

dünyası

OSB ÜST KURULUŞU
osbuk.org

EKİM 2019 • YIL 2 • SAYI 5 • OSB ÜST KURULUŞU YAYINIDIR



OSBÜK BAŞKANI KÜTÜKCÜ
GÜVEN TAZELEDİ

MEVCUT OSB'LERİN İHTİYAÇ
ANALİZİ VE YENİ NESİL OSB'LER

OSBÜK, OSB'LERİN ENERJİ TALEPLERİNİ
BAKAN DÖNMEZ VE EPDK'YA İLETTİ



BU ORDU ŞANLI BİR ORDU!

BU MİLLET ŞANLI BİR MİLLET!

**Bariş Pınarı Harekatı'nda ordumuzun ve
milletimizin yanındayız.**

Dualarımız Mehmetçiklerimizle..

Yüreğimiz hep birlikte atacak inşallah

#TürkMilletiOrdusununYanında

OSB ÜST KURULUŞU osbuk.org

www.osbuk.org

4 BAŞYAZI

"Lojistik alt yapıyı geliştirecek her adım ülkemizi ihracat hedefine daha da yaklaştıracak"

6 OSBÜK'TEN HABERLER

- OSBÜK Başkanı Kütükcü güven tazeledi
- OSBÜK Yüksek Koordinasyon Kurulu ilk toplantısını yaptı
- OSBÜK, OSB'lerin enerji taleplerini Bakan Dönmez ve EPDK'ya iletti
- TOBB Başkanı Hisarcıkloğlu'ndan OSBÜK Yönetim Kurulu'na tam destek
- OSB'lerde 'kişisel veriler koruma altında'
- OSBÜK Başkanı Kütükcü, Türk dili konuşan iş adamlarına OSB'leri anlattı
- Başkan Kütükcü'den, İkitelli OSB'ye ziyaret
- Enerji verimliliği derneği ile OSBÜK iş birliğinde ilk adımı attı
- OSBÜK ve TÜBİTAK Marmara Teknokent işbirliği protokolü imzaladı

20 KAPAK KONUSU

OSB'ler rekabet avantajında lojistik destek bekliyor

- MOSB Başkanı Dr. Türek: Zamanında ulaştıramadığımız mal değerli değildir
- DOSB Başkanı Odabaşı: Diyarbakır sanayisi rekabet için lojistik merkeze sahip olmalı
- Sivas Merkez 1. OSB Başkanı Ayhan: Lojistik merkezleri, hedefi yakalama açısından çok önemli
- ASO 1. OSB Başkanı Akdaş: Lojistik, küreselleşmenin yaygınlaşmasında önemli rol oynuyor
- LODER Başkanı Prof.Dr. Tanyaş: Ulaştırma yatırımları kadar lojistik hizmet kalitesi de artırılmalı
- Doç. Dr. Aydınocak: Lojistik altyapı sadece iş meselesi değil, sosyal sorumluluk!

40 OSB'LERDE ENERJİ

OSB'lerde elektrik enerjisi yönetimi!

42 ANALİZ

Mevcut OSB'lerin ihtiyaçlarının analizi ve 'Yeni Nesil' OSB'ler

48 EĞİTİM

"Öğrencilerimizi 'ara eleman' değil, 'aranan eleman' olarak yetiştiriyoruz"

54 TEKNOKENTLERİMİZ

GOSB Teknopark ürettiği katma değeri ülkede bırakmayı hedefliyor

58 OSB KÜRSÜSÜ

Gaziantep'i ihracatta başarıya GAOSB taşıyor

62 HUKUK KÖŞESİ

OSB'lerde işyeri açma ve çalışma ruhsatı almayan katılımcıların durumu





OSB ÜST KURULUŞU

İmtiyaz Sahibi

Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu adına
Memiş KÜTÜKCÜ

Yayın Kurulu

Bekir Sütcü - OSBÜK Başkan Yardımcısı,
Seyit Ardıç - OSBÜK Başkan Yardımcısı
Cengiz Şimşek - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Tahir Nursaçan - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Erdim Noyan - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Erol Gülmez - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Salih Esen - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Mustafa R. Türker - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Adnan Keleşoğlu - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Ali İhsan Özdoğan - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Ali Bahar - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Necip Filiz - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Fahri Eldemir - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi
Günay Güneş - OSBÜK Yönetim Kurulu Üyesi

Genel Yayın Yönetmeni / Fatih ULUTAŞ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Serkan ATA

Enerji Danışmanı / Memet ARSLAN

Hukuk Müşaviri / Emine YILDIZ

Yayına Hazırlık



Genel Yönetmen / Gürhan DEMİRBAŞ

Editör / Güntan MAVİGÖZLÜ
guntan.mavigozlu@dunyaeko.com

Grafik Tasarım / Emre KARAKOÇ

Fotoğraf Editörü / İbrahim KARADENİZ

Pazarlama Müdürü / Sait RAVANOĞLU
sait.ravanoglu@dunyaeko.com

Tel: 0212 285 10 12 - 0212 285 10 14 Dahili 1137

Proje ve İş Geliştirme Uzmanı / Özlem ADAŞ
ozlem.adas@dunyaeko.com

İletişim

ajansd@dunyaeko.com - www.ajansd.com
Tel: 0212 285 10 12 - 0212 285 10 14

Baskı / İstanbul Basım Promosyon

Basın Ekspres Yolu Cemal Ulusoy Cad.
No:38/A 34620, Sefaköy-İstanbul
info@istanbulprinting.com Tel: (0212) 603 26 20

Dergide yer alan yazıların tamamı ya da bir bölümü, grafikler, fotoğraflar, illüstrasyonlar yazılı izin alınmaksızın hiç bir şekilde kullanılamaz, yeniden kopya tekniği ile çoğaltılamaz, basılamaz. OSB Dünyası dergisi yazılarda değişiklik hakkını saklı tutar. İmzalı yazılardaki görüşler yazarına aittir. Yayınlanmayan yazılar iade olmaz. OSB Dünyası dergisi, OSBÜK'ün yayın organıdır. Üç ayda bir yayınlanır. Basım Ekim 2019.

“Lojistik alt yapıyı geliştirecek her adım ülkemizi ihracat hedefine daha da yaklaştıracak”



MEMİŞ KÜTÜKCÜ
Organize Sanayi Bölgeleri
Üst Kurulu Başkanı

Türkiye, sanayide henüz istenen rekabetçilik düzeyine ulaşmamış olmasına rağmen, özellikle son 20 yılda sanayi üretiminde önemli mesafeler kat etti. 2000’li yılların başında 26-27 milyar dolar ihracat yapan bir ülkeden 2018’de 168 milyar dolar ihracat yapan bir ülke haline geldik. Bir başka deyişle, son 20 yılda sanayi üretiminde ve ihracatta bir dönüşüm yaşadık aslında... Organize sanayi bölgelerimizin bu dönüşüm sürecinde; hem planlı sanayi üretimi hem de istihdam ve ihracat anlamında çok önemli katkıları oldu. Hatta Türkiye’nin bir sanayi ülkesi olmasına OSB’lerimiz lokomotiflik etti diyebiliriz.

Ancak geldiğimiz noktada, özellikle içinde bulunduğumuz ekonomik daralma sürecinde, ülke olarak bazı konuları yeniden ele almamız ve reformlar yapmamız gerektiğini tecrübe ettik. Cari açık oluşturmada üretmeyi, daha yüksek karlılık için daha yüksek katma değer üretmenin mecburiyetini, ihracatın bizim için en kritik çıkış yolu olduğunu bir kez daha gördük. Dolayısıyla ülke olarak bir yandan bölgemizdeki siyasi ve stratejik gelişmelerle ilgili pozisyon alırken, aynı zamanda bu tür ekonomik gündemleri asla soğutmadan, üretim hayatımıza yeni bir rota çizmek zorundayız. Özellikle planlı sanayileşme konusunda elimizdeki en güçlü yapı olan

organize sanayi bölgelerimizi daha rekabetçi hale getirmek durumundayız. Artık organize sanayi bölgelerimizi sadece sanayiye arsa tahsis eden, alt yapı hizmeti veren kurumlar olmaktan çıkarmalıyız.

ARTIK REKABET LOJİSTİKTE

Bu konuda dergimizin bu sayısında da ele aldığımız lojistik konusu, aslında en kritik rekabet başlıklarından birisi... Türkiye 2018 yılında 168 milyar dolar ihracat yaptı. Bu ihracatın yaklaşık 150 milyar dolarını denizyolu ve karayolu ile gerçekleştirdi. Demiryollarının toplam ihracatımız içindeki payı sadece yüzde 0,43 olarak gerçekleşti. Dolayısıyla bu rakamlar bize aslında lojistik kanallarımızı çok da verimli kullanmadığımızı ortaya koyuyor. Tabii 11. Kalkınma Planında bu konuyla ilgili, yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılacağına yönelik çok önemli ifadeler yer alıyor. Özellikle organize sanayi bölgelerimize iltisak hatlarının yapılması, lojistik merkezlerle OSB'lerimizin iltisak hatlarla bağlanması son derece kritik. OSBÜK olarak bu konuyu çok yakından takip ediyor, OSB'lerimizin lojistik alt yapısını geliştirmeye yönelik atılacak her adımın ülkemizi 2023 ihracat hedeflerine yaklaştıracığına inanıyorum. Çünkü artık rekabet öyle bir hale geldi ki, işletmelerimiz, rekabet avantajını üretim maliyetlerinden çok depolama, paketleme gibi süreçleri de kapsayan lojistik gibi alanlarda yakalıyor.

OSB'LER ENERJİDE POZİTİF AYRIMCILIK İSTİYOR

Öte yandan organize sanayi bölgelerimize üretimin en önemli girdilerinden birisi olan enerji konusunda pozitif ayrımcılık istiyoruz. Son dönemde elektrik ve doğalgaz fiyatlarında yaşanan artışlar sanayicilerimizin rekabet gücünü olumsuz etkiliyor. Fiyat artışları sadece üretim

maliyetlerini artırmakla da kalmıyor, aynı zamanda her ay değişen faturalar sanayicilerimizin öngörüsünü de zayıflatıyor. OSB'lerimizin bu konudaki taleplerini de yakından izliyor, bakanlıklarımız, EPDK ve BOTAŞ gibi ilgili kurumlara camiamızın taleplerini iletiyoruz, gelişmeleri takip ediyoruz.

Organize sanayi bölgelerimizin yeni nesil üretim alanları olabilmesi için, yani bir başka deyimle Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma sürecini başlatabilmesi için bugün geldiğimiz noktada sanayi üretimini enerji, lojistik gibi pek çok alanda daha rekabetçi hale getirmemiz şart.

OSBÜK LOJİSTİK KOMİSYONU KURULDU

OSBÜK olarak tüm çalışmalarımızı istişare ve ortak akılla yürütüyoruz. Bu anlamda Yönetim Kurulumuzla, Yüksek Koordinasyon Kurulumuzla, Bölge Müdürleri Komisyonumuz ve Teknik Çalışma Komisyonlarımızla uyum içerisinde çalışıyor, sorunlarımızın çözüm yollarını birlikte arıyoruz. Özellikle sahada çalışma yapan teknik çalışma komisyonlarımızdan gelen bilgi akışı bizim için çok kıymetli. Mevzuat Ko-

misyonu, Doğalgaz Komisyonu, Çevre Komisyonu gibi çalışma komisyonlarımız var. Ayrıca Lojistik Komisyonu kurarak, bu komisyonlara bir yenisini daha ekledik. Bu komisyonumuz çalışmalarına başladı. Organize sanayi bölgelerimizin 11. Kalkınma Planında da belirtilen lojistik alt yapısının geliştirilmesine yönelik yapılacak çalışmalara katkıda bulunmaya, süreci takip etmeye odaklanacak.

OSBÜK olarak, tüm OSB'lerimizle bugüne kadar Türkiye'nin kalkınmasında hep var olduk, bundan sonra da her zaman var olacağız. Ben inanıyorum ki, ülkemiz çok daha güçlü, refah seviyesi çok daha yüksek bir ülke haline gelecek.

OSBÜK Başkanı Kütükcü güven tazeledi

Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kurulu'nun (OSBÜK) yeni dönem başkanlığına bir kez daha Memiş Kütükcü seçildi. Kütükcü, yeni dönem için "Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız ile daha yüksek katma değer üreten bir sanayileşme modelinin peşindeyiz" dedi.

Türkiye'nin üretim üssü organize sanayi bölgelerini tek çatı altında toplayan OSBÜK, 17. Olağan Genel Kurulu'nu gerçekleştirdi. Yoğun katılımın yaşandığı 17. Olağan Genel Kurul'da organize sanayi bölgelerinin ülke ekonomisine katkıları ele alındı. OSBÜK'ün yeni döneminde de başkanlığa seçilen Memiş Kütükcü, "Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız ile yeni ve daha yüksek katma değer üreten bir sanayileşme modelinin peşindeyiz. Daha sürdürülebilir, daha fazla refah üreten bir büyüme modeli için buna ihtiyacımız var" diyerek geleceğe yönelik hedeflerini dile getirdi.

OSBÜK'ün 17. Olağan Genel Kurulu'na Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Başkanı Mustafa Elitaş, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ile Türkiye'deki OSB başkanları ve OSBÜK'ün delegeleri katılım gösterdi.

Organize sanayi bölgelerinin Türkiye için öneminden bahseden Sanayi ve Teknoloji Bakanı Varank, dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasında yer alabilmek için girişimci ve sanayicilere büyük görev düştüğüne vurgu yaptı. Konuşmasında Türkiye'nin geniş bir OSB tecrübesine sahip olduğunu belirten Varank, "Bu süreç içinde OSB'lerimiz, Türk sanayisinin





dünya ile entegre olmasını ve rekabet gücümüzün artmasını sağlayacak bir vizyona kavuştular. Kendilerini büyütmele kalmadılar, sanayimizin büyümesinde de lokomotif görevi üstlendiler” diye konuştu.

“SANAYİCİ VE GİRİŞİMCİMİZİN ELİNDEN TUTMAMIZ GEREKİYOR”

1962-2002 arasındaki 40 yıllık dönemde, yalnızca 80 OSB projesinin tamamlandığını, oysa son 15 yılda 120 OSB'nin hayata geçtiğini hatırlatan Bakan Varank, “Yani 2002'ye kadar yılda ortalama 2 OSB açılırken biz yılda ortalama 8 OSB açmış olduk. Tabii bu projeleri hayata geçirmek öyle kolay işler değil. Bunun için gayret gerekiyor, vizyon gerekiyor, kararlılık ve çalışkanlık gerekiyor. En önemlisi de sanayicimizin ve girişimcimizin elinden tutmamız gerekiyor. Gururla ifade etmek istiyorum ki, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olarak sizleri bu konuda hiç yalnız bırakmadık. Tamamlanan OSB projeleri için yaklaşık 7 milyar lira tutarında kredi kullanılmasına imkan sağladık. Yine bugüne kadar 314 OSB'ye sicil vererek, tüzel kişilik kazandırdık” dedi.

Bakanlık olarak tahsis edilen uygun yatırım alanları, sağlanan destek ve kolaylıklarla sanayicilere ‘eşsiz’ bir yatırım ortamı oluşturduklarını dile getiren Varank, üretime geçen 53

bin 177 parselde 1 milyon 900 bin kişinin istihdam edildiği bilgisini verdi. Sadece son bir yılda OSB'lerdeki çalışan sayısını 100 bin kişi artırmayı başardıklarını ve 2023'te OSB'lerde 2,5 milyon çalışan sayısına ulaşmayı hedeflediklerini ifade eden Bakan Varank, 2019 Yılı Yatırım Programı'nda devam eden 92 OSB projesinin daha bulunduğunu hatırlattı ve şöyle devam etti: “Bu projeler için 1,5 milyar liranın üzerinde harcama yapılmasına imkan sağlayacağız. Buralarda 3 binden fazla parselin inşaatına başlandı, 4 bine yakını henüz proje aşamasında, 12 bin parselde de tahsis işlemleri devam ediyor.”

“TÜRKİYE’NİN OSB MODELİNİ GELİŞTİRMeye DEVAM ETMELİYİZ”

Türkiye'nin sanayileşmesinde ve sanayinin Anadolu'ya yayılmasında OSB'lerin sağladığı katkıya dikkat çeken TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ise organize sanayi bölgelerinin ülkenin en önemli başarı hikâyelerinden birisi olduğunu vurguladı. Hisarcıkloğlu, “Türkiye'nin dünyaya rol model olduğu konuların başında OSB'ler geliyor. Yarım asırlık OSB tecrübemiz, artık çevre coğrafyamızda da rol model alınır hale geldi. Yine bugün, Çin ile İtalya arasında en büyük sanayi, üretim ve ihracata sahipsek, bunda OSB'lerin payı çok büyük. Elbette bu alanda daha yap-



mamız gereken işler de var. Türkiye'nin OSB modelini geliştirmeye devam etmeliyiz" dedi.

TOBB Başkanı Hisarcıklioğlu, Doğu Asya'daki OSB'lerin, daha büyük alanlara kurularak birer şehir haline geldiğini ve Türkiye'deki OSB'lerin neredeyse 10 katı büyüklüğe ulaştıklarını vurgulayarak, "Bunlar sadece sanayi ve üretimle sınırlı kalmayarak, yaşam, eğitim, teknoloji ve lojistik merkezi olarak da tasarlanıp, işlev görüyor. Teknoparklar ve teknoloji merkezleri kuruluyor. Meslek okullarını ve üniversite bölümlerini ihtiva ediyor. Bizim de sanayimizi küresel rekabet ortamında ayakta tutmak için OSB'lerimizi daha çok geliştirmemiz gerekiyor. İşte burada, tüm OSB'lerin üst kuruluşu OSBÜK devreye giriyor. OSBÜK kurumsal bir yapıya kavuştu. Böylece, birlikte daha güçlü bir şekilde yolumuza devam ediyoruz. Devletimizle birlikte el ele vererek, sorunlarımızı çözüme kavuşturuyoruz" diye konuştu.

"MEMİŞ BAŞKAN, SANAYİMİZ VE OSB'LER İÇİN BÜYÜK ŞANS"

OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü ile önceki dönem TOBB yönetiminde birlikte çalıştıklarını hatırlatan



OSBÜK YÖNETİM VE DENETİM KURULU ÜYELERİ

OSBÜK 17. Olağan Genel Kurulu'nun yoğun bir katılımıyla tamamlanmasının ardından Yönetim ve Denetim Kurulu üyeleri seçildi.

YÖNETİM KURULU ÜYELERİ



MEMİŞ KÜTÜKCÜ
YÖNETİM KURULU BAŞKANI



SEYİT ARDIÇ
BAŞKAN YARDIMCISI



BEKİR SÜTCÜ
BAŞKAN YARDIMCISI



EROL GÜLMEZ
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



ERDİM NOYAN
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



TAHİR NURSAÇAN
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



CENGİZ ŞİMŞEK
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



ALİ İHSAN ÖZDOĞAN
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



ADNAN KELEŞOĞLU
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



MUSTAFA R. TÜRKER
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



SALİH ESEN
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



GÜNAY GÜNEŞ
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



FAHRİ ELDEMİR
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



NECİP FİLİZ
YÖNETİM KURULU ÜYESİ



ALİ BAHAR
YÖNETİM KURULU ÜYESİ

DENETİM KURULU ÜYELERİ



ÖMER ÜNSAL
DENETİM KURULU ÜYESİ



SABRİ TEKİLİ
DENETİM KURULU ÜYESİ



Hısarcıklıoğlu, sözlerine şöyle devam etti: “Üretim ve sanayi konularında, ondan ve tecrübelerinden çok istifade ettik. Kendisi zaten çekirdekten yetişmiş sanayici. Aynı zamanda en büyük odalarımızdan Konya Sanayi Odamızın da başkanı. Geçenlerde, ülkemizi gururlandıran bir işe daha imza attılar. Odamızın Innopark Konya Projesi, Dünya Odalar Yarışması’nda ‘En Sıradışı Projeler’ arasında finale kalmayı başardı. Bu vesileyle, tüm çalışma ekibiyle birlikte Odamızı bir defa daha tebrik ediyorum. Memiş Başkan, sanayimiz ve OSB’ler için de büyük şans. Onunla birlikte sanayimizin önünü açan pek çok düzenlemeyi birlikte gündeme getirdik. Hatırlarsınız, 2017 yılında üretim reform paketi kapsamında, hükümetimizle birlikte çalıştık. Bu sayede, sanayimiz üzerindeki emlak vergisi, elektrikteki TRT payı gibi birçok yük kalktı. Sanayicinin üzerindeki yüklerin kaldırılmasını sağlayan Bakanımıza ve Bakanlık bürokratlarımıza teşekkür ediyorum.”

“SANAYİCİ, BİR MİLYAR LİRAYA YAKIN YÜKTEN KURTULDU”

Hısarcıklıoğlu, kalkan yüklerle birlikte geçen yıla göre sanayicilerin bir milyar liraya yakın maddi külfetten kurtulduğuna dikkat çekmesinin ardından başka sıkıntıların da olduğunu vurguladı. Hısarcıklıoğlu, “Mesela; son bir senede hızla artan enerji fiyatları, kredi faizleri, teminat mektubu komisyonları, daralan iç piyasa, tahsilat ve ödeme sıkıntıları gibi... Tüm bunları da OSBÜK ile birlikte hükümetimize aktarıyor ve çözüm bulmak için birlikte çalışıyoruz. Yaptığımız çalışmalardan bir kısmı sonuç verdi. Kredi destek paketleri, yeni istihdam için ilave teşvikler, devlet destekli ticari alacak sigortası, çeşitli sektörlerdeki vergi indirimleri, bunların bir kısmı. Bahsettiğim konuların hepsinde, Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Mustafa Varank, hükümet nezdinde bizlerin sesi oldu. Sıkıntılarımızı dile getirdi, taleplerimize destek verdi. Yine bu son dönemde,



Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, “OSB’lerimiz, Türk sanayisinin dünya ile entegre olmasını ve rekabet gücümüzün artmasını sağlayacak bir vizyona kavuştu” dedi.



TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, “Tüm sıkıntıları OSBÜK ile birlikte hükümetimize aktarıyor ve çözüm bulmak için birlikte çalışıyoruz” ifadesini kullandı.

sanayi ve teknolojiye yönelik kamu destekleri ciddi şekilde hız kazandı. Teknoparkların, Ar-Ge merkezlerinin sayısı arttı. KOSGEB, TÜBİTAK, çok daha etkili çalışır hale geldi. İşte tüm bunların mimarı da Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Mustafa Varank’tır. Sanayicimizin her zaman yanında olan, Sayın Bakanımıza, hepimiz adına teşekkürlerimi sunuyorum, Allah emeklerinden razı olsun” ifadesini kullandı. Bundan sonra da TOBB-OSBÜK işbirliğinde, birlikte ve etkin şekilde çalışmayı sürdüreceklerini anlatan TOBB Başkanı Hisarcıklıoğlu, sanayiciler daha çok üretsin, daha çok kazansın diye birlikte mücadele edeceklerini söyledi.

“ÇÖZÜMÜN GÜÇLÜ BİR PAYDAŞI OLMAYA ÇALIŞTIK”

Genel kurulda söz alan OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü ise organize sanayi bölgelerinin Türk sanayisinin lokomotifini



OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü, “OSBÜK Yönetim Kurulu olarak hiçbir zaman olumsuzluğa odaklanmadık. Çözüm odaklı baktık, çözümün güçlü bir paydaşı olmaya çalıştık” diye konuştu.

olduğunu, OSBÜK olarak bu gücü daha da artırmak için sahada çok güçlü çalışmalar yürüttüklerine dikkat çekti. "Son 3 yılda camiamızın sorunlarını, taleplerini dile getirmek, camiamızla ilgili düzenlemelere katkıda bulunmak amacıyla Bakanlıklarımıza, BOTAŞ, EPDK gibi kurumlarımıza 500'den fazla görüş sunduk, 100'ün üzerinde rapor hazırladık. OSBÜK Yönetim Kurulu olarak hiçbir zaman olumsuzluğa odaklanmadık. Çözüm odaklı baktık, çözümün güçlü bir paydaşı olmaya çalıştık. Yaptığımız tüm çalışmalarda istişareye önem verdik ve bu istişarede bereket gördük. İnşallah bundan sonra istişare mekanizmalarımızı daha da güçlendireceğiz" diyen Kütükcü, OSBÜK'ün son dönemde aldığı yolu ve yaptıkları çalışmalarını paylaştı.

OSBÜK'ÜN ÇALIŞMALARIYLA OSB'LER İMAR BARIŞI'NA DAHİL OLDU

Kütükcü, sözlerini şöyle sürdürdü: "OSBÜK olarak, organize sanayi bölgelerimizin, katılımcılarımızın en kritik meselelerinin başında gelen enerji konusuna özel bir başlık açılmasını sağladık. Son Kaynak Tedarik Tarifesi ile birlikte camiamızın enerji yükünün arttığını, elektrikteki fiyat artışının daha adil bir yöntemle, sanayiye ek bir yük getirmeden çözülmesi gerektiğini ve YEKDEM maliyetlerinin düşürülmesi talebimizi en üst düzeyde, bakanlıklarımız ve EPDK nezdinde sizler adına çok defa dile getirdik. Doğalgaz konusunda hem Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığımızla hem de BOTAŞ'la yakın çalışmalar yürüttük. Kojenerasyon tesislerinde kullanılan doğal gaz, elektrik üretim amaçlı kullanım tarifesine tabi iken kompozit tarifi olarak yeniden düzenlenmesini sağladık ve burada çok ciddi bir fiyat avantajı elde ettik. OSBÜK'ün çalışmalarıyla organize sanayi bölgelerimiz de İmar Barışı'na dahil oldu. Çevre ve Şehircilik Bakanlığımızla yaptığımız görüşmeler netice-

sinde, tanımlanan yeni tarifeyle organize sanayi bölgelerimiz İmar Barışı kapsamına alındı. Bununla da yetinmedik, düzenlediğimiz paneller ve toplantılarla OSB'lerimizi İmar Barışı sürecinde yapılan yeni düzenlemelerle ilgili an be an bilgilendirdik. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızdan ekonomik koşullar iyileşinceye kadar OSB'lerdeki ruhsat alma ve üretime geçme süresinin uzatılmasını talep ettik. Bu talebimiz de karşılık buldu. Daha bunlar gibi pek çok çalışmaya camiamızla birlikte imza attık."

"OSB'LER DAHA GÜÇLÜ MERKEZLER HALİNE GELECEK"

Kütükcü, Türk sanayisine daha fazla katkıda bulunmak amacıyla çalışmalara aralıksız devam edeceklerini de ifade ederek, "Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız ile yeni ve daha yüksek katma değer üreten bir sanayileşme modelinin peşindeyiz. Daha sürdürülebilir, daha fazla refah üreten bir büyüme modeli için buna ihtiyacımız var. Yarım asırdan fazladır bu ülkenin planlı sanayileşmesine hizmet eden, Türkiye'nin en başarılı üretim rejimi haline gelen, gururumuz olan organize sanayi bölgelerimiz için de artık yeni modeller, yeni başlangıçlar zamanı. Artık yeni nesil OSB'ler inşa ederek OSB'lerimizi sanayicilere sadece altyapı ve arazi hizmetleri sağlayan yapılar olmaktan çıkaracağız. OSB'leri sanayicinin ortak sorunlarına, ortak hizmetler üreten daha güçlü merkezler haline getireceğiz" diye konuştu.

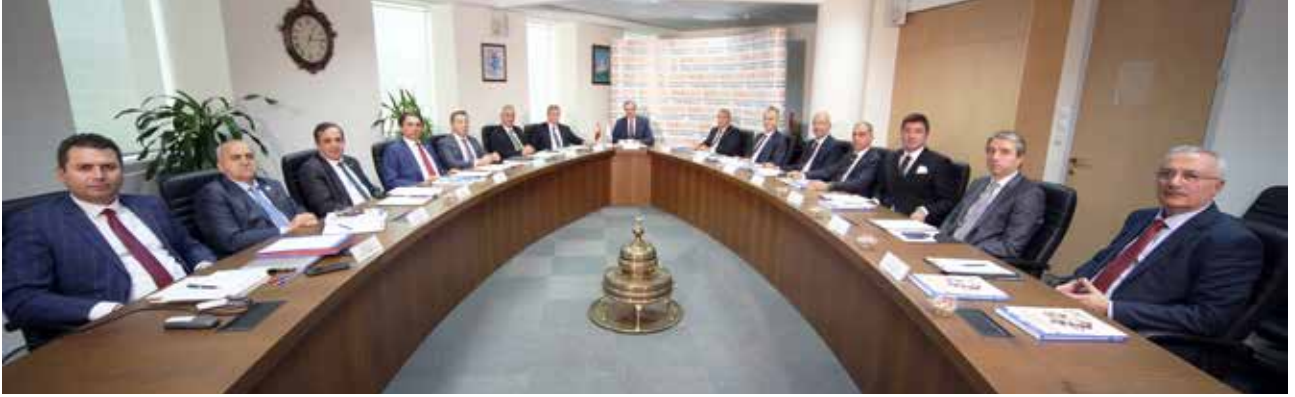
Konuşmasında OSBÜK'ün tarihi bir genel kurula ev sahipliği yaptığının da altını çizen Kütükcü, "Bugün OSBÜK tarihinin en geniş katılımlı genel kurulunu yapıyoruz. Bu ilgi, OSBÜK'ün artık güçlü bir kurumsal yapıya kavuştuğunun ve güçlü iş birlikleri geliştirdiğinin göstergesidir. İnşallah bu birlikteliğimiz, beraberliğimiz daha da güçlenecek" ifadesini kullandı.



