



*Araştırma Makalesi*

## **Ulaştırmada Altyapı Yatırımlarının Liman Hinterlandına Etkileri: Amanos Tünelleri Üzerine Nitel Bir Çalışma**

Emre Can ATAK<sup>1\*</sup>, Soner ESMER<sup>2</sup>

Yayın Geliş Tarihi

29 Mayıs 2021

Yayına Kabul Tarihi

22 Haziran 2021

Elektronik Yayın Tarihi

29 Haziran 2021

**Öz**

Ulaştırma, ülkelerin uluslararası pazarlarda rekabet edebilmesi için genel ticaret sistemini tamamlayan en önemli faaliyetlerden birisidir. Etkin bir ulaştırma ile şletmeler rekabetçi fiyatlarla pazarlarda yer alabildiği gibi pazara erişim süresinde de avantajlar yakalamaktadır. Ulaştırma faaliyetlerinin yürütülmesi pek çok çabanın birlikte yürütülmesini gerektirir. Özellikle ulaştırma faaliyetlerinin gerçekteştiği coğrafyadaki zorluklar ulaştırma hizmetinin süre ve maliyetlerini doğrudan olumsuz etkileyebilmektedir. Ulaştırma coğrafyası kapsamında değerlendirilen bu konularda temel amaç ekonomik faaliyetlerin en iyi şekilde gerçekteştirilmesini sağlamaktır. Ancak bazı durumlarda coğrafı zorluklar, ancak kamunun finanse edeceği yatırımları gerektirmektedir. Bu çalışmanın amacı Hatay ilinde inşa edilmesi planlanan Amanos Tünelleri'nin bölge ticaretine ve limancılığına etkilerini ortaya koymaktır. Yapılan araştırma, tünellerin kısaltacağı mesafe ve sürenin ticarete sağlayacağı doğrudan katkıyı ölçmektedir. Çalışma sonuçlarında projenin hem ticaret hem de limancılık açısından etkileri belirtilmektedir.

Anahtar Kelimeler

Ulaştırma

Ulaştırma Coğrafyası

Amanos Tünelleri

*Research Article*

## **Effects of Transport Infrastructure Investments on the Port Hinterland: A Qualitative Research on the Amanos Tunnels**

Article Submitted

29 May 2021

Article Accepted

22 June 2021

Available Online

29 June 2021

**Abstract**

Transportation is one of the most important activities that complement the general trade system so that countries can compete in international markets. With an efficient transportation, businesses can take place in the markets at competitive prices, as well as gain advantages in access to the market. Carrying out transportation activities requires the execution of many efforts together. Particularly, the difficulties in the geography where transportation activities take place can directly affect the duration and costs of transportation services. The main purpose of these issues, which are considered within the scope of transportation geography, is to ensure that economic activities are carried out in the best way. However, in some cases geographical difficulties require investments that will only be financed by the public. In this study, the effects of the Amanos Tunnels, which are planned to be built in the province of Hatay, on the regional trade and port management. The research measures the direct contribution of the distance and time that the tunnels will shorten to the trade. The results of the study indicate the effects of the project in terms of both trade and port operations.

Keywords

Transportation

Transportation Geography

Amanos Tunnels

### **1. Giriş**

Türkiye coğrafyası jeopolitik olarak çok önemli bir noktadadır. Anavatan'a son olarak katılan Hatay, İskenderun körfezindeki limanları sayesinde, kuzeyindeki komşuları Osmaniye, Kilis ve Gaziantep'in ve bu şehirlerin kuzey ve

<sup>1</sup> Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği, Hatay, Türkiye.

\* Sorumlu Yazar/Corresponding Author : Emre Can ATAK, [emrecanatak@gmail.com](mailto:emrecanatak@gmail.com).

<sup>2</sup> İskenderun Teknik Üniversitesi, Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi, Hatay, Türkiye.

doğusunda kalan şehirlerin denize bağlantısını sağlamaktadır. Ayrıca İskenderun limanları, başta Halep olmak üzere Suriye'nin kuzey şehirleri ve Kuzey Irak'ın da denize açılan kapısıdır.

Ancak, bu şehirlerden, Gaziantep ve doğusunda kalan şehirlerin güzergahı üzerinde aşılması gereken Amanos dağları bulunmaktadır. Öyle ki Amanos dağları Hatay şehrini de ikiye bölmektedir. Hatay iline bağlı Antakya Organize Sanayisi ve Amik ovasındaki tarım işletmeleri Amanos'u aşmanın en kısa yolu olan Belen geçidini kullanabilmek üzere yaklaşık 650 metrelik rakımı aşmak zorunda kalmaktadır. Gaziantep ve Gaziantep'in doğusunda kalan şehirler ise otoyolu kullanmak durumundadırlar.

Bu noktada T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Yatırım Programında Dörtüyl-Hassa [73] Hatay Projesi olarak anılan projenin bölge ticareti ve limancılığı açısından olumlu etki yaratması beklenmektedir. Bilindiği üzere, ürünlerin fiyatında lojistik maliyetleri rol oynamakta ve azalan maliyetlerin fiyatlara yansıtıldığı oranda rekabet avantajı sağlanabilmektedir.

