Plaka Tanıma belli amaçlar doğrultusunda kameralardan elde edilen araç görüntüsünün üzerinde bulunan karakterlerin çeşitli optik karakter tanıma(OCR) yöntemleri ile okunması işlemidir.

Aracın tanınması için o aracın daha önce de görülmüş olması gerekli değildir. Yeni gelen araçlar da kolayca tanımlanabilir.

Otoparka giriş yapmak isteyen bir araç bariyere yaklaşırken kamera görüntüsü plaka tanıma sistemi tarafından incelenir. Plaka kaydı yapılarak veya daha önceden kaydı olup olmadığı kontrol edilerek bariyer açılarak aracın geçişine izin verilebilir.



Yer tahsisi de kameralı sistemle bağlantılı olarak otomatik olarak belirlenecek ve araca verilen fiş üzerine yazdırılacaktır. Bu çerçevede tır park alanlarının mutlaka adreslenmesi (alan ve park kodu şeklinde) gerekmektedir. Ayrıca park iç alanında tek yönlü akışa izin verecek bir trafik düzeni kurulacaktır. Sistemin işlerliğinin sağlanması için yanlış yere park etmiş araçlar uyarılarak doğru yere park etmesi sağlanacaktır. Ayrıca önceden elektronik rezervasyon mümkün olacaktır. Görüntülü araç/plaka tanıma sistemi sayesinde parka giriş yapan TIR'ların kaydı otomatik yapılacak, zaman içinde sürücü cep telefonu numaraları sisteme kaydedilecek, gümrük müdürlüğü ile gerçek zamanlı bağlantı kurularak sırası gelen tır'a ışıklı panolar ve anons sistemi ile haber verilecek, kamera sistemi ile tır'ın hareketi izlenecek, gerektiğinde telefonla ikaz edilecektir.

Kapı girişlerinde araç kayıt ve takip sistemi RFID TAG'larının kayıt süresi 2 dakikayı geçmeyecektir. Zaten ikinci kez garaja gelen araç için başlangıç kayıtlarına gerek olmadan yeni bilgiler sisteme TAG'lar ile aktarılacaktır. Bu

bölümde TAG'lara ve sisteme yüklenmesi gereken bilgi miktarı arttıkça süre uzayacak olmasına rağmen ilk dönemlerde geçici personel takviyesi ile bu konu aşılabilecektir.

Giriş-çıkış istatistikleri araç sahibi şirketler raporlanabilecek veya gerçek zamanlı internet üzerinden izleme hizmeti verilecektir.

Gümrük işlemleri için ağır taşıtların kantar fişi kullanmaları zorunlu olduğu için parkta yapılacak ölçümlerin gümrükte geçerli olması gümrük kapısında yığılmayı önleyeceği gibi gelir artışlarına da gerekçe olacaktır. Giriş ve çıkışlarda 2 şer adet kantar konulması gerekmektedir. Konacak kantar UND tarafından kurulması veya gümrüktekinin taşınması stratejik bir karar olacaktır. Halen gümrükteki kantar UND tarafından işletilmektedir. UND bu parkın işletilmesinde de muhtemelen pazarlıkta en güçlü taraf olarak TOBB, GTİ ve UND işbirliği karşımıza çıkacaktır. Mevcut gümrükteki işletme imtiyazı 2018 yılına kadar sürmektedir. Uygun bir plan ile aynı zamanda bölgesel gelişmenin ve sosyal sorumluluğun gereği bu proje kolaylıkla bütünleşik olarak yaşama geçebilecektir.



Tır Kantarı ve Örnek Eklentileri



Trafik Işığı



Barkod Okuyucu



Bariyer



Harici Gösterge



Mesaj Terminali



Otomatik Araç Tanıma Terminali

Araca ait bilgilerin barkod kartından okunarak tartı terminaline aktarılması amacı ile kullanılır. Zamanın verimli kullanılmasını sağlar ve operatör hatalarını azaltır.

Tır parkında 24 saat esasına göre özel güvenlik hizmeti sunulacak. Ayrıca Jandarma, polis ve zabıta kontrol noktalarının işletilmesi mülki amirliği ile

koordineli olarak sağlanacaktır. Sağlık merkezinde il sağlık müdürlüğü ile koordineli sağlık hizmeti verilmesi sağlanacaktır.

Tır parkında en önemli hususlardan birisi de yangına karşı önlemlerdir. Bu amaçla gerekli yangın istasyonları oluşturulmasının yanı sıra yerel yönetim tarafından itfaiye istasyonu işletilmesi zorunludur.

6.5. TIR Parkı Personel Durumu

Gürbulak Tır Parkı Tesislerinde Görev Alacak Personel seçimi, eğitim ve nitelikleri açısından Türk Standartları Enstitüsü tarafından hazırlanan TS 9881 nolu standarda uygun görevi başarabilecek yeterlilikte olmalıdır. Faaliyetler 24 saat esasına göre yürütüleceğinden personel de ona göre seçilmelidir. Tır parkı personeli tanınırlık, güvenlik ve hizmet kalitesi açısından tek tip kıyafet giymelidir. Tır parkı yatırımı kademeli bir genişleme planı içerdiği için personel sayısı da buna bağlı olarak kademeli olarak arttırılacaktır. Tablo 18’de genişleme planına göre personel artışları öngörülmektedir. 57 kişinin çalışmaya başladığı ilk günlerden 10 yılda 79 çalışana ulaşılmaktadır. Hizmetlerin kalitesi ve yaygınlığı açısından bazı hizmetler Dış kaynak kullanımı (Outsourcing) olarak yürütülebilir.

Tablo-18: Gürbulak Tır Parkında Görev Alacak Personel Durumu, Niteliği ve İşe Alınma Dönemleri.

S. No	PERSONEL	ÇALIŞAN SAYISI	(N Yılı) 1.etap	(N+4 yıl) 2.etap	(N+10 yıl) 3.etap
1	İşletme Müdürü	1	1	1	1
2	İşletme Müdür Yardımcısı (Gece ve Gündüz)	2	2	2	2
3	İdari Personel (Giriş /Çıkış Kontrol Noktaları, Kantar, Destek Hizmetleri, Muhasebe, Tahliye ve Depo Sorumlusu gibi)	12	12	12	12
4	Teknik personel (Elektrik, Mekanik, Peyzaj , Akaryakıt, Bilgi İşlem)	8	8	8	8
5	İşçi (Park yeri gözetim, Temizlik, Bahçıvan)	10	10	15	20
6	Güvenlik Görevlisi (Vardiye sorumlusu ve güvenlik elemanları 3 vardiya çalışacak şekilde planlanacak)	24	24	30	36
	TOPLAM PERSONEL	57	57	68	79

Personel ücretleri Türkiye geneli ücret politikasına uygun olarak bürüt olarak saptanmış ve ücretlere enflasyon oranında (%4) yıllık artış planlanmıştır. Tablo-19 incelendiğinde personel sayısı genişleme dönemlerine göre değişme gösterdiğinden personel giderlerinde de bu duruma bağlı değişme meydana gelmektedir.

Tablo-19: Gürbulak Tır Parkı Personel Bürüt Ücretleri (Yıllık)

S. No	PERSONEL	Aylık Bürüt Ücret	(N Yılı) 1.etap	(N+4 yıl) 2.etap	(N+10 yıl) 3.etap
1	İşletme Müdürü	5.000 TL	60.000	70.192	88.815
2	İşletme Müdür Yardımcısı (Gece ve Gündüz)	3.000 TL	72.000	84.230	106.578
3	İdari Personel (Giriş /Çıkış Kontrol Noktaları, Kantar, Destek Hizmetleri, Muhasebe, Tahliye ve Depo Sorumlusu gibi)	2.000 TL	288.000	336.919	426.310
4	Teknik personel (Elektrik, Mekanik, Peyzaj, Akaryakıt, Bilgi İşlem)	2.500 TL	240.000	280.766	355.259
5	İşçi (Temizlik, Bahçıvan)	1.500 TL	180.000	315.862	532.888
6	Güvenlik Görevlisi (Vardiye sorumlusu ve güvenlik elemanları 3 vardiya çalışacak şekilde planlanacak)	1.500 TL	432.000	631.724	959.198
	TOPLAM PERSONEL GİDERİ		1.272.000	1.719.692	2.469.047

7. Finansal Analiz

Yapılabilirlik çalışmasının son aşaması finansal analizdir.

Bu analiz, projenin gerçekleşmesi için;

- a) Kuruluş döneminde gerekli toplam yatırım tutarı,
- b) Üretime geçtikten sonra işletme döneminde faydalı ömrü boyunca gerektirdiği işletme giderleri ile sağlayacağı getirileri tahmin etmeyi içerir.

Bu tahminler çerçevesinde yatırım önerisinin başarı derecesini belirlemeyi amaçlar.

Finansal analiz kapsamında yapılacak çalışmalar şunlardır:

1. Projenin toplam maliyetinin hesaplanması,
2. Projenin toplam gelirlerinin hesaplanması,
3. Projenin proforma gelir ve nakit akım tablolarının belirlenmesi gerekmektedir.

Projenin Yaşam Devri("n"yıl) = Kuruluş(Yatırım) Dönemi("m"yıl) + İşletme Dönemi("n-m"yıl)

Toplam Maliyet = Kuruluş(Yatırım) dönemi harcamaları+ İşletme Giderleri

Kuruluş(Yatırım) Dönemi Harcamaları = Sabit Sermaye Yatırım Giderleri + İşletme (Çalışma) Sermayesi

7.1. Yaygın Karşılaştırmada Kullanılan Kriterler

Yatırım Projelerinin finansal analizde yaygın olarak; Basit Karlılık Oranları, Net Bugünkü Değer(NBD), İç Karlılık Oranı(İKO), Fayda / Maliyet Oranı, Geri Ödeme Süresi yöntemi gibi kriterler kullanılmaktadır. Çalışmada Gürbulak Tır Parkı Yatırımı için bu kriterler ele alınmıştır.

7.1.1. Basit Karlılık (Rantabilite) Oranları

Projenin kabulü, hesaplanan karlılık oranlarının yatırımcının beklediği karlılık oranından büyük olmasına bağlıdır.

Birden fazla projeden karlılığı en yüksek proje seçilir.

$$\bullet \text{ BKO} = P / I$$

= Beklenen Yıllık (Normal Yıldaki) Net Kar / İlk Yatırım Tutarı

$$\bullet \text{ BKO} = P / Q$$

= Net Kar / Kullanılan Öz sermaye

7.1.2. Geri Ödeme Süresi

Geri Ödeme Süresi, bir projenin net kar ve amortismanlar toplamından oluşan nakit girişlerinin, toplam ilk yatırım tutarını tamamen geri kazanılması için gerekli olan süredir.

$$\text{Formülü; } I = \sum_{t=1}^N X_t$$

Formülde görüldüğü gibi paranın zaman değerini dikkate almadığı için enflasyonist ortamlarda yanılgıya sebep olabilecektir. Bu amaçla belirli faiz / iskonto / risk primi oranı kullanılarak net nakit girişlerinin bugünkü değeri bulunarak aşağıdaki gibi hesaplanır.