OSBÜK Yönetim Kurulu, Genel Kurulun ardından biraraya gelerek çalışmalarına başladı.

OSBÜK, Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun tecrübelerinden yararlanacak

OSB'ler ile OSBÜK çalışmaları hakkında çeşitli istişarelerin yapıldığı ilk OSBÜK Yüksek Koordinasyon Kurulu toplantısı gerçekleştirildi. Kurul üyelerinin bilgi ve tecrübelerinden yararlanma amacıyla kurulan OSBÜK Yüksek Koordinasyon Kurulu Başkanlığını yürüten Memiş Kütükcü, hep birlikte OSB'lere katkı sunmayı hedeflediklerini söyledi.



Organize sanayi bölgeleri (OSB) konusunda bilgi ve tecrübe anlamında destek almayı amaçlayan Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu'nun (OSBÜK) oluşturduğu OSBÜK Yüksek Koordinasyon Kurulu ilk toplantısını gerçekleştirdi. OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü Başkanlığında toplanan Yüksek Koordinasyon Kurulu'nda Başkan Yardımcılığı görevlerine Mahmut Yılmaz ve Adem Ceylan seçilirken, ilk toplantıda OSB'lere pozitif katkı sağlamak hedefiyle birçok kurul ve komisyonda neler yapılması gerektiği gündeme geldi. Kurul üyelerinin deneyim ve tecrübelerinden yararlanılmak üzere faaliyete geçen OSBÜK Yüksek Koordinasyon Kurulu'nda OSB'ler ile OSBÜK'ün çalışmaları hakkında çeşitli istişareler yapıldı.

OSB'lerin Türkiye'nin planlı sanayi üretiminde ve kalkınmasında kritik rol aldığı için altı çizilen toplantıda konuşan OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü "OSBÜK, Türkiye'nin 7 bölgesinde 80 şehirde üretim yapan yaklaşık 1 milyon 900 bin kişiye doğrudan istihdam sağlayan tüm organize sanayi bölgelerinin çatı kuruluşudur. OSBÜK olarak bugüne kadar bu büyük camiaya nitelikli hizmet ürettik, üretmeye de devam edeceğiz. Bu noktada 5 Temmuz'da gerçekleştirdiğimiz 17. Olağan Genel Kurulumuzda hayata geçirdiğimiz Yüksek Koordinasyon Kurulu çok kritik bir rol üstlenmiş durumda. İnşallah Yüksek Koordinasyon Kurulumuz, Yönetim Kurulumuz, Bölge Müdürleri Komisyonumuz, Teknik Çalışma Komisyonlarımız ile birlikte OSB'lerimizden aldığımız güçle yine OSB'lerimize hizmet etmeye, ülkemizin sa-

nayi üretimine hep birlikte pozitif katkılar sunmaya devam edeceğiz" dedi. Toplantıya Kütükcü'nün yanı sıra, OSBÜK Yüksek Koordinasyon Kurulu Üyeleri Mahmut Yılmaz, Mustafa Yağlı, Adem Ceylan, Cihat Çakır, Onur Ramazan Acar, Metin Saraç, Zülfü Altıntaş, Türker Ateş, Selçuk İskender, Orhan Aydın, Erol Ayhan Tosyalı, Selim Us, Murat Urkuç ile OSBÜK Genel Sekreter V. Serkan Ata katıldı.

OSBÜK YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU

- MEMİŞ KÜTÜKCÜ** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU BAŞKANI
- MAHMUT YILMAZ** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU BAŞKAN YARDIMCISI
- ADEM CEYLAN** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU BAŞKAN YARDIMCISI
- HAKKI ATTAROĞLU** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- MUSTAFA YAĞLI** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- CİHAT ÇAKIR** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- ONUR RAMAZAN ACAR** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- METİN SARAÇ** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- HASAN ALİ EĞİNLİOĞLU** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- ZÜLFÜ ALTINTAŞ** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- TÜRKER ATEŞ** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- SELÇUK İSKENDER** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- ORHAN AYDIN** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- EROL AYHAN TOSYALI** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- SELİM US** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ
- MURAT URKUÇ** - YÜKSEK KOORDİNASYON KURULU ÜYESİ



OSBÜK, OSB'lerin enerji taleplerini Bakan Dönmez ve EPDK'ya iletti

OSBÜK Yönetim Kurulu, Ankara'da başta Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve EPDK olmak üzere çeşitli temaslarda bulundu. Son dönemlerdeki yüksek enerji fiyatlarının gündeme geldiği ziyaretin ardından Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nda OSB'lerin son durumu görüşüldü.

Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK) Yönetim Kurulu Başkanı Memiş Kütükcü ve Yönetim Kurulu Üyeleri, son dönemde OSB'lerin sıklıkla dile getirdiği elektrik zamları ile ilgili Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez ve EPDK Başkanı Mustafa Yılmaz'ı ziyaret etti. Ziyaret çerçevesinde Bakan Dönmez ile EPDK Başkanı Yılmaz'a OSB'lerin elektrik fiyatlarıyla ilgili taleplerini içeren rapor sunan OSBÜK heyeti, üretimin desteklenmesini istedi.

OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez'i ziyaretinde 'Son Kaynak Tedarik Tarifesi'nin

hayata geçtiği 1 Nisan 2018'den bu yana OSB'lerde elektrik fiyatının yüzde 100'ün üzerinde arttığını, ekonomik olarak zor bir süreçten geçilen bu dönemde 15 ay gibi kısa bir sürede yaşanan bu yüksek artışın sanayinin rekabet gücünü zayıflattığını vurguladı.

YEKDEM YÜKÜ SANAYİCİLERİN ÜZERİNDEN KALDIRILMALI

Elektrik fiyat artışlarındaki ve dalgalanmalardaki en büyük etkenin YEKDEM olduğunun altını çizen Kütükcü, "Organize

sanayi bölgelerimizde 50 binin üzerinde fabrika üretim yapıyor. Bu fabrikalarımızın her biri, Türkiye'nin değeri. Bizim bu fabrikalarımızı daha fazla üretmeye, istihdam sağlamaya ve ihracat yapmaya yönlendirmemiz şart. Ancak OSB sanayicilerimiz son dönemde elektrik fiyatlarında çok ciddi fiyat artışıyla karşı karşıya geldi. Hem fiyat arttı hem de Son Kaynak Tedarik Tarifesi içerisindeki YEKDEM'den dolayı sanayicilerimiz bir ay sonraki elektrik faturalarını öngöremez hale geldi. Bu konuda yeni bir düzenleme yapılması için OSBÜK'e OSB'lerden çok yoğun talepler geliyor. Dolayısıyla biz üretimi daha avantajlı hale getirecek, daha fazla teşvik edecek yeni bir düzenleme talep ediyoruz. Ayrıca yenilenebilir enerji kaynaklarının desteklenmesi için farklı bir metot geliştirilmeli, Son Kaynak Tedarik Tarifesi içinde yer alan YEKDEM maliyetlerinin yükü sanayicilerin üzerinden kaldırılmalıdır" diye konuştu.

SABİT FİYAT TALEBİ

Başkan Kütükcü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Dönmez'e elektrik faturalarında YEKDEM kaynaklı yaşanan fiyat dalgalanmalarının önüne geçmek için Ulusal Tarife benzeri 3 aylık, 6 aylık periyotlarla sabit fiyat belirlenmesini önerdi. Kütükcü, OSB'lerde kendi prosesi için doğalgazdan buhar üreten tesisler olduğunu, bu tesislerin daha sonra ürettikleri buhardan elektrik de üreterek enerji verimliliğine önemli katkılar sunduklarını da aktararak şunları söyledi: "Kendi ürettiği buharı prosesinde kullandıktan sonra, elektrik enerjisine çeviren bu kojenerasyon tesislerimiz mevcut durumda Kompozit Tarifesine tabi tutuluyor. Ancak bu tesislerimiz elektriği ticari amaçlı değil, kendi proseslerinde kullanmak üzere üretiliyorlar. Dolayısıyla OSBÜK olarak biz, bu tesislerimizin proses amaçlı, 'OSB Elektrik Üretimi Amacı Dışındaki Kullanım' tarifesi içerisinde değerlendirilmesini talep ediyoruz."

BAKAN DÖNMEZ, SANAYİCİLER LEHİNE YENİ BİR ÇALIŞMA YAPILACAĞINI SÖYLEYİ

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez ise organize sanayi bölgelerinin Türk sanayisi için çok önemli olduğunu söyledi. Dönmez, tedarikçi şirketler, OSBÜK ve bakanlık olarak hızla bir araya gelerek, sanayicilerin lehine yeni bir düzenleme yapılması ve uzun dönemli anlaşmalar için çalışma başlatacaklarını ifade etti.

Toplantıda ayrıca, OSBÜK tarafından düzenlenen enerji zirvelerinin bu yıl içerisinde enerji verimliliği temasıyla yapılması da kararlaştırıldı.

Ziyaretlere ise Kütükcü'nün yanı sıra OSBÜK Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Bekir Sütcü, Seyit Ardic, Yönetim Kurulu Üyeleri Cengiz Şimşek, Erdim Noyan, Erol Gülmez, Mustafa Türker, Adnan Keleşoğlu, Ali İhsan Özdoğan, Denetim Kurulu Üyesi Sabri Tekli, Genel Sekreter Vekili Serkan Ata, Bölge Müdürleri Komisyon Üyesi Özer Özcan, Enerji Müşaviri Memet Arslan da katıldı.



OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez'e OSB'lerin taleplerini içeren bir rapor sundu.



Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Mehmet Fatih Kacır'ı ziyaret eden OSBÜK Başkanı Kütükcü ve Yönetim Kurulu Üyeleri, OSB'ler ile ilgili son gelişmeler hakkında bilgi vererek taleplerini iletti.



OSBÜK Başkanı Kütükcü ve Yönetim Kurulu Üyeleri, Sanayi Bakanlığı Sanayi Bölgeleri Genel Müdürü Ramazan Yıldırım ile de görüşme gerçekleştirdi.



OSBÜK Yönetim Kurulu Üyeleri, EPDK Başkanı Mustafa Yılmaz ile bir araya gelerek elektrik fiyatları ile ilgili hazırladıkları raporunu sundu.



TOBB Başkanı Hisarcıklioğlu'ndan OSBÜK Yönetim Kurulu'na tam destek

OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü ile Yönetim Kurulu Üyeleri, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu'nu ziyaret etti. Kütükcü, "TOBB gibi kurumlarla güçlü işbirliği geliştirmeyi son derece önemsiyoruz. Şu anda sağlamış olduğumuz bu güçlü diyalog ortamı, camiamızın kazanımlarını da artırıyor" diye konuştu.

Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK) Yönetim Kurulu Üyeleri, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu'nu ziyaret etti. OSB'lerin ve Türk sanayisinin geleceği ile ilgili istişarelerin yapıldığı ziyarette, OSBÜK ve TOBB işbirliğinin ortak hedefler doğrultusunda devam edeceğinin altı çizildi.

Ziyarette OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu'na OSB camiasına verdikleri tüm desteklerden dolayı teşekkür etti. OSBÜK'ün temmuz ayında çok yüksek bir katılımı gerçekleştirdiği 17. Olağan Genel Kurulu'nun ardından çalışmalarına aralıksız bir şekilde devam ettiğini aktaran Kütükcü, "OSBÜK olarak artık tüm OSB'leri kucaklayan, kapsayıcı, OSB'lerin sorunlarına daha kalıcı çözümler üreten bir üst kuruluş haline geliyoruz. Ülkemizin her köşesinde bulunan organize sanayi bölgelerimizin her biri, bizim için son derece kıymetli. Dolayısıyla bizim OSB camiası olarak, birlik ve beraberlik içerisinde yapacağımız her çalışma Türk sanayisinin yararlarına hizmet edecektir. OSBÜK Yönetim Kurulu olarak, bu sorumlulukla hareket ediyoruz" şeklinde konuştu.

OSB'lerle oda-borsa camiasının güçlü işbirliğinin Türk sanayisi için son derece önemli olduğuna da dikkat çeken Kütükcü, sözlerine şu şekilde devam etti: "OSBÜK olarak, bakanlıklarımızla birlikte çalıştığımız kurumlarla ve Türk iş dünyasının en büyük sivil

toplum kuruluşu olan TOBB gibi kurumlarla güçlü işbirliği geliştirmeyi son derece önemsiyoruz. Şu anda sağlamış olduğumuz bu güçlü diyalog ortamı, camiamızın kazanımlarını da artırıyor."

"OSB'LERDEKİ FİRMALARIMIZIN HİZMETİNDEYİZ"

OSBÜK'ün ziyaretinden duyduğu memnuniyeti belirten TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklioğlu ise OSB'lerin Türkiye'nin hem gurur kaynağı hem de dünyaya rol model olan planlı sanayi alanları olduğunu vurguladı. Türkiye'deki OSB'lerin başarılarıyla gurur duyduklarını belirten Hisarcıklioğlu, "TOBB olarak her zaman OSB'lerdeki firmalarımızın hizmetindeyiz. TOBB ve OSBÜK işbirliğinde geçen yıl üretim reform paketinde sanayicinin üzerindeki pek çok yükün kaldırılmasını sağlamıştık. Önümüzdeki süreçte de TOBB ve OSBÜK olarak OSB'lerimizin ve sanayicilerimizin sıkıntılarının çözüme ulaşması için çalışmaya devam edeceğiz" dedi.

Hisarcıklioğlu, OSBÜK'ün Türkiye'nin sanayileşmesini temsil ettiğini, bu yüzden sorumluluklarının da fazla olduğunu belirterek, "Her zaman yanınızdayım" mesajı verdi.

Ziyarete OSBÜK Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Bekir Sütcü, Seyit Ardic, Yönetim Kurulu Üyeleri Cengiz Şimşek, Erdim Noyan, Erol Gülmez, Salih Esen, Ali İhsan Özdoğan, Fahri Eldemir, Günay Güneş, Denetim Kurulu Üyeleri Ömer Ünsal, Sabri Tekli, Genel Sekreter V. Serkan Ata katıldı.

OSB'lerde 'kişisel veriler koruma altında'

Bilgi teknolojilerine önem veren OSBÜK, "OSB'lerde Kişisel Verilerin Korunması Kanunu" çerçevesinde bilgilendirme eğitimi düzenledi. Eğitimde kanunun getirdiği yenilikler, hukuki değerlendirmeler, uygulamada yaşanabilecek sorunlar, şirketlerin sorumlulukları, verilerden kaynaklanan riskler gibi pek çok konu ele alındı.

Kişisel verilerle ilgili bilişim dünyasındaki risklere dikkat çeken Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK), "OSB'lerde Kişisel Verilerin Korunması Kanunu Bilgilendirme Eğitimi" düzenledi. Eğitimde konuşan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı eski Çalışma Genel Müdür Yardımcısı Lütfi İnciroğlu, OSB'lerin kişisel verilerin korunması konusunda sorumlu kurumlar olduğunun altını çizerken, OSBÜK Genel Sekreter Vekili Serkan Ata da OSBÜK olarak eğitimlere ara vermeden devam edeceklerini vurguladı.

Ankara'da TOBB Konferans Salonunda OSB'lerin yoğun katılımıyla gerçekleştirilen seminerde, katılımcılar 'Kişisel Verilerin Korunması Kanunu'nun getirdiği yenilikler, hukuki değerlendirmeler, uygulamada yaşanabilecek sorunlar, şirketlerin sorumlulukları, verilerden kaynaklanan riskler, verilerin korunmasına ilişkin riskler gibi pek çok konuda bilgilendirildi.

31 ARALIK 2019 SON TARİH

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı eski Çalışma Genel Müdür Yardımcısı Lütfi İnciroğlu, OSB müdürlüklerinin tüm çalışanlarının, bilgi ve farkındalık düzeylerinin artırılmasının önemine değindi. İnciroğlu, 50'den fazla işçi çalıştıran ya da yıllık bilanço toplamı 25 milyondan fazla olan OSB'lerin Veri Sorumlusu sıfatıyla VERBİS'e (Veri Sorumluları Sicil Bilgi Sistemi) 31 Aralık 2019 tarihine kadar kayıt olmaları gerektiğini, aksi takdirde 20 bin ila 1 milyon TL arasında idari para cezası ile karşı karşıya kalılabileceğinin altını çizdi.

OSB'LER TEDBİR ALMAK ZORUNDA

İnciroğlu sözlerine şu şekilde devam etti: "Veri Sorumlusu sıfatıyla OSB'ler, veri güvenliğine ilişkin yükümlülükleri kapsamında kişisel verilerin hukuka aykırı olarak işlenmesini önlemek, kişisel verilere hukuka aykırı olarak erişilmesini önlemek ve kişisel verilerin muhafazasını sağlamak amacıyla uygun güvenlik düzeyini temin etmeye yönelik gerekli her türlü teknik ve idari tedbirleri almak zorunda. Kişisel verilerin veri sorumlusu adına başka bir gerçek veya tüzel kişi tarafından işlenmesi halinde, söz konusu tedbirlerin alınmasına ilişkin olarak veri sorumlusu ile veri işleyenler birlikte sorumlu olur."

Seminerde konuşan OSBÜK Genel Sekreter Vekili Serkan Ata ise OSB'lerde veri güvenliğinin önemine değindi. Ata, OSBÜK olarak OSB'leri ve OSB yöneticilerini ilgilendiren tüm konularda bugüne kadar çok sayıda eğitim düzenlediklerini, bu eğitimleri düzenlemeye de devam edeceklerini belirtti.





OSBÜK Başkanı Kütükcü, Türk dili konuşan iş adamlarına OSB'leri anlattı

Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgız Cumhuriyeti, Türkmenistan ve Özbekistan arasındaki karşılıklı ticaret ve yatırım ilişkilerinin gelişmesine katkı sunmak amacıyla kurulan Türk Ticaret ve Sanayi Odası /Türk Odalar Birliği 1. Genel Kurulu İstanbul'da yapıldı. OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) ev sahipliğinde, Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi (Türk Keneşi) işbirliğinde İstanbul'da düzenlenen programa katılarak, organize sanayi bölgelerini ve yatırım avantajlarını anlatan bir



sunum yaptı. Kütükcü, sunumunda organize sanayi bölgelerinin Türkiye'nin bürokrasiden en uzak, tek durak ofis anlayışıyla yönetilen planlı sanayi alanları olduğunun altını çizdi. Türk sanayisinin bugün elde ettiği başarılarında organize sanayi bölgelerinin lokomotif rol oynadığını anlatan Kütükcü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına bağlı OSBÜK'ün de şu anda sayıları 331'e ulaşan OSB'lerin çatı kuruluşu olarak çalışmalarını yürüttüğünü ifade etti. Kütükcü, sunumunda OSB'lerin kuruluş aşamaları, OSB'lere ve OSB sanayicilerine verilen destek ve teşviklerle ilgili bilgiler de verdi.

Başkan Kütükcü'den, İkitelli OSB'ye ziyaret

Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK) Başkanı Memiş Kütükcü, İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'ni ziyaret etti. İkitelli OSB Başkanı Mahmut Mustafa Aydın ve yönetim kurulu üyeleriyle bir araya gelen Kütükcü, Başkan Aydın ve ekibine Türk sanayisine katkılarından dolayı teşekkür etti.

Ziyarette, yaptıkları faaliyetleri anlatan Kütükcü, OSBÜK olarak tüm OSB'lerin kazanımlarını artırmak için çalıştıklarını altını çizdi. Yeni dönemde de OSB'lerin sorunlarına yönelik taleplerin yetkililere iletilmesi hususunda üzerlerine düşen görevi yerine getireceklerini belirten Başkan Kütükcü, bu doğrultuda İkitelli OSB'nin de görüş ve düşüncelerine de her zaman açık olduklarını ifade etti. İkitelli OSB Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut M. Aydın ise OSBÜK Başkanı Kütükcü ve yeni yönetim kuruluna başarılar dileyerek, sanayicilerin beklentilerine yönelik fikirlerini paylaşacaklarını ve OSBÜK'ün desteklerini alacaklarını belirtti.



Ziyarete İkitelli OSB Yönetim Kurulu Başkan Vekili Nuri Konak, Yönetim Kurulu Üyeleri M.Vural Koç, Selim Us, Aziz İyiokur ve Bölge Müdürü Nihat Yılmaz da katıldı.

Enerji Verimliliği Derneği ile OSBÜK iş birliğinde ilk adımı attı

Enerji Verimliliği Derneği Genel Başkanı Murat Kalsın ile dernek yönetim kurulu üyeleri, OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü'yü ziyaret etti. Ziyarette OSBÜK ile Enerji Verimliliği Derneği arasında OSB'lerin verimliliğini artırmak için yapılabilecek çalışmalar değerlendirildi.

Enerji Verimliliği Derneği hakkında OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü'ye bilgi veren Kalsın, "Hedefimiz sanayinin her alanında verimliliği artırmak" dedi.

OSBÜK Başkanı Memiş Kütükcü ise ziyaretten duyduğu memnuniyeti ifade ederek, "Ülkemizin bugün en fazla ihtiyaç duyduğu alanlardan birisi de verimlilik. Artık her alanda verimli bir ekonomik modele geçmek zorundayız. Bu anlamda ben Enerji Verimliliği Derneğimiz ile birlikte güzel çalışmalara imza atacağımıza inanıyorum" diye konuştu.



OSBÜK ve TÜBİTAK Marmara Teknokent işbirliği protokolü imzaladı



OSBÜK ile TÜBİTAK Marmara Teknokent A.Ş. arasında imzalanan protokol ile iki kurum arasında önemli iş birliğine adım atıldı. Protokole göre Amerika'daki Türk Ticaret Merkezi'nin OSBÜK tarafından kullanılması, karşılıklı bilgi ve teknoloji transferi sağlanması, OSB'lerdeki işletmele-

rin her türlü yatırım sermayesine erişimlerinin kolaylaştırılması, Ar-Ge-inovasyon ve girişimcilik fonlarına erişilmesi, ürün ve hizmetlerin dış pazarlara açılması konularında iki kurum tarafından iş birliğine gidilebilecek.

Protokole Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK) Başkanı Memiş Kütükcü ile TÜBİTAK MARTEK Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Mehmet Ali Okur imza attı. Başkan Memiş Kütükcü, OSBÜK'ün artık proje üreten bir kurum haline geldiğini ve bu süreci iş birliğiyle daha da geliştirmek istediklerini vurguladı.

OSB CAMIASININ ÜRETİM GÜCÜ ARTACAK

Kütükcü, "Yaptığımız iş birlikleri ve projelerle OSB camiamızın üretim gücünü artırarak, ülke ekonomisine katkısını geliştirmeye çalışıyoruz. İnşallah MARTEK'le imzaladığımız bu protokol de bu sürece önemli katkılar verecek. TÜBİTAK Marmara Teknokent'le yapacağımız projelerde birlikte çalışma ile ilgili bir protokol imzalıyoruz. Çünkü bu uzmanlık konusu... Projelerin yazımını, içeriğini ve sürdürülebilirliğini sağlamak açısından MARTEK'le ve daha pek çok kurumla iş birliğimizi daha da artıracacağız" şeklinde konuştu.

TÜBİTAK Marmara Teknokent Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Mehmet Ali Okur ise OSBÜK'le protokol imzalamaktan memnuniyet duyduklarını ifade ederek, "İnşallah süreç OSB'lerimiz için de bizim için de hayırlı olur" dedi.



OSB'ler
rekabet avantajında
lojistik destek bekliyor

Türkiye, 2018'de 390 milyar doları aşan dış ticaretini 2023'de yüzde 25'ten fazla büyütmeyi hedeflerken, bu alandaki lojistik altyapısıyla hizmet yarışında firmalara ve OSB'lere rekabet avantajı sağlayabilecek mi? Uzmanlar mevcut lojistik altyapısı ile bunun zor olacağını dile getirerek, lojistik merkezlerinin artırılmasını ve tüm ulaşım modlarının entegrasyonunun gerekliliğini vurguluyor.



179

TÜRKİYE'DE BULUNAN
TOPLAM LİMAN

11 MİLYON 65 BİN TEU

2018 YILINDA LİMANLARDA
ELLEÇLENEN KONTEYNER SAYISI460 MİLYON 153 BİN TON
2018 YILINDA LİMANLARDA ELLEÇLENEN
TOPLAM YÜK

11 BİN 527 KM

2018'DE DEMİRYOLLARINDA
KONVANSİYONEL HAT UZUNLUĞU

247 BİN 911 KM

2018'DE TOPLAM KARAYOLU
UZUNLUĞU (KAYNAK: TÜİK)

Lojistik
hizmetlerinde
rekabet avantajı
için raylı sistemlerin
geliştirilmesine
vurgu yapılıyor.

Rekabetin üst seviyeye çıktığı küresel ticarete maliyetin önemli bir parçası haline gelen lojistik hizmetleri, firmalara ve organize sanayi bölgelerine önemli avantajlar sunuyor. Hızlı, güvenilir ve minimum maliyetli lojistik hizmetlerinde bir cent'lik rekabet avantajı için milyonlarca dolarlık Ar-Ge çalışmalarının yapıldığı düşünüldüğünde bu alanda Türkiye'nin de hangi noktada olduğu ve hedefleri için neler yapması gerektiği de gündeme geliyor. Diğer yandan daha somut verilerle Türkiye geçen yıl 168 milyar dolar ihracat ve 223 milyar dolarlık ithalatıyla toplamda 391 milyar dolarlık dış ticaret hacmi yaratırken, 2023'de dış satışların 226.6 milyar, ithalatın ise 293.5 milyar dolara yükseltme hedefi, 'Toplamda 520 milyar doları aşacak dış ticaret için yeterli lojistik altyapı mevcut mu?' sorusunu akıllara getiriyor. Bu sorunun yanıtı ise küresel ticarete iddialı olmak için Çin'in son dönemdeki hamlelerinde aranabilir. Hatırlanırsa tarihi 'İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için çalışmalar yürüten Çin'in 'Bir Kuşak Bir Yol' projesini iyi anlamak gerekiyor. Lojistik hizmetlerdeki fırsatların farkına varan Çin'in 65 ülkeyi kapsayacak ve bu pazarlarda etkili olacak hamlesi için yıllardır çalıştığı biliniyor. 2027'ye kadar bir trilyon doları aşması beklenen lojistik altyapı kurma çalışmalarında, aralarında

Türkiye'nin de olduğu birçok ülke ile işbirliğini sürdüren Çin, bu hamlesiyle en büyük üreticilerinden KOBİ'lere kadar tüm sanayisine büyük avantaj sağlayacak.

Lojistiğin önemine Çin'in penceresinden baktıktan sonra dünyadaki verileri de ortaya koyarken, sektörün ticaretle birlikte yükseldiği ve gelecek yıllarda da tedarik zincirinin halkalarında öne geçen ülkelerin rakiplerine fark atacağına inanılıyor. Rakamlarla ifade etmek gerekirse; 2018'de 4.730 milyar dolara ulaşan lojistik sektörünün 2024 yılı itibarıyla 6.300 milyar doları bulması öngörülüyor. Bu artışı ise küresel ticaretin tetiklediği gözlenirken, tüketicilerin daha fazla ve çeşitli ürünü daha hızlı ve esnek zamanda talep etmesi lojistik hizmetlerinin de gelişmesinde itici güç oluyor. Bu gelişmeler çerçevesinde Türkiye'nin de durumunu gözden geçirerek bu alanda hizmet alan kesimlere avantaj sunması zorunluluk halini alıyor. Bu nedenle konunun farkına varan hükümet de 11. Kalkınma Planı'nda lojistiğe verdiği önemi gösteriyor.