Çalışmanın odaklandığı problem İskenderun bölgesinin hem lojistik hem de üretim anlamında ihtiyaç duyduğu sahanın oldukça kısıtlı olmasıdır. Bu problem çerçevesinde çalışmanın amacı 2015 yılında proje olarak çalışmaları başlatılan ve 2021 yılı yatırım programında da bulunan "Dörtüyl-Hassa [73] "projesinin, sıklıkla kullanılan adı ile "Amanos Tünelleri"nin bölge ticaretine ve limancılığına etkilerini ortaya koymaktır. Araştırma sadece tünellerin kısaltacağı mesafe ile ticarete sağlayacağı doğrudan katkıyı kapsamaktadır. Diğer doğrudan veya dolaylı sonuçlar araştırma kapsamında yer almayacaktır. Çalışma sonuçlarında projenin hem ticaret hem de limancılık açısından etkileri belirtilmektedir.

## 2. Literatür: Ulaştırma Coğrafyası ve Amanos Tünelleri

Bu çalışmanın sunduğu problemin temelinde ulaşım ve ulaştırma kavramı yer almaktadır. Literatürde pek çok açıdan değerlendirilen ulaştırma kavramı genel bir ifade ile mal ve hizmetlerin bir yerden başka yere taşınması olarak tanımlanabilir. Bu tanımda bulunan "hizmet", günümüzde sadece fiziki unsurların ulaştırmaya konu olmaması bunun yanında verinin de iki nokta arasında taşınması anlamına gelmektedir. Bu çerçevede ulaştırmayı "İnsanın ve onun ürettiği mal (ham veya işlenmiş) ve hizmetlerin (haber, bilgi ve görüntü) çeşitli araçlarla bir sahadan başka bir sahaya taşınması faaliyeti" olarak tanımlamak daha kapsayıcı ve doğru olacaktır (Bakırcı, 2018).

Diğer yandan ulaşım faaliyetinin belirli iki noktada yürütülmesi, bu noktalar arasındaki fiziki koşulları da ulaşımda önemli bir hale getirmektedir. Bu kapsamda Şeremet ve Alaeddinoğlu (2018), ulaşım coğrafyasını, "yolculuğun mekânsal yönlerini inceleyen, ulaşım ve insan arasındaki ilişkiyi ana hatları ile ele alan ve giderek önem kazanan coğrafyanın bir alt dalı" olarak tanımlarken ulaşım coğrafyasının üç temel unsurundan bahsetmiştir; Ulaşım sistemleri coğrafyasının nerede olduğu değil, neden orda olduğu sorgulanmalıdır, Ulaşım sistemlerinin mekânsal etiklerinin ne olduğu bilinmelidir. Bunlar; ulaşım sistemlerini destekleyen yatırımlar, altyapı ve üstyapı yatırımları, ekonomik, sosyal ve çevresel yapı şeklinde sıralanabilir. Büyük oranda iç içe geçmiş olan bu iki unsur, 'geleneksel' ulaşım coğrafyası öğeleri olarak da adlandırılabilirler. Son olarak da insanların mekânlar arasında yolculuk yapmalarını sağlayan seyahat alanlarının ne olduğudur. Zira seyahat alanı kavramı daha geniş anlamda hareketlilik kavramı içerisinde yer almaktadır.

Başka bir tanıma göre ulaşım coğrafyası, hareketlerin menşei, varış yeri, kapsamı, doğası ve amacı ile ilgili nitelikleri ve kısıtlamaları dikkate alan insanların, yükün ve bilginin hareketliliği ve mekânsal organizasyonu ile ilgili coğrafyanın bir alt disiplini (Rodrigue, 2006). Fawcett ve diğerleri, 2018 firmaların piyasada rekabet gücünü arttırabilmeleri için, ürünün toplam maliyetinin önemli bir kısmını oluşturan lojistik maliyetlerini azaltmaları gerektiğini ve bu kapsamda ulaştırmanın, lojistiğin en önemli bileşeni olduğunun söylemiş, toplam lojistik maliyeti içinde ulaştırmanın %40'lara varan önemli bir paya sahip olduğunun altını çizmiştir.

Rodrigue (2006), ulaştırmanın temel bileşenlerini açıklarken taşımanın gerçekleşmesi için dört bileşenin olması gerektiğini belirtmiştir. Bunlar:

- **Modlar:** Çoğunlukla yolcuların veya yükün hareketliliğini desteklemek için kullanılan farklı taşıma türlerini temsil eder. Bazı modlar yalnızca yolcu veya yük taşımak için tasarlanırken, diğerleri her ikisini de taşıyabilir.
- **Ulaşım Ağları:** Ulaşımın işlevsel ve mekansal organizasyonunu temsil etmek için kullanılan bağlantılı konumlar sistemidir. Bu sistem, hangi konumların ulaşım ağına bağlı olduğunu ve bunların nasıl servis edildiğini gösterir.
- **Akışlar:** İnsanların, yüklerin ve bilgilerin kendi ağları üzerindeki hareketlerini ifade eder. Akışların kökenleri, ara konumları ve hedefleri vardır. Bir başlangıç noktasından varış noktasına gitmek için

genellikle bir ara konum gereklidir. Örneğin, bir havalimanından diğerine uçmak, merkez havalimanında transit geçişi gerektirebilir.