7.1.3. Iskonto Oranına Göre Düzeltilmiş Geri Ödeme Süresi

$$\text{Formülü; } I = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+R)^t}$$

N=geri ödeme süresi

I=yatırılan tutar

X_t=t zamanındaki getiri(t=m+1)

t = Dönemi

R= Iskonto oranı

7.1.4. Net Bugünkü Değer (NBD)

Bir projenin ekonomik ömrü boyunca sağlayacağı net nakit girişlerinin ve yatırım giderlerinin önceden kabul edilmiş belli bir indirgeme oranı ile bugüne indirgenen değerleri arasındaki farktır.

NBD (proje) = BD (nakit girişleri) – BD (yatırım giderleri)

$$\text{NBD (proje)} = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+R)^t} - I$$

7.1.5. Fayda/Maliyet Oranı (Karlılık Endeksi / NDB Oranı)

Fayda / Maliyet Oranı iki ayrı yöntemle hesaplanır.

1. En çok kullanılan ve karlılık indeksi olarak da adlandırılan yöntemle göre; Fayda / Maliyet Oranı, bir projenin ekonomik ömrü boyunca sağlayacağı faydaların (nakit girişleri) bugünkü değerlerinin toplamının maliyetlerin (yatırım harcamaları ve diğer nakit çıkışları) bugünkü değerlerinin toplamına oranıdır. Bu yöntemle bir projenin kabul edilebilmesi için $PI > 1$ olması gerekmektedir.

$$PI = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+R)^t} / I + Y$$

2. Diğer yöntemle göre F/M Oranı, indirgenmiş net nakit akımları (Net Fayda= Nakit Girişi – Nakit Çıkışı) toplamının indirgenmiş yatırım toplamına bölünmesi ile hesaplanır.

$$PI = \sum_{t=1}^N \frac{X_t - Y_t}{(1+R)^t} / I$$

7.1.6. İç Karlılık Oranı (IRR)

İç Karlılık Oranı, bir projenin ekonomik ömrü boyunca sağlayacağı net nakit girişlerinin bugünkü değerini, yatırım harcamalarının bugünkü değerine eşitleyen indirgeme oranıdır.

Diğer bir ifadeyle bir projenin net bugünkü değerini sıfıra eşit kılan indirgeme oranıdır.

$$0 = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+IRR)^t} - I$$

7.2. Yatırım Tahmini

Gürbulak Sınır Kapısı Tır Parkına yönelik yürütülen yatırım fizibilite çalışmasında yatırım tutarı ve yatırım dönemleri tablo-20'de ayrıntılı şekilde verilmiştir.

Tablo-20: Gürbulak Sınır Kapısı Tır Parkı Yaklaşık Yatırım Tutarı

NO	YAPI CİNSİ	YAPI SINIFI	ALAN	BR	BİRİM MALİYETİ	MALİYET	(N Yılı) 1.etap	(N+4 yıl) 2.etap	(N+10 yıl) 3.etap	TOPLAM MALİYET
1	İDARİ BİNA	3B	2.400,00	m2	560	1.344.000	1.344.000			1.344.000
2	KONAKLAMA BİNASI	4A	3.600,00	m2	651	2.343.600		2.343.600		2.343.600
3	ALIŞVERİŞ KOMPLEKSLERİ- LOKANTA DAHİL-	5A	4.000,00	m2	1.015	4.060.000	2.030.000	1.015.000	1.015.000	4.060.000
4	SU DEPOSU	1B	400,00	m2	140	56.000	56.000			56.000
5	KAPALI TIR PARKLARI (70 araçlık)	2C	20.000,00	m2	360	7.200.000		7.200.000		7.200.000
6	DEPOLAR	2C	6.000,00	m2	360	2.160.000	2.160.000			2.160.000
7	AKARYAKIT VE BAKIM İSTASYONU	3A	4.000,00	m2	475	1.900.000	1.900.000			1.900.000
8	DİNLENME SALONLARI	3A	120,00	m2	475	57.000	57.000			57.000
9	İSTİNAD DUVARI	2A	2.400,00	m2	225	540.000	540.000			540.000
10	PARK ALANLARI;BETON YOL		110.000,00	m2	140	15.400.000	9.240.000		6.160.000	15.400.000
11	ÇEVRE DÜZENİ		70.000,00	m2	60	4.200.000	2.100.000	700.000	1.400.000	4.200.000
12	ALTYAPI SİSTEMİ		120.000,00	m2	20	2.400.000	1.200.000	400.000	800.000	2.400.000
13	OTOMASYON -GÜVENLİK SİSTEMİ				500.000	500.000	250.000	125.000	125.000	500.000
14	TAŞIT ARAÇLARI/ KANTAR				1.500.000	1.500.000	750.000	750.000		1.500.000
TOPLAM YATIRIM MALİYETİ						43.660.600	21.627.000	12.533.600	9.500.000	43.660.600

Yatırım tutarları yapının sınıf koduna göre Bayındırlık Bakanlığı 2012 birim fiyatları esas alınarak hesaplanmıştır. Bu günkü değeri ifade etmektedir. Karşılaştırma amaçlı sonraki dönemlerde yapılacak genişlemelerde de bu günkü değerleri kullanılmıştır.

7.3. Yatırımın Finansmanı

Yatırım finansmanın da kamu kaynaklarının kullanılması planlanmakla birlikte benzeri projeler incelendiğinde yap işlet devret modelinin öne çıktığı görülmektedir. Böylesine bölge kalkınmasına ve ülke hedeflerine ulaşılmasına destek olacak prestij dolu ve karlı bir yatırımın finansmanı kolaylıkla finans kurumlarından da sağlanabilecektir. Yerel yönetimlerden de sağlanacak destekler projenin finansmanı ve sahiplenilmesi açısından önemli olacaktır.

7.4. Yatırımından Sağlanacak Gelir Tahmini

Başlangıç yatırımı oldukça yüksek gelmesine rağmen yapılacak Tır parkında yürütülecek her faaliyet zorunlu yapılması gereken işlem olacaktır.

Bunlar;

- Otopark Gelirleri: tır Sürücüleri 24 saat içerisinde 11 saat dinlenmeleri gerekirken bunun 8 saatlik bölümü kesintisiz yapılmalıdır. Bölge incelendiğinde tırların güvenli bir şekilde istirahat edebileceği ve ihtiyaçlarını giderebilecekleri yerler yok denecek düzeydedir. Sınırın karşı tarafında da uygun olmayan koşullarda çalışmak ve dinlenmek zorunda kalan sürücüler için kurtarıcı olacaktır.
- Bu çerçeveden değerlendirildiğinde sınırdan geçen araçların en %50 sinin park alanını kullanacağı değerlendirilmektedir.
- Tır parkında yapılması planlanan 2 lokantanın kiralanması ile bile en az aylık 20.000 TL kira geliri elde edilebilirken işletilmesi durumunda bu kira gelirlerinin üzerinde gelir sağlanabilecektir.
- Tır parkı çıkışında açılacak benzin istasyonu ile yurt dışına çıkış yapacak araçlara KDV ve ÖTV ödenmeden indirimli mazot satışı yapılması sınırdan yer alan akaryakıt kaçakçılığı dolayısı ile yığılmaların kısmen önüne geçebilecektir. Son dönemde İran'ın aldığı önlemler ve kesilen cezalar ile indirimden ziyade tır sürücüleri cezalandırılmaktadır. Böylece bu konuya da kısmen çözüm olacak benzin istasyonu yanında yürütülecek, lastik, yıkama ve servis hizmet alanı kirası yıllık 420.000 TL olacaktır.
- Bakım onarım ücretlerinin kestirilmesi pek mümkün olmasa da yıllık 264 bin araç sirkülasyonunun olduğu bir park alanında her altı araçtan biri küçük onarım, elektrik, lastik vb için araç başına 20 TL para kazanılsa yıllık 880.000 TL gelir sağlanacaktır. Kaldı ki tır arızalarında binleri ifade edildiği bir ortamda saptanan gelir çok düşük düzeyde kalmaktadır. Bu konuda gelirleri yüksek göstermemek adına daha ihtiyatlı bir gelir öngörümü yapılmıştır.
- Gümrük işlemleri için ağır taşıtların kantar fişi kullanmaları zorunlu olduğu için gümrük kapısı ile entegre çalışacak Gürbulak Tır Parkında yapılacak ölçümlerin gümrükte geçerli olması durumunda kantar gelirleri kesintisiz ve sürekli hale gelecek ve her araç için hesaplanabilecektir. Kantar ücretleri

değişik yerlerde 3-7 TL arasında değişmektedir. Bu sebeple 2012 yılı için tahmin edilen 262.000 araç için 5 TL den kantar geliri yıllık 1.277.500 TL ulaşacaktır.

- Diğer tesis gelirleri adı altında yer alan ve araç sayısı ile ilişkilendirilen gelirler; çamaşır, duş, kafe, kiralık ofisler, araç yıkama, alış veriş yerleri satışlarından elde edilecek gelirleri temsil etmektedir. Alış veriş merkezi olarak tanımlanan alanlarda yer alacak banka, sigorta hizmetleri vb yerler gelir getirici unsurlardır. Bu gelirler de yıllık 1.320.000 TL olarak öngörülmüştür.

Yukarıdaki açıklamalarımız ışığında Gürbulak Tır Parkı Gelirleri tablo-21’de görüldüğü gibi yıllık 4.577.500 TL olarak öngörülmektedir.

Tablo-21: Gürbulak Tır Parkı Gelir Tahmini (Yıllık/TL)

GELİRLER	ÖNGÖRÜ	BİRİM	YILLIK TAHMİN
Park Ücretleri Geliri	132.000 Araç /yıl	15 TL/araç	1.980.000 TL
Lokanta Kira Geliri	10.000 TL/AY	2 ADET	240.000 TL.
Akaryakıt İstasyonu Kira Geliri	35.000 TL/AY	1 ADET	420.000 TL.
Bakım Onarım Atölyesi Geliri	44.000 Araç /yıl	20 TL/araç	880.000 TL.
Kantar Geliri	700 Araç/gün	5 TL/araç	1.277.500 TL
DİĞER TESİS GELİRLERİ	264.000 Araç /yıl	5 TL/araç	1.320.000 TL
TOPLAM GELİR			4.577.500 TL

Yıllık gelirler ihracat ve ithalat taşıma artışlarına paralel yıllık %10 arttırılarak tablo-22’de hesaplanmıştır. Gelirlerin bu günkü değerinin hesaplanmasında indirgeme oranı olarak beklenen enflasyon oranı %4 olarak kullanılmıştır.