TÜRKİYE LOJİSTİK PERFORMANSTA GERİLİYOR

Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi Değişimi'ne göre de Türkiye'nin 2012'de 3,51 puanla 27'inci olduğu endeks sıralamasında, geçen yıl 3.15 puanla

47'inci sıraya gerilediği gözleniyor. Bir diğer veri, Uluslararası Para Fonu'na göre ise lojistik hizmetlerin büyüklüğü dünya ortalamasında GSYH'nin yüzde 29'una denk gelirken, bu oran Türkiye'de yüzde 20 seviyesinde ölçülüyor.

Tüm bu veriler de yapılacak işler için bir yol haritası çizerken, lojistiğin de yaşanan süreçte sadece eşya veya evrakların taşındığı bir tedarik zinciri sektörü olmadığını küresel üretim ve ticaretin bir fonksiyonu olduğunu ortaya koyuyor. Bu bağlamda, organize sanayi bölgeleri gibi kümelenme prensibiyle kurulmuş yerlerde artık firmalar bireysel hareket etmeyi bırakıp tedarik zincirinin halkalarını oluşturan yapılar olduklarını fark edip ortak akılla, iş birliği ile entegre bir biçimde hareket etmeleri gerekliliği gözlerden kaçmıyor. Dolayısıyla üretimde en önemli halka olan organize sanayi bölgeleri (OSB) ise lojistikle bire bir ilgisi olan kurumlar olarak öne çıkıyor. Söz konusu OSB'lerin rekabette rakiplerinin önüne geçebilmeleri için lojistik hizmetlerine yatırımın gerekliliği de kaçınılmaz oluyor.

LOJİSTİK, GELİŞEN TİCARETLE BİRLİKTE PLANLANMALI

Konunun uzmanları ve birçok OSB yöneticisi de Türkiye'deki mevcut lojistik ağı ve hizmetlerinin 2023 hedeflerine ulaşmada yetersiz kalacağına dikkat çekerek gelişen ticaretle lojistiğin birlikte planlanması gerekliliği üzerinde duruyor. Mevcut durumda lojistik altyapı sorunlarının bulunduğunu, taşıma modları arasında uyumun yetersiz olduğunu dile getiren uzmanlar, hem deniz hem de havalimanları hinterlandlarının çok dar olduğuna vurgu yapıyorlar. Ayrıca demiryolu ağına da dikkat çekilirken, limanlardan taşıma ağına büyük bölümünün karayolu ile sağlanmasının da maliyet, çevre kirliliği, trafik, hız gibi sorunlara neden olduğu ifade ediliyor. Bunlara çözüm olarak önerilen lojistik merkezlerinin ise henüz gelişme kaydedememesinin 'lojistik ile ilgili bir algı problemi mi var' sorusunu akıllara getiriyor. Lojistik planlamanın dış ticaretin anahtarı olduğunun gözlerden kaçtığını ifade eden uzmanlar ve OSB yöneticileri, özellikle bu alanda lider konumda olan Almanya'nın lojistik yaklaşımının örnek alınmasının altını çiziyorlar.

Yapılan deniz ve havalimanlarının günün koşullarına göre değil, gelecek vizyonuna göre planlanmasını ve altyapının dış ticaret hacmine uygun kapasiteye sahip olarak tüm taşıma modları entegre edilerek hizmet vermesi öneriliyor. Özellikle raylı sistemlerin OSB'lerle ve lojistik merkezleriyle entegre olması gerekliliğine dikkat çekilirken, bunun sadece iş meselesi

değil, ülke adına bir sosyal sorumluluk olduğunun altı çiziliyor. Türkiye'nin bulunduğu bölgede lojistik üssü olabilmesi için de doğu-batı ve kuzey güney yönlerinde ulusal ana ulaştırma koridorlarının oluşturularak bu koridorların kesişim noktalarında kombine taşımacılık bazlı lojistik merkezlerinin kurulması ve ulusal koridorların uluslararası ana ulaştırma koridorlarına bağlanması gerekliliği üzerinde duruluyor.

Lojistik, '11. Kalkınma Planı'nda yer aldı

Hükümetin açıkladığı '11. Kalkınma Planı'nda karasal yük taşımacılığında demir yolunun payının yükseltileceği üzerinde duruluyor. Planda öne çıkan detaylar şöyle: İmalat sanayisinin ihtiyaç duyduğu enerjinin sürekli, kaliteli, güvenli ve asgari maliyetlerle sağlanması, demir yolu yatırımlarında yük taşımacılığına odaklanılması, uygun yer ve ölekte deniz yolu altyapılarının geliştirilmesi, modlar arası (inter-modal) taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistik maliyetlerin azaltılması yoluyla verimliliğin ve rekabetçiliğin artırılması... Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen petro-kimya tesisleri, otomotiv sanayisine yönelik imalat tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanacak, yük taşımacılığında demir yolunun payı artırılacak. Karasal yük taşımacılığında demir yolunun payı yüzde 5,15'ten yüzde 10'a çıkarılacak.

Üretim bölgelerine özel yatırımlar yapılacak

38 OSB, özel endüstri bölgesi, liman ve serbest bölge ile 36 üretim tesisine yönelik toplam 294 kilometre uzunluğunda iltisak hattı yapılacak. Öncelikli sektörleri odağa alacak şekilde Çukurova, Batı Karadeniz ve Marmara bölgeleri başta olmak üzere mevcut ve yapımı devam eden lojistik merkezlerin standartları yükseltilecek, yeni yapılacak yük ve lojistik merkezleri ise yük talebinin yüksek olduğu demir yolu koridorlarında planlanacak.

Mevcut demir yolu şebekesinde trafik yoğunluğunun artırılması ve yük taşımacılığında daha fazla pay alınabilmesini teminen ana hatlardaki darboğazlar giderilecek, trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen tek hatlı demir yolları çift hatlı hale getirilecek, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları tamamlanacak. Renovasyon yoluyla tesislerdeki fiziki şartların iyileştirilmesine yönelik hukuki düzenlemeler yapılacak ve uygulamaya konulacak.

Lojistik altyapısı için OSB'lerin devletten bekladıkları

- ✓ AB ülkelerine gerçekleştirilen transit mevzuatı geliştirilmeli
- ✓ Yük merkezi konumunda olan OSB'ler bünyesinde devlet/OSB işbirliği ile lojistik merkez oluşturulmalı
- ✓ Kombine taşımacılık mevzuatı düzenlenmeli
- ✓ Karasal yük taşımacılığında demiryolu payı artırılmalı
- ✓ Özellikle denizden uzakta kurulu bulunan OSB'lerin demiryolu taşımacılığı navlun desteği ile alanında desteklenmeli
- ✓ Demiryolu altyapısının güçlendirilerek OSB'lerin daha etkin ve kolay kullanımına hazır hale getirilmeli
- ✓ Uluslararası sevkiyatları izleyebilme kabiliyeti geliştirilmeli
- ✓ Ulusal lojistik sektörünün yetkinliği ve kalitesi artırılmalı
- ✓ Gümrükleme işlemleri daha hızlı ve kolay yapılabilmesi

“ZAMANINDA ULAŞTIRAMADIĞIMIZ MAL DEĞERLİ DEĞİLDİR”



Dr. Sait Cemal Türek
*Manisa Organize Sanayi
Bölgesi Başkanı*



*Zamanında
ulaştıramadığımız mal değerli
değildir. Artık limanlara
ve lojistik merkezlere bağlı
olarak oluşan yeni pazarlar,
dünya ticaretinde dönüşüm
yaratıyor.*



Uluslararası pazar dinamiklerindeki değişimler ticaretin hacmini ve istikametini belirlerken, bu dinamiklerin önemli bir parçası haline gelen lojistik hizmetleri de gün geçtikçe önemini artırıyor. Küresel ticarete gelişen üretim ve teknolojilerle birlikte lojistik sektörünün de buna paralel büyümesi kaçınılmaz oluyor. Üretim merkezlerini ve limanları birbirine bağlayacak kara ve demiryolu bağlantılı yeni lojistik merkezlerinin, kara terminallerinin, ana ve aktarma limanlarının kurulması ise günümüzde rekabet koşullarında zorunluluk halini alıyor. Bu gelişmeler çerçevesinde uluslararası lojistik sisteminin dışında kalan ülkelerin maliyetlerinin gün geçtikçe artacağına ve rekabet güçlerinin zayıflayacağına vurgu yapan Manisa Organize Sanayi Bölgesi (OSB) Başkanı Dr. Sait Cemal Türek, “Zamanında ulaştıramadığımız mal değerli değildir. Artık limanlara ve lojistik merkezlere bağlı olarak oluşan yeni pazarlar, dünya ticaretinde dönüşüm yaratarak stratejik oluşumların etkisini yoğun bir şekilde lojistik sektörü üzerinde götürmektedir” diyor.

Küresel ticarete güçlü olan ekonomilerin iş dünyasında etkili stratejiler oluşturma ve kullanma kültürü geliştirdiğine, bu stratejiler içerisinde lojistik ve tedarik zinciri yönetimlerinin rekabet üstünlüğü yarattığını ifade eden Türek, taşıma maliyetinin, depolamanın ve bunların planlamasının doğru yapılmasıyla maliyetlerin düşürülebileceğine işaret ediyor. Türek, “Üretilen birçok ürün kalite olarak birbirinin benzeri olmakla birlikte üretimden kaynaklı maliyetleri düşürmek aynı çeşit ürünler için büyük zorluklar ifade etmektedir. Günümüz ticaretinde birim maliyetleri 1 cent düşürebilmek için binlerce dolarlık Ar-Ge maliyeti planı yapmak durumuna gelinmiştir. İşte lojistiğin önemi bu noktada karşımıza çıkmaktadır. Sonuç olarak lojistik maliyetleri yüksek olan ülkelerin ekonomik büyümeleri yavaş olmaktadır” diyor.

Dünya Bankası’nın 2010 yılında konuyla ilgili yayınladığı raporun sonuç bölümündeki “Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan oranda küresel ve verimli lojistik ağı alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir” değerlendirmesini de hatırlatan Türek, “Doğru ürünün, doğru yerde, doğru zamanda ve kabul edilebilir bir maliyetle müşterilere ulaştırılması anlamında, gelecek vaat eden bu sektörün büyüyen ve gelişen ekonomimizle ve üretim gücümüzle eş zamanlı olarak gelişebilmesi için planlı ve uzun soluklu adımlar atmak gerekmektedir. Biz bu farkındalıkla hayata geçirdiğimiz lojistik merkezimizi üretim artışımıza paralel bir şekilde destekleyerek, kapasite kullanımlarını arttırmaktayız. Lojistik merkezimizin varlığı bölgemizin üretim gücüyle birleşince karşılaştığımız sorunlara akılcı çözümler oluşturmaktayız” diye konuşuyor.

MANİSA OSB LOJİSTİKTE HER TÜRLÜ MODU KULLANIYOR

Türek, Manisa OSB’de faaliyet gösteren firmalara sundukları alternatif lojistik hizmetlerini hatırlatarak, üreticilerin maliyet açısından uygun olan taşıma modunu tercih edebileceğini vurguluyor ve şu bilgileri veriyor:

“Firmalar, bölgemiz içerisinde 75.500 metrekaresel konteyner terminaline sahip demiryolu bağlantılı lojistik merkezimiz ile bölge limanları arasında yükünü demiryoluyla gönderip çekebilir, dilerse 1 saatlik karayolu taşıma mesafesinde yer alan İzmir Adnan Menderes Havalimanı üzerinden taşımasını gerçekleştirebilir, dilerse de doğrudan karayolu taşımacılığı ile taşımasını sağlayabilir. Genel olarak

taşıma modlarını karşılaştırdığımız zaman öncelikle düşük karbon emisyonu salınımı nedeniyle çevreci olması bakımından, can ve mal güvenliği sağlayarak düzenli termin sürelerinde hareket ederek maliyet avantajı da yaratan demiryolu taşımacılığı bölgemizin önceliğidir.”

LOJİSTİKTE DEMİRYOLU AĞI BAĞLANTILARI GELİŞTİRİLMELİ

Ülke olarak da demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığını en etkin şekilde kullanarak, dış piyasalara açılmada en ekonomik taşıma modu olan kombine taşımacılık anlayışına geçilmesi gerektiği üzerinde duran Dr. Sait Cemal Türek, sözlerini şöyle sürdürüyor:

“Türkiye’de yurt içi ve uluslararası taşımacılığın büyük bir kısmı karayolu taşıma modu üzerinden gerçekleşmektedir. Can ve mal güvenliği açısından demiryolu taşımacılığının tercih edilmesi uygun olacaktır. OSB’lerde demiryolu bağlantılı lojistik merkez oluşturulması, bölgelerin hizmet kalitesini yükseltecek, firmalar için de büyük kolaylıklar sağlayacaktır. Nakliye ve her türlü depolama hizmetleri uluslararası standartlarda verilmeli, hizmetin kalitesi ve kontrolü ithalatçı-ihracatçı firmalar ve kamu iş birliğiyle sağlanmalıdır. Ülkemizde mermer, demir-çelik gibi sektörlerde karayolları yük istiap haddini aşan taşımaların yoğun gerçekleştiğini gözlemlemekteyiz. Kara yollarımızın kullanım ömrünü kısaltarak, can güvenliğini hiçe sayan taşımaların daha yoğun denetlenerek, TCDD tarafından özellikle açık yük statüsünde taşınan bölünemez nitelikteki ağır tonajlı yüklerin demiryoluyla taşınması kolaylaştırılmalıdır. Buna paralel organize sanayi bölgelerine kurulacak lojistik merkezlere ve kuru yük limanlarına demiryolu bağlantıları gerçekleştirilmelidir.”

Lojistiğin temelinde sürekli ve sürdürülebilir operasyonel verimliliğin yer aldığının altını çizen ve dökümantasyon ile izlenebilirliğin operasyonel süreçlere entegre edilebildiği oranda sektörde güven ortamı yaratılabileceğine vurgu yapan Türek, “Operasyonel olarak Türkiye’nin, Rotterdam ve Dubai gibi gelişmiş lojistik merkezlerini örnek alarak liman gerisi sahaları ve kara terminali eksiklerini tamamlaması gerekir. Türkiye’nin kıyı sahil şeritleri genel olarak sit alanı statüsünde bulunmaktadır. Bu durum mevcut limanların artan yük miktarına eşdeğer olarak büyümesine engel teşkil etmektedir. Yüklerin yoğun hareket gördüğü, elleçlenebildiği, gümrüklü ve gümrüksüz depolama ihtiyaçlarının giderildiği ve transit işlemlerin sağlanarak demiryolu bağlantısının gücüyle konsolide edilerek limanlar arasında aktarımlarının güvenle sağlanabildiği Manisa Organize Sanayi Bölgemizde yer alan lojistik merkezimiz benzeri özelliklerle çevreye duyarlı yerli ve milli yapılanmalar bu sorunu büyük oranda çözebilir” diyor.

Operasyonların verimlilik ile anlık geri bildirim ihtiyaçlarının artmasıyla kalifiye personel istihdamının sürekli ve kalıcı kılınmasının zorunlu hale geldiğini kaydeden Türek, üniversitelerde sektör içerisindeki iş kollarında uzmanlaşabilmenin önünü açan lojistik ve tedarik zincirinde uygulamalı eğitimler verilmesini gerektiğine dikkat çekiyor. Bu nedenlerle Türkiye Lojistik Master Planı 11. Kalkınma Planı’nın önemini vurgulayan Türek, bu planın bir bütün olarak ülke lojistik politikasının yönünü belirlemesi gerektiğinin altını çiziyor. Türek, Türkiye Lojistik Master Planı’nı şöyle değerlendiriyor:

“11. Kalkınma Planı’nda demiryolu yatırımlarının yer almasını büyük bir memnuniyetle karşılıyoruz. Küresel iklim değişikliği nedeniyle özellikle demiryolu yatırımlarını takip ediyor ve büyük önem veriyoruz. Ayrıca, çevreci olmasının yanında gerek mal gerekse can güvenliği açısından demiryolu taşımacılığı bizler için ayrıca özel bir anlam ifade etmektedir.

Biz Manisa Organize Sanayi Bölgesi olarak demiryolu iltisak hattının maliyetini de üstlenerek Türkiye’de bir ilk olarak faaliyete geçirdiğimiz lojistik merkezimizden on yıldır demiryolu taşımacılığı hizmetini sanayicimize kesintisiz olarak sağlamaktayız.

11. Kalkınma Planı’nda yer alan demiryolu teşvikleri, ümit ederiz ki diğer organize sanayi bölgeleri tarafından verimli bir şekilde değerlendirilerek, bizlerin uzun yıllardır yoğun çabalar sarf ederek sürdürdüğü düşük karbon emisyon değerli demiryolu taşımacılığı ile bütün ülke genelinde farkındalık yaratılarak hayata geçirilir.”

“OSB’lerde demiryolu bağlantılı lojistik merkez oluşturulması, bölgelerin hizmet kalitesini yükseltecek, firmalar için de büyük kolaylıklar sağlayacak.”

“DİYARBAKIR SANAYİSİ REKABET İÇİN LOJİSTİK MERKEZE SAHİP OLMALI”



Aziz Odabaşı
Diyarbakir OSB Başkanı

“Diyarbakir, sanayisi ve ticaretiyle bölgenin merkezi konumunda olmasından dolayı, demiryolu bağlantısı ile bir lojistik merkeze ihtiyaç duyan illerimizin başında gelmektedir.”

İletişim ile ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişme ve ulusal ekonomilerin dışa açılmasıyla birlikte yaşanan küreselleşme süreci, ülkeler ve bölgeler arasında artan bir rekabeti gündeme getiriyor. Küresel rekabet açısından en önemli maliyet kalemlerinden biri de lojistik maliyetleri olarak öne çıkıyor. Lojistik hizmetlerinin gelişmesi ve rekabetin en önemli unsurlarından biri olması nedeniyle dünyada mal dolaşımının adeta 'küresel bir köy' konumu boyutuna geldiğini vurgulayan Diyarbakir Organize Sanayi Bölgesi (OSB) Başkanı Aziz Odabaşı, “Burada lojistik çok önemli bir konu... Lojistik hem hız hem de üretim maliyetlerini doğrudan etkilemektedir. Lojistik altyapısını iyi kurabilmiş ülkeler ulusal ve uluslararası ticarete öne geçmektedir. Örneğin Çin devlet destekli lojistik altyapısı ile çok küçük KOBİ'lerini bile Alibaba gibi büyük platformlarla dünyaya açabilmektedir. Bu sayede şehir trafiğini olumsuz etkileyen TIR ve kamyon hareketi azalacak, şehir içi dağıtımlar birleştirilerek araç hareketi azalacak, maliyetler düşecek, gürültü ve karbon salınımı azalacaktır” diyor.

Dünyada mal ile hizmetleri kaliteli ve zamanında üreten, pazarlara en hızlı ve en uygun maliyetlerle ulaştıran ülkelerin veya bölgelerin bir adım öne çıktığını aktaran Odabaşı, bu nedenle, son yıllarda lojistiğin önemli bir sektör olarak gündemde yer aldığının altını çiziyor. “Diyarbakir sanayisi, ticareti ile bölgenin merkezi konumunda olması nedeniyle demiryolu bağlantısı ile bir lojistik köye/merkeze sahip olması gereken illerimizin başında gelmektedir. İthal edilen ürünlerin ve hammaddelerin, ihraç edilen ürünlerin, iç piyasaya gönderilecek her türlü malzemenin depolama, kara taşıması ve demiryolu taşımasının kolayca yapılabileceği, hizmet kalitesinin artacağı, maliyetlerin düşürülmesi, ancak bir lojistik merkezi ile gerçekleşebilecektir” ifadesini kullanan Odabaşı, Diyarbakir'da bir lojistik merkezi bulunmasının son derece önemli olduğunu kaydediyor.

Diyarbakir'ın genç nüfus varlığı ve teşvik sisteminde 6'ncı bölgede yer alarak sanayileşme yolunda önemli bir fırsat yakaladığına değinen Odabaşı, kentte üretilen ürünlerin en kısa sürede ve en rekabetçi fiyatlarla pazarlara ulaştırılmasının gerekliliğine dikkat çekiyor.

Odabaşı, “Diyarbakir, Ortadoğu'ya ve özellikle de Irak'a açılan bir kapı olması, otoban ve bölünmüş karayolları ağı, havalimanı ile demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve lojistik merkezin kurulmasıyla bu fırsatları değerlendirdiği takdirde, gelişme ve kalkınma sürecinde önemli bir ivme kazanacak ve bölgenin cazibe merkezlerinden biri olma konumunu güçlendirecektir” diye konuşuyor. Yaşanan süreçte lojistik hizmetlerinde sorunlar yaşadıklarını ifade eden Odabaşı, özellikle limanlara uzak olmaları nedeniyle ürünlerini bu limanlara en az maliyetle ulaştırmada zorluklarla karşı karşıya kaldıklarına değiniyor. “Özellikle demiryolundan istifade edemiyoruz. Bu konuda demiryolu çok önemli. Diyarbakir OSB'ye demiryolu iltisak hattı çekildi. Ancak henüz hizmet alacağımız bir lojistik firması bulamıyoruz. Ayrıca gümrük kapılarından zaman zaman yaşanan gecikmeler bizi zorluyor. Bu konuda kapıların kapasitelerinin artırılması gerekiyor” değerlendirmesinde bulunuyor.

LOJİSTİK KÖY KURULMASI İÇİN ÇALIŞMALAR SÜRÜYOR

Lojistik hizmet kalitesinin artmasıyla firmaların ve OSB'lerin rekabet gücünü doğrudan pozitif etkilineceğinin altını çizen Odabaşı şu bilgileri veriyor:

"Lojistik hizmet kalitesi gelişmiş olan bir OSB, büyük yatırımcıları çekme noktasında avantaj elde ediyor. Lojistik hizmet standartları yükseltmek için öncelikle lojistik altyapısını iyileştirmek gerekiyor. Bunun için farklı ulaşım modlarının bir arada hizmet verdiği bölgesel lojistik merkezleri kurgulanmalı. Çünkü farklı ulaşım modlarının entegre olmadığı bir yapıda efektif bir lojistik hizmet sağlanamamaktadır. Diyarbakır için bizim de ortağı olduğumuz bir 'Lojistik Köy' kurulması ile ilgili çalışmalarımız var. Yaklaşık 229 ha alanda 400 bin metrekare A++ standartlarında lojistik depolar, gümrük binası, tarımsal ürünler için lisanslı depolar, demiryolu terminali, tır park alanı, konteyner park alanı, forwarder ofisleri, sosyal tesislerin birarada olduğu entegre bir yapı kurguluyoruz. Her bölgede bunun gibi entegre lojistik yapılar kurgulanmalı.

Ana ulaşım modlarının mutlaka entegre olması gerekiyor. Bizde liman olmadığı için demiryolu ve karayolu modlarını mutlaka entegre olması gerekiyor. Limana yakın OSB'lerde de limana entegre lojistik organizasyonlar planlanmalı."

"İHRACATTA ASYA VE AMERİKA'DA DAHA BÜYÜK PAZARLAR MEVCUT"

Diğer yandan Türkiye'nin ihracatına da değinen Odabaşı, bu alanda daha çok yakın coğrafyadaki Avrupa ve Ortadoğu ülkeleriyle ticaret yapıldığını hatırlatarak, "Fakat aslında gerek Asya gerekse Amerika kıtasında çok daha büyük pazarlar mevcut. Ancak bu pazarlara ulaşmak için lojistik altyapısının güçlü olması gerekmektedir. Hem gümrükleme, sigortalama, gümrük geçişi lojistik operasyonlarının çok hızlı olması, hem de entegre ulaşım modları ile modlar arası geçişte zaman kaybı olmaması gerekiyor. Güçlü lojistik altyapı ile en uzak pazarlara bile ürün satmak mümkün" değerlendirmesinde bulunuyor.

Lojistik hizmetleriyle önde olan İtalya, İspanya ve Almanya'yı örnek gösteren Odabaşı, bu ülkelerin her birinde 20-30 adeti bulan global lojistik merkezi bulunduğunu hatırlatıyor. Yine Uzakdoğu'da Çin'in çok önemli lojistik yatırımları yaptığını kaydeden Odabaşı, Türkiye'nin de dahil olduğu yeni İpek Yolu projesi ile bu ülkenin Avrupa pazarına çok daha hızlı hizmet sunacağına altını çiziyor. Dolayısıyla uluslararası ticarete öne geçmenin yolunun lojistik altyapısı ve hizmetleriyle sağlandığını vurgulayan Odabaşı, bu konuda Çin, Almanya, İtalya ve İspanya örnekleri üzerinde duruyor.

YAPISAL DÜZENLEMELER VE ALTYAPI YATIRIMLARI BEKLENİYOR

Odabaşı, lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar ve devletten de bazı beklentileri olduğunu dile getirerek, "Lojistik firmaların konsolide bir yapıya geçmeleri gerekiyor. Ölçek ekonomisi oluşturarak daha kaliteli hizmet vermelerini bekliyoruz. Küçük lojistik firmaları ise maalesef yeterli hizmet kalitesini sağlayamıyor. Diğer yandan devletin de bu konuda hem yapısal düzenlemeler hem de lojistik altyapı yatırımları yapması gerekiyor. Çünkü OSB'lerde üretim yapan firmaların lojistik maliyetlerini azaltmak için hem karayollarına hem de demiryollarına entegre olmalı. OSB'deki bir firmada üretilen bir ürün en az elleçleme maliyeti ile limanlara kolaylıkla ulaşmalı. Limanlara ya da sınır kapılarına ulaştıktan sonra da en kolay ve hızlı bir şekilde sınırı geçebilmeli" ifadesine yer veriyor.

“
Lojistik altyapısını iyi
kurabilmiş ülkeler,
ulusal ve uluslararası
ticarete öne geçiyor.
Örneğin Çin devlet
destekli lojistik altyapısı
ile çok küçük KOBİ'lerini
bile Alibaba gibi büyük
platformlarla dünyaya
açabiliyor.

Lojistik altyapı gelişmeden hedeflere ulaşmak zor

Türkiye'nin 11'inci Kalkınma Planı'nda 2023 yılında hedeflediği 226.6 milyar dolarlık ihracata da değinen Diyarbakır OSB Başkanı Aziz Odabaşı, "Bu hedef Türkiye için ulaşılması zor bir hedef değil. Ancak bunun için hem mikro düzeyde hem de makro düzeyde düzenlemeler yapmak gerekiyor. Bir yandan firmaların ihracat konusunda bilinç düzeyini artırıp ihracat odaklı yatırım ve gelişme perspektifi kazandırmak gerekiyor. Öte yandan firmaların ihracat yaparken karşılaştıkları sorunları proaktif bir şekilde çözecek yapısal düzenlemeler yapmak gerekiyor. Uluslararası ticaretin en önemli ayağının lojistik olduğu düşünüldüğünde ise bunun altyapısı geliştirilmeden bu hedeflere ulaşmak çok zor" görüşünü dile getiriyor.

“LOJİSTİK MERKEZLERİ, HEDEFİ YAKALAMA AÇISINDAN ÇOK ÖNEMLİ”



Salih Ayhan
Sivas Valisi ve Sivas Merkez
1. OSB Başkanı

“Dünyanın farklı köşelerindeki üreticiler gelişen teknolojik ve lojistik hizmetlerle üretim süreçlerini yan yanaymış gibi yapıyorlar. Lojistik merkezler bu anlamda hedefi yakalama açısından çok önemli bir rol oynuyor.”

C oğrafi olarak birbirine çok uzak olan şirketlerin günün teknolojik, lojistik ve rekabet koşullarında yan yanaymış gibi bir süreç yaşandığını anımsatan Sivas Merkez 1. OSB Başkanı ve aynı zamanda Sivas Valisi Salih Ayhan, küreselleşen ticarete lojistik hizmetlerinin önemine dikkat çekiyor. “Bir firmanın küresel rekabet savaşında ayakta kalmasının yolu tedarik ve üretim sürecini çok iyi planlamış olmasından ve lojistik faaliyetlerini en doğru şekilde yönetiyor olmasıyla mümkün oluyor. Bu ise ancak stratejik noktalara lojistik merkezler oluşturarak sağlanabilir. Böylece firmalar lojistik giderlerini düşürecek, daha hızlı bir lojistik süreç yönetecek, hizmet kalitesini artıracak ve daha rekabet edebilir bir yapıya kavuşacak” diyor Ayhan, ürün ve hizmet tedariklerinde doğru bir yönetim ve planlamanın önemine değiniyor.