- **Altyapılar:** Rotaların (örn. Demiryolu hatları, kanallar veya otoyollar) ve ulaştırma tesislerinin (örn. Limanlar veya havaalanları) en önemli fiziksel destekleridir. Altyapılar sayesinde ulaştırmayı destekleyen üstyapıların temel unsurları oluşturulmaktadır.

Bu sınıflandırmada bahsedilen altyapılar bu çalışmanın odak noktasıdır. Altyapılar “bir toplumun, karayolu, demiryolu, üretim tekniği ve gücü, birikmiş işgücü ve eğitimi, ekonomik organizasyonu, enerji santralleri, eğitim ve sağlık kurumlarını ifade eden bir terimdir (İşgüden ve Turanlı, 1987). Altyapı yatırımları limanlar gibi önemli ulaştırma tesislerinin etkinliği için de hayatidir. Çünkü altyapı yatırımları oldukça esnek bir çevre içinde hizmet veren liman işletmeleri için bir anlamda hinterlandlarının sınırlarını belirlemektedir (Notteboom ve Rodrigue, 2007). Hinterland limanların hizmet verdiği ekonomik coğrafyadır. Liman hinterlandı literatürde limanın hizmet verdiği coğrafi ve uzamsal Pazar alanı olarak tanımlanmıştır (Shi ve Huan, 2016, Akbayırlı ve diğerleri, 2016, Ferrari ve diğerleri, 2011). Bucak ve Esmer (2019) liman hinterlandlarına erişimin optimize edilmesi gerektiğini vurgularken literatürde bu konuda çok fazla çalışma yapıldığını belirtmiştir. Altyapılar küresel ticaretin önemli oyuncularından birisi olan limanlar için de özellikle hinterlandlarının sınırlarını belirleyici bir özelliğe sahiptir.

Bir ekonomide altyapı yatırımlarının önemli bir fonksiyonu, özel iktisadi birimlerin üretken yatırımlarına yön vermesi ve verimliliklerini yükseltici etki yapmasıdır. Bu tür yatırımlar, genellikle bir girişimin ya da kuruluşun tek başına altından kalkamayacağı ölçüde büyük olduğu için, çoğu kez kamu bu işleri üstlenmektedir (Han ve Kaya, 2002: 248). Bir ülkenin daha gelişmiş bir ekonomik seviyeye erişmesinde, o ülkenin sahip olduğu kaynak potansiyelini mevcut ticaret kapasitesini genişletmeye yönelik olarak değerlendirmesi önemli bir rol oynamaktadır. Dış ticaret ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişkinin incelenmesi, dış ticaretin kalkınmayı kalkınmanın da dış ticareti etkilediğini göstermektedir (Örnek ve Kaplan, 2008: 156).

Ulaştırma altyapısı yatırımlarının büyük maliyetlerinin bulunması, bölgesel ya da bölgeler arası ulaştırma altyapılarının oluşturulmasında, sistemin; yapım, bakım ve işletme maliyetleri açısından değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Literatürdeki çalışmalar, demiryolu yatırımlarının ekonomik etkinliğinin, karayolları yatırımlarına nazaran daha fazla olduğunu göstermektedir (Kabasakal ve Solak, 2010: 134).

Karayollarında ve demiryollarında topoğrafyanın farklılık göstermesi nedeni ile bazı durumlarda bir alt yapı yatırımı olarak tüneller inşa etmek gerekebilmektedir. Tüneller bir ulaştırma altyapısı olarak pek çok işleve sahip olabilmektedir. Ancak en önemli işlevi topoğrafyadan kaynaklanan zorluğunu tüneller sayesinde aşılmasıdır. Nitekim Amanos tünelleri, Antakya ilini Kuzeyden Güneye ikiye bölen Amanos dağlarının ortaya çıkardığı coğrafi zorlukları aşmak için planlanmış bir projedir. Tünel sayesinde sanayinin ve limanların konuşlandığı kıyı şeridinde kısıtlı bulunan gelişim alanlarına erişimin sağlanması hedeflenmiştir.

### 3. Metodoloji

Bu başlık altında araştırmanın tasarımı ve araştırmanın bulguları ayrı alt başlıklar halinde sunulmuştur.

#### 3.1. Araştırmanın Tasarımı

Bu çalışmada yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi uygulanmıştır. Yarı yapılandırılmış mülakat yöntemi nitel araştırma yöntemlerinden birisidir.

Genel bir ifade ile mülakat yönteminin yarı-yapılandırılmış, yapılandırılmamış, derinlemesine, sözlü tarih gibi çeşitleri bulunmaktadır. Bu çalışmada tercih edilen yarı-yapılandırılmış mülakat yöntemi ile araştırmacı, konuyla ilgili önceden hazırladığı belli konu başlıkları ya da sorularla görüşmeyi gerçekleştirmektedir.