Tablo-22: Gürbulak Tır Parkı Yıllar İtibarı İle Gelir Tahmini (Yıllık/TL)

YILLAR N	GELİRLER X_t	İskonto Edilmiş İşletme Geliri %4 $X_t / (1+R)^t$
0	Yatırım Başlangıcı	
1	4.577.500 TL	4.401.442 TL
2	5.035.250 TL	4.655.372 TL
3	5.538.775 TL	4.923.951 TL
4	6.092.653 TL	5.208.025 TL
5	6.701.918 TL	5.508.488 TL
6	7.372.110 TL	5.826.285 TL
7	8.109.320 TL	6.162.417 TL
8	8.920.253 TL	6.517.941 TL
9	9.812.278 TL	6.893.976 TL
10	10.793.506 TL	7.291.706 TL
11	11.872.856 TL	7.712.381 TL
12	13.060.142 TL	8.157.326 TL
13	14.366.156 TL	8.627.941 TL
14	15.802.771 TL	9.125.707 TL
15	17.383.049 TL	9.652.190 TL
16	19.121.353 TL	10.209.047 TL
17	21.033.489 TL	10.798.030 TL
18	23.136.838 TL	11.420.994 TL
19	25.450.522 TL	12.079.897 TL
20	27.995.574 TL	12.776.814 TL
TOPLAM	262.176.310 TL	157.949.930 TL

7.5. Yatırımından İşletme Giderleri Tahmini

Yatırımın işletme dönemi giderleri iki grupta değerlendirilebilir. İlk grupta personel giderleri tahmin edilmeye çalışılmış, ikinci grupta ise işletme döneminde ortaya çıkacak genel yönetim ve bakım onarım giderleri tahmin edilmiştir. Gider tahmininde enerji ve bakım onarım giderlerinin düşük gibi görünmesinin sebebi tesiste yer alan bir çok yer işleticisi tarafından bu giderler kendileri tarafından zorunlu olarak karşılanacaktır. Tablo-23'de Gürbulak Tır Parkı yıllar itibarı ile ortaya çıkacak gider tahmini verilmiştir. Giderlerde idari ofisler ve yönetimin kullandığı mekanlarda ortaya çıkacak giderler ile genel aydınlatma, güvenlik, park yerleri vb. ihtiyaçlarda ortaya çıkacak işletme maliyetleri kullanılan alanlar esas alınarak tecrübi tahmin edilmiştir. Gider kaleminde en büyük kalem bakım onarım giderleri benzer işletmelerdeki gerçekleştirmeler göz önüne alınarak tecrübi olarak saptanmıştır. Tablo-24'de gelir ve giderlerin karşılaştırılması verilmiştir.

Tablo-23: Gürbulak Tır Parkı Yıllar İtibarı İle Ortaya Çıkacak Gider Tahmini (000 TL)

PERSONEL \ YILLAR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOP
Müdür	60	62	65	67	70	73	76	79	82	85	89	92	96	100	104	108	112	117	122	126	1.787
Müdür Yardımcısı	72	75	78	81	84	88	91	95	99	102	107	111	115	120	125	130	135	140	146	152	2.144
İdari Personel	288	300	312	324	337	350	364	379	394	410	426	443	461	480	499	519	539	561	583	607	8.576
Teknik personel	240	250	260	270	281	292	304	316	328	342	355	369	384	400	416	432	450	467	486	506	7.147
İşçi	180	187	195	202	316	328	342	355	370	384	533	554	576	599	623	648	674	701	729	758	9.257
Güvenlik Görevlisi	432	449	467	486	632	657	683	711	739	769	959	998	1.037	1.079	1.122	1.167	1.214	1.262	1.313	1.365	17.541
Personel Gideri Toplam	1.272	1.323	1.376	1.431	1.720	1.788	1.860	1.934	2.012	2.092	2.469	2.568	2.671	2.777	2.888	3.004	3.124	3.249	3.379	3.514	46.452
Genel Yönetim Gideri																					
Yönetim İdari Giderleri	12	12	13	13	14	15	15	16	16	17	18	18	19	20	21	22	22	23	24	25	26
Yakıt ve Akaryakıt G.	120	125	130	135	140	146	152	158	164	171	178	185	192	200	208	216	225	234	243	253	263
Enerji Giderleri	120	125	130	135	140	146	152	158	164	171	178	185	192	200	208	216	225	234	243	253	263
Su Gideri	60	62	65	67	70	73	76	79	82	85	89	92	96	100	104	108	112	117	122	126	131
Haberleşme	18	19	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	34	35	36	38	39
Genel Giderler	30	31	32	34	35	36	38	39	41	43	44	46	48	50	52	54	56	58	61	63	66
Bakım Onarım	420	437	454	472	491	511	531	553	575	598	622	647	672	699	727	756	787	818	851	885	920
Beklenmeyen Giderler	30	31	32	34	35	36	38	39	41	43	44	46	48	50	52	54	56	58	61	63	66
Genel Yönetim Gideri Toplam	678	705	733	763	793	825	858	892	928	965	1.004	1.044	1.085	1.129	1.174	1.221	1.270	1.321	1.374	1.428	20.190
YILLIK TOPLAM İŞETME GİDERİ	1.950	2.028	2.109	2.193	2.513	2.613	2.718	2.827	2.940	3.057	3.473	3.612	3.756	3.906	4.063	4.225	4.394	4.570	4.753	4.943	66.641
YTİG %4 İskonto Oranına Göre Bugünkü Değeri	1.875	1.875	1.875	1.875	2.065	2.065	2.065	2.065	2.065	2.065	2.256	2.256	2.256	2.256	2.256	2.256	2.256	2.256	2.256	2.256	42.450

7.6. Yatırımın Gelir ve Giderlerinin Karşılaştırılması

Tablo-24: Gelir ve Giderlerin Karşılaştırılması

YILLAR	GELİR (A)	İskonto Edilmiş İşletme Geliri %4 (B)	İŞLETME GİDERİ (C)	İskonto Edilmiş İşletme Gideri %4 (D)	İndirgenmiş Net Nakit Girişleri (E= B-D)	BAŞLANGIÇ YATIRIMI (F)	Birikimli Toplam (A-C-F)	İskonto Edilmiş Birikimli Toplam (B-E-F)
N						21.627.000 TL	-21.527.000 TL	-21.527.000 TL
1	4.577.500 TL	4.401.442 TL	1.950.000 TL	1.875.000 TL	2.526.442 TL		-18.899.500 TL	-19.000.558 TL
2	5.035.250 TL	4.655.372 TL	2.028.000 TL	1.875.000 TL	2.780.372 TL		-15.892.250 TL	-16.220.186 TL
3	5.538.775 TL	4.923.951 TL	2.109.120 TL	1.875.000 TL	3.048.951 TL		-12.462.595 TL	-13.171.235 TL
4	6.092.653 TL	5.208.025 TL	2.193.485 TL	1.875.000 TL	3.333.025 TL	12.533.600 TL	-21.097.027 TL	-22.371.810 TL
5	6.701.918 TL	5.508.488 TL	2.512.856 TL	2.065.385 TL	3.443.103 TL		-16.907.966 TL	-18.928.707 TL
6	7.372.110 TL	5.826.285 TL	2.613.370 TL	2.065.385 TL	3.760.901 TL		-12.149.227 TL	-15.167.806 TL
7	8.109.320 TL	6.162.417 TL	2.717.905 TL	2.065.385 TL	4.097.032 TL		-6.757.811 TL	-11.070.774 TL
8	8.920.253 TL	6.517.941 TL	2.826.621 TL	2.065.385 TL	4.452.557 TL		-664.180 TL	-6.618.217 TL
9	9.812.278 TL	6.893.976 TL	2.939.686 TL	2.065.385 TL	4.828.592 TL		6.208.411 TL	-1.789.626 TL
10	10.793.506 TL	7.291.706 TL	3.057.274 TL	2.065.385 TL	5.226.321 TL	9.500.000 TL	4.444.643 TL	-6.063.305 TL
11	11.872.856 TL	7.712.381 TL	3.472.653 TL	2.255.769 TL	5.456.612 TL		12.844.846 TL	-606.693 TL
12	13.060.142 TL	8.157.326 TL	3.611.559 TL	2.255.769 TL	5.901.557 TL		22.293.428 TL	5.294.864 TL
13	14.366.156 TL	8.627.941 TL	3.756.022 TL	2.255.769 TL	6.372.172 TL		32.903.563 TL	11.667.035 TL
14	15.802.771 TL	9.125.707 TL	3.906.262 TL	2.255.769 TL	6.869.938 TL		44.800.072 TL	18.536.973 TL
15	17.383.049 TL	9.652.190 TL	4.062.513 TL	2.255.769 TL	7.396.421 TL		58.120.607 TL	25.933.393 TL
16	19.121.353 TL	10.209.047 TL	4.225.013 TL	2.255.769 TL	7.953.278 TL		73.016.947 TL	33.886.671 TL
17	21.033.489 TL	10.798.030 TL	4.394.014 TL	2.255.769 TL	8.542.261 TL		89.656.422 TL	42.428.932 TL
18	23.136.838 TL	11.420.994 TL	4.569.775 TL	2.255.769 TL	9.165.225 TL		108.223.485 TL	51.594.157 TL
19	25.450.522 TL	12.079.897 TL	4.752.566 TL	2.255.769 TL	9.824.128 TL		128.921.441 TL	61.418.285 TL
20	27.995.574 TL	12.776.814 TL	4.942.668 TL	2.255.769 TL	10.521.045 TL		151.974.347 TL	71.939.330 TL
TOPLAM	262.176.310 TL	157.949.930 TL	66.641.363 TL	42.450.000 TL	115.499.930 TL	43.660.600 TL		

7.7. Amortismanlar

Yatırımlarda amortisman hesaplanmasında iki yöntemden istifade edilmektedir. Bunlardan ilki yasalarla belirlenmiş amortisman oranları esas alınır. Bina ve yapılar için kabul edilen oran 1/20 oranıdır. Bu da projedeki yatırımların 20 yıllık amortismanına tabi olduklarını göstermektedir. Projenin ömrünü de çalışmada 20 yıl olarak değerlendirdiğimiz için amortisman oranı 1/20 olarak gerçekleşecektir. Bu da projenin 43.360.000 TL. olan yatırımı için 2.183.030 TL yıllık amortisman ayrılması gerekmektedir.



8. Finansal Analiz Sonuçları ve Değerlendirilmesi

Finansal analizde kullanılan teknikler yatırım projelerinin karşılaştırılabilir olmasını sağlamaya yöneliktir. Her teknik kendi başına projenin ayrı özelliği hakkında fikir verebilecektir. Çalışmada yatırım projelerini değerlendirmede kullanılan teknikler paranın zaman değerini dikkate alarak kullanılmıştır.