Sivas’ta Merkez 1.OSB’de 157 firmanın aktif olarak çalıştığını, 41 firmanın ise proje ve inşaat aşamasında olduğunu hatırlatan Ayhan, ikinci sanayi bölgesi olan Demirağ Organize Sanayi Bölgesi’nin de (OSB) altyapı ve kamulaştırma çalışmalarının devam ettiğini belirtiyor. Demirağ OSB’de 2020’den itibaren özellikle büyük ölçekli yatırımcı firmalara arsa tahsislerinin başlayacağı bilgisini veren Ayhan, lojistik hizmetlerin öneminin altını çizerek burada lojistik merkez kurmayı planladıklarını da paylaşıyor. Ayhan, “Demirağ OSB sınırları içerisinde hem diğer OSB’lere göre üstünlük sağlayacak demir yolu hattı hem de lojistik köy projemiz var. Demirağ OSB’ye tahsislerin başlaması ile birlikte lojistik köy bölgeye ciddi bir avantaj sağlayacak. Böylece Türkiye’nin kuzey-güney, doğu-batı akslarının tam orta noktasındaki bu merkez ile Sivas lojistik anlamında, üretim anlamında, sanayileşme anlamında daha iyi bir konuma gelecek” diyor.

LOJİSTİK, TEDARİKTE, STOKTA, DEPOLAMADA AVANTAJ SAĞLIYOR

“Lojistik merkezler, bu anlamda hedefi yakalama açısından çok önemli bir rol oynayacaktır. Hizmet standartlarının yükseltilmesi OSB’lerin kuruluş amaçlarından da biri olan ‘mevcut ve olası kaynakların rasyonel kullanılması ilkesi’ ile de örtüşmekte olup daha hızlı, daha profesyonel, daha ekonomik lojistik çözümler noktasında hem OSB’lere hem de OSB’deki firmalara rekabet edebilme noktasında katkılar sağlayacaktır” diyor Ayhan, amaçlarının firmalara sipariş yönetimi, tedarik, stok kontrol, nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama ve dağıtım gibi hizmetlerde avantaj sağlamak olduğunu söylüyor.

11. Kalkınma Planı’nı da anımsatan Salih Ayhan, buradaki ihracat hedefine ulaşabilmek için daha hızlı ve kaliteli bir lojistik ağı kurulmasının gerekliliğine değiniyor. Bu bağlamda üretim noktalarına ve ticaretin kesişme noktalarına lojistik merkezler yapılması ve bunların özellikle demiryolu ve deniz yolu bağlantılarının güçlendirilmesi gerektiğini vurgulayan Ayhan, sözlerini şöyle sürdürüyor:

“Diğer yandan mevcut ve yapımı devam eden lojistik merkezlerin standartlarının yükseltilmesi ve yeni lojistik merkez planlamalarının ticaret yükünün fazla olduğu demir yolu ağında olması, hedefe ulaşma açısından önemli bir nokta. Böylece demir yolu ve deniz yolu taşıma payları artırılarak daha hızlı ve entegre bir lojistik süreç başlatılmış olacak, maliyetlerin düşürülmesi ile ülkemizin rekabet gücü artırılabilecek ve hedeflenen ihracat rakamı yakalanmış olacak. Bu durumda farklı taşıma ağlarının kombinasyonu olan kombine ya



da inter-modal taşımacılık uygun birer çözüm olarak karşımıza çıkabilir. Bunları proje bazında değerlendirip en uygun çözümü bulmak gerekiyor. Böylece kaliteyi daha uygun fiyata, yeni pazarlara taşıma imkânı da doğacak. Buna ek olarak hedeflenen pazarı stratejik olarak yakınlılaştıracak, yurt içi ve yurt dışı lojistik merkezlerinin kurulmasıyla firmaların yeni pazarlara ulaşmasını da kolaylaştıracak.”

ALMANYA LOJİSTİKTE ÖRNEK ÜLKE

Ayhan, lojistik hizmetlerde modern altyapıya ve bununla entegre çalışan taşımacılık kanallarına sahip bir ülke olan Almanya’yı örnek göstererek, bu bağlamda Türkiye’deki lojistik firmalarına da özel teşvikler çıkartılarak benzer bir modelin Türkiye’de işleminin sağlanmasının önemine değiniyor. OSB’lerdeki firmaların da lojistik şirketlerinden daha hızlı nakliye ve tedarik zinciri, daha uygun maliyet ve daha kaliteli bir hizmet ağı bekledğinin altını çizen Ayhan, devletten beklentilerini de şöyle dile getiriyor:

“Gümrükleme işlemlerinin daha hızlı ve kolay yapılabilmesi, karayollarındaki yetki belgesi işlemlerinin daha da sadeleştirilerek iş akışının hızlandırılması, demiryolu altyapısının güçlendirilerek OSB’lerin daha etkin ve kolay kullanımına hazır hale getirilmesi, lojistik köy projelerinin yaygınlaştırılarak daha etkin bir biçimde kullanılması gerekiyor.”

“
Demiryolu ve denizyolu
taşıma payları artırılarak
daha hızlı ve entegre bir
lojistik süreç başlatılmış
olacak. Maliyetlerin
düşürülmesi ile
ülkemizin rekabet gücü
artırılacak ve hedeflenen
ihracat rakamı
yakalanmış olacak.”



“LOJİSTİK, KÜRESELLEŞMENİN YAYGINLAŞMASINDA ÖNEMLİ ROL OYNUYOR”



Niyazi Akdaş
ASO 1. OSB Başkanı



Günümüzde lojistik planlamayı en iyi yapan firmalar avantaj sağlıyor. Küreselleşme, uluslararası lojistiğin gelişimini nasıl sağlıyorsa uluslararası lojistik faaliyetler de küreselleşmenin yaygınlaşmasında önemli bir rol oynuyor.



Uluslararası ticaret hacminin artması, ülkeler arasındaki sınırların kalkması ve küreselleşme kavramının gelişmesine paralel olarak lojistik sektörü de her geçen gün önemini artırıyor. Artık mal ve hizmetler dünyanın herhangi bir coğrafyasında tasarlanıp, bir başka coğrafyada üretilip, başka bir yerden talep görebiliyor. Dolayısıyla mal ve hizmet üreten şirketleri küresel yarışta öne çıkaran ve avantajlı hale getiren etken hız ve zamanında teslimat olarak ortaya çıkan lojistikle sağlanıyor. Ürünlerin dünyadaki herhangi bir noktaya taşınmasında, gerekli noktalarda depolanmasında, ambalajlanmasında, gümrüklenmesinde, pazarlanmasında ve daha birçok faaliyetin gerçekleştirilmesinde etkin rol oynayan lojistiğin önemli bir rekabet gücü unsuru haline geldiğini aktaran ASO 1. OSB Başkanı Niyazi Akdaş, “Lojistiği, doğru ürünün, doğru yerde, doğru zamanda ve kabul edilebilir bir maliyetle müşterilere ulaştırılması olarak kabul ediyorum. Lojistik olmadan uluslararası ticarete başarılı olmanın imkansız olacağı ortada...Günümüzde bu alanda planlamayı en iyi yapan firmalar avantaj sağlıyor. Küreselleşme, uluslararası lojistiğin gelişimini nasıl sağlıyorsa uluslararası lojistik faaliyetler de küreselleşmenin yaygınlaşmasında önemli bir rol oynuyor” diye konuşuyor.

Türkiye’nin ise lojistik açıdan çok fazla firmaya sahip olması, stratejik öneminin olması, limanların ve binlerce tır ile vagonunun bulunmasının lojistik merkez olmasına yetmediğini dile getiren Akdaş, “Türkiye’nin mevcut ulaştırma alt yapısı, ülkenin ticaret hacminin ihtiyacını sağlayabilecek yeterlilikte değil. Lojistikle ilgili limanlardaki yetersizlikler, kombine taşımacılık uygulamasının yetersiz oluşu, taşımada kara yollarının baskınlığı, demiryolu ve yurt içi deniz yolu ulaşım ağı yetersizliği, nitelikli insan sermayesindeki sorunlar, teknolojik eksiklikler, ‘know-how’da dışarıya olan bağımlılık, yasal düzenlemelerden ve gümrük mevzuatından kaynaklanan sorunlar, yatırımların yetersizliği gibi birçok engel bulunuyor. Lojistik, tüm bunların planlanması ve hesaplanmasıdır. Mantıklı bir planlama olmadan düzenli lojistik yapılamaz” diyor.

“ULAŞIM MODLARI ARASINDA GEREKLİ DENGİ SAĞLANMALI”

Türkiye gibi bütün ulaştırma türlerinin rahatça kullanılabileceği bir ülkede taşımacılığın neredeyse tamamının tek mod üzerinden yapıldığını hatırlatan Akdaş, bu olumsuz tablo üzerine ulaştırma türleri ile politikalar arasında denge sağlanması gerekliliğine değiniyor. Bu nedenle ilgili bakanlıklar tarafından Ulaştırma Master ve Lojistik Master Planları’nın hazırlanmaya başlanmasının doğru bir yaklaşım olduğunu vurgulayan Akdaş, “Bu master planı ile kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığının birbirine paralel olarak gelişimini gerçekleştirmek, ayrıca uygulamaya konulacak projelerle, deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere, ulaşım modları arasında gerekli dengenin sağlanması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede gümrüklerin fiziki alt yapılarını iyileştirme, bilgi işlem alt-yapılarını geliştirme, performanslarını değerlendirme gibi çalışmalar bir an önce etkin olarak uygulanmaya konulmalı. Sektöre yön verecek çalışmalarda ilgili kamu kurumları ile sektör temsilcileri arasındaki işbirliği geliştirilmeli, sektöre yönelik projelerde özel kesimin rol alması sağlanmalıdır. Demiryollarının yıllardır ihmal edilmesi lojistik sektöründe Türkiye’nin rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen en önemli faktörlerden birisidir. Demiryolu

altyapısının geliştirilmesi kararlı bir biçimde taviz vermeden uygulamaya konulacak orta ve uzun vadeli planlarla gerçekleştirilmeli" ifadesini kullanıyor. Akdaş, kamunun yanı sıra OSB'lerdeki firmaların da kendi lojistik hizmetlerini ayrı ayrı çözmesi yerine genel olarak tüm lojistik hizmetlerini temin edebilecekleri bir ortak organizasyon yapısı geliştirmeleri gerektiğine de dikkat çekiyor. OSB bünyesinde kurulacak lojistik hizmet merkezlerinde oluşturulacak intermodal taşımacılık sayesinde firmaların en uygun denizyolu, demiryolu, havayolu, karayolu taşıma sistemlerinin entegre olmasıyla hızlı, güvenli ve maliyet optimizasyonu sağlanacağını altını çizen Akdaş, "Karayolu taşımacılığından daha fazla miktarda yükün demiryoluna kaydırılması ve bu sayede karayollarında ağır yük kamyonlarının azaltılması ve buna bağlı olarak yol yıpranması ile trafik yoğunluğu gibi trafik sorunlarının azaltılması sağlanabilecek. En iyi lojistik zincirinin kullanılmasıyla da enerji tüketimi, hava, gürültü, görsel kirlilik gibi birçok çevresel etki de asgariye indirilerek her yönden avantaj sağlanacak" şeklinde konuşuyor.

LOJİSTİKTE ALTI KRİTER DİKKATE ALINIYOR

Dünya Bankası tarafından her yıl yayınlanan dünya lojistik performansı LPI'a (Logistics Performance Index) göre 2018 yılında Almanya'nın lojistik hizmetlerinde ilk sırada olduğunu hatırlatan Akdaş, bu ülkenin örnek alınabileceğine değiniyor. Akdaş, Türkiye'nin dünya lojistik pazarında etkin bir konuma sahip olabilmesi için de özellikle demiryolu ulaştırma modunun düşük enerji tüketimli, çevreci ve güvenli taşıma imkânlarından faydalanılması gerektiğinin öne çıktığını söylüyor. Ulaştırmada 2023'e kadar planlanan 40 milyar dolarlık yatırımın doğru projelerde ve yerli tedarikçilerle yapılması gerektiğine değinen Akdaş, sürdürülebilir bir ulaştırma ağının oluşturulmasının acil ihtiyaç olduğunu ifade ederek, "Gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği, gönderilerin zamanında teslimi gibi altı ölçütte ele alınan lojistik performansları ele alınarak çalışmalar yürütülmeli. Bu 6 konuda sağlanacak başarı konuyla ilgili kamu ve özel sektör meslek kuruluşlarının koordineli çalışması ve bir devlet politikası olarak uygulanması ile ancak mümkün olabilir. Türkiye ise bu kriterlere göre LPI performansında genel sıralamada 34'üncülükten 47'inciliğe geriledi" bilgisini paylaşıyor.

Akdaş, Türkiye'nin ihracatta yeni pazarlar hedeflediği bir dönemde batıda dünya ticaretinin yüzde 40'ının gerçekleştiği ve dünya nüfusunun yüzde 7'si olan Avrupa'nın bulunduğunu, doğuda ise küresel ticaretinin yüzde 5'inin gerçekleştiği ve dünya nüfusunun yüzde 50'sinin yaşadığı Asya'nın yer aldığını hatırlatıyor ve şöyle devam ediyor:

"Türkiye, Avrupa ile Asya bölgelerinde yer alan mevcut ve yeni gelişecek pazarlara erişim talebini karşılayabilmek için özellikle demiryolu taşımacılık sisteminin iyileştirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin dahil olduğu özel ulaşım projeleri olan,

✓ Avrupa'da deniz temelli intermodal lojistik zinciri kurmayı amaçlayan "Deniz Otolyolu" projesinde, Türkiye, Samsun ve Mersin limanları bağlantısıyla Karadeniz havzası ve ona bağlantılı Asya ülkeleri diğer tarafta ise Akdeniz havzasındaki ülkelere,

✓ Karadeniz Sahil Yolu'nun tamamlanmış olması, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerine yapılan karayolu ulaşım güzergâhı ile Kafkasya ülkelerine,

✓ Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu hattını kapsayan İpek Yolu ile Türkiye'nin, Kafkas ülkeleri, Türkiye Cumhuriyetleri ile Çin'e kadar olan ülke pazarlarına ulaşımı demiryoluyla mümkün hale geliyor.

Bu bağlamda, Türkiye'nin, Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına bağlantısını sağlayacak altyapısının belirlenmesi için yürütülen 'Ulaşım Altyapı İhtiyaç Analizi' (TINA) projesi devam ediyor. Bu proje çalışmasının aşamalı olarak uygulamaya konulması ve buna ilaveten Türkiye ulaştırma master planı ile lojistik master planlarının yakın gelecekte uygulamaya başlamasıyla ülkenin ulaştırma altyapısına önemli çözümler getirilmesi beklenmektedir. Bu gelişme sonucu, ulaşım fonksiyonunun artması ve lojistik anlamda gelebilecek taleplerin artan oranda karşılanması ile taşıma türleri arasında kombinasyonun sağlanmasıyla hedeflere ulaşılabileceğiz."

Demiryolu altyapısının geliştirilmesi kararlı bir biçimde taviz vermeden uygulamaya konulacak orta ve uzun vadeli planlarla gerçekleştirilmeli.

“ULAŞTIRMA YATIRIMLARI KADAR LOJİSTİK HİZMET KALİTESİ DE ARTIRILMALI”



Prof. Dr. Mehmet Tanyaş
Lojistik Derneği Başkanı

“Ülkenin sanayi, ticaret, tarım ve madencilik master planlarına dayanmayan lojistik master planları, gelecek senaryoları açısından eksik olacak. Lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir bakış açısına sahip olduğu unutulmamalı.

Lojistik planlamasının sanayi ve ticaret planlamasına uygun olarak yapılması gerektiğini vurgulayan Lojistik Derneği (LODER) Başkanı Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, “Ticaret olmadan lojistik, lojistik olmadan da ticaret olmaz” diyor. Ülke lojistiğinin gelişmesinde coğrafya avantajının ise tek başına yetmeyeceğini ifade eden Prof. Dr. Tanyaş, fiziksel ve kurumsal alt yapıların da en az coğrafya kadar önemli olduğunu vurguluyor. Bu çerçevede yürütülmekte olan Lojistik Master Planı’nın bir an önce hayata geçirilmesinin önemine değinen Prof. Dr. Tanyaş, lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir bakış açısına sahip olunması gereken hizmet ağı olduğuna dikkat çekiyor. “OSB ve firmalar için ulaştırma alt yapı yatırımlarının artması iç ve dış pazarlara erişilebilirliklerini artıracaktır. Önemli olan lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve yanıt hızının artırılmasıdır. Diğer taraftan en az ulaştırma yatırımları kadar önemli olan lojistik işletmelerin hizmet kalitesinin yükseltilmesidir. Bunun için de lojistik hizmet standartlarının geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Tüm taşımacılık, depolama ve paketleme hizmetleri için standartların olması gerekir” ifadesini kullanan Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, OSB Dünyası’nın sorularını yanıtlıyor:

Günümüzün küresel ticaretinde lojistiğin önemini sizden dinleyebilir miyiz?

Lojistik, taşımacılık ve depolama ana faaliyetleri ile paketleme, katma değerli hizmetler, gümrük, sipariş yönetimi, stok yönetimi, sigorta, muayene ve gözetim tamamlayıcı faaliyetlerinden oluşan bir fonksiyondur. Lojistik, ürün/yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin eşgüdümüdür. Küresel ticaret teriminin kilit noktası, uluslararası düzeyde alım ve satım yapmaktır. Ülkelerle göre ticaretteki farklılaşmayla beraber, altyapı, yasal, kültür ve dil farklılıkları da gündeme gelmektedir. Bu çerçevede küresel ticaret ancak etkin ve verimli lojistik sistemlerle mümkün olabilir. Ticaret olmadan lojistik olmaz, lojistik olmadan ticaret olmaz.

Dünyanın ve Türkiye’nin lojistik verilerini paylaşabilir misiniz?

Dünya Bankası tarafından yayımlanan 160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği “The Logistics Performance Index (LPI) 2018” raporunda Türkiye’nin yeri, 3,15 puanla 47’nci sıra olarak açıklanmıştır. 2016 yılı raporunda ise Türkiye 3,42 puanla 34’üncü sırada idi. Dolayısıyla gerek puanımız, gerekse sıralamadaki yerimiz önemli ölçüde gerilemiştir. Almanya son dönemde puanı biraz düşse de ilk sıradaki yerini korumaktadır. Sıralamada ilk 10’da yer alan diğer ülkeler sırasıyla İsveç, Belçika, Avusturya, Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere ve Finlandiya’dır. Afganistan ise 1,95 puanla sonuncu olmuştur. (Tablo 1)

Puanlama ise aşağıdaki 6 ölçüte göre yapılmaktadır:

- ✓ Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği,
- ✓ Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi,
- ✓ Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabetçiliği,
- ✓ Rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyatları düzenleme kolaylığı,
- ✓ Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- ✓ Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

Ülke lojistiğinin gelişmesinde coğrafya avantajı maalesef tek başına yetme-

mehtedir, fiziksel ve kurumsal alt yapılar en az coğrafya kadar önemlidir. Bu çerçevede yürütölmekte olan Lojistik Master Planı'nın bir an önce hayata geçirilmesinde yarar vardır. Lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir bakış açısına sahip olduğu unutulmamalıdır. Türkiye'nin taşımacılık modlarına göre ihracatına baktığımızda ihracatın, sürekli arttığı ve tutar olarak en yoğun kullanılan taşımacılık modunun denizyolu olduğu görölmektedir. Türkiye'nin taşımacılık modlarına göre ithalatına baktığımızda ithalatın, kur etkileri nedeniyle dalgalı seyrettiği ve tutar olarak en yoğun kullanılan taşımacılık modunun gene denizyolu olduğu görölmektedir.

ALTYAPININ GÜÇLENDİRİLMESİ DİŞ PAZARLARA ERİŞİMİ ARTIRACAK
Lojistik hizmetlerinin standartlarının yükseltilmesiyle genel anlamda
organize sanayi bölgeleri, özel anlamda ise firmalar bazında ne gibi avantajlar
sağlanabilir?

OSB ve firmalar için ulaştırma alt yapı yatırımlarının artması iç ve dış pazarlara erişilebilirliklerini artıracaktır. Önemli olan lojistik maliyetlerin düşürölmesi ve yanıt hızının artırılmasıdır. Yapı-İşlet-Devret modeli ile yapılan yatırımlar bazen lojistik maliyetleri artırmaktadır. Diğer taraftan en az ulaştırma yatırımları kadar önemli olan lojistik işletmelerin hizmet kalitesinin artırılmasıdır. Bunun için de lojistik hizmet standartlarının geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Tüm taşımacılık, depolama ve paketleme hizmetleri için standartların olması gerekir. Başkanı olduğu Lojistik Derneği'nin Lojistik Sistem Standartları (LSS) başlığı altında karayolu taşımacılık ve depolama standartları bulunmaktadır. Firmalarımız bu standartları hizmet alım veya ihaleye katılım koşulu olarak kullanabilir.

Standartların yükseltilmesi anlamında, örneğin limanlarda nasıl bir altyapı
revizyonuna gidilmeli, nasıl bir liman alanına sahip olunmalı? Aynı şekilde
havalimanı, raylı sistemler ve karayolunda nasıl bir büyüme hamlesi gerekiyor?

Limancılıkta konteyner, dökme, RO-RO ile diğer alanlarda uzmanlaşma ve ölçek ekonomisi önemlidir. Ölçek ekonomisi için limanların, ülkenin ana ulaştırma koridorlarının uç noktalarında bulunması gerekir. Ülkemiz çok modlu (birden fazla taşımacılık moduna sahip) ana ulaştırma koridorlarını bir an önce belirlemeli, koridorların deniz çıkışlarına büyük ölçekli liman, koridor üzerinde de uygun aralıklarla lojistik merkezleri/köyleri ile havalimanlarını yerleştirmelidir. Ülkemiz karayolu ağı yeterlidir. Önemli olan otoyol ve bölünmüş yol uzunluğu ile tüm kara yollarının kalitesinin ve trafik güvenliğinin artırılmasıdır.



OSB'lerin İhtisas OSB olarak kurulması lojistik hizmet etkinlik ve verimliliğini artıracak. OSB'ler içinde lojistik merkezler oluşturulmalı ve konsolide depolama ve taşımacılık hizmeti verilmeli.



(TABLO 1) DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİNİN DEĞİŞİMİ

2012 LPI			2014 LPI			2016 LPI			2018 LPI		
Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Almanya	4,11	1	Almanya	4,12	1	Almanya	4,23	1	Almanya	4,20
2	Singapur	4,09	2	Hollanda	4,05	2	Lüksemburg	4,22	2	İsveç	4,05
3	İsveç	4,08	3	Belçika	4,04	3	İsveç	4,20	3	Belçika	4,04
4	Hollanda	4,07	4	İngiltere	4,01	4	Hollanda	4,19	4	Avusturya	4,03
5	Lüksemburg	3,98	5	Singapur	4,00	5	Singapur	4,14	5	Japonya	4,03
6	İsviçre	3,97	6	İsveç	3,96	6	Belçika	4,11	6	Hollanda	4,02
7	Japonya	3,97	7	Norveç	3,96	7	Avusturya	4,10	7	Singapur	4,00
8	İngiltere	3,95	8	Lüksemburg	3,95	8	İngiltere	4,07	8	Danimarka	3,99
9	Belçika	3,94	9	A.B.D.	3,92	9	Hong Kong	4,07	9	İngiltere	3,99
10	Norveç	3,93	10	Japonya	3,91	10	A.B.D.	3,99	10	Finlandiya	3,97
27	Türkiye	3,51	30	Türkiye	3,50	34	Türkiye	3,42	47	Türkiye	3,15
155	Somali	1,34	160	Somali	1,77	160	Suriye	1,60	160	Afganistan	1,95

Öncelikli olan konumuz demiryolu yük taşımacılığını geliştirmektir. Halen ülke içinde yük taşımacılığında yaklaşık yüzde 5 olan demiryolu payının önce yüzde 10'a, daha sonra yüzde 15'e çıkarılması gerekmektedir. Bu çerçevede İstanbul boğazı yük treni geçişinin gerçekleştirilmesi, büyük OSB ve limanların hızla demiryolu şebekesine bağlanması gerekmektedir. Ürünler en az elleçleme ile limanlara ulaştırılmalıdır.

Türkiye'nin 11. kalkınma planında hedeflediği 226,6 milyar dolarlık ihracat ve ayrıca ithalat hacimlerini yakalamak için mevcut lojistik kanalları yeterli mi? Bu hedefler için lojistik altyapısında neler yapılmalı?

2018 yılı ihracat tutarı 167,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiş olup, 2019 yılı sonu itibarıyla toplam ihracatın 180 milyar doları bulma olasılığı yüksektir. 11. Kalkınma Planı sonu olan 2023 yılında 226,6 milyar dolarlık ihracat hedefine erişmek makul bir hedef olarak görülmektedir. Dış ticarete ürünlerin ağırlık olarak yaklaşık yüzde 85'i denizyoluyla yapılmaktadır. Mevcut limanlarımızın dolulukları ve yatırım halindeki limanlar ön-görülüğünde kapasite sorunu olmayacağı görülmektedir. Öncelikli konular demiryolları ile lojistik merkezlerin/köylerin geliştirilmesi, gümrükleme işlemleri ile beklemlerin azaltılması, lojistik sistem standartlarının oluşturularak hizmet kalitesinin artırılmasıdır.

Yeni pazarlara ulaşım anlamında lojistikten daha etkin nasıl yararlanılabilir? Çin'in yeni İpek Yolu projesi bu anlamda ilginç bir örnek...

Ülkemiz bulunduğu bölgenin lojistik üssü olması için doğu-batı ve kuzey güney yönünde ulusal ana ulaştırma koridorlarını oluşturması, bu koridorların kesişim noktalarında kombine taşımacılık bazlı lojistik merkezlerini kurması ve ulusal koridorların uluslararası ana ulaştırma koridorlarına bağlanması gerekmektedir. Coğrafi konumumuzun uygunluğu çerçevesinde e-ticarete dayalı serbest ticaret merkezlerinin, havalimanları yakınında oluşturulması transit ticaretten yararlanma oranımızı ve e-ihracatımızı artıracaktır.

LOJİSTİK MERKEZLERİ OLUŞTURMALI

Lojistikte hangi alana yönelinirse Organize Sanayi Bölgelerine daha fazla katkı sağlanabilir? Hızda, maliyette nasıl avantaj sağlanabilir?

Lojistik planlama, sanayi ve ticaret planlamasına uygun olarak yapılmak durumundadır. Ülkenin sanayi, ticaret, tarım ve madencilik master planlarına dayanmayan lojistik master planları gelecek senaryoları açısından eksik olacaktır. OSB'lerin ihtisas OSB olarak kurulması lojistik hizmet etkinlik ve verimliliğini artıracaktır. OSB'ler içinde lojistik merkezler oluşturulmalı ve konsolide depolama ve taşımacılık hizmeti verilmelidir.

MODLARA GÖRE İHRACAT DEĞERLERİ ('000\$) (TÜİK)

Yıllar	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2008	132.027.196	66.456.960	1.260.202	50.923.205	10.436.291	2.951.539
2009	102.142.613	47.145.609	906.923	42.392.616	9.764.289	1.933.175
2010	113.883.219	57.784.065	990.802	45.948.708	7.684.769	1.474.875
2011	134.906.869	73.576.384	1.242.610	50.257.713	8.577.891	1.252.272
2012	152.641.737	77.983.403	1.017.753	50.440.156	21.781.595	1.238.830
2013	151.802.637	82.930.885	956.521	53.674.535	12.960.697	1.279.999
2014	157.610.158	86.304.496	922.776	55.270.960	14.103.312	1.008.613
2015	143.838.871	78.036.876	806.721	46.708.755	17.275.523	1.010.997
2016	142.529.584	78.400.026	641.121	44.754.542	17.747.063	986.832
2017	156.992.940	91.315.378	684.183	45.809.929	16.991.627	2.191.809
2018	167.920.613	105.511.781	726.568	46.665.683	13.754.484	1.262.098

MODLARA GÖRE İTHALAT DEĞERLERİ ('000\$) (TÜİK)

Yıllar	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2008	201.963.574	105.743.822	2.573.376	41.296.201	16.898.462	35.451.714
2009	140.928.421	73.962.307	1.723.345	33.514.253	11.562.648	20.165.868
2010	185.544.332	98.629.933	2.454.604	42.442.194	15.131.613	26.885.987
2011	240.841.676	133.440.206	3.185.525	44.516.802	21.514.596	38.184.548
2012	236.545.141	129.029.330	2.346.113	39.414.333	23.797.146	41.958.219
2013	251.661.250	139.927.201	1.773.400	40.058.217	32.602.866	37.299.565
2014	242.177.117	141.381.287	1.206.626	37.300.980	24.696.997	37.591.227
2015	207.234.359	124.439.886	1.169.581	34.364.154	20.002.844	27.257.894
2016	198.618.235	120.376.825	1.428.154	34.306.874	22.969.452	19.536.930
2017	233.799.619	136.671.439	1.178.059	37.800.756	34.286.879	23.862.486
2018	223.047.094	132.850.601	1.237.165	35.407.648	28.516.811	25.034.870

LİMANLARIMIZDA ELLEÇLENEN TOPLAM YÜKÜN YILLIK GELİŞİMİ (TON) (UDHB)

Yıllar	Yükleme (ihracat, kabotaj yükleme)	Boşaltma (ithalat, kabotaj boşaltma)	Transit	Toplam Elleçleme
2008	92.168.601	171.688.299	50.752.817	314.609.716
2009	92.076.130	159.347.990	58.012.586	309.436.706
2010	102.494.306	182.018.851	64.122.710	348.635.867
2011	103.033.885	195.933.688	64.379.150	363.346.723
2012	114.176.944	216.524.857	56.724.431	387.426.232
2013	115.630.332	215.643.211	53.657.215	384.930.758
2014	113.522.539	220.525.259	49.072.821	383.120.619
2015	118.047.006	234.904.592	63.085.097	416.036.695
2016	121.055.111	242.182.744	66.963.307	430.201.162
2017	143.590.078	264.154.093	63.429.725	471.173.896
2018	139.975.189	248.550.111	71.628.260	460.153.560

Lojistik sistemi ve uygulamalarında örnek alınacak bir ülke ya da sektör var mıdır? Örnek alınabilecek böyle bir sistemle mi ilerlemeli?