Araştırmanın amacı kapsamında hazırlanan sorular aşağıdaki gibidir. Bu sorular hazırlanırken araştırmanın amacı ve temel problemi kapsamında belli bir araştırma çıktısına ulaşılması hedeflenmiştir. İskenderun/Hatay bölgesinde uzun yıllardır kamu tarafından yapılması beklenen Amanos Tüneli projesi sayesinde genişleme sahası olmayan ve oldukça önemli miktarda liman ve sanayi tesisi bulunan İskenderun kıyı şeridinin Hassa/Hatay bölgesindeki, OSB alanı olarak tanımlanan geniş arazilere erişimi sağlanabilecektir. Bu kapsamda hazırlanan sorular keşfedici niteliktedir ve konu hakkındaki farkındalığı ortaya çıkarmaya çalışmaktadır. Sorular hazırlandıktan sonra bir sektör uzmanı ve bir akademisyen tarafından kontrol edilmiş (pilot çalışma), alınan onay sonrasında esas katılımcılara yöneltilmiştir. Aşağıda da görüleceği gibi soruların hepsi açık uçlu ve yoruma açık sorulardır:

Soru 1. Amanos Tünelleri sizin için ve Türkiye için ne ifade ediyor?

Soru 2. Amanos Tünelleri'nin ticarete muhtemel etkileri neler olabilir?

Soru 3. Amanos Tünelleri'nin lojistiğe muhtemel etkileri neler olabilir?

Soru 4. Amanos Tünelinin, çalıştığınız şirkete dikkate alarak elde edeceğiniz faydalar ve yeni fırsatları nasıl tanımlarsınız?

Soru 5. Amanos Tünelinin, özellikle Hassa tarafında kalan bölgelere yeni yatırımlara teşvik edeceğini düşünüyor musunuz?

Soru 6. Amanos Tünelinin Suriye, Irak ve İran transit taşımacılığına etkisi ne yönde olur?

Soru 7. Sizce, ulaşım güzergahı belirlemede en önemli kriterler nelerdir?

Çalışma kapsamında 10 Mayıs 2021, 24 Mayıs 2021 tarihleri arasında veriler elektronik posta ve karşılıklı görüşme yoluyla toplanmıştır. Araştırma keşifsel nitelikte ve temel farkındalığı ölçmeye yönelik olduğu için ilave sorular özellikle tercih edilmemiş, bahsedilen açık uçlu soruların yanıtlarının toplanmasına azami özen gösterilmiştir. Tablo 1'de detayları verilen katılımcılar ile telefon ve e-posta yolu ile yapılan ilk temas sonrasında görüşmenin gün ve saati belirlenmiş, görüşmenin dikkat dağıtıcı unsurlardan arındırılarak gerçekleşmesine azami özen gösterilmiştir. Bazı katılımcılar, yüz yüze görüşülmesine rağmen yanıtlarını e-posta ile yollamayı tercih etmiştir.

Katılımcılar belirlenirken yargısal örneklem yöntemi uygulanmış, bu sayede konu ile ilgili uzmanların seçimi güven altına alınmıştır. Çalışma Amanos tünelleri ile ilgili olduğu için katılımcıların konuyu bilen İskenderun/Hatay ve Gaziantep'te bulunan ve ilgili sektörlerde (Lojistik, dış ticaret, deniz taşımacılığı, limanlar vb.) belli bir tecrübeye sahip olan kişilerden seçilmesine özen gösterilmiştir. Görüşmeye katılan katılımcıların profili Tablo 1'de görülebilir.

**Tablo 1.** Katılımcı profili.

Katılımcı Kodu	Toplam Sektör Tecrübesi	Firmanın İş Kolu	Pozisyonu
Katılımcı 1	16 YIL	Konteyner Armatörü	Genel Müdür Yardımcısı
Katılımcı 2	14 YIL	Gemi Acenteliği	Bölge Müdürü
Katılımcı 3	20 YIL	Konteyner Armatörü	Bölge Müdürü
Katılımcı 4	6 YIL	Konteyner Armatörü	Güney Bölge Müşteri Yöneticisi
Katılımcı 5	11 YIL	Üretim ve Ticareti	İhracat Müdürü
Katılımcı 6	15 YIL	Üretim ve Ticareti	Ticaret – Operasyon Müdürü
Katılımcı 7	Belirtilmedi	Belirtilmedi	Belirtilmedi
Katılımcı 8	17 YIL	Liman	Pazarlama Müdürü
Katılımcı 9	10 YIL	Liman	Pazarlama Müdürü
Katılımcı 10	15 YIL	Konteyner Armatörü	Inland Steering Coordinator – Area Turkey
Katılımcı 11	15 YIL	Üretim ve Ticareti	İthalat –İhracat Operasyon Müdürü
Katılımcı 12	14 YIL	Üretim ve Ticareti	İthalat Operasyon Müdürü

### 3.2. Araştırmanın Bulguları

Yarı yapılandırılmış mülakat ile sorulan sorular ve bu sorulara verilen yanıtlar aşağıda sunulmuştur. Ayrıca her soru grubunun altında bir değerlendirme yapılmıştır. Katılımcıların sorulara verdikleri yanıtların hepsine yer verilmemiş, tekrar eden ya da konu ile doğrudan bağlantılı olmayan kısımlar çıkarılmıştır. Soruların altına eklenen yorumlar ise yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

#### SORU 1. Amanos Tünelleri sizin için ve Türkiye için ne ifade ediyor?

**Katılımcı 1.** Açılması yılan hikayesine dönen açılınca, dış ticaretimize doğrudan etkisi olacak bir proje.

**Katılımcı 2.** İskenderun Limanının özelleşmesi sonrası gündeme gelen ve özellikle Mersin ve İskenderun Limanlarının hinterlandında bulunan en önemli sanayi şehri olan Gaziantep ulaşımı kısaltacak olan Tüneldir.