8.1. Basit Karlılık (Rantabilite) Oranları ve Değerlendirilmesi

Projenin kabulü, hesaplanan karlılık oranlarının yatırımcının beklediği karlılık oranından büyük olmasına bağlıdır.

$$\begin{aligned} \bullet \text{ BKO} &= P / I \\ &= \text{Beklenen Yıllık (Normal Yıldaki) Net Kar} / \text{İlk Yatırım Tutarı} \\ &= 11.000.000 / 43.660.600 \\ &= 0,25 \end{aligned}$$

Basit karlılık oranı hesaplanırken yıllar itibarı ile gelirlerde artış meydana geldiği için normal yıldaki karşılaştırma ortalama yıllık net kar üzerinden yapılmıştır. Paranın zaman değerini dikkate almadığı için sonraki yıllarda meydana gelen karlar karlılığın yüksek çıkmasına sebep olmaktadır. Bu durum yanıltıcı olabilecektir.

Aynı oran toplam gelirler üzerinden sermaye ile ilişkilendirilerek sermayenin karlılığı da bulunabilecektir. Bu yatırımda başlangıç yatırımı ile birlikte ilk yıl işletme giderleri çalışma sermayesi olarak öz kaynaklar ile karşılanacağı varsayılırsa;

$$\begin{aligned} \bullet \text{ BKO} &= P / Q \\ &= \text{Net Kar} / \text{Kullanılan Öz sermaye} \\ &= 115.499.930 / (43.660.600 + 1.875.000) \\ &= 2,53 \end{aligned}$$

Sermayenin karlılığı oranı da diyeceğimiz bu oranın 2 nin üzerinde olması katlanılan riskin 2,5 katında gelir beklentisini ortaya koymaktadır. Bu hesaplamalara amortisman oranları da dahil edilebilecektir. Ancak çalışmada yatırımın büyük bölümü bina, inşaatı ve yapım işlerine yapıldığı için gerek duyulmamıştır.

8.2. Geri Ödeme Süresi (GÖS) ve Değerlendirilmesi

Geri Ödeme Süresi, bir projenin net kar ve amortismanlar toplamından oluşan nakit girişlerinin, toplam ilk yatırım tutarını tamamen geri kazanılması için gerekli olan süredir.

Tablo-25: Yatırımın GÖS Tablosu

YILLAR	GELİR (A)	İŞLETME GİDERİ (C)	BAŞLANGIÇ YATIRIMI (F)	Birikimli Toplam (A-C-F)
N			21.627.000 TL	-21.527.000 TL
1	4.577.500 TL	1.950.000 TL		-18.899.500 TL
2	5.035.250 TL	2.028.000 TL		-15.892.250 TL
3	5.538.775 TL	2.109.120 TL		-12.462.595 TL
4	6.092.653 TL	2.193.485 TL	12.533.600 TL	-21.097.027 TL
5	6.701.918 TL	2.512.856 TL		-16.907.966 TL
6	7.372.110 TL	2.613.370 TL		-12.149.227 TL
7	8.109.320 TL	2.717.905 TL		-6.757.811 TL
8	8.920.253 TL	2.826.621 TL		-664.180 TL
9	9.812.278 TL	2.939.686 TL		6.208.411 TL
10	10.793.506 TL	3.057.274 TL	9.500.000 TL	4.444.643 TL
11	11.872.856 TL	3.472.653 TL		12.844.846 TL
12	13.060.142 TL	3.611.559 TL		22.293.428 TL
13	14.366.156 TL	3.756.022 TL		32.903.563 TL
14	15.802.771 TL	3.906.262 TL		44.800.072 TL
15	17.383.049 TL	4.062.513 TL		58.120.607 TL
16	19.121.353 TL	4.225.013 TL		73.016.947 TL
17	21.033.489 TL	4.394.014 TL		89.656.422 TL
18	23.136.838 TL	4.569.775 TL		108.223.485 TL
19	25.450.522 TL	4.752.566 TL		128.921.441 TL
20	27.995.574 TL	4.942.668 TL		151.974.347 TL
TOPLAM	262.176.310 TL	66.641.363 TL	43.660.600 TL	

Tablo-25 incelendiğinde 9'uncu yılın başlarında yatırımdan sadece 664 bin liranın geri ödenemediği görülmektedir. Enterpolasyon yapıldığında, yaklaşık 9,1 yılda yatırım için harcanan para geri kazanılmış olacaktır. Bu durum projenin yapılabilirliğini ortaya koymaktadır. Paranın zaman değerini dikkate almayan bu yaklaşımın yanında enflasyon oranında risk primi/iskonto oranı kullanarak yapılması yarar sağlayacaktır.

8.3. İskonto Oranına Göre Düzeltilmiş Geri Ödeme Süresi ve Değerlendirilmesi

Enflasyon oranı/ Risk primi olarak varsayılan %4 iskonto oranına göre gelirler ve giderlerin bugünkü değerleri karşılaştırdığımızda düzeltilmiş geri ödeme süresi tablo-26'da görüldüğü gibi 12,1 yıla çıkmaktadır. Süre olarak 12 yıl yatırımın geri kazanım süresini uzatmaktadır. Bu durum özellikle risk ortamlarında yatırımcının ilgisini engelleyebilecektir. Ancak projenin sadece sermaye ile ilişkisinin yanında ekonomik olarak ülke ekonomisi ve bölge ekonomisine katkıları bu hesaplamada yer almayacaktır.

Tablo-26: Yatırımın Düzeltilmiş GÖS Tablosu

YILLAR	GELİR (A)	İskonto Edilmiş İşletme Geliri %4 (B)	İŞLETME GİDERİ (C)	İskonto Edilmiş İşletme Gideri %4 (D)	İndirgenmiş Net Nakit Girışleri (E= B-D)	BAŞLANGIÇ YATIRIMI (F)	İskonto Edilmiş Birikimli Toplam (B-E-F)
N						21.627.000	-21.527.000
1	4.577.500	4.401.442	1.950.000	1.875.000	2.526.442		-19.000.558
2	5.035.250	4.655.372	2.028.000	1.875.000	2.780.372		-16.220.186
3	5.538.775	4.923.951	2.109.120	1.875.000	3.048.951		-13.171.235
4	6.092.653	5.208.025	2.193.485	1.875.000	3.333.025	12.533.600	-22.371.810
5	6.701.918	5.508.488	2.512.856	2.065.385	3.443.103		-18.928.707
6	7.372.110	5.826.285	2.613.370	2.065.385	3.760.901		-15.167.806
7	8.109.320	6.162.417	2.717.905	2.065.385	4.097.032		-11.070.774
8	8.920.253	6.517.941	2.826.621	2.065.385	4.452.557		-6.618.217
9	9.812.278	6.893.976	2.939.686	2.065.385	4.828.592		-1.789.626
10	10.793.506	7.291.706	3.057.274	2.065.385	5.226.321	9.500.000	-6.063.305
11	11.872.856	7.712.381	3.472.653	2.255.769	5.456.612		-606.693
12	13.060.142	8.157.326	3.611.559	2.255.769	5.901.557		5.294.864
13	14.366.156	8.627.941	3.756.022	2.255.769	6.372.172		11.667.035
14	15.802.771	9.125.707	3.906.262	2.255.769	6.869.938		18.536.973
15	17.383.049	9.652.190	4.062.513	2.255.769	7.396.421		25.933.393
16	19.121.353	10.209.047	4.225.013	2.255.769	7.953.278		33.886.671
17	21.033.489	10.798.030	4.394.014	2.255.769	8.542.261		42.428.932
18	23.136.838	11.420.994	4.569.775	2.255.769	9.165.225		51.594.157
19	25.450.522	12.079.897	4.752.566	2.255.769	9.824.128		61.418.285
20	27.995.574	12.776.814	4.942.668	2.255.769	10.521.045		71.939.330
TOPLAM	262.176.310	157.949.930	66.641.363	42.450.000	115.499.930	43.660.600	

8.4. Net Bugünkü Değer (NBD) ve Değerlendirilmesi

Bir projenin ekonomik ömrü boyunca sağlayacağı net nakit girişlerinin ve yatırım giderlerinin önceden kabul edilmiş belli bir indirgeme oranı ile bugüne indirgenen değerleri arasındaki farktır.

NBD (proje) = BD (net nakit girişleri) – BD (yatırım giderleri)

$$NBD (proje) = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+R)^t} - I$$

Net Bugünkü Değer	=	Net Nakit Akışlarının Bugünkü Değeri	-	Başlangıç Yatırım Tutarı
-------------------	---	---	---	-----------------------------

Net Bugünkü Değer	=	115.499.930 TL	-	43.660.600 TL
-------------------	---	----------------	---	---------------

Net Bugünkü Değer	=	71.839.330 TL
-------------------	---	---------------

Net bugünkü değer (NBD) ; başlangıç yatırımını geri kazandıktan sonra bu günkü para cinsinden 71.839.330 TL kar elde edileceği söylenebilecektir. 40 milyon civarındaki yatırım ile yatırımın bu günkü değerinin 71 milyonu geçmesi yatırım için cesaret vermektedir.

8.5. Fayda/Maliyet Oranı (Karlılık Endeksi / NDB Oranı) ve Değerlendirilmesi

Fayda / Maliyet Oranı iki ayrı yöntemle hesaplanır.

$$PI (1) = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+R)^t} / I + Y$$

PI (1) =	Gelir Toplamı	/	Giderler + Başlangıç Yatırım Tutarı
----------	---------------	---	-------------------------------------

PI (1) =	157.949.930 TL	/	86.110.600 TL
----------	----------------	---	---------------

PI (1) =	1,83
----------	------

Başlangıç yatırım tutarının tamamı ve işletme giderleri kazanıldıktan sonra 1,83 katı gelir elde edilmiş oluyor. Bu değer 1 den büyük olması yatırımın yapılabilir olduğunu göstermektedir.

2. Diğer yöntemle göre F/M Oranı, indirgenmiş net nakit akımları (Net Fayda= Nakit Girişi – Nakit Çıkışı) toplamının indirgenmiş yatırım toplamına bölünmesi ile hesaplanır.

$$PI(2) = \sum_{t=1}^N \frac{X_t - Y_t}{(1+R)^t} \bigg/ I$$

$$PI(2) = \text{Net Nakit Akışlarının Bugünkü Değeri} \bigg/ \text{Başlangıç Yatırım Tutarı}$$

$$PI(2) = 115.499.930 \text{ TL} \bigg/ 43.660.600 \text{ TL}$$

$$PI(2) = 2,65$$

Karlılık endeksi olarak ta isimlendirilen bu oranın 2,65 olarak çıkması, başlangıç yatırım tutarının 2,65 katı gelir sağlanacağını göstermektedir. Yatırımın karlılığını göstermesi açısından iyi bir değer çıkmaktadır.

8.6. İç Karlılık Oranı (IRR) ve Değerlendirilmesi

$$0 = \sum_{t=1}^N \frac{X_t}{(1+IRR)^t} - I$$

Projenin net bugünkü değerini sıfıra eşit kılan indirim oranı olan İç Karlılık Oranı bu proje için yaklaşık yıllık %13,15 olarak bulunmuştur. Bu da projenin günümüz faiz oranlarının üzerinde bir gelir oranını garantilediğini göstermesi açısından önemlidir.