Almanya, Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksinde yıllardır birinciliğini sürdürmektedir. İncelenecek ve örnek alınacak en iyi ülkedir. Doğal olarak ülkemizin gerçekleri ve kültürüne göre uyarlamalar gerekecektir. İspanya'da konum itibarıyla referans alınabilecek bir örnektir.

OSB'ler lojistik firmalarından ne beklemeli?

Yukarıda belirttiğim üzere OSB'lerdeki firmalar sadece fiyat odaklı yaklaşım uygulamamalı, kalite-fiyat dengesine bakılmalıdır. Belirli standartları sağlamayan lojistik işletmeler ile çalışılmamalıdır.

OSB'ler lojistik anlamında devletten ne beklemeli ya da devlet bu alanda neler yapmalı? Yalnızca altyapı mı, yoksa farklı regülasyonlar mı düzenlemeli?

Lojistik maliyetleri ve sevkiyat süresini azaltıcı her türlü yatırım ve düzenleme üretim firmaları için önemlidir. Bu çerçevede OSB'deki firmaların limanlara erişiminin kolaylaştırılması, lojistik kaynakların ortaklaşa kullanımı, geri ve dönüş yükü yaratılması beklenenecek çalışmalardır.

“Öncelikli konumuz demiryolu yük taşımacılığını geliştirmektir. Halen ülke içinde yük taşımacılığında yaklaşık yüzde 5 olan demiryolu payının önce yüzde 10'a, daha sonra yüzde 15'e çıkarılması gerekiyor.”

“LOJİSTİK ALTYAPI SADECE İŞ MESELESİ DEĞİL, SOSYAL SORUMLULUK!”



Doç. Dr. Ezgi Uzel Aydınocak
Beykoz Üniversitesi Lojistik Meslek
Yüksekokulu Müdürü

“

*Lojistikte taşıma modları arasında
bir uyum söz konusu değil.
Hedefleri yakalamak için tüm
taşıma modları entegre edilmeli.
Bu sadece iş meselesi değil, ülke
için bir sosyal sorumluluk.*

”

Dünyada hizmet sektöründe yaşanan artış, ticarete lojistiğin önemini de ilk sıralara taşıyor. Beykoz Üniversitesi Lojistik Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Ezgi Uzel Aydınocak ise Türkiye'nin lojistik anlamda istediği güce kavuşamadığına dikkat çekiyor. Ticarete Türkiye'nin 11'inci kalkınma planı hedeflerini işaret eden Doç. Dr. Aydınocak, eldeki veriler çerçevesinde mevcut ağlar ile bu hedefi başarmanın zor olduğunu vurguluyor. Doç. Dr. Ezgi Uzel Aydınocak, OSB Dünyası'nın lojistik sektörü ile ilgili sorularını yanıtlıyor:

Küresel ticarete lojistiğin önemini paylaşılabılır misiniz?

Tüm dünyada hizmet endüstrisinin artış gösterdiği bilinmektedir. Lojistik sektörü de ticaret ile birlikte yükselen hizmet sektörlerinden biri haline gelmiştir. Öyle ki küresel lojistik pazarı 2018 yılında 4.730 milyar dolara ulaşmıştır. Bu değer 2024 yılı itibarıyla 6.300 milyar dolara ulaşacağı öngörülmektedir. Bu artışın arkasında küresel ticarete temelde iki itici gücün bulunduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan ilki tüm dünyada sürekli artan tüketici talebidir. Daha fazla ve çeşitli ürünü daha hızlı ve esnek zamanlarda talep eden tüketiciler, lojistik sektörünün küresel ticaretteki önemini artırmaktadır. Bu artan talebe karşılık verebilmek için firmalar lojistik alanında geliştirdikleri yeni önerilerle müşteri memnuniyetini artırma çabasındadırlar. Küresel ticarete ikinci itici güç ise artan rekabet ortamıdır. Sürekli yenilikle ve teknolojinin gücü ile farklı girişimcilerin pazara girmesi lojistikte paylaşım konusunu gündeme getirmektedir. Kişiyi özel üretim ön plana çıkıkça son kilometre dağıtımı (last mile delivery), sektörel ortaklıklar, iş birliği ve paylaşım ekonomisi gibi trendler lojistik sektöründe göze çarpmaktadır.

Kısacası tüm dünyada ürün ve hizmetlere olan talep artarken bunların müşteriler için temin edilmesi ve dağıtılması hususu lojistikle ilgili faaliyetlerin (depo ve stok yönetimi, dağıtım, vs) rekabetin ve müşteri memnuniyetinin anahtarı olarak görülmesine yol açmıştır. Artık eskisi gibi lojistik sadece işletmeler için maliyet yaratan faaliyetler olmaktan çıkmış pazarlarda rekabet avantajı sağlayan bir unsur haline gelmiştir. Örneğin, özellikle elektronik ticarete teslimat süreleri, pazarda özellikleri ve fiyatları itibarıyla birbirine benzeyen birçok ürün için satın alma olasılığını artıran bir rekabet aracı olmuştur. Bu anlamda artık lojistik sadece üretimin değil pazarlamanın da konusudur. Bundan sonra lojistik için üretim, teknoloji ve pazarlama dahil birçok alanı kapsayan holistik bir bakış açısının geliştirilmesi gerekliliğinin altını çizmek isterim.

Lojistik anlamında Türkiye bugün hangi noktada?

Uluslararası Para Fonu'na göre lojistik hizmetlerin büyüklüğü dünyadaki GSYH'nin yüzde 29'una tekabül etmektedir. Bu oran Türkiye'de yüzde 20 olarak ölçülmektedir. Türkiye'de lojistik sektörü, hizmet ihracatı ile ilgili döviz kazandırıcı sektörler sıralamasında 14 milyar doları aşan getirisi ile seyahat ve turizm sektöründen sonra ikinci sırada gelen sektördür. Biliyoruz ki, bir ülkede lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağlıdır. Ülkemizde de son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de ülkemizin birçok eko-

nomik hedefe ulaşmasında oynadığı kritik rol ve sağladığı rekabet üstünlüğü nedeni ile büyük bir öneme sahiptir.

Mevcut istatistikleri ortaya koymak gerekirse; sadece “yük” için Türkiye’de lojistik sektörünün büyüklüğü 105 milyar TL olup Türkiye GSYH’nin yüzde 6’sıdır. 105 milyar TL’nin ise yüzde 0,18’ini “demiryolu taşımacılığı”, yüzde 57,09’unu “karayolu taşımacılığı”, yüzde 8,65’ini “denizyolu taşımacılığı”, yüzde 0,57’sini “havayolu taşımacılığı”, yüzde 1,69’unu “depolama”, yüzde 24,68’ini “destekleyici diğer faaliyetler” (acente, liman, elleçleme vs.) ve yüzde 7,13’ünü “posta ve kurye faaliyetleri” oluşturmaktadır.

Türkiye’de lojistik yine de istenen düzeyde değildir. Bunu en iyi Dünya Bankası’nın ortaya koyduğu Lojistik Performans İndeksi 2018 raporunda, Türkiye’nin bir önceki döneme göre 13 basamak gerileyerek 47’nci sıraya düşmesi ile görmekteyiz. Türkiye potansiyeli olan bir ülke olmasına rağmen yeterli kapsamda düzenlemelerin kamu-özel sektör-üniversite iş birliği ile ortaya konamaması, ticareti kolaylaştıracak özellikle gümrük idareleri ile diğer devlet kurumlarının eş zamanlı çalışabilecekleri ortamın yaratılamaması, intermodal altyapının geliştirilememesi ve tüm bunların üzerine bir de bölgedeki ve dünyadaki siyasal ve ekonomik çalkantıların küresel ticarete vurduğu darbeler Türkiye’nin lojistik anlamda istediği güce kavuşmasına engel teşkil etmektedir.

PERFORMANS ÖLÇÜMÜYLE KALİTE ARTIRIMI KONUŞULABİLİR

Lojistik hizmetlerinin standartlarının yükseltilmesiyle genel anlamda organize sanayi bölgeleri, özel anlamda ise firmalar bazında ne gibi avantajlar sağlanabilir?

Öncelikle OSB’lerin varlık nedenlerini gözden geçirmek gerekir. OSB’ler kümelenme çalışma modeline uygun olarak birbirine benzer ya da birbirini tamamlayan firmaların aynı coğrafi ortamda bir araya gelerek ihtiyaç duydukları üretim faktörlerini daha uygun koşullarda elde etmelerini amaçlayan yapılardır. Lojistik sektörü de mal ve hizmet üreten firmalara destek olmak için bu bölgelerde konuşlanmaya başlamışlardır. Buradaki amaç firmaların sadece coğrafi olarak yakın olmaları değil ortak akıl yaratarak, OSB’lerde yer alan tüm tarafların değer zinciri içerisinde üstlendikleri sorumlulukların farkında olmaları ve faaliyetlerini buna göre yürütmeleri, entegre çalışmayı kabul ederek inovatif bir takım çıktılarla hep beraber kalkınmayı hedef almalarıdır. Dolayısıyla ancak performans ölçümü yapıldıktan sonra bu değer zincirinde önemli bir yere sahip olan lojistik faaliyetlerde kalitenin artması konusunu konuşabiliriz. Elbette lojistik hizmet verenlerin standartlarının artması üretici, tedarikçi ve perakendecilerin verimlilik ve etkinliğinde artışa neden olur, ölçek ekonomisinden faydalanılarak maliyetlerinde de düşüşe olanak sağlar. Özellikle satın alma ve stok yönetimi faaliyetlerinde lojistik firmalarının, üreticilerin ve tedarikçilerin omuzlarındaki yükü alarak finansal olarak da katkıda bulunmaları katma değerli hizmetler olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle 3PL ve 4PL hizmetlerinin Organize Sanayi Bölgeleri’nin içerisinde verilmesi, kaynakların ortaklaşa kullanılması ile lojistik alanında uzmanların tecrübelerinden ve networklerinden yararlanılması gibi faydalar da yaratılacaktır.

Bu bağlamda, Organize Sanayi Bölgeleri gibi kümelenme prensibiyle kurulmuş yerlerde artık firmalar bireysel hareket etmeyi bırakıp tedarik zincirinin halkalarını oluşturan yapılar olduklarını fark edip ortak akılla, iş birliği ile entegre bir biçimde hareket ederlerse kazanç sağlayabilirler. Yoksa coğrafi yakınlık hiçbir anlam ifade etmez.

Standartların yükseltilmesi anlamında, neler yapılmalı? Hava, deniz ve kara yolları ile raylı sistemlerde ve limanlarda nasıl bir büyüme hamlesi gerekiyor?

Öncelikle bir limanın başarılı olması 3 unsura bağlıdır: yeri, etkinliği ve finansmanı. Bunlardan ilki yer. Yer derken bahsedilen ekonomik olarak etkin bir hinterlanda sahip olması, dengeli bir kara-deniz alanına sahip olup gelecekte genişlemeye müsait olması, diğer taşıma modlarına hacim olarak da müsait bir şekilde erişiminin olması, bir

“*Organize Sanayi Bölgeleri gibi kümelenme prensibiyle kurulmuş yerlerde artık firmalar bireysel hareket etmeyi bırakıp tedarik zincirinin halkalarını oluşturan yapılar olduklarını fark edip ortak akılla, iş birliği ile entegre bir biçimde hareket ederlerse kazanç sağlayabilirler. Yoksa coğrafi yakınlık hiçbir anlam ifade etmez.*”



Biliyoruz ki, bir ülkede lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağlı. Ülkemizde de son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de ülkemizin birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oynadığı kritik rol ve sağladığı rekabet üstünlüğü nedeni ile büyük bir öneme sahiptir.



de gemilerin güvenle yanaşabilecekleri, yükleme-boşaltma yapabilecekleri derinliğe sahip olması gerekir. Etkinlik konusunda liman içi operasyonlarda teknolojinin kullanılması sayılabilir. Finansmana gelince devlet veya özel sektör herhangi biri finanse edebilir ancak en önemlisi bu alanda tecrübe sahibi olunması ve yasal altyapının varlığı ve yeterliliğidir. Bu kriterlerin birçoğu bizim limanlarımızın kuruluşunda tam olarak mevcut değil. Özellikle en büyük limanlarımızın hinterlandları oldukça dar, finansman problemleri mevcut ve etkinlikleri de yüksek değil. Örneğin, gelecekte artacak yük taşımalarına yetecek kapasiteye sahip değiller.

Dilerseniz genel görünüme bir bakalım. Türkiye’de toplam 179 liman bulunmaktadır. TÜRKLİM’in limanlarımızla ilgili 2017 yılında yayınladığı rapora göre 2016 yılında limanlarımızda elleçlenen konteyner 6.8 milyon TEU d iş ticaret ve kabotaj, 2 milyon TEU transit konteyner olmak üzere toplam 8.8 milyon TEU olmuştur. 2018’de bu rakam toplam 11.065.236 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Türkiye limanlarında 2016 yılında 121 milyon ton yükleme, 242 milyon ton boşaltma ve 66 milyon ton transit olmak üzere toplam 430 milyon ton yük elleçlendi. Elleçlenen yükün yüzde 65’i boşaltma, yüzde 28’i yükleme ve yüzde 16’sını ise transit yükler oluşturdu. Dünyadaki limanlar ile karşılaştırıldığında hâlâ hacim olarak beklenen verilere sahip değiliz. En büyük nedenlerden biri de kapasite problemlerimiz.

Havayolu taşımacılığına baktığımızda; SHGM verilerine göre 31 Aralık 2017 tarihi itibarıyla ülkemizde 55 havalimanı bulunmaktadır. Havalimanlarımızdan 5’i sadece iç hatlara, 50’si ise iç-dış hatlara açıktır. 2016 yılı ICAO kesin verilerine göre Türkiye, dünya toplam ve uluslararası ücretli yolcu-km sıralamasında 10’uncu, dünya toplam ücretli ton-km (yolcu-yük- posta) sıralamasında 10’uncu ve uluslararası uçuşlar sıralamasında da 11’inci sırada yer almıştır (Türkiye Avrupa’da ilk 5 içerisinde). İstanbul Atatürk Havalimanı gelen-giden toplam yolcu sıralamasında dünyada 14’üncü (Avrupa’da 5.) havalimanı, gelen-giden uluslararası yolcu toplamı sıralamasında da dünyada 10’uncu. (Avrupa’da 5.) havalimanı olarak yer almıştır. İstanbul Havalimanı projesinin yanı sıra var olan havalimanlarımızın birçoğunda devam eden genişleme faaliyetleri bulunmaktadır. DHMİ tarafından yapılan/yaptırılan terminal tesisleri, taksit yolları, apron ve diğer işler söz konusudur.

Demiryollarımıza bakacak olursak maalesef özellikle yük taşımacılığında en az kullandığımız taşıma modu demiryoludur. Bu konuda temel sorun altyapı eksikliğidir. Ülkemiz demiryollarının yüksek hızlı tren hattı dahil toplam ana hat uzunluğu 12 bin 740 km’dir. 2023 yılı hedefleri doğrultusunda 10 bin km’lik yüksek hızlı tren, 4 bin km yeni konvensiyonel tren hattı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları büyük bir hızla devam etmektedir. 2023 yılında hedefin 26 bin km, 2035 yılında ise toplam 30 bin km’ye ulaşmak olduğunu belirtilmektedir.

MEVCUT AĞLAR İLE HEDEFE ULAŞMAK ZOR

Türkiye’nin 11’inci kalkınma planında hedeflediği 226.6 milyar dolarlık ihracat, mevcut lojistik kanalları ile mümkün olabilir mi? Bu hedef için lojistik altyapısında neler yapılmalı?

Umutsuz olmamakla birlikte eldeki veriler gösteriyor ki, mevcut ağlar ile bunu başarmamız zor. Bunun nedenlerinin başında dış ticaret ile lojistiğin birlikte planlanmaması geliyor. Birçok uluslararası sözleşmeye taraf olmamıza rağmen özellikle ulusal mevzuatlarda ve uygulamada bu standartların göz ardı edildiğini gözlemliyoruz. Altyapı sorunlarımız devam etmekte. Taşıma modları arasında bir uyum söz konusu değil. Hem deniz hem de havalimanlarımızın hinterlandları çok dar. Ayrıca demiryolu gelişmediği için limanlara/limanlardan taşıma sadece karayolu ile sağlanıyor. Bu da maliyet, çevre kirliliği, trafik gibi sorunlara neden oluyor. Çözüm olarak önerilen lojistik merkezler ise henüz gelişme kaydedemedi. Esasen lojistik ile ilgili bir algı problemimiz var. Eğitimle ilgili problemler bu alana da yansıyor. Lojistik plan-



lamanın dış ticaretimizin asıl anahtarı olduğu gözden kaçırılıyor. Yapılan her deniz ve havalimanı da aynı dar bakış açısı ile günün koşullarına göre inşa ediliyor. Oysa, altyapı planlamaları hedef olarak konulan dış ticaret hacmine uygun kapasiteye sahip olarak yapılmalı. Tüm taşıma modları entegre edilmeli. Bu sadece iş meselesi değil aslında ülke için bir sosyal sorumluluk. Dünya Ekonomik Forumu 2018 Küresel Rekabetçilik Raporu'na göre Türkiye 61. sırada yer almakta. 2017 yılında 58. sıra idik. Demek ki yapılanlarda iyi niyet olsa da dünya üzerinde rekabet edebilmemizin gereklilikleri daha farklı.

Lojistikte hangi alana yönelinirse Organize Sanayi Bölgelerine daha fazla katkı sağlanabilir? Örneğin demiryolu, karayolu, inter-modal, havayolu gibi alanlara yönelme halinde hızda, maliyette ne gibi avantajlar olabilir?

Organize Sanayi Bölgelerinde bulunan küçük ve orta ölçekli üretici firmalar öncelikle ortak bir vizyon dahilinde iş süreçlerine odaklanırsa, sosyal etkileşimlerini tüm taraflarla şeffaf ve güvene dayalı bir biçimde yürütürlerse lojistik alanında da gerçek ihtiyaçlar daha rahat ortaya çıkar. Taşımacılık faaliyetinin dışında bir lojistik firmasından alabilecekleri depo ve stok yönetimi hizmetlerinin katma değeri yüksek olacaktır. Coğrafi yakınlıktan ötürü tam zamanında stok yönetimi verimliliği artırarak maliyetleri düşürebilir. Ayrıca özellikle erken tedarikçi katkısına önem verilerek, ortak akıl yaratarak lojistik faaliyetleri yönetmek organize sanayi bölgelerinde bulunan üretici firmalara yarar sağlayacaktır. Taşıma modları konusunda organize sanayi bölgesinde yer alan lojistik firmalarının sağlayacağı katkının fazla olmayacağı kanısındayım. Zira maliyet konusunda en iyisi demiryolunun bölgenin içerisine kadar gelmesi, bağlantılar ile limanlara erişimin sağlanmasıdır. Bu da devletin altyapı çalışmalarıyla ilgili. Lojistik firmaları zaten maliyetleri en aza indireyecek şekilde planlama yapacaklardır. Biliyoruz yük taşımada 500 km ye kadar karayolu avantajlıyken 500 km den sonrası için demiryolu maliyet anlamında daha uygundur. Ancak demiryolu imkanı yoksa karayoluna muhtaç olan bir yapı söz konusu. Ayrıca kapıdan kapıya teslimlerde de karayolu vazgeçilmezdir.

Özetle Organize Sanayi Bölgelerinde lojistik alanında fayda sağlanmak isteniyorsa taşımacılıktan farklı lojistik faaliyetlere bakılmalı. Coğrafi olarak lojistik firmalarının bölgede yer alan üreticilere yakın olmasının yaratacağı diğer faydalar ortaya konulmalı.

“

Altyapı sorunlarımız devam etmekte. Taşıma modları arasında bir uyum söz konusu değil. Hem deniz hem de havalimanlarımızın hinterlandları çok dar. Ayrıca demiryolu gelişmediği için limanlara/limanlardan taşıma sadece karayolu ile sağlanıyor. Bu da maliyet, çevre kirliliği, trafik gibi sorunlara neden oluyor.

”

OSB'lerde elektrik enerjisi yönetimi!

"OSB'lerin enerjide, 'tedarik yönetimi', 'dağıtım yönetimi', 'tüketici yönetimi' ve varsa 'üretim yönetimi' ihtiyaçlarının karşılanması için klasik izleme sistemlerinin ötesinde, elektrik piyasaları, tedarikçiler ve piyasa işletmeni kurumlar ile entegre yeni ve bütünsel yazılım çözümlerine ihtiyacı bulunuyor."

Enerji piyasası ağır regülasyonun söz konusu olduğu bir piyasadır. Sık sık değişen bu piyasa mevzuatı, EPDK (Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu) tarafından düzenlenip yönetilirken, piyasanın işletmesi EPIAŞ (Enerji Piyasaları İşletme A.Ş.) tarafından yürütülmektedir. TEİAŞ (Türkiye Elektrik İletim A.Ş.), EÜAŞ (Elektrik Üretim A.Ş.) ve BOTAŞ (Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi) piyasa işletiminin kamu tarafını oluşturan diğer kurumlardır.

Elektrik sektöründe bulunan ve ancak EPDK tarafından lisanslandırıldıktan sonra faaliyet gösterebilen üç tip sektör katılımcısı bulunur. Bunlar üretim, tedarik ve dağıtım lisansına sahip katılımcılardır. Her dağıtım bölgesinde ayrıca 'görevli tedarik şirketi' olarak adlandırılan birer tedarik şirketi de bulunur. 21 dağıtım şirketi ve görevli tedarik şirketi, 200 civarında tedarik lisansına ve lisanssızlar sayılmadığında 3500 civarında üretim lisansına sahip firma, 40 milyonu aşkın tüketici ve yıllık 300 milyar kWh'e yaklaşan tüketim ile bu sektör ülkemizin en büyük ve en hızla gelişen iş alanlarından biridir. Bir süre önce yapılan mevzuat değişiklikleri ile birlikte artık OSB'ler de hem değişen tüketici statüleri ile hem de tedarik/dağıtım tarafında doğrudan sektör katılımcısı haline gelmiştir.

OSB'ler, hem tüketici hem de tedarikçi/dağıtıcı olmaları nedeniyle özel ve farklı bir durumdadır. Son Kaynak Tedarik Tarifesi'ne (SKTT) tabi tüketiciler olarak ve bölgelerindeki katılımcılara elektrik tedarik eden ve dağıtımını sağlayan kurumlar olarak, iki farklı alanı yönetmek zorundadırlar. Bu durum sürekli değişen mevzuatın takibi, her iki tarafta bu mevzuatın gerektirdiği yasal zorunluluklara uyum, EPIAŞ ve TEİAŞ tarafından talep edilen bilgilerin sunulması gibi diğer ihtiyaçlarla birleşince enerji yönetiminde yeni bir yaklaşım ihtiyacı doğurmaktadır. OSB içerisinde elektrik üretim tesisi veya projesi de bulunuyorsa, tam anlamıyla yeni ve bütünsel bir enerji yönetim yazılımı ve bunu sağlayacak teknolojik destek, hatta bir teknolojik dönüşüm ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.



Memet ARSLAN
OSBÜK Enerji Müşaviri

OSB'lerin yeni dönemde enerji yönetimi ihtiyaçları aşağıdaki şekilde gruplanabilir;

- ✓ SKTT'ye tabi tüketiciler olarak 'tedarik yönetimi',
- ✓ Tedarikçi/dağıtıcı görevleri nedeniyle 'dağıtım yönetimi',
- ✓ Bölgelerindeki abonelerin kendi enerji maliyetlerini yönetmelerine imkan sağlamak üzere 'tüketici yönetimi',
- ✓ Elektrik üretim tesisleri bulunanlar için 'üretim yönetimi'.

Yukarıdaki yönetim yaklaşımlarını uygulayabilmek için izleme sistemleri (scada, osos) ile birlikte çalışacak, tedarikçi sistemleri, EPIAŞ/TEİAŞ sistemleri ve OSB'lerin mevcut ERP sistemleri ile karşılıklı iletişim kurabilecek entegrasyona açık, bütünlük bir 'enerji yönetimi ve karar destek sistemi' yazılımlarına ihtiyaç vardır.

TEDARİK YÖNETİMİ

OSB'ler için 'tedarik yönetimi'nin anlamı, sürekli değişen piyasa koşullarında en uygun fiyatla, yönetilebilir bir riskle, doğru tedarikçiden veya doğru piyasadan, uygun şartlarda elektrik tedarikçisini sağlamakla birlikte, bunu sağlamak üzere kurulan ikili anlaşmanın (sözleşmenin) takibidir. Bunun için OSB'nin kendi sayaçlarını izlemesi gereklidir ancak yeterli değildir. Üzerine spot piyasa (EPIAŞ) fiyatları, YEKDEM maliyetleri, piyasa verileri (üretim, arıza, kısıt, gibi), alternatif piyasalardaki gösterge fiyatlar (ViOP, OTC) ve enerji maliyetlerini etkileyebilecek diğer finansal ve ekonomik verilerin eklenmesi gerekir. Böylece sadece tüketim değil, asıl önemli olan ve saatlik değişen elektrik maliyetleri gerçek zamanlı olarak görülmeye başlanır ve bu maliyetlerin değişimine ilişkin öngörülere sahip olunur. 'Tedarik yönetimi' için en önemli konu sadece tüketimi değil, maliyeti görebilmek, bu maliyeti takip ve tahmin edebilmektir. OSB'ler için 'tedarik yönetimi'nin bir diğer önemli bacağı tedarikçi ile entegrasyondur. Elektrik sözleşmelerindeki şartların karmaşıklığı (YEKDEM paylaşımı, tahmin, dengesizlik maliyeti gibi) bu sözleşmelerin sistematik şekilde takibi ve kontrolü yanında tedarikçi ile etkin

bir iletişimi de zorunlu kılmaktadır. Tedarikçinin doğru tahmini için geri beslemeye, OSB'lerin de tedarikçinin maliyetlendirmeyi doğru yapıp yapmadığına ilişkin bir kontrol sistemine ihtiyacı bulunur. Bunun en iyi yolu OSB'de kurulacak sistemle tedarikçi sistemlerinin birbirleriyle entegre çalışabiliyor olmasıdır.

DAĞITIM YÖNETİMİ

OSB'ler için "dağıtım yönetimi" operasyonel ihtiyaç açısından, her hangi bir tedarikçi veya dağıtım firmasının operasyonundan çok farklı değildir. Her tüketicinin sayacının okunması, tüketici ile yapılan sözleşmeye ve mevzuata uygun şekilde faturalandırılması, bildirimlerin yapılması, beyannamelerin sunulması, banka entegrasyonları, idari ve yasal tahsilat takibi ile bu sürecin döngüsel olarak sonlandırılıp sonraki döneme aktararak sürekliliğin sağlanması gerekir.

"Dağıtım yönetimi" EPDK mevzuatında tanımlanmış asgari şartları sağlayacak resmi belgelerin üretilmesini sağlamalı, bununla birlikte EPIAŞ ve TEİAŞ tarafından talep edilen bilgileri de iletebilmelidir. OSB'lerin bölgelerinde bulunan abonelere, SKTT formülüne uygun, saatlik tüketim, PTF ve YEKDEM maliyetine bağlı elektrik birim fiyatı hesaplayarak faturalandırma yapabilmeleri için en az saatlik bazda tüketimlerin alınmasını sağlayacak otomatik sayaç okuma sistemleri (osos) ile sayaç okuma faaliyetleri otomatikleştirilmeli. Diğer yandan EPIAŞ ve TEİAŞ web servisleri ile çift yönlü entegrasyonlar sağlanmış olmalıdır.