**Katılımcı 3.** Amanos Tünelleri İskenderun Körfezi ile Hassa, Gaziantep, Kilis, Şanlıurfa, Kabramanmaraş ve Adıyaman illeri arasında ulaşımı ciddi oranda kolaylaştıracak bir proje. Projenin tam anlamıyla hayata geçirilmesi, bölge illeri arasında en çok talep gören Gaziantep gibi diğer illerin de üretimde daha aktif rol almasını sağlayacaktır. Ayrıca bu şehirler arasında olası rekabet, Türkiye'nin yüzünü Doğu'ya biraz daha kaydırmasına da vesile olabilecektir.

**Katılımcı 4.** Güneydoğu Anadolu bölgesinin en yakın liman kenti olan İskenderun ile birleşmesini ifade ediyor.

**Katılımcı 5.** Uzun zamandır yakından takip ettiğimiz bir proje. Gaziantep de olmamız ve limana uzaklığımızdan dolayı bölge sanayicilerinin dört gözle beklediği bir proje.

**Katılımcı 6.** Şahsım için Akdeniz'e çok daha kolay inmek, Türkiye için ticaret hacminin artması demek, Ayrıca yolun açılması durumunda Hatay bölgesinin turizm açısından daha canlanmasını ifade ediyor, Gaziantep'ten çıkan bir kişi 45 dakika sonra deniz ile buluşacaktır, geç kalmış ve bir an önce yapılması gereken bir projedir.

**Katılımcı 7.** Lojistik hızının artırılması ile beraber maliyetlerinin düşürülmesi ile ihracat girdi maliyetlerinin düşürülmesi sonucu ülkemizi bir adım öne götürecektir bir adım olması, transit ticarete de olumlu yönde etki sağlayacak olması.

**Katılımcı 8.** Türkiye'nin altyapı yatırımları ile daha güçlü ve düşük maliyetli bir lojistik ağı konusundaki isteğini gösteriyor.

**Katılımcı 9.** Çevresel etkileri iyi hesaplanması kaydıyla, yapılan veya yapılması planlanan bütün lojistik yatırımlarını başta sektörümüz için ve genel anlamda ülkemiz için her zaman faydalı buluyorum. Stratejik konumu nedeniyle uluslararası ticaret rotaları üzerinde bulunan ülkemizdeki limanların, bölgelerindeki diğer limanlar ile rekabet edebilmesi için sadece liman altyapularının değil; limanlara ulaşımı kolaylaştıracak geri saba yatırımlarının da aynı doğrultuda ilerlemesi gerekmektedir.

Ülkemizin kalkınma planlarında her zaman önem verilen Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nin üretim odaklı büyüyebilmesi için lojistik kanallarla desteklenmesi gerekmektedir. Bu bölgelere en yakın limanların yer aldığı İskenderun Bölgesi'ne daha hızlı, daha kısa mesafe ile ve daha rahat bir yoldan ulaşabilmeleri için Amanos Tünelleri ciddi bir fayda sağlayacaktır.

Daha az maliyetle, daha verimli bir altyapı ile limanlara ulaşılabilmesi hem üretimin hem de limanlarımıza gelen/giden yükün artmasını sağlayacaktır. Buna bağlı olarak da dış ticaretimiz ile aynı doğrultuda limanlarımızın da kapasiteleri ve yatırımları artacaktır.

**Katılımcı 10.** Güneşin çalın projesi

**Katılımcı 11.** İskenderun limanlarına daha hızlı ulaşım, Lojistik alternatif.

**Katılımcı 12.** Amanos Tünelleri İskenderun Körfezi'ni Güneydoğu'ya bağlayacak en önemli geçiş köprüsü olacak. Bölge ve Türkiye ekonomisine milyonlarca dolar kazandıracak bir projedir.

Amanos Tünellerinin kendilerine ne ifade ettiği hakkında katılımcıların verdiği yanıtlardaki ortak kelimelere bakıldığında, "Gaziantep başta olmak üzere Güneydoğu Anadolu ticareti için bir lojistik ulaştırma projesi" tanımını ortaya koymaktadırlar. Projenin yapımının uzun zamandır gündemde olması ancak henüz inşasına başlanmaması katılımcıların vurgu yaptığı bir konu olmakla birlikte öncelikle İskenderun Körfezindeki limanlar ile kurulacak bu yeni bağlantının maliyetlerin düşürülmesi ile bölge illerine rekabet avantajı sağlayacağını belirtmektedirler.

## SORU 2. Amanos Tünelleri'nin ticarete muhtemel etkileri neler olabilir?

**Katılımcı 1.** İhracatçının maliyetlerini aşağıya çekeceğinden dolayı daha fazla ve daha kolay ihracat yapılacak, aynı zamanda yeni ihracatçıları ortaya çıkaracak bir proje olarak görüyorum.

**Katılımcı 2.** Tünelin güzergahındaki bölgelere yeni OSB bölgelerinin kurulması ile bölge ticaretine önemli etkileri olacaktır. Genel olarak ülkenin ticaretinde etkisi sınırlı olabilir.