Bu iç karlılık oranı yatırımcıların katlanabilecekleri maksimum riskleri ve sermaye maliyetlerinin oranını göstermektedir.

9. SONUÇ

Endüstrileşmenin şehirlerde yoğunlaşması ve iç göç nedenleri ile şehirleşme oranı düzenli olarak artmaktadır. Bu oranın sanayileşmiş ülkelerdeki ortalamasının % 80 civarında olduğu gerçeği ile Türkiye bu oranları yakalama yolunda hızla ilerlemektedir. Köyler milli gelirden nüfusu ile orantılı pay almadığı için iç göç artışı durdurulamamaktadır. Serhat Bölgesi bu sorunun en çok yaşandığı bölgemizdir..

Bu açıdan Ağrı ili lojistik üs olma yolunda oldukça yol kat etmiştir. Lojistik merkezlerin kurulmasının sağlanması için öncelikle altyapı faaliyetlerinin tamamlanması ve verilecek hizmetlerin belirlenmesi gerekmektedir. Altyapı denildiğinde, demir-kara bağlantılı depolar, liman kenarlarına konumlanmış ambarlar, çok farklı tipte bekletme noktalarının bir arada olduğu, yani farklı alternatifleri içinde barındıran bir sistem gelmektedir. Avrupa genelinde firmalar arasında yapılan anket çalışmasına göre, lojistik köyleri kullanarak faaliyetlerini sürdüren firmaların en büyük avantajlarının; trafik akışının optimizasyonu, maliyet düşüşünün sağlanması ve entegre lojistik faaliyetlerinin uygulanabilirliği olduğu saptanmıştır. Lojistik merkezler, demiryollarının yanı sıra kara, hava ve mümkün olan durumlarda deniz yollarıyla da entegre olacak ve karma taşımacılık hayata geçirilecektir.

Türkiye, ortaya çıkan yeni küresel üretim merkezleri ile tüketim merkezleri arasında önemli bir koridor oluşturmakta; 2023 Vizyonu doğrultusunda dünyanın en büyük ilk on ekonomisi arasına girmek için gerekli yatırımları planlamakta ve gerçekleştirmektedir. Bu iki gelişmenin ortak noktası ise lojistik olmaktadır.

Türkiye'nin Kafkasya, Orta Asya ve Uzakdoğu'ya açılan kapısı olan Serhat Bölgesi, altyapı inşaatı büyük ölçüde tamamlanmış Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu ve bu demiryoluyla bağlantılı Kars Lojistik Parkı ile lojistik konusunda önemli gelişmeleri hayata geçirmiştir.

Iğdır ve Doğubayazıt bölgesi karayolu taşımacılığı yapan çok sayıda işletmeye ev sahipliği yapmaktadır. Bu işletmelerde çalışan personel sayısının 4.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu işgücü içerisinde tır şoförü, muhasebeci, gümrük komisyoncusu ve ihracat danışmanları bulunmaktadır. İstihdamın yanı sıra girişimciliğin simgesi küçük sanayi siteleri de çekicilerin bakım-onarım ve yedek parça ihtiyacı dolayısı ile desteklenmiş ve harekete geçirilmiş olacaktır.

Bölgeden batıya yapılan taşımacılığın maliyeti ise oldukça avantajlıdır. Komşu ülkelerden ucuz temin edilen motorin ile İstanbul gibi sanayileşmiş bölgelerden yük almaya giden ve oradan aldığı yükü Orta Asya, İran ve Kafkasya ülkelerine

ulaştıran bölge firmaları, rekabet üstünlüğü sağlamaktadır. Bunun yanında hedef ülkelerde yaşayan insanlarla ortak dil ve kültüre sahip olması da avantaj olarak iyi kullanılabilmektedir.

Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında en az gelişmiş bölgeler arasında yer alan Serhat Bölgesi'nde dış ticaret ve lojistik sektörü öncü sektör olarak desteklenmelidir. Bölgede altyapı yatırımlarını hızlandırması, bölge ekonomisine canlılık getirmesi ve yeni istihdam alanları ile girişimciliği teşvik etmesi gibi etkileri nedeniyle halkın gelir ve refah düzeyinin yükseltilmesine katkı sağlayacaktır. Gelir ve refah düzeyinde meydana gelecek artış aynı zamanda bölgenin kalkınmasına önemli katkılar sağlayacaktır. Bölgede göçü tersine çevirecek lider sektör olarak lojistik faaliyetlerin kamu otoriteleri ve yerel yönetimlerce desteklenmesi önem arz etmektedir.

Gümrük sahasındaki yapıların ve teknolojik altyapının günün koşullarına uygun olmaması gümrük işlemlerinin sağlıklı yürütülememesine ve kilometrelerce uzunlukta güvenliksiz, hiçbir günlük ihtiyacın karşılanamadığı bir bölgede uzun tır kuyruklarının oluşmasına neden olmaktadır. Yapılacak Gürbulak tır parkı ile bu sorunlar giderilerek sürücüler; kuyrukta araçlarını ilerletmeden, günlük sürüş sürelerini aşmadan dinlenebilecek, restoran, tamir bakım servisi gibi hizmetlerden faydalanabilecektir. Bu kuyruklarda tır sürücüleri tarafından bugüne dek gereksiz yere harcanan akaryakıt ve çalışma saatleri verimli kullanılmış olacaktır. Bu durum ekonomik olarak navlun maliyetlerini düşürerek ihracat ve ithalatta rekabet üstünlüğü sunacaktır.

Serhat Bölgesinde Gürbulak gibi Güneydoğu bölgemizde yer alan benzer sıkıntıların olduğu Habur Sınır Kapısı'ndaki özel idareye ait tır parkı da güzel bir örnek olarak önümüzdedir. Habur'da günlük 1200-1800 arası tır'ın gümrük işlemleri yapılabilmesine karşın, Gürbulak'ta 10 kilometreyi aşan tır kuyruğuna rağmen gümrük işlemleri gerçekleştirilebilen tır sayısı 500'ü aşmamaktadır. Bunun en temel sebebi ise; Habur'daki gümrük sahasına gelmeden tır ve kamyon şoförlerinin her türlü günlük ihtiyaçlarının karşılandığı güvenli bir tır parkının bulunması olarak değerlendirilmektedir.

Şırnak Valiliği İl Özel İdaresi'nce kurulan Tır Parkı'nın modernizasyonu için 2011 yılında 30.204.328 TL ödenek ayrılmıştır. Tır parkı sınır ulaşımının güvenliği ve verimliliği aynı zamanda da Şırnak halkının istihdamı için bacasız fabrika olarak kabul edilmektedir. Tır Parkının, Bölge ekonomisine katkıları dışında Özel İdare'nin bütçesine 2011 yılı için yaklaşık 9.3 Milyon TL. katkı sağlandığı valilikçe belirtilmektedir.

Bu tür projeler sadece finansal analizler ile değerlendirilmemelidir. Yapılan finansal analizlerde elde edilen sonuçlar projenin yapılabilir olduğunu ortaya koymuştur. Finansman modeli olarak %100 kamu kaynakları kullanılması

mümkündür. Aynı zamanda sektör şirketleri, lojistik organizasyonların katılımı ile yatırımın hızlandırılması ve kabul görmesi sağlanabilir. Yapılacak yatırımın etkinlik ve verimliliği gümrük ile entegrasyonu sayesinde arttırılacaktır. Özel idarenin imkânları veya UND-TOBB-GİT işbirliğinde proje süratle gümrüklerle entegre olarak gerçekleştirilebilecektir. Bu sayede, Serhat Bölgesinin lojistik üs olma hedeflerine doğru önemli bir adım atılmış olacaktır.

KAYNAKÇA

- Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri, Aydın G. T., Öğüt K. S. ,İstanbul Teknik Ü.,
İnşaat Fak. Ulaştırma Ana dalı,
<http://web.itu.edu.tr/oguts/Avrupada%20ve%20T%FCrkiyede%20lojistik%20k%F6yler.PDF>
- Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü, Bartın Belediyesi, Batı Karadeniz
Kalkınma Ajansı, Bartın, Kasım 2011.
- Doğubayazıt Kaymakamlığı,
<http://www.dogubayazit.gov.tr/default5B0.aspx?content=95>
- <http://freight-village.com/papers-on-freight-village/>
- <http://ius.imoizmir.org.tr/iusşbildiriler/01şk69şiusşdemirtas.pdf>
- <http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/96D1457F-7F8A-4128-B163-1058792A178D/13053/ lojistikitalya.pdf>
- <http://www.serka.org.tr/admin/uploads/dokumanlar/s.pdf>
- <http://www.serka.org.tr/admin/uploads/dokumanlar/TRA2%20BÖLGESİNDE%20SERHAT%20LOJİSTİK%20VADİSİ%20İMKANI.pdf>
- <http://www.serka.org.tr/downloads/lojistikşmerkezişkars.pdf>
- <http://www.transport.com.tr/kar11,100@2200.html>
- <http://www.und.org.tr/public/dokuman/1835.pdf>
- Industrial Logistics Propertyin the future, A pan-European Perspective, 2005.
- İzmir Lojistik Merkez (İlm) Projesi, Ekrem Demirtaş, İzmir Ticaret Odası, İzmir, 2009
- Kapros, S., K. Panou, and D.A. Tsamboulas. “Evaluation of intermodal freight villages using amulti-criteria approach”. CD-ROM. Proceedings of the 84th TRB Annual Meeting, Washington, D.C. 2005.
- Karayoluyla Uluslararası eşya Taşımacılığı Sektörü Analizi, Genel Rapor, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, İstanbul, 24 Mayıs 2012
- Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörü Analizi, UND, İstanbul, Mayıs 2012
- KENTLERDE OTOYOL SORUNU: DENİZLİ ÖRNEĞİ, Pamukkale Ü. Müh. Bil. Fak. Dergisi, Yıl 1999, cilt 5, sayı 2-3, S.1099-1108

Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler, İZTO Kent Danışmanlığı Ofisi, İzmir, Eylül 2008.

Lojistik Merkezinin Kars'ta Kurulabilirliğine İlişkin Rapor, Serhat Kalkınma Ajansı, Kars, Aralık 2011

Lojistik Sektör Raporu 2010, Musiad Sektör Raporları: 70, İstanbul, Kasım 2010.

Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu (2011), T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, Kars, 2011.

TCDD; <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkey.pdf>

TR 83 Bölgesi Lojistik Master Planı, Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, Devlet Planlama Teşkilatı, Samsun, Aralık,2010.

TRA2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkkanı, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, Kars, Aralık 2011.