"Dağıtım yönetimi"nin bu aşamada elektrik dağıtım hizmetinin yönetimi ile ilgili olarak düşünülmesi doğaldır ancak OSB'lerde doğalgaz, su, atık su, evrak yönetimi gibi sektörel olmayan ihtiyaçlar da bulunmaktadır. Bu tip bir entegre yönetim yazılımı seçilirken, bahsedilen ihtiyaçların da karşılanabiliyor olması gözetilmelidir. Diğer yandan tenzil sayaç yönetimi, elektrik üretim tesisi planlama ve yönetimi, serbest tüketici sayaçlarının takibi ve bildirimi gibi detaylar, bu tip yazılımların verimli ve etkin kullanımı için önemli konulardır.

TÜKETİCİ YÖNETİMİ

OSB'lerde faaliyet gösteren işletmeler de tıpkı OSB'ler gibi 'enerji yönetimi ve karar destek sistemlerine' ihtiyaç duymaktadır. Enerji birim fiyatının maliyet esaslı belirleniyor olması, piyasayı etkileyen maliyet unsurlarının, doğrudan işletme giderlerini etkilemesine yol açmaktadır. Bu durum enerji maliyetlerinin anlık takibi, tahmini ve yönetimi için bir sistem ihtiyacı doğurmaktadır. Eskiden olduğundan farklı olarak artık elektrik birim fiyatı sadece tarife ile değil, her saat değişen PTF ve ay bitmeden kesin olarak belli olmayan YEKDEM fiyatı ile belirlenmektedir. Dolayısıyla OSB'lerin "tüketici yönetimi" ile bölgelerindeki işletmelere, izleme sistemlerinden (scada, osos) alınan verilerin piyasa verileri ile birleştirilerek ortaya çıkartılan gerçek ve eş zamanlı elektrik maliyeti ile ilerleyen zamanlarda oluşacak elektrik maliyetinin tahminini sunma imkanı vardır.

'Tüketici yönetimi', OSB'lerdeki tüketicilerin kendi enerji maliyetlerini takip etmeleri dışında OSB'lere geri bildirim sağlayarak

(örneğin tahmin bildirimi ile dengesizlik yönetimi) ilerleyen zamanlarda elde edilecek dengesizlik yönetimi yetkinliği ile elektrik tedarik fiyatlarında daha etkin yönetim sağlamalarına olanak tanıyabilir. Önümüzdeki dönemde gündeme gelecek "ileri tarihli ürünler", "talep tarafı katılımı" gibi konularla, enerji maliyetlerinin veya maliyet üzerindeki risklerin azaltılabilmesine imkan sağlayacak uygulamalar için de bu tip sistemlere ihtiyaç duyulacaktır.

OSB'lerdeki tüketicilerin, enerji maliyeti yönetimleri için hem tüketim hem piyasa verilerine anlık erişebilmeleri sağlanmalıdır. Bu bilgi aktarımı, aralıklara yapılan raporlamalarla veya bildirimlerle, -mevzuatın da zorunlu kıldığı üzere- OSB tarafından sunulacak web tabanlı bir 'müşteri portal' ve hatta mobil uygulama ile anlık olarak sağlanabilmesi önemlidir. Eskiden sadece reaktif güç aşımı gibi tüketimle ilgili bildirimler takip edilirken, artık anlık fiyat değişimlerinin takibi de gerekmektedir. Dolayısıyla seçilecek yönetim yazılımlarının piyasa verilerinin anlık sağlayacak altyapıya ve veri kaynaklarındaki değişiklikleri uyarlayabilecek yeteneğe sahip olması gerekir. Diğer yandan sadece veri kaynaklarındaki değişikliklerin değil, EPDK tüketici yönetmeliği ve ilgili diğer mevzuattaki değişikliklerin de yazılımda hızla değişiklik yapılabilmesine imkan sağlayacak esnekliğin sunulması gerekir.

Sonuç olarak OSB'lerin 'tedarik yönetimi', 'dağıtım yönetimi', 'tüketici yönetimi' ve varsa 'üretim yönetimi' ihtiyaçlarının karşılanması için klasik izleme sistemlerinin ötesinde, elektrik piyasaları, tedarikçiler ve piyasa işletmeni kurumlar ile entegre yeni ve bütünsel yazılım çözümlerine ihtiyacı bulunmaktadır.

Bu ihtiyacı karşılamak üzere kurulacak veya seçilecek sistemlerin, ilerleyen zamanlarda oluşacak mevzuat değişikliklerine uyum sağlayacak esneklikte ve sektör odaklı firmalarla yapılması önemlidir. Talep tarafı katılımı, karbon izi takibi, doğalgaz sektöründeki regülasyonların gelişiyor olması gibi konular, ilerleyen zamanlarda hem OSB'ler için hem de OSB'lerdeki işletmeler için yeni ihtiyaçlar doğuracaktır. OSB'lerin bu dönemde yapacakları teknoloji alt yapı ve yazılım çözümleri yatırımlarını, henüz başında bulunduğumuz değişim döneminin uzun süreceğini bilerek ve ileriye düşünerek yapmaları gerekmektedir.





Yakup PEKER
TEPAV Proje Müdürü

“Mevcut OSB’lerin ihtiyaçlarının analizi ve ‘Yeni Nesil’ OSB’ler”

OSBÜK VE TEPAV İŞBİRLİĞİ İLE TÜM OSB’LERİN DEĞERLENDİRİLDİĞİ BİR ÇALIŞMA YAPILDI. ÇALIŞMA İLE OSB’LERİN KURULDUKLARI BÖLGELERDEN DOLAYI BULUNDUKLARI ÖZELİKLER VE PERFORMANS BECERİLERİ DEĞERLENDİRİLDİ. TEPAV PROJE MÜDÜRÜ YAKUP PEKER, BU ÇALIŞMALARLA İLGİLİ DETAYLI BİLGİ VERDİ.



21. YÜZYILDA OSB POLİTİKAMIZ NASIL OLMALI?

Ülkemizde mevcut durumda 331 OSB'de yaklaşık 100 bin hektarlık alanda 32 bin civarında firma üretim yapmakta olup 1,9 milyon civarında kişi çalışmaktadır. OSB'lerin ülke ekonomisinde önemli bir paya sahip olması, 21. yüzyıldaki sanayi politikamızda OSB'lere ilişkin de hedef ve önceliklerin belirlenmesini gerekli kılmaktadır. Peki, 21. yüzyılda ülkemizin OSB politikası nasıl olmalıdır? Bunun için TEPAV ve OSBÜK, 2019 yılının Mayıs ve Haziran aylarında, tüm OSB'lerin değerlendirildiği bir çalışma yaptı ve bir OSB Politikası önerisi geliştirdi. Çalışma kapsamında, Türkiye'deki 331 adet OSB'nin hem kuruldukları bölgelerden dolayı beraberlerinde taşıdıkları özellikleri hem de OSB'lerin kendi performans becerileri gözetilerek, mevcut OSB'lerin ihtiyaçları ve bu ihtiyaçlardaki farklılaşmalar ele alındı ve bu ihtiyaçların da işaret ettiği tematik ve sektörel uzmanlaşmaya eşlik eden 'Yeni Nesil OSB' adayları, takip eden infografikte özetlenen çalışma metodolojisi ile tespit edildi.

OSB'lerin yer seçimi koşullarının belirlenmesinde, masa başı analizlerinden elde edilen bilgilerden yararlanılmıştır. Pazar yakınlığının göstergesi olabilmesi amacıyla OSB'lerin diğer ülkelere mesafelerini ve bu ülkelerin ekonomik büyüklüklerini göz önü-

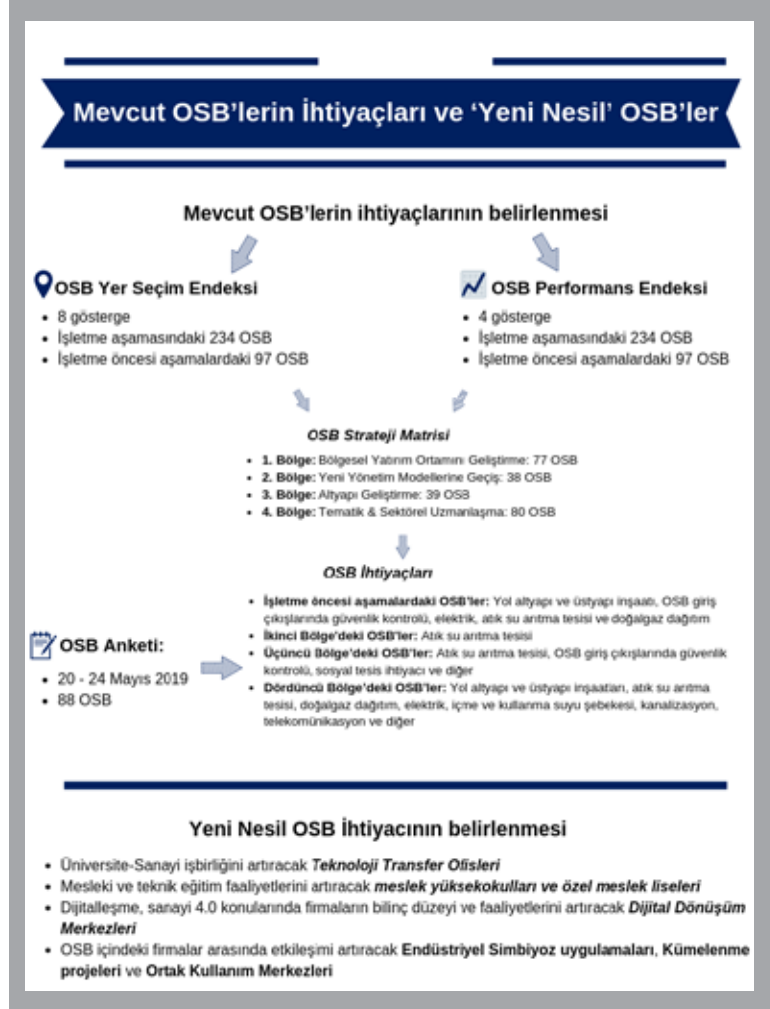
ne alan 'pazar büyüklüğü' göstergesi oluşturulmuştur. Enerji kaynaklarına yakınlığın bir göstergesi olabilmesi amacıyla OSB'nin bulunduğu yerleşimdeki 95 oktan benzin ücretleri kullanılmıştır. İnsan kaynaklarına yakınlık, OSB'nin bulunduğu yerleşimdeki 15-29 yaş arasındaki genç nüfusun varlığıyla ölçülmüştür. İklim koşullarının ölçülmesi amacıyla ilgili yerleşimde son 5 yıldaki ısıtma gün dereceleri endekse dâhil edilmiştir. Ayrıca en yakın deniz limanına ulaşım süresi, en yakın havalimanına ulaşım süresi ve en yakın demiryolu istasyonuna ulaşım süresi şeklinde 3 erişilebilirlik göstergesi daha endekse eklenmiştir.

Son olarak, OSB'lerin ihracat potansiyelini ölçebilmek amacıyla en yakın gümrüğe ulaşım süresi de endekse dâhil edilmiştir. Endeks hesaplamasında ağırlıklar, Temel Bileşenler Analizi kullanılarak belirlenmiştir. Söz konusu endekse göre en iyi değere sahip OSB'ler, İstanbul'da yer alan Beylikdüzü ve İkitelli olurken, Muş ve Şırnak en zayıf değere sahip OSB'ler olmuştur.

'Yer Seçimi Endeksi'ne ek olarak, OSB'lerin ne ölçüde etkin çalıştığını ortaya koymak amacıyla 4 gösterge kullanılarak 'OSB Performans Endeksi' geliştirilmiştir. OSB'ler için belirlenen performans göstergeleri; tahsis edilen parsel sayısı, tahsisli parsellerdeki üretime geçme oranı, üretimdeki parsel başına

istihdam ve toplam istihdamdır. Çalışmada, OSB yönetiminin doğrudan müdahale edemediği, OSB kurulduğunda sağlanmış olan dışsal şartları içeren ancak OSB dışı kararlar ile 'müdahale edilebilen' (örneğin; yeni bir demiryolu yapımıyla en yakın demiryolu mesafesinin azaltılması) göstergeler kullanılarak oluşturulan 'OSB Yer Seçimi Endeksi' ile OSB yönetimi veya diğer politika belirleyiciler aracılığıyla 'doğrudan' müdahale edilen içsel göstergeler kullanılarak oluşturulan 'OSB Performans Endeksi' arasındaki ilişki Şekil 2'de karşılaştırılmıştır. Şekil 2'ye göre işletme aşamasına geçmiş 234 OSB için yer seçim kriterleri açısından uygun değerlere sahip OSB'lerin iyi bir performansla sahip olarak hızlı biçimde geliştiği görülmektedir.

'OSB Yer Seçimi Endeksi' ile 'OSB Performans Endeksi' bir arada değerlendirildiğinde, Türkiye'deki OSB'lerin ihtiyaçlarını ortaya koyan Strateji Matrisi'ni belirlemek amacıyla 4 grup oluşturulmuştur. Şekil 3'e göre Birinci Bölgede yer alan OSB'ler hem 'Yer Seçimi' hem de 'Performans Endeksi'nde ortalamanın altında değere sahiptir. Bu bölgelerin kısa ve orta vadede mevcut koşullarla gelişme ihtimali oldukça zayıftır. Hali hazırda söz konusu OSB'ler kuruluş ve yeni gelişme aşamasındadır. Bu nedenle söz konusu bölgelerin bulunduğu illerde, ildeki yatırım ortamının geliştirilmesine (özellikle OSB'ye geçme ihtimali olan işletme sayısının artırılmasına) öncelik verilmesi gerekmektedir. İkinci Bölgede ise 'Yer Seçimi Endeksi' iyi olmasına rağmen 'Performans Endeksi' zayıf durumda olan OSB'ler bulunmaktadır. Söz konusu OSB'lerin konum ve koşulları iyi olmasına rağmen farklı nedenlerle potansiyelinin altında bir performans sergiledikleri görülmektedir. Bu nedenle söz konusu OSB'lerde ortam koşullarından çok yönetim modellerine ilişkin değişikliklere öncelik verilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Üçüncü Bölgede yer alan OSB'ler ise zayıf koşullarına rağmen iyi performans sergileyen OSB'lerdir. Bu durumun nedenleri arasında, söz konusu illerin (Kayseri ve Konya gibi) çevre il ve ilçelerden göç



arak olarak büyümeye devam etmeleridir. Bu nedenle söz konusu OSB'lerde OSB içerisindeki altyapıların geliştirilmesine öncelik verilmesi gerekmektedir. Ayrıca söz konusu OSB'lere dolaylı olarak yararlı olacak şekilde bölgesel yatırım ortamının geliştirilmesi de önerilmektedir. Dördüncü Bölgede ise hem iyi konumda bulunan hem de iyi performansa sahip durumdaki OSB'ler yer almaktadır. Söz konusu OSB'ler belli bir doluluk oranına sahip, çevre bölgelere kıyasla nispeten gelişmiş durumdadır. Bu OSB'lerde dış ticaret, katma değer üretme ve sektörel çeşitliliğin geliştirilmesi gibi niteliğe yönelik politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, işletme öncesi dönemindeki 97 OSB'nin 49'unun pozitif 'OSB Yer Seçimi Endeksi' değerine sahip olduğu (yer seçimi

KULLANILAN GÖSTERGE	KAYNAK
Tahsis edilen parsel sayısı	OSBÜK, TEPAV hesaplamaları
Tahsisli parsellerdeki üretime geçme oranı	OSBÜK, TEPAV hesaplamaları
Üretimdeki parsel başına istihdam	OSBÜK, TEPAV hesaplamaları
İstihdamın logaritması (2019)	OSBÜK, TEPAV hesaplamaları

Kaynak: TEPAV derlemesi

açısından iyi performans göstermeye müsait olduğu) görülmektedir. Çalışma kapsamında uygulanan OSB Anketi ile OSB yönetimlerinden ihtiyaçlarıyla ilgili proje önerileri bütçeleri ve konuları belirtilecek şekilde temin edilmiştir. Anket çevrimiçi olarak 20-24 Mayıs 2019 tarihleri arasında, işletme aşamasındaki 234, işletme öncesi aşamalarındaki (inşaat, kamulaştırma vb.) 97 OSB'ye uygulanmıştır. Söz konusu ankete, 18'i işletme öncesi olmak üzere toplamda 88 adet OSB dönüş yapmıştır. OSB'lerden gelen proje önerileri Strateji Matrisi çerçevesinde ele alındığında, OSB'lerin bulundukları bölgelere göre taleplerinin de farklılaştığı görülmektedir. Şekil 4, 88 OSB'nin sunduğu proje önerilerinin, Strateji Matrisi'ndeki konuları bazında konularına göre dağılımını göstermektedir. Örneğin, işletme öncesi OSB'lerin yüzde 67'si yol altyapı ve üstyapı inşaatı talebinde bulunmuştur. Buna göre Strateji Matrisi'ndeki konularına göre;

✓ İşletme öncesi aşamalarındaki OSB'lerin en az yüzde 50'sinin talebi olan yol altyapı ve üstyapı inşaatı, OSB giriş çıkışlarında güvenlik kontrolü, elektrik, atık su arıtma tesisi ve doğalgaz dağıtım,

✓ İkinci Bölge'deki OSB'lerin en az yüzde 50'sinin talebi olan atık su arıtma tesisi,

✓ Üçüncü Bölge'deki OSB'lerin en az yüzde 50'sinin talebi olan atık su arıtma tesisi, OSB giriş çıkışlarında güvenlik kontrolü, sosyal tesis ihtiyacı ve 'Diğer' kategorisinde belirtilen spesifik alanlarda,

✓ Dördüncü Bölge'deki OSB'lerin en az yüzde 25'inin talebi olan yol altyapı ve üstyapı inşaatları, atık su arıtma tesisi, doğalgaz dağıtım, elektrik, içme ve kullanma suyu şebekesi, kanalizasyon, telekomünikasyon ve 'Diğer' kategorisinde belirtilen spesifik alanlarda sundukları projelerin desteklenmesi öngörülmektedir.

YENİ NESİL OSB İHTİYACI

OSB'lere ilişkin Strateji Matrisinden çıkan sonuçlardan biri; Türkiye'deki birkaç OSB'nin hem 'Yer Seçimi Endeksi'nde hem de 'Performans Endeksi'nde diğer OSB'lere göre oldukça yüksek değerlere sahip olduğudur. Bu tip OSB'lere Beylikdüzü, İkitelli, İvedik ve OSTİM gibi OSB'ler örnek gösterilebilmektedir. Üstelik söz konusu OSB'lerin performansı, yer seçimi kriterlerinin de ötesindedir. Bu tip OSB'ler, dünyada kendilerine benzer diğer sanayi bölgeleriyle rekabet halindedir. Bu nedenle ülkemizde belli kriterin üzerindeki OSB'ler için "Yeni Nesil" yapılar gerekmektedir. Söz konusu yapılar arasında OSB içerisinde yer alacak Teknoparklar ve Teknoloji Transferi gibi ara yüzler bulunmaktadır.

OSB 'Yer Seçimi Endeksi' ve 'Performans Endeksi' göstergeleri kullanılarak gerçekleştirilen kümeleme analizinde1 OSTİM ve İvedik OSB'nin diğerlerinden anlamlı biçimde farklılaştığı görülmektedir. Ayrıca Şekil 5'te sunulan ve TEPAV tarafından iller düzeyinde gerçekleştirilen 'Ürün Uzaı' analizlerinde, Ankara'nın hem daha nitelikli sektörlerde uzmanlaşma (nitelikli



imkân seti) hem de daha nitelikli sektörlerle sıçrama potansiyeli açısından öne çıktığı görülmektedir. Üstelik Ankara bu potansiyeli Konya, Eskişehir ve Kayseri gibi diğer Orta Anadolu kentleriyle birlikte yükseltme imkânına da sahiptir. Son olarak OSB içerisinde yer alan 23 Teknoloji Geliştirme Bölgesi'nin 7'sinin Ankara'da olması hali hazırdaki eğilimlerin de Ankara'da nitelikli üretim yapacak, farklı ara yüzleri bünyesinde barındıran 'Yeni Nesil OSB'lere geçiş yönünde bir eğilimin olduğunu ortaya koymaktadır. OSTİM OSB'de 3 adet, İvedik OSB'de ise 1 adet Teknoloji Geliştirme Bölgesi (TGB) bulunmaktadır. OSB Strateji Matrisinde öne çıkan diğer OSB'lerden Dudullu ve İkitelli OSB içerisinde de birer TGB yer almaktadır.

Yeni Nesil OSB'lerde ilk etapta OSB yönetimi tarafından bir 'Stratejik Eylem Planı' hazırlanmalı ve tüm proje ve faaliyetler bu plan çerçevesinde yürütülmelidir. Bu planda OSB'nin mevcut durumu ve potansiyeli analiz edildikten sonra önümüzdeki 5 yıl içinde gerçekleştirilmesi gereken projelerin teknik ve mali detayları, beklenen etkileriyle birlikte belirtilmelidir. Yeni Nesil OSB'lerin önümüzdeki dönemde ne tip yapılara ihtiyaç duyacağı bu Stratejik Eylem Planları doğrultusunda belirlenmelidir. Yeni Nesil OSB'ler içerisinde yer alması önerilen yeni yapılar arasında;

✓ Üniversite-Sanayi işbirliğini artıracak Teknoloji Geliştirme Bölgeleri ve/veya Teknoloji Transfer Ofisleri,



Mehmet Tuza Pakpen MTAL

**“Öğrencilerimizi ‘ara eleman’
değil ‘aranan eleman’
olarak yetiştiriyoruz”**

Konya sanayisinin eğitim konusunda oluşturduğu farkındalıkla öğrencilerine yeni ufuklar açan Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Türkiye’de alanında örnek okullardan... “Öğrencilerimizi ‘ara eleman’ değil ‘aranan eleman’ olarak yetiştiriyoruz” diyen okul müdürü Tayyip Sarı, sanayicinin nitelikli işgücü ihtiyacına yanıt verdiklerini söylüyor.



Tayyip Sarı

Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü

‘aranan eleman’ olarak yetiştirip, sanayimizin ihtiyaçlarını gidermeyi hedefliyoruz” diyor. Tayyip Sarı, faaliyetleriyle ilgili OSB Dünyası’nın sorularını yanıtlıyor.

Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’ni kısaca tanıyabilir miyiz?

Okulumuz 2011-2012 öğretim yılında hayırsever işadamaı Mehmet Tuza Bey tarafından 20 derslik olarak eğitim öğretime başlıyor. Milli Eğitim Bakanlığı ve Konya Organize Sanayi Müdürlüğü ile 2 Mayıs 2016 tarihinde okulumuzun işleyişine yönelik bir protokol imzalanıyor. Okulumuz bu protokol kapsamında 15 Mayıs 2017 tarihli onay ile bakanlığımızca özel program uygulayan proje okul olarak belirlenerek eğitime devam ediyor. Okulumuzda 923 metrekare taban alanına sahip 3 katlı 20 derslikli ana binamızda kültür dersleri eğitimi devam ederken, mesleki eğitim de her biri 950 metrekare alana sahip 4 ayrı atölye binamızda sürdürülüyor. Büyükhır Belediyemizce yapılan 4 katlı 200 kişi kapasiteli öğrenci yurdumuz ve ayrıca yemekhane ile kantin olarak hizmet veren 2 katlı sosyal tesisimiz de öğrencilerimizin hizmetinde... Ayrıca Selçuklu Belediyemizce yapılan kapalı spor salonumuz da amacına uygun olarak kullanılıyor. Atölyeler ve sosyal tesis ise protokol kapsamında Konya Organize Sanayi Bölge Müdürlüğüne yapılarak okulumuzun hizmetine giriyor.

Okulumuzda 2018-2019 eğitim öğretim döneminde ‘Endüstriyel Otomasyon Teknolojileri’, ‘Makine Teknolojisi’ ve ‘Metal Teknolojisi’ alanlarında eğitim öğretim veriliyor. Okulumuzda toplam 480 öğrencimiz eğitim alırken, 42 öğretmen arkadaşımızla çalışmalarımıza devam ediyoruz.

2019 - LGS yerleştirme sonuçlarına göre okulumuzun tüm alanlarında kontenjanlar tamamen dolmuş olup, Konya’ımızda yüzdelik dilimler bazında mesleki ve teknik eğitim uygulayan okullar arasında ilk sırada yer alıyoruz. Türkiye genelinde ise sınavla öğrenci alan mesleki ve teknik okulların taban puanları esas olmak üzere ‘Endüstriyel Otomasyon’ ve ‘Metal Teknolojileri’ uygulayan okullar içerisinde Türkiye’de ilk, ‘Makine Teknolojileri’ uygulanan okullar arasında ise üçüncü sıradayız.

“ÖĞRENCİLERİMİZ STAJ VE İŞ HAYATLARINDA AVANTAJLI KONUMDA”

Size göre öğrencilerin Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’ni tercih etmelerini gerektiren etkenler ne? Nerede fark oluşturuyorsunuz?

Okulumuzda Anadolu Teknik Programı uygulanmakta olup, mesleki eğitimin yanında öğrencilerimizi yükseköğrenime hazırlayarak, akademik anlamda en az bir Anadolu Lisesi gibi eğitim sağlıyoruz. Okulumuzun en önemli amaçlarından biri

Okul sanayi işbirliği anlamında örnek gösterilebilecek meslek liselerinden olan Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Konya Organize Sanayi bölgesinde iş dünyasıyla iç içe eğitim veriyor. Eğitim ve öğretim anlayışı nedeniyle istihdam ve işgücü analizlerini sürekli takip ettiklerini belirten Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Tayyip Sarı, nitelikli istihdam için önemli çalışmalar yürüttüklerini söylüyor. Mesleki eğitimin yanı sıra yüksek öğretimde mühendislik bölümünde devam edecek öğrencilerini de her açıdan sanayiye kazandırma misyonunu yüklediklerini aktaran Tayyip Sarı, “Yükseköğretime devam etmeyecek öğrencilerimizi ise ‘ara eleman’ değil,



de lise öğreniminde mesleki ve teknik eğitimini donanımlı ve teknolojik imkânlarla öğrenmiş, donanımlı olarak tamamlamış öğrencilerimizi yükseköğretimde mühendislik alanlarına yönlendirerek ülkemize mesleki ve akademik olarak iyi yetişmiş mühendisleri kazandırmayı amaçlıyoruz.

Mezuniyetle birlikte ayrıca 3308 sayılı kanuna göre 'Ustalık Belgesi'nin yetki ve sorumluluklarına sahip 'İş Yeri Açma Belgesi' verilir. 3795 sayılı Kanuna göre Teknisyen unvanı ile istihdam edilirler. Protokol kapsamında yükseköğretimine devam etmek istemeyen mezun öğrencilerimiz, Konya Organize Sanayi Bölgesi ve okul müdürlüğüne hazırlanan yönetmelik ile istihdam ediliyor.

Konya Organize Sanayi Bölgesi ile yapılan protokol kapsamında teşrifatı yapılan modern ve teknolojik atölyelerde güncel ve sanayi ile işbirliği içerisinde mesleki eğitim veriliyor. Okulumuzun Organize Sanayi Bölgesinde bulunması,

öğrencilerimizin staj dönemlerinde ve iş hayatlarında daha avantajlı konumda olmalarını sağlıyor. Yükseköğretimine devam etmeyecek öğrencilerimizi ise ara eleman değil, 'aranan eleman' olarak yetiştirip, sanayicimizin ihtiyaçlarını gidermeyi hedefliyoruz.

Bu avantajlarımıza ilaveten tüm öğrencilerimize protokol kapsamında ücretsiz servis, ücretsiz öğle yemeği, burs gibi imkânlar da sunuyoruz.

Öğrencilerinizin hayata geçirdiği başarılı projelerden örnekler verebilir misiniz? Örneğin TÜBİTAK veya benzer kurumlar tarafından kabul gören projeleriniz mevcut mu? Bu projelerden seri üretime geçenleri oldu mu?