**Katılımcı 3.** Gelişen ve büyüyen İskenderun Körfezi'nin önümüzdeki 5- 10 yıllık süre içinde gerek sınıai gerekse tarımsal açıdan genişlemeye uygun sahalara bugünden çok daha fazla ihtiyaç duyulacağı düşünülürse, Hassa Bölgesi'nin tam da bu koşulları barındıran yegâne bölge olduğu çok açıktır. Ayrıca bir sanayi şehri olan Gaziantep'e yakınlığı ile de bu gelişimi beklentilerin çok daha üzerinde ve kısa zamanda tamamlayabilir.

**Katılımcı 4.** Başta Gaziantep olmak üzere Güneydoğu Anadolu bölgesindeki sanayicilerin (ithalat ve ihracat) küresel pazarda rekabet avantajı, tedarik zincirinde çeviklik ve hızını arttırmasına yardımcı olacaktır. Ek olarak Suriye ve Irak transit ticaretlerine de olumlu etkileri olacaktır.

**Katılımcı 5.** Mevcut ticarete çok büyük bir etkisi olacağımız düşünmüyorum. Sadece lojistik maliyetlerini düşürecek.

**Katılımcı 6.** Gaziantep ve Maraş bölgesinde sanayi firmalarının iş hacimlerinin artması olacaktır.

**Katılımcı 7.** Lojistik hızının artırılması ile beraber maliyetlerin düşürülmesi ile hem ithal hem de yerli kaynaklı ihracatlar da ülkemize bir adım daha avantaj sağlayacaktır. Aynı zamanda, transit ticarete de. Bu kapsamda, İskenderun bölgesinin Mersin bölgesine göre bir adım daha avantajlı konuma geçmesi ve de talep edilme olasılığının artması sonucu ortaya çıkabilecektir.

**Katılımcı 8.** Düşen maliyetler ve hız ile özellikle Gaziantep ve daha doğusunda kalan bölgelerin İskenderun limanından yapacakları ticarete rekabet avantajı sağlaması söz konusu olacaktır.

**Katılımcı 9.** Dış ticaret pastasından pay alabilmek, diğer ülkelerin ticaretine dabil olabilmek isteyen üretici firmalarımız, çoğu zaman lojistik maliyetler nedeniyle yarışta geri kalmaktadır. Daha kaliteli ürünleri, daha uygun fiyatlara satabilecek iken, lojistik maliyetlerin yüksek olması nedeniyle pazar ve müşteri kaybedebilmektedir. Yapılması planlanan bu yeni yol ile üreticilerimizin lojistik maliyetlerine ciddi katkı sağlanacağını düşünüyorum.

Girişimlerin çoğunda talebe istinaden kapasite arzı gelişir. Ancak bazı durumlarda hizmet veya ürün arzı, kendi talebini yaratabilir. Söz konusu tünel ve yol projesi hayata geçtikten sonra, limana erişimi kolaylaşacak bölgelerde yeni üretim girişimleri görülebilir, mevcut üreticilerin iş hacimleri artabilir.

**Katılımcı 10.** Komşu illerdeki sevki yapılacak ürün ve eşyaların limana geliş-gidişi kolaylaşacaktır.

**Katılımcı 11.** Fikrim İskenderun Limanlarını daha tercih edilir kılacak, beklentim ise Liman tercihinin artması ile ilgili limanlardan daha çok güzergâh için gemi hareketinin sağlanabilmesi.

**Katılımcı 12.** İskenderun limanlarına olan mesafe azalacağı için nakliye ücretleri de düşecektir. Bu ihracatçılar için daha fazla rekabet edebilme gücü sağlayacaktır.

Katılımcılar Amanos Tünellerinin ticarete muhtemel etkileri hakkında yorumlarında Gaziantep ve doğusundaki iller ile İskenderun limanı arasındaki mesafenin daha da kısalması ile birlikte İskenderun limanının rekabet avantajı yaratacağını belirtmekte. Bazı katılımcılar bu altyapı yatırımı sayesinde azalacak olan maliyetlerin yeni sanayi kuruluşlarının ortaya çıkmasına da neden olabileceğini var olanların da iş hacmini artırabileceğini belirtmekte.

### SORU 3. Amanos Tünelleri'nin lojistiğe muhtemel etkileri neler olabilir?

**Katılımcı 1.** İhracatçının & İthalatçının maliyetlerini düşürecek, limanlara daha hızlı/ucuz erişim sağlayacak ve maliyetleri düşürecek. Bu şekilde sadece ihracatçının değil ülkenin petrol arzına bile katkı sağlayacaktır.

**Katılımcı 2.** Liman hinterlandında bulunan sanayi bölgelerine ulaşımı kısaltmasıyla birlikte ön taşıma ve son taşımalarda maliyet ve zaman avantajı sağlayacaktır. İskenderun körfez limanlarının Mersin Limanına göre lojistik avantajını artıracaktır.

**Katılımcı 3.** Uçsuz Amik Ovası'nın mevcuttan durumundan daha verimli kullanılmasıyla birlikte, Türkiye'nin özellikle son yıllarda tarım sektöründeki kaybının, ovanın daha verimli kullanımı ve günümüz ibtiyâçlarına daha çok karşılık vermesi ile durumda olması tarım ürünlerindeki çeşitlilik ve yenilikleri sayesinde geri kazanılmasıyla birlikte gerek daha fazla ihracat gerekse daha çok işgücü ve tarımsal nüfusu barındıracağı bir gerçektir.