TS 9881 Araç Park Yerleri, Sınıflandırma, Yapım ve İşletim Kuralları

TÜİK İstatistikleri

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011, TOBB Yayın Sıra No: 2012/165, Ankara, Haziran, 2012.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği Lojistik Köyleri: Kent İçi Yük Trafiği için Bir Çözüm Raporu.

UND İstatistikleri

Türkiye'ye giren araçlar için gümrük kapılarımızda yapılan işlemler²¹

TIR GİRİŞ

1. Araç sürücüsü; Tır Karnesi veya diğer belgelerini (Transit Beyannamesi, Ata Karnesi v.b.) Gümrük Sahasına girişte aracından inmeden peronda görevli Gümrük Muhafaza Memuruna ibraz eder. Gümrük Muhafaza Memuru, aracın Tır Karnesi veya diğer belgelerinde kayıtlı çekici ve dorse plakasını 'Kara Kapıları' programına kaydeder ve aracı dıştan kontrol eder.
2. Araç sürücüsü; aracını sürerek ve araçtan inmeden Pasaport Polisine perondan pasaportunu verir ve Pasaportuna giriş damgası tatbik edilir.
3. Araç, kantarda tartılır, ağırlığı tespit edilir. Bu işlem Yap İşlet Devret kapsamındaki gümrük idarelerinde işletici firma tarafından ücret mukabilinde yapılmaktadır ve kantar fişi düzenlenerek sürücüye verilmektedir.
4. Araç; mesai saatleri dışında (17.00-08.00 arası) veya hafta sonu tatilleri ile resmi tatillerde sahaya girmişse; Maliye Bakanlığı Saymanlık birimine fazla mesai ücreti ödenir(yabancı plakalılar hariç), makbuzu verilir.
5. Araç sürücüsü; Tır karnesini ve ekli belgeleri ile pasaportunu, araç ruhsatını, geçiş belgesini, kantar fişini(fiş olmayan idarelerde karne üzerine yazılır), mesai saatleri dışında mesai makbuzunu aracından inmeden giriş peronundaki Giriş Özet Beyan Onay Personeline verir. Bu memur; Tır karnesi ve ekli belgeleri karşılaştırır, tescil işlemini belge üzerine yapar, bilgisayar tescilini yapar. Görevlendirilen muayene memurunun sicil numarasını Tır Karne Volet 1 nüshasını üzerine yazarak aracın sürücüsüne verir.
6. Araç sürücüsü aracını peronların ön tarafında uygun bir yere park eder. Tır Karnesi üzerinde sicil numarası yazılı olan muayene memuruna belgelerini ibraz eder. Gümrük Muayene Memurları aracın standart deposunda bulunan akaryakıtın ölçümünü yapar, aracın kabin ve dolaplarını muayene eder, belgelerini kontrol eder. Risk kriterine göre araç ve araçtaki eşyayı fiziki muayeneye tabi tutabilir veya araca X-Ray taraması yaptırılabilir. Aracın standart deposunda fazla akaryakıt var ise (Tır çekicileri için 550.-litreden fazla) buna ait vergiler Saymanlık Müdürlüğüne ödenir. Başkaca bir olumsuz durum yok ise muayene memuru Tır Karne Volet.1 parçasını imzalayarak alır ve bilgisayar ortamında onay verir.
7. Bu işlemleri biten araç sürücüsü; Türkiye'ye giriş kapısına yönelir ve aracından inmeden Gümrük Muhafaza Memur'una Tır karnesi ve pasaportunu ibraz eder. Gümrük Muhafaza Memuru araç sürücüsünün gümrük işlemlerinin bitip bitmediğini kontrol eder. Araç plakasını 'Kara Kapıları Tır Takip Programı'na kaydedip, dış kontrolü yaparak aracın Türkiye'ye girişini sağlar.

²¹ http://www.trakyagumruk.gov.tr/tir_islemleri.aspx

Kapıkule Tır Giriş İşlemleri Akış Şeması



Gümrük İşlemlerinizin Hızlı Yapılabilmesi İçin Aşağıdaki Belgeler Önceden Hazırlanmalıdır.

1. Tescil peronlarına gelmeden önce tır karnesi ile birlikte taşıdığı yük ile ilgili olarak (2 adet fatura, 2 adet CMR gerekli görülmesi halinde çekli listesi örneğinin) hazır edilmesi.
2. Araca ait kantar fişi, aracın ruhsatları, sigortası, yetki belgesi ile birlikte vekâletname.
3. Araç çıktığı römorktan farklı bir römorkla giriş yapıyorsa firmasına ait UBAK defteri veya firma tarafından ulaştırma bakanlığından geçiş yapılabileceğine dair izinin sisteme girilmesi.
4. Yabancı plakalı araçların geçiş izin belgesi veya CEMT (UBAK) defteri ibrazı.
5. Transit ücretli geçişlerde ücretin yatırıldığına dair vezne makbuzu veya yol geçiş ücretinin yatırıldığına dair vezne makbuzu.
6. Geçici plakalı araçların transit geçişlerinde ulaştırma bakanlığından alınacak iznin sisteme aktarılması ile yol geçiş ücretinin yatırıldığına dair vezne makbuzu.
7. İşlemler mesai harici gerçekleşecekse işlemlerin başlanabilmesi ve tamamlanabilmesi için mesai ücretinin yatırıldığına dair vezne makbuzu.

Türkiye’den çıkan araçlar için gümrük kapılarımızda yapılan işlemler

TIR ÇIKIŞ

1. Araç sürücüsü; Tır Karnesi veya diğer belgelerini (Transit Beyannamesi, Ata Karnesi v.b) Türkiye’den Gümrük Sahasına girişte aracından inmeden peronda görevli Gümrük Muhafaza Memuruna ibraz eder. Gümrük Muhafaza Memuru, aracın çekici ve/ veya dorse plakalarını kontrol eder ve Tır Karnesi veya diğer belgelerinde de kayıtlı olan bu plakaları ‘Kara Kapıları’ Programına Kaydeder. Aracın saha giriş kaydından sonra; Gümrük Muhafaza Memuru aracın dıştan kontrolünü yapar, araca tatbik edilen güvenlik mührünün sağlam olup olmadığını, aracın brandasında yırtık veya delik olup olmadığını kontrol eder. Bir olumsuzluk yok ise aracın Tır Karnesi veya diğer belgeleri üzerine bununla ilgili meşruhat verir ve bu belgeleri araç sürücüsüne verir.

2. Araç sürücüsü; aracını sürerek ve araçtan inmeden Pasaport Polisine perondan pasaportunu verir ve Pasaportuna çıkış damgası tatbik edilir.

3. Araç, kantarda tartılır, ağırlığı tespit edilir. Bu işlem Yap İşlet Devret kapsamındaki gümrük idarelerinde (Kapıkule, İpsala, Hamzabeyli) işletici firma tarafından ücret mukabilinde yapılmaktadır ve kantar fişi düzenlenerek sürücüye verilmektedir.

4. Araç; hafta içi mesai saatleri dışında (Akşam saat 17.00’den sabah saat 08.00’e kadar) veya hafta sonu tatilleri ile resmi tatillere rastlayan günlerde sahaya girmişse, Maliye Bakanlığı Saymanlık birimine fazla çalışma ücretini öder(yabancı plakalılar hariç) ve makbuzunu alır.

5. Araç sürücüsü; Tır karnesini ve ekli belgeleri ile pasaportunu, çekici ve/ veya dorse ruhsatını, geçiş belgesini, kantar tartım fişini, mesai saatleri dışında mesai makbuzunu aracından inmeden çıkış peronundan aktif olanlardan birinde Çıkış Özet Beyan Onay Personeline verir. Bu memur; Tır karnesi ve ekli belgeleri karşılaştırır, tescil işlemini belge üzerine ve bilgisayar ortamında yapar. Belgelerinde bir olumsuzluk yok ise; Tır Karne Volet 2 nüshasını koparır, geri kalan diğer nüshaları aracın sürücüsüne verir.

Risk kriterleri ve/veya bilgisayar atamasına göre araç ve araçtaki eşyaların; Gümrük Muayene Memurları tarafından belge kontrolü yapılabilir. Araç ve araçtaki eşyalar fiziki muayeneye veya X-Ray taramasına tabi tutulabilir.

6. Bu işlemlerde belge, araç ve eşya ile ilgili herhangi bir olumsuzluğa rastlanılmaması durumunda, araç sürücüsü; hudut çıkış kapısında aracından inmeden Gümrük Muhafaza Memuru’na Tır karnesi ve pasaportunu ibraz eder. Gümrük Muhafaza Memuru araç sürücüsünün gümrük işlemlerinin bitip bitmediğini kontrol eder. Araç plakasını ‘Kara Kapıları Tır Takip Programı’na kaydeditip, aracın dış kontrolünden sonra yurt dışına çıkışını sağlar.

Tır Çıkış İşlemleri Akış Şeması



Gümrük İşlemlerinizin Hızlı Yapılabilmesi İçin Aşağıdaki Belgelerin Önceden Hazırlanması Gerekmemektedir.

1. Tescil peronlarına gelmeden önce tır karnesi ile birlikte taşıdığı yük ile ilgili olarak çıkış gümrüğünce volt 2 yaprağına ekli ve mühürlü olarak fatura, CMR, gerekli görülmesi halinde çeki listesi örneğinin hazır edilmesi. Diğer ülke gümrük idaresi tarafından da aynı belgelerin istenmesi sebebiyle Diğer ülke da kesilecek olan volet sayfalarına da aynı şekilde fatura ve CMR eklenerek ihracat işlemini yapan gümrük idaresi tarafından mühürlü olarak ibraz edilmesi.

2. İşlemi yapılacak araca ait kantar fişi , aracın ruhsatları, sigortası , yetki belgesi ile birlikte vekaletname.

3.Yabancı plakalı araçların geçiş izin belgesi veya CEMT (UBAK) defteri ibrazı.

4. Transit ücretli geçişlerde ücretin yatırıldığına dair vezne makbuzu veya yol geçiş ücretinin yatırıldığına dair vezne makbuzu.

5. İşlemler mesai harici gerçekleşecekse işlemlerin başlanabilmesi ve tamamlanabilmesi için mesai ücretinin yatırıldığına dair vezne makbuzu.

