

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ BİLGİ NOTU

Üretmek kadar üretilen ürünlerin zamanında ve uygun maliyetlerle yerine ulaştırılması ulusal ve uluslar arası ticarete var olabilmenin en önemli şartlarından biridir. Ülkemizde üretilen bir ürünün, dünyanın herhangi bir ülkesiyle rekabet edebilmesi için üretim proseslerinde azaltılan maliyetlerin yanında lojistik anlamda da dünya ile yarışabilecek lojistik fiyatlamanın oluşturulması gerekmektedir. Bu husus için lojistik altyapının kurulması gerekmektedir. Türkiye'nin büyüme hedeflerine baktığımızda 2023 yılında 500 milyar dolarlık ihracat hedeflenmektedir. Bu tutar, bugünkü ihracat rakamının iki katından fazladır. Yani bu ihracat hedeflerine ulaşabilmemiz için, bugünkünden iki kat daha büyük lojistik altyapıya ihtiyaç duyulacaktır.

2014 yılında Hatay'ın Büyükşehir olması nedeniyle, il içerisinde toplanan vergi hâsılatı daha da önem arz etmektedir. 6360 sayılı yasaya göre il içinde toplanan verginin %6'sı brüt olarak doğrudan büyükşehir belediyesinin bütçesine aktarılmaktadır. Hatay Büyükşehir Belediyesi'nin sadece yıllık liman gümrüklerinden elde edilen vergiden payı ortalama 90 milyon TL'dir. Bu açıdan baktığımızda; Hatay'da vergi gelirlerini artırmak için binlerce işletme kurulamayacağına göre lojistik altyapımızı güçlendirip limanları daha işler hale getirebilmek Hatay'ın kalkınmasına, bölge istihdamına ve ticaretine hız kazandıracaktır.

İskenderun Körfez Bölgesi'ndeki aktif limanların ticari faaliyet gösteren depo büyüklüğü 120.000 metrekaredir. Mersin'de ise depolama alanları 1.400.000 metrekaredir. Bu husus, Mersin Limanı'nın İskenderun Limanlarından daha fazla tercih edilmesinin en önemli sebebidir. Nitekim hinterland olarak, İskenderun Limanı Mersin'e göre çok daha avantajlı lokasyonda bulunmaktadır. Bu durumda, yeni yapılacak imar planlamasında bölgeye hem gelir hem de istihdam kaynağı olarak lojistik sektörünün katkıları göz önünde bulundurulmalı ve özellikle limanları besleyecek depolama ve antrepo alanları konusunda nitelikli çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Bölge coğrafyasının planlanmasında, limanlara yakın olan bölgemizin tarım alanı ilan edilmesi stratejik açıdan bölgemizi geriletmektedir. Ortadoğu'nun sanayi ve lojistik üssü olmaya aday Hatay bölgesinde, tarımsal faaliyetlerin getirisi ile sanayinin getirisinin aynı olmadığı, sanayi getirisinin çok

daha ağır basacağı tahmin edilmektedir. Dolayısıyla bölge planlamasını yeniden gözden geçirilmesinin önemli olduğuna inanmaktayız.

Lojistik sektörüyle ilgili alınması gereken önlemlerden birisi de, Adana'da olduğu gibi Büyükşehir sınırları içerisinde kalan otobanın çevreyolu kapsamında ücretsiz hale getirilmesidir. Özellikle liman güzergâhındaki E-5 karayolu trafiğini rahatlatmanın tek yolu, bu alandaki otobanı ücretsiz hale getirerek trafiği otoyola yönlendirmektir. Ortalama 100 araçlık yurtiçi taşımacılığı yapan bir filonun yıllık otoyola ödediği rakamın ortalama 1 milyon 100 bin olduğu hesaba katıldığında, hem lojistik firmalarının hem de bölgede faaliyet gösteren sanayicilerin büyük bir yükten kurtulması sağlanmış olacaktır.

Lojistik sektörünün bir diğer sorunu ise, yetişmiş şoför bulmakta yaşanan güçluktur. Çünkü ağır vasıta ehliyeti olan her birey yeterli tecrübeye sahip olmadığı için, hem kendi can güvenlikleri hem de toplumun can güvenliği düşünülerek iş başı yaptırılmamaktadır. Fiili tecrübenin kazandırılacağı eğitimlerle, iş gücüne nitelik kazandırılıp istihdama katkı sağlanmasının önemli olduğuna inanıyoruz.

2018 yılı yatırım programına alındığı öğrendiğimiz Hassa Tüneli Projesi'nin en kısa zamanda bitirilmesi ve kullanıma açılmasının oldukça önemli olduğunu düşünüyoruz.

Sonuç olarak ifade edilen hususlarla ilgili gerekli çalışmaların yapılması, hem Hatay'ın ülke ekonomisine katkısını artıracak hem bölge ekonomisini ve firmaları güçlendirecek hem de istihdam yaratılmasını sağlayacaktır.