Her yıl TÜBİTAK 4006 için okulumuzca yaklaşık 25 proje ile başvuru yapılıyor. Son üç yıllık süreç içerisinde TÜBİTAK tarafından 4006 kapsamında tüm projelerimizin onaylanması bizi gururlandırıyor. En son bu yıl 25 projemiz desteklenmiş ve mayıs

SANAYİ VE ÜNİVERSİTELERLE İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLLERİ

- ✓ Konya Organize Sanayi Bölgesi Okul Yönetimi İş Birliği Protokolü
- ✓ Konya Teknik Üniversitesi
- ✓ Mevlana Kalkınma Ajansı İş Birliği Protokolü
- ✓ Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği İş Birliği
- ✓ KTO Karatay Üniversitesi İş Birliği Protokolü
- ✓ 25 İşletmeyle İmzalanmış İş Başı Eğitim İş Birliği Protokolü
- ✓ STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş.

ayında bir yıl boyunca yapılan projeler ilgili fuar alanında sergileniyor. Okulumuz 5 fuar ve panayır etkinliğine davet edilerek bu organizasyonlarda öğrenci ve öğretmenlerimiz proje ve ürün çalış-

malarını sergileme şansı buluyor. Mevlana Kalkınma Ajansı tarafından düzenlenen proje panayırında jüri tarafından 'Proje Yazım Desteği' ödülünü de okulumuz kazanmayı başardı.

Savunma Sanayi Fuarı, TÜYAP Makine Fuarı ve Sıfır Atık Projesi kapsamında Çevre İl Müdürlüğü tarafından sıfır atık proje sunumuna katılan öğrencilerimiz burada da başarıyla yer alıyor.

Sıfır Atık Projesi kapsamında; kamu kuruluşlarında kullanılabilecek basit portatif işletilebilir bir 'Plastik Öğütücü Makinesi' tasarladık ve imalatını gerçekleştirdik. Bu makine, plastik veya alüminyum şişe, kutu gibi geri dönüşüme kazandırılacak ürünleri öğütürken daha az hacim kaplamalarını ve kolay depolanmalarına imkân sağlıyor. Metal atölyemizde ise plastik şişeleri toplamak için tel kafeslerin imalatı gerçekleştiriliyor. Okul olarak kantinlerde, sosyal tesislerde ve açık alanlarda kullanılan tüm plastikleri topluyoruz ve bu 'Plastik Öğütücü Makine'sinde işleyerek geri dönüşümüne tekrar kazandırıyoruz. Bu kapsamda ilimiz okullarına plastik toplama kafeslerinin imalatını Döner Sermaye kapsamında gerçekleştiriyor ve satışını yapıyoruz.

Okulumuz öğrenci ve öğretmenlerince tasarlanan ve savunma sanayisine yönelik üretilen insansız kara aracımız ise Konya'da açılan Savunma Fuarına davet edilmiş olup, başarıyla sergilendi. Gelen talep ve öneriler göre de aracımızın Ar-Ge çalışmaları askeri standartlara göre devam ediyor. Metal Teknolojileri ve Kültür Ortaklığı kapsamında 2 adet Avrupa Birliği proje başvurusu ve İSG Kapsamında bir ortaklı proje başvurmamızı tamamlamış bulunuyoruz.

ÜNİVERSİTELERLE ORTAK PROJE YÜRÜTÜLÜYOR

Mesleki ve Teknik Eğitimde işbirliği çalışmaları çok önemli. Bu konuda yapmış olduğunuz işbirliği çalışmalarını anlatabilir misiniz?

Okulumuzun en büyük destekçisi olan ve bu başarıları yakalamada büyük katkı sağlayan Konya Organize Sanayi Müdürlüğü ile 2 Mayıs 2016 tarihinde okulumuzun işleyişine yönelik bir proto-

kol imzalandı. Bu protokol kapsamında okulumuzun atölyelerinin yapımı ve tesfriyatı modern ve teknolojik olarak sağlandı. Ayrıca sosyal tesis ve eğitim olanakları da yine protokol kapsamında sağlandı. Tüm öğrencilerimize bu protokol kapsamında ücretsiz servis, ücretsiz öğle yemeği, burs gibi imkânlar veriliyor.

Bu protokol kapsamında sanayi ile iş birliği anlamında sanayicilerimizle birlikte okulumuzda yürütme kurulu oluşturarak ortak çalışmalar sürdürüyoruz. Alınan kararlar, yapılan projeler ve mesleki eğitim bu kurulda ayrı ayrı değerlendirilerek ortak çalışma yürütülüyor.

En büyük avantajımız Konya Organize Sanayi Bölgesi'nin merkezinde olmanın getirdiği imkanlar. Bunlar bizi sanayi ile iş birliğinde en önlere taşıyor. 25 büyük işletme ile 'İş Başı Eğitim Protokolü' yapılarak öğrencilerimizin mesleki eğitimi iş başında öğrenmeleri yönünde büyük kazanımlar elde ediyoruz.

Üniversite İşbirliği kapsamında ise Konya Teknik Üniversitesi ve Karatay Ticaret Odası Üniversitesi ile protokol imzaladık. Bu kapsamda üniversiteler ile ortak projeler yürütüyor, ürün ve çıktılar için toplantılar düzenliyoruz. Örneğin Konya Teknik Üniversitesi mühendislik öğrencileri ile okulumuz öğrencilerinden 46 kişilik bir grup ile robotik kodlama ve inovasyon eğitim projesi yürütüyoruz.

Haftada 2 saat olmak üzere 10 haftalık eğitime 1 Mart 2019'da başlayıp, eğitim sonucunda ortak proje çalışmaları yapmayı planlıyoruz.

Ayrıca STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş. ile yapılan protokol çerçevesinde STM tarafından uygun görülen şartlarda personel desteği sağlanacaktır. Protokol kapsamında Lise öğrencilerinin, Lise tarafından talep edilmesi ve STM tarafından uygun görülmesi durumunda STM uzmanlarından konuşmacı olarak katılabilecektir.

Mevlana Kalkınma Ajansı ile yapılan protokol kapsamında ise okulumuzda birçok farklı proje destekleniyor. En son okulumuzda kurulması planlanan ve projesi yazılıp MEVKA tarafından onaylanan Endüstri 4.0 atölyesinin faaliyete geçmesi için fizibilite raporu hazırlıyoruz.

Türkiye'nin sanayide en önemli sorunlarından biri nitelikli iş gücü. Bu konuda okulumuz sanayinin beklentilerine yanıt verebilecek nitelikli iş gücünü yetiştirebiliyor mu?

Okulumuzda mesleki eğitimini tamamlamış her öğrencimizin Konya Sanayi Odası ve OSBÜK Başkanımız Sayın Memiş Kütükcü Beyin tanımlamasıyla 'Ara eleman değil aranan eleman' olarak nitelikli, alanına hakim, teknolojik gelişmeleri takip ve sanayimizin gelişimine yüzde yüz





destek sağlayacak statüde olduğu konusunda çok iddialıyız. Çünkü özel program ve proje uygulayan okul olmanın verdiği avantajla alanında yetişmiş, başarılı ve uzman bir eğitimci kadrosuna sahibiz. Ayrıca Konya Organize Sanayi Bölgemizce teşrifatı yapılan atölyelerimiz son teknolojiyle uyumlu, modern, nitelikli bir mesleki eğitim için altyapıya sahip şekilde dizayn edildi. Organize sanayi bölgesinin merkezinde olmamız ve işbaşı eğitim protokollerimiz ile öğrencilerimiz birçok mesleki eğitim konularını ise işletmelerde yaparak, görerek ve deneyerek yerinde öğrenmeyi gerçekleştiriyorlar.

Mezun öğrencilerimizi mesleki ve ahlaki erdemleri ile alanında kazandıkları nitelikleri ile protokol kapsamında Konya Organize Sanayi Bölgemizce istihdamı çok iyi şartlarda gerçekleştiriliyor.

“DESTEKÇİLERİMİZ ELLERİNİ DEĞİL GÖVDELERİNİ TAŞIN ALTINA KOYUYOR”

Peki her kesimde dile getirilen nitelikli mesleki eğitim için neler yapmalı?

Bu konu bakanlığımızın 2023 Eğitim Vizyonu'nda detaylıca incelenmiş, yapılacak çalışmalar belirlenmiş ve Sayın Milli Eğitim Bakanlığımızın öncülüğünde çok gü-

zel ve başarılı değişimler gerçekleşmeye başlamıştır. Mesleki ve teknik eğitim artık yalnızca okul öğrenci kavramından ayrılarak sanayicilerimiz, işletmeler ve toplum tarafından sahiplenerek, yapılan protokol çalışmaları ve verilen destekler ile ülkemizin kalkınmasında büyük başarılarla imza atacaktır.

Bu konuda okulumuz Mehmet Tuza Pakpen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin rol model olabileceğini düşünüyorum. Okulumuzun işleyişi, yapılan protokol ile sanayicilerimiz ile birlikte sağlanıyor. Okulumuzun yönetiminde Konya'mızın çok değerli ve başarılı sanayicileri görev alıyor ve bu konuda çok büyük fedakârlıklar gösteriyorlar. Okulumuzda yapılacak her çalışma, projeler ve eğitim ve öğretim, sanayicilerimizin beklentileri doğrultusunda planlanıyor ve çok güzel ürünler ortaya konuluyor. Sanayicilerimiz ise Konya Organize Sanayi Bölgemiz ile yapılan protokol kapsamında okulumuza maddi ve manevi birçok destek sağlayıp, mesleki ve teknik eğitimin gelişimi için tabiri caiz ise ellerini değil tüm gövdelerini taşın altına koyarak büyük sorumluluklar alıyorlar. Bu çalışmaların sonucunda okulumuz en çok tercih edilen ve Türkiye genelinde alanlar bazında ilk üçte yer

alıyor. Artık başarılı öğrencilerin Anadolu liselerini değil meslek liselerini tercih ediyor olmaları bizleri çok umutlandırıyor. Yani sanayicimizin mesleki ve teknik eğitimin içine dâhil olup sahiplenmeleri ve bu konuda yapacakları destekler ile yetişen başarılı gençler bu ülkenin milli ve yerli üretim konusunda müthiş bir başarıya imza atacaklar.

Sanayi üniversite işbirliği her zaman gündemde. Sanayi aslında üniversiteden önce mesleki teknik liselere odaklanmalı. Bu konuda neler söylemek istersiniz, sanayiden beklediğiniz ilgi ve desteği görüyor musunuz?

Bu konu gerçekten çok büyük önem arz ediyor. Bunu öğrencilerimize, velilerimize ve topluma çok iyi anlatmamız gerekiyor. Çünkü sanayicilerimizin beklentisini karşılamak ve ülkemizin sanayide başarılar elde edecek projeler için alanda çalışacak mühendislerin donanımlı, tecrübeye sahip, işin mutfağından geliyor olması çok önem arz ediyor. Lise hayatından sonra sadece 4 yıllık bir yükseköğretimde o alanla ilgili çok başarılı akademik çalışmalar yapılabilir, ancak sahada hem uzman hem de alanın tüm konularına hâkim olan bir mühendis olmak çok önemli... Daha açık bir ifadeyle işe başlayan yeni bir mühendis bir makinanın kullanımını oradaki ustabaşından öğrenmesin, lise hayatında meslek lisesinde atölye eğitimleri ile kendisi öğrenmiş olsun. Bizler istiyoruz ki, mühendislik hayali olan tüm gençlerimiz meslek lisesinden sonra yükseköğretime devam etsin. Çünkü lise hayatında 4 yıllık süreç içerisinde alanının tüm temel bilgi ve becerilerini kazanan öğrencilerimiz, yüksek öğrenimini akademik olarak tamamladıktan sonra en az sekiz yıllık bir tecrübe ve alan birikimiyle çok başarılı olacaklardır. Bu başarılı genç beyinler kendi uçağımızı, aracımızı en modern teknolojileri ile üreteceklerdir.

Konya sanayisi bu konuda farkındalığı oluşturuyor. Lise öğreniminde mesleki eğitimin önemini her yerde ve platformda paylaşıyor. Organize sanayide bulunan okulumuza bu kapsamda büyük destek sağlıyor ve öğrencilerimize yeni ufuklar

açıyor. Konya sanayisi, okulumuz nazarında ülke genelinde yapılabilecek çalışmalara örnek oluyor.

Okulumuzda yürütmüş olduğunuz sosyal ve kültürel faaliyetler ile öğrencilerimizin proje çalışmalarını paylaşır mısınız?

Okulumuzun proje okulu olmasıyla birlikte beklentilerinin de büyük olması, sanayicilerimiz de bu beklentileri dikkate aldıkları zaman bizde asla boş vakit kalmıyor. Her öğrencimiz mutlaka bir danışman öğretmen eşliğinde bir projeye dâhil oluyor ve yıl boyunca danışman öğretmeni ile birlikte çalışmalarını yürütüyor. Okulumuzda koçluk eğitim sistemi uygulanıyor. Her eğitim öğretim yılı başında 10'ar kişilik takımlar oluşturuluyor ve bir öğretmen takım koçu olarak atanıyor. Bu takımlar yıl içinde birçok sosyal faaliyetleri birlikte gerçekleştiriyor ve böylece her öğrencimiz takımın bir parçası oluyor.

Okulumuz Konya'nın en büyük sanayi bölgesi olan 577 büyük işletmenin bulunduğu Organize Sanayi Bölgesi'nin içindedir. Bunu en büyük avantajımız olarak yıl içinde ziyaret planı çerçevesinde tüm 9'uncu sınıf öğrencilerimizle mesleki tanıtım çerçevesinde işletme ziyaretleri gerçekleştiriyoruz. Öğrencilerimiz hem seçtikleri meslekleri tanırken hem de büyük ve profesyonel işletmelerin işleyişini



Sıfır Atık Projesi kapsamında, kamu kuruluşlarında kullanabilecek basit portatif işletilebilir bir 'Plastik Öğütücü Makinesi' tasarladık ve imalatını gerçekleştirdik. Bu makine, plastik veya alüminyum şişe, kutu gibi geri dönüşüme kazandırılacak ürünleri öğütürerek daha az hacim kaplamalarını ve kolay depolanmalarına imkân sağlıyor.



görüyorlar. İş başında öğrenim kazanımı elde ediyorlar.

Okulumuzda her hafta bir akademisyen, sivil kuruluş temsilcisi veya iş adamı ağırlayıp, kariyer günleri düzenliyoruz. Öğrencilerimiz sosyal ve ahlaki yönden gelişimine büyük katkı sağlayan buluşmalarda birçok tecrübeden de yararlanıyor. Alanlarında yükseköğrenim gören üniversite öğrencileriyle okulumuz öğrencilerini

okulumuzda buluşturarak yükseköğretim isteklendirme sağlıyoruz.

Okulumuzda 2017 yılında kurulan döner sermaye işletmesinde içinde bulunduğumuz Organize Sanayi Bölgesindeki işletmelerden işler alınıp, mesleki eğitim ile sanayi işbirliği tesis ediliyor. Sanayicilerimiz okulda yapılan çalışmalarını ile mesleki eğitime bakışları değişiyor. Öğrencilerimiz öğrencilik hayatında belli bir ücret ile çalışarak ihtiyaçlarının giderilmesi ve mesleğe hazırlık olarak moral ve motivasyonu sağlıyor. Kültür derslerine olan ilgiyi artırmak, öğrenmeye teşvik etmek için kültür dersleri zümreleri kendi alanları ile ilgili köşeler oluşturup, haftanın sorusu uygulaması yapılıyor. Soruları en kısa süre içinde çözüp ilgili öğretmene ulaştıran her öğrenci haftalık olarak törenlerde ve panolarda ilan ediliyor. Ayrıca bütçesi okul aile birliğince karşılanan okul kantininde geçerli 20 liralık hediye çeki veriliyor. Öğrencilerimizde büyük ilgi ve istek uyandıran bu çalışma, öğrenmeyi eğlenceli hale getiriyor.

Sportif alanda öğrencilerimiz sürekli aktif tutmak için sınıf ve bölümler arası müsabakalar yıl içinde yapılıyor. Okulumuzda 11 değişik branşta takım oluşturulmuş olup yüzme, bilek güreşi, oryantiring ve güreş alanlarında takım olarak il birinciliği kazanılmış olup Türkiye finallerinde Konya ilimiz temsil ediliyor.





GOSB Teknopark'ta 134 firma yer alırken, bunların 20'si kuluçka merkezi olarak faaliyet gösteriyor. Bu firmalarda 677'si yazılım, 397'si AR-GE, 18'i tasarımcı, 96'sı destek, 16'sı teknisyen ve 41'i kapsam dışı olmak üzere toplam 1245 kişi istihdam ediliyor.

GOSB Teknopark ürettiği katma değeri ülkede bırakmayı hedefliyor

Gebze Organize Sanayi Bölgesi ile Sabancı Üniversitesi, Kocaeli Üniversitesi, Gebze Teknik Üniversitesi'nin ortaklığıyla çalışmalarını yürüten GOSB Teknopark, üniversite-sanayi iş birliğine önemli bir örnek... GOSB Teknopark A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı İsmail S. Turfanda, Kocaeli Sanayi Odası ve Gebze Ticaret Odası'dan da kamusal destek aldıklarının altını çizerek "Üreten, ama katma değeri ülke içinde bırakan bir teknopark olmayı hedefliyoruz" diyor.

Sanayide ana odağı dijital değişim ve yazılım olan GOSB Teknopark, bünyesinde yer alan 134 firma ile bu amacı için çalışıyor. Faaliyete geçtiği 2005'ten bu yana 3172 projenin hayata geçmesine imkan sunan, 300 projenin ise devam etmesinin altyapısını sağlayan GOSB Teknopark, 90 milyon doları aşan ihracata da imza atmayı başarıyor. AR-GE odaklı firmaların yer aldığı teknoparkta elde edilen başarı, yerli ve yabancı şirketlerin de dikkatini çekerek burada birçok ulusal ve uluslararası ortaklığa imza atılmasını sağlıyor. Faaliyetleriyle ilgili bilgi veren GOSB Teknopark A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı İsmail S. Turfanda, "Orta ve uzun vadede hedeflerimiz, Türkiye'nin dijital dönüşümüne yerel olarak çözüm üretmek. Bu konuda aynı zamanda ihracat yapan özelliğimizi daha da ön plana çıkararak katma değer üreten, ama katma değeri ülke içinde bırakan bir yapı olmayı hedefliyoruz" diyor. İsmail S. Turfanda, OSB Dünyası'nın sorularını yanıtlıyor.

Öncelikle GOSB Teknopark'ı tanıyabilir miyiz? Ne gibi çalışmalar yürütüyorsunuz ve özellikle hangi alanlara odaklandınız?

Faaliyete 2005 yılında geçen GOSB Teknopark A.Ş., ana alanı teknoloji ve teknopark işletimi olan İsrail Tefen Endüstri Parkları ile Türkiye'nin önde gelen organize sanayi bölgelerinden biri olan Gebze Organize Sanayi Bölgesi'nin (GOSB) bir araya gelmesiyle kuruldu.

Tefen Group ile GOSB; GOSB Tekno-

park'ın yüzde 49'ar oran ile eşit ortağıdır. Diğer ortaklarımızdan Sabancı Üniversitesi, Kocaeli Üniversitesi ve yakın ilişkide bulunduğumuz Gebze Teknik Üniversitesi akademik imkânları ile Kocaeli Sanayi Odası ve Gebze Ticaret Odası da kamusal yardımlarıyla katılımcılarımıza destek veriyor.

GOSB Teknopark'ın en büyük avantajlarından biri; sahip olduğu güçlü ve deneyimli ortakları... Ortaklarımızdan Gebze Organize Sanayi Bölgesi; Dünya Bankası'nın Türkiye'de örnek gösterdiği, kendi alanında marka olan, birçok ilklere imza atmış, Türkiye'nin en modern organize sanayi bölgesidir. GOSB Teknopark, bölgenin sahip olduğu üst seviye alt yapı ve sosyal imkânlardan faydalanabiliyor. GOSB içinde yer alması nedeniyle bünyedeki tüm firmalar, bölge sanayicileriyle yakın ilişkiler kurma ve ortak projeler yapma şansına sahip...

Diğer ortak Tefen Grubu ise İsrail'de 1985 yılından beri pek çok Teknopark kurmuş ve işletmesini yürütüyor. Yüzlerce start-up projeye destek olmuştur. Tefen modeli gençler için istihdam ve eğitim, ülke için katma değer ve ihracat olanakları yaratırken, yaşamsal ve doğal mekânlarla da çalışanlara keyifli bir iş ortamı sunuyor. Bu model teknoparkımızda da uygulanmakta ve birçok katılımcımız ve ortağımız sayesinde yurt dışına açılma, fon yaratma ve ihracat yapma şansına sahip oluyoruz.

Teknoparkta bulunan 134 firmamızın ana odağı sanayide dijital değişim ve yazı-



İsmail S. Turfanda
GOSB Teknopark A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı

lım olsa da farklı sektörlerde çalışan firma oranı da oldukça yüksektir.

Bugüne kadar GOSB Teknopark'a kayıtlı firmalarımızın gerçekleştirdiği biten proje sayısı 3172, devam eden proje sayısı ise 300'dür. AR-GE odaklı bu firmaların kuruldukları günden bu yana dek toplam ihracat rakamı ise 90 milyon dolar düzeyindedir.

Teknopark'ta AR-GE ve tasarım merkezi anlamında kaç girişimci yer alıyor? Buralarda kaç kişi istihdam ediliyor ve bunların ne kadarı mühendis?

Teknoparkımızda 134 firmamız mevcut ve bu firmalardan 20 tanesi kuluçka... Buralarda 677'si yazılım, 397'si AR-GE, 18'i tasarımcı, 96'sı destek, 16'sı teknisyen ve 41'i kapsam dışı olmak üzere toplam 1245 personelimiz bulunuyor.

AR-GE ve tasarım merkezi anlamında yeterli donatı ve alt yapı için neler yapıyorsunuz?

AR-GE veya Tasarım merkezleri; yerinde AR-GE veya tasarım yapmak için firmaların belirli şartları sağlaması durumunda yine firma bünyesinde oluşturulan merkezlerdir. Teknoparklar ise firmaların 4691 kanun kapsamında AR-GE, tasarım veya yazılım yapabilecekleri ve vergi muafiyetleri alabilecekleri yapılarıdır. Biz





*"Bulunduğumuz bölge
aslında Türkiye'nin teknoloji
ve üretim koridoru niteliğinde
ve 25 kilometrelik yarıçapta
7 teknopark 4 üniversite 110
AR-GE merkezi ve Türkiye'nin
yüzde 15 ihracatını elinde
bulunduran en büyüğü GOSB
olmak üzere organize sanayi
bölgeleri bulunmaktadır."*

teknopark olarak firmaların geliştirdikleri ürünleri ticarileştirmelerine destek vermek için birçok danışmanlık alt yapısı sunuyoruz. Örnek olarak 'Hibe ve Destek', 'Fikri Sınai Mülkiyet Hakları', 'Pazarlama', 'PR ve reklam', 'Mentorluk', 'Kalite Yönetimi' ve yakın zamanda başlayacağımız 'İnsan Kaynakları' danışmanlıkları hizmeti veriyoruz. Ayrıca firmalarımızın iş birliği yapması için gerek Uluslararası Rekabetçiliği Geliştirme programı kapsamında ihracata yönelik gerekse de Türkiye'de dijital dönüşümü sağlayacak çalışmalar yapıyoruz.

**Faaliyete geçtiğinizden bu yana
hedeflerinizin neresindesiniz? Ayrıca orta
vadeli hedeflerinizi öğrenebilir miyiz?**

Biz GOSB Teknopark olarak kurulan en eski teknoparklardan biriyiz... Birçok teknoparkın aksine, gerek üniversite bünyesi yerine sanayi bünyesinde

yer alıyor olmamız gerekse de özel ortaklı bir yapı olmamız nedeniyle hedefimiz her zaman sanayi odaklı olmuştur. Bünyemizde bulunan firmaların yetkinliklerine baktığımız zaman da bunu net bir şekilde görebiliyoruz. Orta ve uzun vadede hedeflerimiz, Türkiye'nin dijital dönüşümüne yerel olarak çözüm üretmek... Bu konuda aynı zamanda ihracat yapan özelliğimizi daha da ön plana çıkararak katma değer üreten, ama katma değeri ülke içinde bırakan bir yapıyı, yani isim olarak değil, doğal olarak teması olan bir teknopark olmayı hedefliyoruz.

**Patent konusunda hangi noktadasınız?
Bu alanda teknokent olarak neler ortaya
koyabildiniz?**

Başvuru ve alınan toplam patent 53, faydalı model 8, telif ise 7 proje olarak öne çıkıyor.

Bölgenizde AR-GE, tasarım veya yazılım merkezi açmak isteyenlere nasıl bir yol önerirsiniz?

Bulunduğumuz bölge aslında Türkiye'nin teknoloji ve üretim koridoru niteliğindedir ve 25 kilometrelik yarıçapta 7 teknopark 4 üniversite 110 AR-GE merkezi ve Türkiye'nin yüzde 15 ihracatını elinde bulunduran en büyüğü GOSB olmak üzere organize sanayi bölgeleri bulunmaktadır. Biz bu noktada teknopark olarak AR-GE merkezi kurulması know-how'ımızı firmalara aktarmak ve katma değerli ürünler üreterek ülke ekonomisine katkı sağlamalarını destekliyoruz.

Teknokentler size göre ne ifade ediyor? Faaliyette bulunan teknokentler Türkiye'yi hedeflediği katma değeri yüksek ürünlere yönleltme konusunda yeterli mi? Ülke hedefleri için bu konuda neler yapılmalı?

Teknoparklar yüksek katma değerli ürün üretilmesinin önünü açacak yapılar. Özellikle dijital dönüşümün küresel olarak gündemde olması göz önüne alındığında bu dönüşümü dış kaynaklı değil, yerli olarak teknoparkların gerçekleştirmesi gerekmektedir. Bu noktada devlet desteklerinin yeniden yapılandırılması ve daha çok çıktıyı göz önünde bulunduracak şekilde 'akıllandırılması' gerekiyor.



Biz teknopark olarak firmaların geliştirdikleri ürünleri ticarileştirmelerine destek vermek için birçok danışmanlık alt yapısı sunuyoruz. Örnek olarak 'Hibe ve Destek', 'Fikri Sınai Mülkiyet Hakları', 'Pazarlama', 'PR ve Reklam', 'Mentorluk', 'Kalite Yönetimi' ve yakın zamanda başlayacağımız 'İnsan Kaynakları' danışmanlıkları hizmetlerini veriyoruz.



Endüstri 4.0'ın konuşulduğu bir dönemde biz bunun neresindeyiz? Teknokentlere bu anlamda nasıl bir görev düşüyor?

Aslında olaya sadece Endüstri 4.0 olarak değil, dijitalleşme olarak bakmak gerekmektedir. Bu dönem sadece üretimin ve sanayinin değil aynı zamanda bireysel kullanıcıların da kullanacağı dijital yapılar geçiş sürecidir. Dolayısıyla burada çok önemli iki husus gündeme gelmektedir: Bunlardan birincisi katma değeri yüksek olacak dijital dönüşümün eğer yurtdışı kaynakları ile çözülmesi durumunda yüksek katma değer sınırlarımız dışına çıkacağıdır. Bu katma değer mutlaka yurt içinde kalmalıdır. İkincisi ise ülkemize ait verinin içeride tutulmasıdır. Bu sebeplerle bu dönüşüm yerli olarak yapılmalıdır. Bu noktada teknoparklara görevler düşmektedir. Biz GOSB Teknopark olarak bu konuda önemli bir adım atmış ve dijital dönüşümde yüksek yetkinliğe sahip 21 firmadan oluşan bir kümelenme projesi başlatmış bulunuyoruz.

Üniversite sanayi iş birliği her platformda gündeme geliyor. Sizin bu konudaki çalışmalarınızı öğrenebilir miyiz?

Üniversite sanayi iş birliği her platformda gündeme geliyor. Biz bu noktada gerek ortaklarımız gerekse de farklı üniversiteler ile iş birlikleri yapmaktayız. Aynı zamanda bu çalışmalarımızda oluşturduğumuz ve ticarileşebilecek fikirleri topladığımız bir sanal kuluçka projemiz mevcuttur.

Çalışmalarınızla ilgili devletten beklediğiniz desteği alabiliyor musunuz? Bu konuda yapılması gerekenler var mı?

Çok fazla devlet desteği mevcuttur. En çok devlet desteği veren ülkelerden biriyiz. Bu noktada firmalara katma değer sağlayan özellikle Teknoloji Transfer Ofisleri'nin çıktılara bakılarak desteklenmesi gerekmektedir. Ayrıca desteklerin sadece AR-GE ile sınırlı olmaması, satış ve pazarlama anlamında da desteklerin verilmesi sağlanmalıdır.



GOSB Teknokent'te kaç proje geliştirildi ve bunlardan sizi gururlandıranları örnek olarak anlatabilir misiniz? Ayrıca bunlardan üretime dönüşen projeler oldu mu?