**Katılımcı 4.** Genel olarak olumlu etkileri olacaktır. Daha güvenilir, hızlı ve maliyet avantajı yaratacaktır.

**Katılımcı 5.** Lojistik maliyetlerini düşüreğinden sanayiye rekabetçi bir ortam sunacak.

**Katılımcı 6.** Gaziantep ve Maraş bölgesinde sanayi firmalarının daha az maliyet ile limana sevkiyat yapacağından, yurt dışında ki fiyat/fayda rekabet edilebilirlik durumunda artış olacaktır.

**Katılımcı 7.** Lojistik hızını artırarak ve de maliyetlerde düşüğe neden olması beklenir. Mersin bölgesinden İskenderun bölgesine yük kayma hızlarında artış olması beklenir.

**Katılımcı 8.** İskenderun limanlarına erişimde mesafe kaynaklı olarak maliyet düşüşleri ve gün içinde daha sefer yapabilmek lojistik yatırımcıları açısından çekici olacaktır.

**Katılımcı 9.** Tüneller ile birlikte kısalacak ve daha verimli hale gelecek altyapı sayesinde, bölgemizin lojistik ağı güçlenecektir. Öncelikle karayolu taşımacılığında yakıt tüketimi, egzoz gazı salınımı ve yolda geçen süreler azalacaktır. Buna bağlı olarak şoförlerin ve araçların yıpranma oranı da düşecektir. Doğru planlama yapılır ise; örneğin Gaziantep'te yer alan bir tesise, İskenderun'daki bir limandan sıpalan yük taşınması yapılabilir. Bu da firmaların depolama maliyetlerini düşürecek ve rekabet gücünü artıracaktır. Doğrudan gözlemlenebilecek bu etkilerin yanı sıra; bölgesel ve ulusal karayolu ile demiryolu ağlarına entegre edilmesi halinde, İskenderun Bölgesindeki limanların hitap edeceği şehirler yalnızca Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile sınırlı kalmayıp, Orta Anadolu ve hatta Karadeniz Bölgelerinden yük akışı sağlanması mümkün olabilecektir.

İlave olarak, Amanos Tünellerinin her iki tarafında; Hassa ve Dört Yol'da lojistik merkezlerin kurulması gündeme gelebilir. Bölgenin, Türkiye'nin önemli lojistik ve aktarma merkezlerinden biri olması çok da uzak bir ihtimal değildir.

**Katılımcı 10.** Mesafe kısaltıldığından maliyette azalacağından, dış ticarete mal alıp satma anlamında olumlu etkileri olacak ve ürün satış bariyeri düşecektir. İlgili lokasyona lojistik merkezleri, depolar kurulabilir. Her türlü hizmetin verilebileceği (gümrük, tartı vd. Lojistik köyü oluşturulabilir. İstihdam kaynağı da dolaylı yoldan oluşacak ve yeni iş imkanları bölgeye pozitif katkı sağlayacaktır.

**Katılımcı 11.** Fabrikalar ve liman arası iç taşımalarda alternatif fiyat yaratabilmesi, yine söz konusu limanların yoğunluk sebebi ile daha çok hat ve güzergâh için hizmet verebilmesi.

**Katılımcı 12.** Azalan mesafe ile birlikte nakliye hizmetinde rekabet artacak ve nakliye maliyetleri ihracatçı lehine azalacaktır.

Katılımcılar Amanos Tünellerinin lojistiğe muhtemel etkileri hakkında yorumlarında ise İskenderun limanları için mesafeyi azaltarak lojistik maliyetlerin düşeceğini, hız ve verim anlamında lojistiğe katkı sağlayacağını düşünmektedirler.

### SORU 4. Amanos Tünellerinin, çalıştığımız şirkete dikkate alarak elde edeceğimiz faydalar ve yeni fırsatları nasıl tanımlarsınız?

**Katılımcı 1.** Daha çok ihracat ve İthalat yükü taşıyabileceğiz.

**Katılımcı 2.** Şirketimizin Mersin ve İskenderun da ofisleri bulunmaktadır. Firmaya sağlayacağı bir faydası olmayacaktır. Temsil ettiğimiz firmalar Mersin Limanının yerine İskenderun Körfezi limanları tercih edeceklerdir (etmeleri yönünde tavsiyede bulunacağız). Yeni fırsatlar göremiyorum.

**Katılımcı 3.** Doğu Akdeniz Bölgesi'nde hizmet sağladığımız iş ortaklarımızın büyük bir kısmının Adana – İskenderun Körfezi, Gaziantep – Kahramanmaraş ve diğer Güneydoğu Anadolu illerini kapsayan bölgelerde bulunduğu, mevcut pazar payımızın

gelişmesinde en büyük katkıyı sağlayacak hinterland olması ve Mersin Limanı ve çevresinin bu çapta gelişmeleri karşılayabilecek konumu çoktan aşmış olması sebebiyle Amanos Tünellerinin global hattımıza katkısı son derece önemli ve gereklidir.

**Katılımcı 4.** Daha hızlı ve güvenli ön taşımaların organizasyonu, round – trip diye adlandırdığımız gidiş dönüş adetlerine olumlu yansımaları ve verimliliği arttırmasına yardımcı olabilir. Yeni fırsat olarak; güzergâh civarında yeni yatırımlar, potansiyel sanayicilerin atılım yapma durumu yükleme hacimlerinin artmasına neden olabilir.