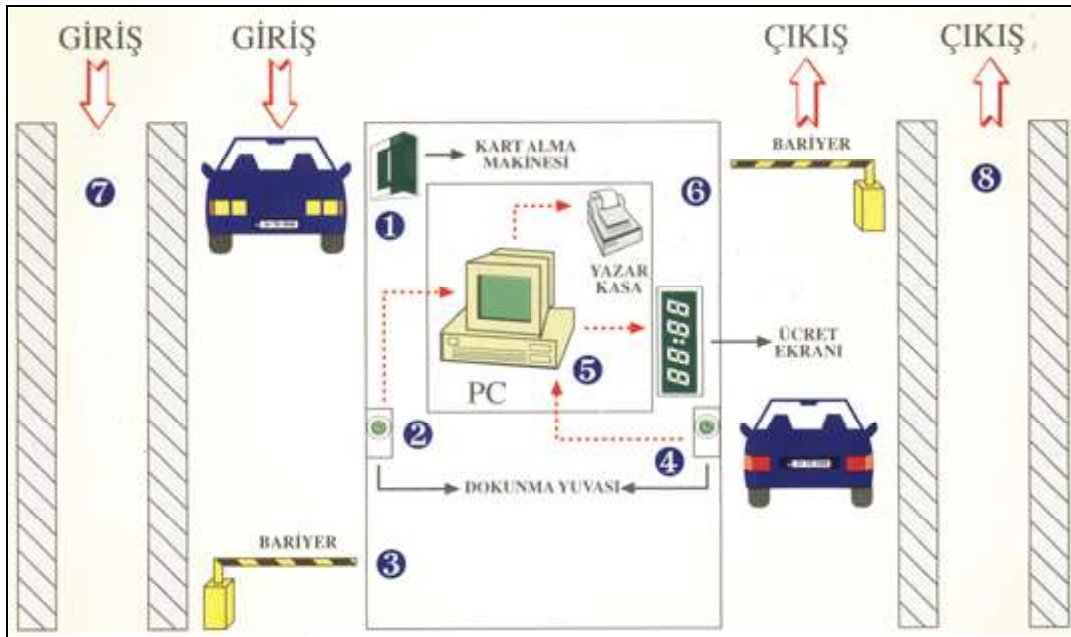
TIR Parkı Otomasyon ve İşletim Sistemi

Sistemin Çalışma Sekli

Sistem Çekici ve Dorselere takılacak olan UHF RFID TAG'ların veya KART'ların okunması mantığıyla çalışacaktır. Çekici araç loop dedektörün üzerine geldiğinde sistem otomatik olarak araç üzerindeki rfid TAG/KART'ı okuyacaktır. Okunan TAG/KART bilgisi sistem tarafından değerlendirilerek bariyer açılarak geçiş izni verilecektir. Bu aşamada çekici araç geçiş yaparken 1. ve 2. araç dedektör bilgileri kontrol edilerek aracın arkasında dorse olup olmadığı kontrol edilecektir. Aracın arkasından dorse bilgisi saptanırsa araç ve dorse giriş kaydı alınarak sisteme aktarılacaktır.

Sistemde çekici ve dorselerin giriş çıkış kaydı ayrı ayrı tutulacaktır. Böylece araçların tır parkına girerek dorse bırakmaları, dorse almaları veya dorseyle birlikte konaklamaları durumuna uygun olarak ücretlendirmeler yapılabilecektir. İsteğe bağlı olarak Çekici ve Dorselere ayrı tarife üzerinden fiyatlandırma yapılabilir.

Tır Parkına giriş ve çıkış denetimini, ücret tahsil etme işlemlerini daha modern ve verimli hale getirmek amacıyla otomasyon sisteminin faaliyete geçirilmesi hedeflenir.



Sistem Nasıl Çalışır?

1. Tek girişler için otopark görevlisinden TAG/KART alınır. Aboneler sürekli yanlarında bulundurdıkları Abone TAG/KART ile giriş yaparlar.
2. TAG/KART giriş noktasındaki Dokunma Yuvası'na dokundurulur.

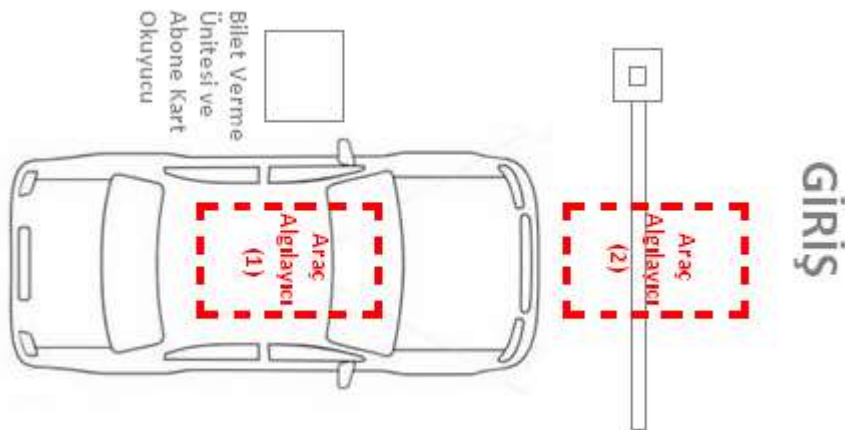
- Her dokunuşta TAG/KART'ın seri numarası,
 - Abone ise abone bilgileri (Araç plaka no, renk, kullanıcı adı, soyadı vb)
 - Dokunma saati ve tarihi bilgisayara kaydedilir.
3. Bariyer, onaylanan dokunuştan sonra açılır ve araç içeriye girer.
 4. Çıkış yapacak TAG/KART'ı çıkış noktasındaki Dokunma Yuvası'na dokundurur.
 - Abone olan müşteri dokunuşu yapar ve bariyer çıkış için açılır.
 5. Çıkış noktasında dokundurulan TAG/KART'ın çıkış saat ve tarihi bilgisayara kaydedilir.
 - Abone olmayan müşterilerin, kalma süresine veya tarife göre otopark ücreti ÜCRET EKRANI'nda görüntülenir.
 6. Tahsilat yapıp, tahsilat fişi verildikten sonra bariyer açılır ve kapanır.
 7. OTO PARK SİSTEMİ birden fazla giriş ve çıkış noktasından kontrol edebilmelidir.

Giriş Noktalarının Çalışma Sekli;

Aboneler için: Otoparka gelen bir abone TAG/KART'ını okutarak giriş işlemini gerçekleştirir.

Bu aşamada sistem;

1. Araç Algılayıcı (1) üzerinde bir aracın olup olmadığını,
2. TAG/KART'ın tanımlı olup olmadığını,
3. Abonelik süresinin geçerli olup olmadığını,
4. TAG/KART'ın KAYIP veya İPTAL olup olmadığını,
5. Abonenin son durumunun İÇERİDE olup olmadığını kontrol ederek giriş için bariyeri açar.



Yukarıdaki özelliklere uymayan TAG/KART'lara ekrandan uyarı mesajı verilir ve bariyer açılmaz.

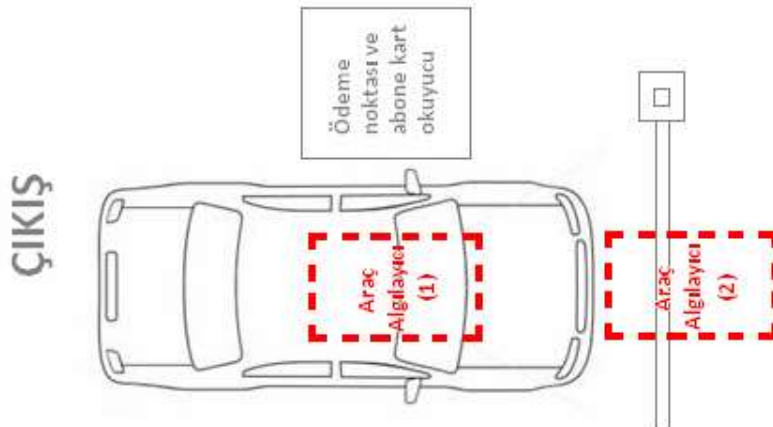
Bariyerin açılmasından sonra abone Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparka giriş yapmak zorundadır. TAG/KART'ını okutarak Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçmeyen abonenin hareket kaydı alınır fakat abone durumu İÇERİDE olarak güncellenmez. Böylece bir TAG/KART'la iki veya daha fazla araç parkının önüne geçilmiş olur. Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparka giren abonenin durumu İÇERİDE olarak güncellenir ve aracın Araç Algılayıcı (2)'yi terk etmesinden sonra bariyer kapatılır. Bariyerin kapatılması sırasında altından birinin geçmesi durumunda emniyet fotoseli devreye girerek bariyeri açık tutar ve böylece bariyerin herhangi bir kazaya sebep olmasının önüne geçilmiş olur. Emniyet fotoselinin devreden çıkmasından sonra bariyer kapatılır.

Biletli Girişler için: Otoparka gelerek biletli giriş yapacak müşteriler bilet butonuna basarlar. Bu Aşamada da sistem Araç Algılayıcı (1) üzerinde bir aracın olup olmadığını kontrol ederek bileti verir ve bariyeri açar. Araç Algılayıcı (1) üzerinde araç olmaması durumunda ekranda hata mesajı görüntülenir ve sistem bariyeri açmaz.

Bariyerin açılmasından sonra müşteri Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparka giriş yapmak zorundadır. Biletini aldıktan sonra Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçmeyen müşterinin bilet kaydı alınır fakat biletin durumu GEÇERLİ hale getirilmez. Böylece içeride bulunan bir aracın yeni bir biletle dışarıya çıkarılmasının önüne geçilmiş olur. Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparka giren müşterinin biletinin durumu GEÇERLİ olarak güncellenir ve aracın Araç Algılayıcı (2)'yi terk etmesinden sonra bariyer kapatılır. Bariyerin kapatılması sırasında altından birinin geçmesi durumunda emniyet fotoseli devreye girerek bariyeri açık tutar ve böylece bariyerin herhangi bir kazaya sebep olmasının önüne geçilmiş olur. Emniyet fotoselinin devreden çıkmasından sonra bariyer kapatılır.

Çıkış Noktalarının Çalışma Sekli:

Aboneler için: Otoparktan çıkış yapacak abone TAG/KART'ını okutarak çıkış işlemini gerçekleştirir.



Bu aşamada da sistem;

6. Araç Algılayıcı (1) üzerinde bir aracın olup olmadığını,

7. TAG/KARTın tanımlı olup olmadığını,
8. Abonelik süresinin geçerli olup olmadığını,
9. TAG/KARTın KAYIP veya İPTAL olup olmadığını,
10. Abonenin son durumunun DISARIDA olup olmadığını kontrol ederek giriş için bariyeri açar.

Yukarıdaki özelliklere uymayan TAG/KARTlara ekrandan uyarı mesajı verilir ve bariyer açılmaz.

Bariyerin açılmasından sonra abone Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparktan çıkış yapmak zorundadır. TAG/KARTını okutarak Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçmeyen abonenin hareket kaydı alınır fakat abone durumu DISARIDA olarak güncellenmez. Böylece bir TAG/KARTla iki veya daha fazla araç parkının önüne geçilmiş olur. Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparktan çıkan abonenin durumu DISARIDA olarak güncellenir ve aracın Araç Algılayıcı (2)' yi terk etmesinden sonra bariyer kapatılır. Bariyerin kapatılması sırasında altından birinin geçmesi durumunda emniyet fotoseli devreye girerek bariyeri açık tutar ve böylece bariyerin herhangi bir kazaya sebep olmasının önüne geçilmiş olur. Emniyet fotoselinin devreden çıkmasından sonra bariyer kapatılır. Biletli Çıkışlar için: Otoparktan çıkış yapacak müşteriler ödeme noktasına gelerek ellerindeki bileti gişe görevlisine verirler. Gişe görevlisi aldığı biletin üzerinde bulunan barkodu sisteme okutur.