Teknoparkımızda bugüne kadar 3172 proje geliştirildi. Teknoparkımızda bizi gururlandıran birçok firma bulunuyor. Bunlardan bazıları listelemek gerekirse; Artesis firmasının yüzde 20'si GE tarafından satın alınmış olması, Innovcoat'ın Fransız firma ortaklığına girmesi, Episomé'nin yurt dışı menşeli 500 bin euro yatırımlı olması bizi gururlandırıyor. Ayrıca Altaca firmasının Gönen'de kurduğu ve Gönen konut elektrik ihtiyacının neredeyse yarısını karşılayan yenilenebilir biogaz tesisi ile yine aynı firmanın Toros Gübre ortaklığı kurması önemli gelişmelerdir. Innobil'in Hürriyet Emlak tarafından satın alınması ve İnosens firmasının TTGV'En İyi 5 Sağlık Firmasından Biri' desteği alması başarılarımızı tescilliyor. Bunların yanı sıra Eravis firmasının Letonya'dan yatırım alması ile Visiomechanics ve Apsen firmalarının TTGV ödülleri, ayrıca BB Tarım firmamızın sıfırdan başlayıp şu anda dünyanın üçüncü yaprak jelatin üreticisi olarak ihracata başlaması GOSB Teknokent'in gururu...

Cengiz Şimşek

*Gaziantep Organize Sanayi
Bölgesi (GAOSB) Başkanı*



Gaziantep'i ihracatta başarıya GAOSB taşıyor

Gaziantep ile bölgenin önemli üretim üssü olan Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi (GAOSB), Türkiye'nin en büyük OSB'lerinden biri olarak faaliyetlerini sürdürüyor. ABD'den İtalya'ya, Almanya'dan Libya'ya 173 ülkeye ihracat yapan GAOSB, dış satışta halı, tekstil, mobilya, kağıt ve orman ürünleriyle öne çıkarken, bölgenin de en büyük istihdam kaynağı... 1020 firmada 140 bin istihdam sağladıklarının altını çizen GAOSB Başkanı Cengiz Şimşek, "Meslek Yüksek Okulumuz ile de kalifiye eleman yetiştirmeye çalışıyoruz" diyor. Cengiz Şimşek, OSB Dünyası'nın sorularını yanıtlıyor.

Okuyuculara Cengiz Şimşek'i tanıtır desek, kendinizi nasıl anlatırsınız? İş hayatınızdaki başarıları nasıl sıralarsınız?

Gaziantep'in Oğuzeli ilçesinde 1964 yılında doğdum. İlk, orta ve lise eğitimimi Gaziantep'te tamamladıktan sonra 1987 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Kimya Mühendisliği bölümünden mezun oldum. 1988 yılında Unilever Sanayi ve Ticaret AŞ'de çalıştıktan sonra 1989 yılında Gaziantep Organize Sanayi Bölge Müdürlüğünde Müdür Yardımcısı olarak göreve başladım. Aynı işyerinde 1993 yılından 2013 yılına kadar Bölge Müdürü olarak başarılı bir şekilde çalışmalarına devam ettim. 2013-2019 tarihleri arası OSB Yönetim Kurulu'na katılarak 2019 yılına kadar GAOSB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak görev aldım. 2019 tarihinde ise Yönetim Kurulu Başkanı seçilerek buradaki görevime devam ediyorum.

Gaziantep OSB'yi tanıyabilir miyiz? Kaç firma faaliyet gösteriyor? Kaç kişi istihdam ediliyor? Doluluk oranınız nedir?

GAOSB 4325 hektarlık bir alana sahip olup, bugünkü konumuyla Türkiye'nin en büyük OSB'si konumuna erişti. Bölgede şu anda 1020 firma faaliyet göstermekte olup, 140.000 kişilik istihdam sağlıyoruz. OSB 5 kısımdan oluşup 1.2.3.4'üncü bölgelerde yüzde 100, 5'inci bölgede ise yüzde 30 doluluk oranına sahibiz.

Ağırlıklı olarak hangi alanlarda üretim yapılıyor? Üretimde en iddialı olduğunuz alan hangisi detaylandırabilir misiniz?

GAOSB karma OSB niteliğinde olup, bölgede başı çeken lokomotif sektörümüz tekstil yatırımda halı imalatıdır. Tekstil fabrikalarımızın oranı yüzde 55 seviyesindedir. Tekstilden sonra gıda, kimya, plastik, ambalaj, makine, metal, sağlık ürünleri, PVC malzemeleri alanlarında yatırım söz konusu.

İhracat payınızı öğrenebilir miyiz? OSB olarak hangi ülkelere hangi ürünleri ihraç ediyorsunuz?

GAOSB genellikle yarı mamul madde ve ara ürün üretmekte olup bunları yurtdışına ihracat eden oldukça firmamız var. Bu ürünler ağırlıklı olarak tekstil ürünleri ile gıdada yer alıyor. Gaziantep olarak 173 ülkeye ihracat yapıyoruz. Irak, ABD, Suriye, Suudi Arabistan, Birleşik Krallık, İtalya, İran, Libya, Almanya, Belçika gibi ülkeler ise başlıca pazarlarımız olarak öne çıkıyor. Halı, tarımsal sanayi ve hububat ürünleri,

AR-GE projelerinden üniversite-sanayi işbirliğine kadar birçok konuya önem veren ve bölgesinin en önemli ihracat üssü olan Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi (GAOSB), 173 ülkeye ihracat yapıyor. GAOSB Başkanı Cengiz Şimşek, "Gaziantep'in ihracatının yüzde 85'ini organize sanayi bölgemiz gerçekleştiriyor ve bu başarı kentimizi ülkemizde en çok ihracat yapan iller arasında beşinci sıraya taşıyor" diyor.

"OSB'ler, mal ve hizmet üretiminde bulunan, istihdama katkı sağlayan, ürettiği ürünleri yurt dışı piyasalara ihracat potansiyeli ile Türkiye ekonomisinin gelişmesine büyük katkı sağlayan üretim üsleridir."

tekstil ve hammaddeleri, mobilya, kağıt ve orman ürünleri ise başta gelen ürünlerimiz. Gaziantep'te yapılan ihracatın yüzde 85'i Organize Sanayi Bölgemizden gerçekleşiyor. Ülkemizde en çok ihracat yapan il sıralamasında Gaziantep 5'inci sırada yer alıyor.

Büyüme hedeflerinizi öğrenebilir miyiz? Orta vadede Gaziantep OSB'nin hedefleri neler?

Firmaların AR-GE projelerine ve üniversite-sanayi işbirliğine yönelmiş bulunmaktayız. Daha çok markalaşmaya yönelik çalışmalara ağırlık vererek, kaliteli marka yaratan ürünlerin üretilmesini hedefliyoruz. Aynı zamanda nihai ürün işleyen bir bölge olarak dış pazarlarda rekabet edebilecek ve markalarımızı üst seviyeye taşıyabilecek şekilde ilerliyoruz.

Kalite ve çevre politikası anlamında iddialı olduğunuzu biliyoruz. Bu alanlarda sizi iddialı kılan detayları öğrenebilir miyiz?

Çevre anlamında arıtma tesisi daha 2 bölge varken ekolojik dengenin ko-

runması amacı taşıyarak duyarlılık anlayışıyla 1997 yılında inşa edildi. Bu tesis bugün için 90.000 m3 tesis debili olarak bütün OSB nin atıklarını arıtacak kapasiteye sahip. Buna ilave geçtiğimiz yıl arıtma çamurunun yakılarak enerji elde edilmesine yönelik Çamur Yakma Tesisi de kurarak, hem atık bertaraf hem de enerji elde etmek için yola çıktık. Bu projemizin yıl sonuna kadar faaliyete geçmesini planlamaktayız. Bölgemiz içerisinde yeşil alanların artması ve de bakım çalışmaları ayrıca vazgeçilmez görevlerimizdendir.

Enerji, OSB'ler için önemli bir ihtiyaç. Kendi enerjinizi üretmek gibi projeleriniz var mı? Özellikle güneş enerjisi konusunda neler söylemek istersiniz?

Enerji konusunda yaygınlaşan GES'ler nedeniyle bölgedeki katılımcılar çatılarında kendi elektrik enerjisini üretme yolunda adımlar atmış olup, bölgede yapılan GES başvuruları değerlendirilerek birçok firma çatısı üzerinde GES konusunda gerekli izinler verilmiştir.

"İPEK YOLU İLE ORTA DOĞUYA AÇILAN PENCEREYİZ"

Gaziantep OSB'yi diğer OSB'lerden farklı kılan özelliklerini anlatabilir misiniz? Bir yatırımcı neden Gaziantep OSB'yi tercih etsin?

Gaziantep ilimiz doğudan batıya göçün kalkanı olarak Güneydoğu Bölgesinin İstanbul'u konumundadır. Kentimiz aynı zamanda İpekyolu üzerinde yer almasıyla Ortadoğu'ya açılan pencere konumu özelliğiyle birçok doğu vilayetinden gelen iş adamlarının yatırım yapıp ikamet ettiği bir bölge olarak öne çıkıyor. Birçok ürünün üretilmesi ve ara ürün olarak işlenmesiyle bütün sektörlerin bir arada bulunduğu pazar halini alan bölgemiz, yatırım için cazip imkanlar içeriyor. Kent nüfusu-na eşdeğer olarak son yıllarda sanayi olgusunun artması ile birlikte işsizlik sorunu da olmayan, ancak ne yazık ki devletimizin hiçbir teşvik imkânından faydalanmadığı halde etrafındaki diğer illerin teşvik çemberinde yer almasına rağmen gelişen bir bölge olmayı sürdürüyoruz.



çalışan annelere destek olmak amacı ile eğitim kompleksi içerisinde kreşimizle de hizmet verdiğimiz hatırlatmak istiyorum.

ile elektrik dağıtım hizmeti verilmekte olup, bütün sayaç okuma sistemi de online olarak yapılıyor.

Birçok kesimden nitelikli çalışan anlamında sorunlar olduğu dile getiriliyor. Bu sorunu aşmak için çalışmalarınız var mı? Gaziantep OSB olarak eğitime yaklaşımınız nasıl?

Bölgenin kalifiye ve nitelikli eleman çalıştırma konusunda uzun yıllardan beri birçok firmamız eleman eksikliğinden yakınmakta, işletmelerde kalifiye eleman eksikliği görülmektedir. GAOSB olarak Meslek Yüksek Okulumuz bu şekilde eğitim vermek üzere açılmış olup, haftanın 2 günü teorik, 3 günü ise firmalarda eğitim amaçlı devam etmek üzere faaliyetlerini sürdürüyor. Ayrıca mesleki eğitime de katkı sağlamak ve kalifiye eleman yetiştirmek amacıyla 2012 yılında OSB'mizin işlettiği teknik meslek lisesini de kurduk ve burada eğitime devam ediyoruz. Okulumuz kolej konumunda olup, hiçbir öğrencimizden de ücret alınmıyor. 1200 öğrenci kapasiteli okulumuzda 10 branş üzerinden eğitim görülüyor. Öğrencilerimiz 2'nci sınıftan itibaren fabrikalarda staja başlamakta ve ders notunun yüzde 50'si firmanın verdiği nottan oluşmaktadır. Sanayi bölgemiz içerisinde özellikle

OSB olarak ilklere imza attığınız projeleriniz var mı? Ayrıca yeni projeler geliştiriyor musunuz?

Bölgemizde daha önce üretim prosesinde kömür ve full-oil'e dayalı yakıt türüleri kullanılmakta iken doğalgazın bölgemize 2005 yılında ilk defa GAOSB'ye şebeke ve bağlantıları ile alım çalışmaları Gaziantep şehir merkezinden daha önce olmuştur. Gaziantep 2009'dan sonra kullanmaya başlamıştır. Bölgemizin içme suyu ham su olarak Kartalkaya Baraj göletinden ilk defa 1. OSB ye yine Gaziantep merkezine giden içme suyundan bölgeye verilmiştir. İşletmelerde su kullanımı önemli bir sorun olup, aylık tüketimimiz 1 milyon tonu bulmaktadır. Birecik baraj gölünden bölgemize yeni bir hatla içme suyu şebekesi yapımı konusunda proje çalışmamız mevcut... Ayrıca Tarsus-Adana-Gaziantep otobanı bölge içerisinden geçmekte olup, mevcut gişelerin ötelenerek Organize Sanayi Bölge yollarına yeni kavşak ve köprü bağlantılarında otoyol üzerinden yapılması konusunda proje çalışmamız bulunuyor.

Sanayi Bölgesi olarak SCADA otomasyon sistemini kurduk. Sıfır kayıp, sıfır kaçak

Gerek Gaziantep OSB, gerekse diğer OSB'ler anlamında yaşadığınız sorunlar var mı?

Son zamanlarda yaşanan ekonomik krizlerin etkisiyle sanayicilerimizin kullanmakta olduğu elektrik ve doğalgaz fiyatlarındaki artışlar EPDK'nın YEKDEM tarifesiyle uyguladığı fiyatlar nedeniyle oldukça maddi külfet doğurarak sanayicilerimizin üretim kayıplarına yol açıyor. Bunun diğer OSB'lerinde rahatsız ettiğini biliyoruz. Bu konuda TEİAŞ ve EPDK'ya girişimde bulunarak sanayicilere tarifelendirmede yardımcı olmaları konusunda çalışmalarımız oluyor.

OSB'lerin ülke ekonomisi için önemini anlatabilir misiniz?

OSB'ler, mal ve hizmet üretiminde bulunan, istihdama katkı sağlayan, ürettiği ürünleri yurtdışı piyasalara ihracat potansiyeli ile Türkiye ekonomisinin gelişmesine büyük katkı sağlayan üretim üsleridir. Bir kentin sosyo ekonomik ve kültürel yaşamında çeşitli sektörlerin ürettiği ürünler bir küme zincirinin de halkaları olarak kent yaşamında çok önemli ayrıcalıklar yaratıyor.

OSB'LERDE İŞYERİ AÇMA VE ÇALIŞMA RUHSATI ALMAYAN KATILIMCILARIN DURUMU



Avukat Emine Yıldız
OSBÜK Hukuk Müşaviri

İşyeri açma ve çalışma ruhsatı olmadan faaliyette bulunan katılımcılara OSB'lerce uygulanabilecek bir yaptırım, onlara elektrik, su, doğalgaz hizmeti vermemek olacaktır. Zira aksi bir durum, diğer bir ifade ile bu hizmetlerin işyeri açma ve çalışma ruhsatı olmayan katılımcılara OSB tarafından temin edilmesi, OSB'ler tarafından ruhsatsız faaliyette bulunmaya zimnen rıza gösterme anlamını taşıyabilecektir.

Organize sanayi bölgelerinde işyeri açma ve çalışma ruhsatı alamayan, eksik evrak ve belgeleri bulunan, buna rağmen çalışmaya devam eden katılımcılar ile ilgili mevzuatta çok ciddi yaptırımlar öngörülmekte.

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun 4. maddesinin ondoördüncü fıkrası uyarınca işyeri açma ve çalışma ruhsatları OSB tarafından verilmekte ve denetlenmekte. Aynı düzenlemenin onbeşinci fıkrasına göre ise OSB tüzel kişiliği, OSB'nin mevzuata ve imar planına uygun yapılaşmasından sorumlu olmaktadır.

OSB Uygulama Yönetmeliğinin 42. maddesinin 1. fıkrasına göre; "Yürürlüğe giren imar planına göre arazi kullanımı, yapı ve tesislerin projelendirilmesi, inşası ve kullanımı ile ilgili yapı ruhsatı, yapı kullanma izni 3194 sayılı İmar Kanunu ile ilgili yönetmeliklerde belirtilen hususlar çerçevesinde; işyeri açma ve çalışma ruhsatı ise 3572 sayılı İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına Dair Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulüne Dair Kanun ve bu Kanun kapsamında çıkarılan ilgili mevzuatta belirtilen hususlar çerçevesinde OSB tarafından verilir ve denetlenir." Burada bahsi geçen Yönetmelik

10.08.2005 tarih ve 25902 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik'tir. Söz konusu Yönetmeliğin 6. maddesinin 1. fıkrası işyeri açma ve çalışma ruhsatı olmaksızın bir işyerinin çalıştırılıp çalıştırılmayacağı hususunu düzenler. Buna göre;

İŞYERİ AÇILMASI

Madde 6- (Değişik 1. fıkra: 2007/11882 - 19.3.2007 / m.3) Yetkili idarelerden usulüne uygun olarak işyeri açma ve çalışma ruhsatı alınmadan işyeri açılmaz ve çalıştırılmaz. İşyerlerine bu Yönetmelikte belirtilen yetkili idareler dışında diğer kamu kurum ve kuruluşları ile ilgili meslek kuruluşları tarafından özel mevzuatına göre verilen izinler ile tescil ve benzeri işlemler bu Yönetmelik hükümlerine göre ruhsat alma mükellefiyetini ortadan kaldırmaz. İşyeri açma ve çalışma ruhsatı alınmadan açılan işyerleri yetkili idareler tarafından kapatılır."

"OSB'LERİN İŞYERLERİNİ KAPATMA YETKİSİNİN OLMADIĞI KANAATİNDEYİM"

Organize sanayi bölgeleri İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yö-

netmeliğin 4. Maddesinin (a) fıkrasında yetkili idare olarak tanımlanır. Ancak Her ne kadar 4. Maddesinin (a) fıkrasında organize sanayi bölgesi sınırları içinde organize sanayi bölgesi tüzel kişiliğinin yetkili idare olduğu ifade edilmiş ise de gerek organize sanayi bölgelerinin özel hukuk tüzel kişisi olması ve işyeri mühürleme yetkisinin olmaması ve gerekse 4562 sayılı kanunun 4. maddesinin 14. fıkrası, gerekse Organize Sanayi Bölgesi Uygulama Yönetmeliği'nin 42. maddesinin 4. fıkrası uyarınca işyeri açma ve çalışma ruhsatına ilişkin harçların OSB tarafından tahsil edilerek ilgili belediye veya il özel idaresi hesabına yatırılacağına hüküm altına alınmış olması dolayısıyla OSB'lerin işyeri açma ve çalışma ruhsatı olmadan açılan işyerlerini kapatma yetkisinin olmadığı kanaatindeyim.

İşyeri açma ve çalışma ruhsatı olmadan faaliyette bulunan katılımcılara OSB'ler uygulanabilecek bir yaptırım, onlara elektrik, su, doğalgaz hizmeti vermemek olacaktır.

Zira aksi bir durum, diğer bir ifade ile bu hizmetlerin işyeri açma ve çalışma ruhsatı olmayan katılımcılara OSB tarafından temin edilmesi, OSB'ler tarafından ruhsatsız faaliyette bulunmaya zimnen rıza gösterme anlamını taşıyabilecektir.

Yeri gelmişken değinmek isteriz ki; Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği'nin katılımcının tesisini kiralamaya şartlarını düzenleyen 63. maddesinin 3. fıkrası uyarınca "OSB tarafından onay verilmeden üçüncü kişilerin kullanımına tahsis edilen tesislere, elektrik, su, doğalgaz dahil hiçbir hizmet verilmaz." Söze konu hükme göre işyeri açma ve çalışma ruhsatını almamış olan bir kiracı OSB'nin onayını almadan faa-

liyette bulunmuş sayılacağından hiçbir surette elektrik, su ve doğalgaz hizmeti verilmemesi gerekir. Zira söze konu hüküm emredici mahiyettedir.

Kanaatimce işyeri açma ve çalışma ruhsatı almamış mal sahiplerinin de elektrik, su, doğalgaz, atık su vesair hiçbir altyapı hizmetinden yararlandırılmaması gerekir.



Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği'nin 63. maddesinin 3. fıkrası ve 64. maddesi uyarınca işyeri açma ve çalışma ruhsatı almayan müteşebbislere verilen hizmetlerin kesilmesinin yönünde hukuken bir engel olmadığı kanaatindeyim. Ancak kesintiden önce ilgililere beş günlük bir ihbar süresinin öngörülmesi söze konu enerji mevzuatları açısından uygun olacak.



Aksi bir durum söze konu firmaların ruhsatsız çalışmasına zimnen muvafakat verilmesi anlamında yorumlanabilecektir. Söze konu işyerlerinde su

baskını, yangın gibi sigorta ödenmesini gerektiren bir kaza olduğunda sigorta şirketlerince yapılan ödemelerin ruhsatsız faaliyete muvafakat etmiş olmamız dolayısıyla OSB'lere rücu edilme riski bulunmaktadır. Yine bu işyerlerinde herhangi bir iş kazası yahut meslek hastalığının yaşanması durumunda OSB'lerin hizmet kusuru nedeniyle ortaya çıkan zararları tazmin sorumluluğu doğabilecektir.

BEŞ GÜNLÜK İHBAR SÜRESİ ÖNGÖRÜLMELİ

Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği'nin 63. maddesinin 3. fıkrası ve 64. maddesi uyarınca işyeri açma ve çalışma ruhsatı almayan müteşebbislere verilen hizmetlerin kesilmesinin yönünde hukuken bir engel olmadığı kanaatindeyim. Ancak kesintiden önce ilgililere beş günlük bir ihbar süresinin öngörülmesi söze konu enerji mevzuatları açısından uygun olacaktır.

Son olarak belirtmek gerekir ki; İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliğin 45. maddesi uyarınca Yönetmelikte yer alan hükümlerin uygulanmasına ilişkin olarak il özel idareleri tarafından istenecek görüşler İçişleri Bakanlığınca, diğer yetkili idareler tarafından istenecek görüşler ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca verilmekte, İçişleri Bakanlığı tarafından verilen görüşlerde, uygulama birliğinin sağlanması amacıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığının konuyla ilgili görüşü alınmaktadır. Dolayısıyla konu ile ilgili Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görüşlerine başvurulması da tüm OSB'ler arasında uygulama birliğinin sağlanması açısından tavsiye olunmaktadır.



Almanya'da sanayi üretimi ağustosta arttı

Almanya'da sanayi üretimi, ara ve sermaye malları üretiminin güçlü kalmasının etkisiyle ağustos ayında bir önceki aya göre hafif düşüş beklentisine karşın yüzde 0,3'lük artış gösterdi. Almanya Federal İstatistik Ofisi'nin (Destatis) açıkladığı geçici verilere göre, mevsimsellik ve takvim etkisinden arındırılmış sanayi üretimi, ağustos ayında bir önceki aya kıyasla yüzde 0,3 arttı. Piyasalarda, sanayi üretimine ilişkin beklenti aylık yüzde 0,1 düşmesi yönündeydi. Sanayi üretimi, Ağustos 2018'e göre yüzde 4 daraldı. Daha önce aylık yüzde 0,6 düşüş olarak açıklanan temmuz ayı verisi ise yüzde 0,4 düşüş olarak revize edildi. Veriler, ülkede ağustosta önceki aya kıyasla enerji ve inşaat hariç sanayi üretiminin yüzde 1,7 azaldığını ortaya koydu. Söz konusu dönemde sanayi üretimi içerisinde ara malı üretimi yüzde 1 ve sermaye malı üretimi yüzde 1,1 artış gösterdi. Tüketim malları üretimi yüzde 1,1 azaldı. Sanayi dışında, enerji üretimi seviyesinde bir önceki aya göre yüzde 1,7, inşaatta yüzde 1,5 düşüş kaydedildi.



İngiltere'nin kamu borcu 50 yılın zirvesine ulaşabilir

IFS'den yapılan açıklamada, İngiltere'nin AB'den anlaşmasız şekilde ayrılması halinde ülkenin kamu borçlanma ihtiyacının yılda 100 milyar sterline kadar yükselebileceği, bunun da milli gelirin yüzde 90'ı seviyesine eşit olduğu belirtildi. Açıklamada, AB'den anlaşmasız şekilde ayrılmasının İngiltere'nin kamu borcunu son 50 yılın en yüksek seviyesine çıkarabileceği kaydedildi. Açıklamada görüşlerine yer verilen IFS Direktörü Paul Johnson, "İngiliz hükümeti, şu anda mali çıpası olmaksızın rüzgara kapılmış gidiyor. Anlaşmasız ayrılık durumunda çok dikkatli bir şekilde ekonomiyi desteklemek amacıyla geçici vergi indirimleri uygulanabilir, kamu harcamalarında artışa gidilebilir" ifadelerini kullandı. Citibank İngiltere Başekonomisti Christian Schulz da İngiliz ekonomisinin referandum öncesindeki öngörülere kıyasla şu anda 60 milyar sterlin daha küçük olduğunu belirtti. Halihazırda İngiltere'nin yıllık kamu borçlanması milli gelirinin yaklaşık yüzde 80'i seviyesinde bulunuyor.



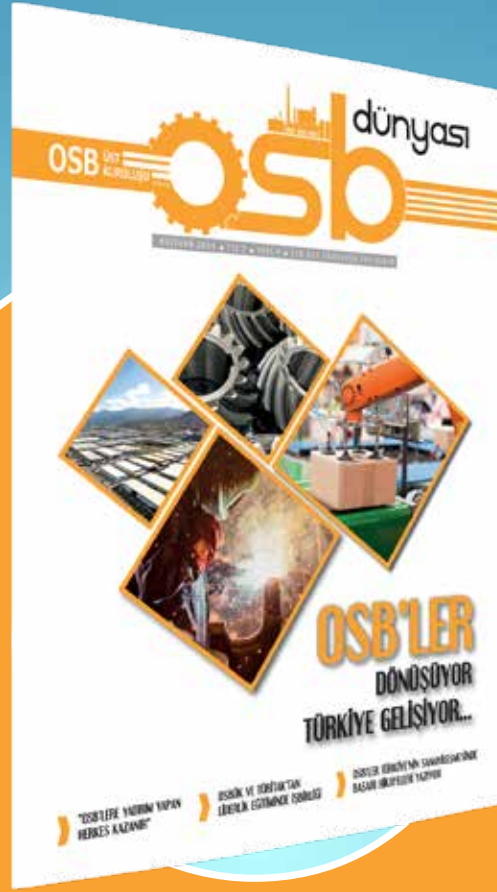
ABD'de işsizlik 50 yılın dibini gördü

ABD Çalışma Bakanlığı'nın verilerine göre tarım dışı istihdam Eylülde 136 bin arttı. Bu 4 ayın en düşük artışı olarak kayda geçerek işsizlik oranı yüzde 3,5'e geriledi. Beklenti istihdamın 145 bin artması, işsizlik oranının yüzde 3,7'de kalmasıydı. Açıklanan verilerin ardından ABD'de işsizlik oranı 1969 yılından bu yana en düşük seviyelere inmiş oldu. Ortalama saatlik kazançlar geçen yıla kıyasla yüzde 2,9 yükselirken, bu bir yıldan fazla süren en düşük artışı oldu. Saatlik kazançlar aylık bazda yüzde 0,2 artış beklenirken değişmedi. İşgücüne katılım oranı Eylülde beklentiye paralel olarak yüzde 63,2 oldu. Önceki 2 ayın istihdam verisi de toplam 45 bin yukarı yönlü revize edildi.



Çin petrol şirketi İran gaz sahasından çekildi

İran Petrol Bakanı Bijan Namdar Zengene, Çin Devlet Petrol Şirketinin (CNPC) dünyanın en büyük doğal gaz sahası olarak bilinen Güney Pars'tan çekildiğini söyledi. İran Petrol Bakanlığı sitesinden yapılan açıklamaya göre Kerec kentinde petrol şirketini ziyaret eden Zengene, burada Güney Pars Gaz Sahası'ndan çekilen CNPC ile ilgili açıklamada bulundu. Güney Pars sahasının 11. etabının geliştirilmesi projesinde yüzde 30'luk hisseye sahip Çinli CNPC şirketinin çekildiğini aktaran Zengene, projeyi İranlı Petropars'ın tek başına tamamlayacağını bildirdi. Söz konusu etabın geliştirilmesi için yabancı sermayeyi çekmeyi ve İranlı şirketlerin de bunların yanında uzmanlaşmasını istediklerini kaydeden Zengene, Mart 2020'ye kadar günlük 500 milyon fit küp doğal gaz kapasiteli platformların yerleştirileceğini belirtti.



Türkiye genelindeki tüm OSB'lerimiz,
OSBÜK'ün resmi yayın organı olan **OSB Dünyası** dergisinde
haberlerinizin yayımlanmasını istiyorsanız;
basin@osbuk.org.tr adresine bir sayfayı geçmeyecek kadar
haber metninizi ve iki adet fotoğrafınızı göndermenizi bekliyoruz...

ELEKTRİK TEDARİĞİNDE

10

YILDIR GÜVENİLİR İŞ ORTAĞINIZ.

EN KOLAY ABONELİK İÇİN:
cerean.com.tr
444 27 96



Cerean Enerji bir Fiba Holding markasıdır.

CEREAN
ENERJİ