Bu aşamada da sistem;

1. Biletin GEÇERLİ olup olmadığını,
2. Daha önceden kullanılıp kullanılmadığını kontrol eder.

Yukarıdaki özelliklere uyan biletler için sistem daha önceden tanımlanan tarife üzerinden hesaplama yapar ve gise görevlisine tahsil etmesi gereken tutarı gösterir. Bu tutar aynı zamanda ücret göstergesi üzerinde de görüntülenir. Gise görevlisi belirtilen tutarı müşteriden aldıktan sonra onay butonuna basar, sistem biletin tekrar kullanılmasını engellemek için durumunu ÖDENDİ olarak günceller ve bariyer açılır.

Bariyerin açılmasından sonra müşteri Araç Algılayıcı (2) üzerinden geçerek otoparktan çıkış yapar. Müşterinin Araç Algılayıcı (2)' yi terk etmesinden sonra bariyer kapatılır. Bariyerin kapatılması sırasında altından birinin geçmesi durumunda emniyet fotoseli devreye girerek bariyeri açık tutar ve böylece bariyerin herhangi bir kazaya sebep olmasının önüne geçilmiş olur. Emniyet fotoselinin devreden çıkmasından sonra bariyer kapatılır.

Kayıp Bilet: Biletini kaybetmiş müşteriler için kullanılan sistem özelliğidir. Biletini kaybetmiş olan müşteriler ödeme noktasına gelerek biletlerini kaybettiklerini belirtirler. Gise görevlisi ödeme ekranında KAYIP BİLET seçeneğini kullanarak belirlenmiş kayıp bilet ücretini müşteriden tahsil eder. Vardiya raporlarında kayıp bilet adetleri ve tahsil edilen tutarlar normal biletli çıkışlardan ayrı olarak raporlanırlar.

Elle Bariyer Açma: İhtiyaç gerektiren durumlarda gişe görevlisinin bariyeri açması için kullanılan bir özelliktir. Vardiya raporlarında gise görevlisinin bariyeri elle açma sayısı ayrıntılı olarak raporlanmaktadır.

Otopark Otomasyonu Yazılımında asgari düzeyde aşağıdaki teknik özellikler beklenmelidir.

Teknik Özellikler:

- Bir bilgisayar üzerinden 2 Adet GİRİŞ ve ÇIKIŞ desteği.
- Değişik Sınıf araçlar için en az 2 ayrı tarife tanımlaması.
- Parametrik bilet tanımları.
- Bilet üzerine açıklama yazabilme.
- Abone tanımları.
- Aboneler için İÇERDE ve DISARADI Kontrolü.
- Aboneler için tarife tanımları.
- Çok sayıda Kullanıcı tanımlama ve kullanıcıları yetkilendirebilme.
- Elle Bariyer Açabilme ve raporlarda bu adetleri gösterme.
- Detaylı KASA ve VARDİYA raporları.
- Ağ üzerinden çalışabilme ve rapor alabilme.
- Türkçe menüler.
- Windows (XP, Vista, 7) uyumlu. Olması beklenmelidir.

SÜRÜCÜLERİN ARAÇ KULLANMA VE DİNLENME SÜRELERİ²²

Yapılan araştırmalarda trafik kazalarının %40'ının yorgun sürücüler yüzünden meydana geldiği görülmektedir. Kazalara sebebiyet veren unsurlar değişik olmakla birlikte, yorgunluk daima ön planda yer almaktadır. Yorgunluk yavaş yavaş hissedildiği andan itibaren sürücüye büyük sorumluluk düşmektedir. Zira yorgun bir sürücünün yetenekleri önemli ölçüde azalır.

Özellikle ağır vasıta sürücüleri çok uzun süreli araç kullandıklarından yüklerini vaktinde yerine ulaştırmak zorunda olduklarından dolayı büyük baskı altındadırlar. Sürücünün ve trafikteki diğerlerinin tehlikeyle karşı karşıya kalmalarının yanında sürücünün kendisi de önemli maddi kayıplara uğramaktadır. Azami araç kullanma sürelerinin aşılması, mola sürelerine uymamak, takometre belgelerini manipüle etmek, göstermelik izin belgeleri düzenlemek gibi sahtecilik uygulamalarına bile rastlanmaktadır.

Bunlar ve bunlar gibi birçok olumsuzlukların ortaya çıkmaması için Karayolu taşımacılığında çalışma saatleri ve dinlenme sürelerine ilişkin 153 sayılı sözleşmenin onaylanması hakkında karar; ve 2003/6250 sayılı Bakanlar kurulu kararı gereği yürürlüğe giren sözleşme hükümlerinde yer alan şartlar aşağıya çıkartılmıştır.

TANIMLAR

SÜRÜCÜ : Kısa bir süre için dahi olsa, ücretli olsun yada olmasın taşıtı süren yada gerektiğinde taşıtı sürmek üzere taşıtın içinde hazır bulunan kişi veya kişilerdir.

TAŞIT: Nakliyat araçlarının bir takım oluşturacak şekilde herhangi bir birleşimi de dahil herhangi bir motorlu nakil vasıtası veya römorktur.

ULUSLAR ARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI: Enaz bir sınır geçilerek yapılan karayolu taşımacılığıdır.

MÜSAADE EDİLEN AZAMİ AĞIRLIK: Taşıtın kayıtlı olduğu devletin yetkili mercii tarafından ilan edilen yüklü aracın yüküyle birlikte ulaşmasına izin verilen en üst ağırlık miktarıdır.

TAŞIT KULLANMA SÜRESİ: Sürücünün aracını kullanmaya başladığından bıraktığı yere kadar geçen zaman süresidir.

²² www.yeditepelojistikkulubu.com/yararli-bilgiler/tasima/.../view.html
<http://www.trafik.org.tr/karayolu-trafik-yonetmeligi.html>

DİNLENME: Taşıt sürücüsünün serbestçe kullanabileceği herhangi bir kesintisiz en az 1 saatlik süre anlamında kullanılır.

ARAÇ KULLANMA SÜRELERİ

Bu kurallar ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve römorkla birlikte toplam ağırlığı 3.5 tonu aşan araçların sürücüleri ile ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi sürücü dahil 9 kişiyi geçen araçlar için geçerlidir.

1.Sürücülerin 24 saatlik herhangi bir süre içinde toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4.5 saatten fazla araç sürmeleri yasaktır.

3. Bu süre haftada iki defa 10 saate yükseltilebilir.

4. Toplam araç kullanma süresi birbirini takip eden iki hafta içerisinde toplam olarak 90 saati aşmaması gerekmektedir.

4. Kombine taşımacılıkta kullanılan araç, araba vapuru veya tren gibi başka bir araçla taşındığı takdirde, bu süre diğer işler olarak kabul edilmez ve araba kullanım süresine dahil değildir.

ARAÇ KULLANIRKEN VERİLMESİ GEREKEN MOLALAR

1. Sürücüler 4.5 saatlik araç kullanmadan sonra en az 45 dakikalık mola verilmesi gerekmektedir. Bu mola 2 veya 3 kısa sürelerle de verilebilir. En kısa mola süresi 15 dakika olması gerekmektedir.
2. Kısa süre verilmiş aralar, küçük aralar halinde kullanılan mola olarak kabul edilmez.
3. Molalar 2'ye veya 3'e bölündüğü taktirde son mola bölümü 4.5 saatlik araç kullanımını doldurduktan sonra başlaması gerekmektedir.
4. Bu molalar süresince sürücüler başka bir işle meşgul olmazlar. Diğer işlerin yaptırılması molalarda yasaktır.
5. Alınan molalar günlük dinlenme süresi olarak sayılmaz.

DİNLENME SÜRELERİ

1. Sürücüler her 24 saat içerisinde en az 11 saatlik dinlenme süresi kullanır. Bu süre biri en az 8 saat kesintisiz olmak üzere iki veya üç ayrı süre halinde kullanılabilir. Bu durumda günlük dinlenme süresi 1 saat daha eklenerek 12 saate çıkarılır.
2. Bu 11 saatlik kesintisiz günlük dinlenme süresi haftada 3 defadan fazla olmamak üzere en az 9 saate indirilebilir. Bunun karşılığında daha sonraki

hafta içerisinde dinlenme süresini dengeleyecek süre verilmesi gerekir ve böylece daha sonraki süresi de uzatılması gerekmektedir.

3. Bir saatten az süreler dinlenme süresi olarak kabul edilmez.
4. İki sürücünün olduğu durumlarda her 30 saatlik süre boyunca her sürücü günde en az 8 saatlik dinlenme molası vermek zorundadır.
5. Günlük dinlenme süresi taşıt hareket halinde değil ve bir ranza ile donatılmışsa taşıtta kullanılabilir.
6. Bir haftada başlayıp takip eden haftaya sarkan dinlenme süresi haftalardan her ikisinden biriyle birleştirilebilir.
7. İlgilinin talebi üzerine günlük ve/veya haftalık dinlenme süresinde yapılan kesintileri telafi mahiyetinde kullanılan herhangi bir dinlenme en az 8 saatlik bir diğer dinlenmeyle birleştirilir ve araçların park yerinde veya işletmenin / sürücünün üs tuttuğu yerde garanti altına alınır.
8. Sürücülerin araçlarının feribotla veya trenle taşınması durumunda günlük dinlenme süreleri bir kez olmak üzere kesintiye uğrayabilir. Günlük dinlenme süresinin iki bölümü ve günlük işlemleri de dahil gemiye, feribota binmeden önce veya indikten sonra 1 saati aşamaz.

Bu şekilde kesintiye uğrayan dinlenme süresi 2 saat uzatılır.

HAFTALIK DİNLENME SÜRELERİ

1. Sürücüler en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra 1 günlük hafta tatilini kullanmak zorundadır.
2. Hafta tatili en az 24 saattir.
3. Haftalık dinlenme süresi günlük dinlenme süresi ile birlikte 45 saattir. Bu süre 36 saate indirilebilir. Bu arada kullanılacak günlük dinlenme süresi en az 8 saat olmalıdır.

İSTİSNALAR

Sürücü yol şartları ve trafik kuralları izin verdiği şartlarda ,yolcuların güvenliği, yükün veya aracın emniyeti bakımından durulabilecek müsait bir yere ulaşabilmek için bu anlaşmanın hükümlerine riayet etmeyebilir. Sürücü sözü edilen hükümlere aykırı hareketinin niteliği ve nedenini kontrol aygıtı kartında, konuyla ilgili makamlardan alacağı yazı ile veya kendisine verilen görev çizelgesinde belirtmek zorundadır.