**Katılımcı 5.** Lojistik maliyetleri azalacak, transit süre kısalacak.

**Katılımcı 6.** Aylık ortalama 300 araç ihracat ile İskenderun bölgesinde limanları kullanılmaktadır, bu yolun açılması firmamız açısından daha çok ürün satışına imkan verip, karayolu nakliye maliyetlerimizi aşağıya çekecektir.

**Katılımcı 7.** Bölge hinterlandına ve transit ticarete bakıldığında İskenderun bölgesinin Mersin'den bir adım daha ön plana çıkması olarak tanımlanabilir.

**Katılımcı 8.** Günümüzde Gaziantep ve çevresinden büyüyen ticaretin halen bir Mersin bağlantısı bulunmakta, ancak bu tüneller sayesinde İskenderun'un yaratacağı mesafe/ maliyet avantajı, ticaret yapan firmaların İskenderun'u daha fazla tercih etmesine, bu da armatörlerin İskenderun'da daha fazla ve geniş yelpazesi olan servisler bulundurmasını sağlayacak, liman elleçleme adetleri ve buna bağlı tüm paydaşların İskenderun'da daha fazla işlem yapmasını sağlayacaktır.

**Katılımcı 9.** Şirketimizin işletmesinde bulunan ve Hatay / Payas'ta yer alan limanımız açısından bakıldığında ise yukarıda belirttiğim mesafe, zaman ve maliyet tasarrufları sayesinde, tesisimizi kullanan müşteri sayısında ve yük trafiğinde artış yaşanması muhtemeldir. Bu yük artışı yalnızca genel bir öngörü olup, bölgedeki rakip limanlar ve yolun çıkış ve geçiş noktaları gibi birçok diğer etkene göre değişecektir. Mevcut durumda, Gaziantep ile uzaklık noktasında Mersin'e göre oldukça avantajlı olan İskenderun Bölgesi; tüneller ve yolun tamamlanması ile daha da yakınlaşarak, rekabetteki mesafe avantajını güçlendirecektir. Proje kapsamında, tünel bağlantısının çıkış noktasının Dört Yol veya Payas olması durumunda, bu bölgede yer alan liman ve depolara gelen/ giden yük trafiğinin artması doğal olarak beklenir. Ancak, bölgede faaliyet gösteren karayolu ve demiryolu taşımacılık firmalarının yatırımları ve organizasyon yapıları da bu trafiğin ne derece verimli olacağını doğrudan etkileyecektir. İşletmekte olduğumuz liman tesisine, saba içerisine doğrudan dahil olabilen demiryolu hattının, bu proje kapsamında yük çekmek için önemli bir avantaj sağlayacağını düşünüyorum. Ayrıca, farklı liman işletmelerinin gündeminde olan; Erzin, Dört Yol, Payas ve Sarıseki bölgelerinde yapılması düşünülen konteyner terminaleri projeleri için de Amanos Tünellerinin büyük etkisi olacaktır.

**Katılımcı 10.** Satın alma, planlama, maliyet, satış anlamında avantaj yaratır. Zincir etki ile ulaşılabilirlik her anlamda hizmet kalitesini pozitif anlamda yukarı çeker.

**Katılımcı 11.** Üretim yerimizin Diyarbakır olması sebebi ile iç taşımalarda sürenin kısalması ile beraber fiyatların düşmesi, İhracat ve İthalat yüklerinde limanların daha fazla hat ve bölge için hizmet vermesi.

**Katılımcı 12.** Köksan olarak %80 ihracatımızı İskenderun Limanlarından yapıyoruz. Aylık ortalama ithalat ve ihracat konteyner hareketimizin 1200 adet olduğunu düşündüğümüzde azalan mesafe ve nakliye rakamlarındaki düşüşten maksimum düzeyde fayda sağlayacağımız aşikâr.

Katılımcılar çalıştıkları şirkete dikkate alarak elde edecekleri faydalar ve yeni fırsatları da iş kollarına göre farklı şekillerde yorumlamışlardır. Liman işletmecileri hinterlandlarına daha yakın olmak ve liman rekabetinde Mersin bölgesine göre avantajlı konumlarını sağlamlaştırmak şeklinde beklentilerini ifade etmektedirler. Üretim iş kolundaki katılımcılar Amanos Tünellerinin maliyet ve hız avantajlarını en önemli fayda olarak belirtmekte, bununla birlikte, hinterlandtan daha fazla pay alan İskenderun limanlarına daha fazla servis geleceğini düşünmektedirler. Konteyner armatörleri ise bölgenin en büyük sanayi şehirlerine tüneller üzerinden daha hızlı ve düşük maliyetler ile hizmet verebilecekleri ve İskenderun limanları üzerinden yapılan ticaret hacminin artacağını düşünmektedirler.

## **SORU 5. Amanos Tünellerinin, özellikle Hassa tarafında kalan bölgelere yeni yatırımlara teşvik edeceğini düşünüyor musunuz?**

**Katılımcı 1.** Kesinlikle düşünüyorum.

**Katılımcı 2.** Tünelin en büyük etkisinin Hassa bölgesine olacağını düşünüyorum. Bölgede yeni OSB bölgelerini kurulmasını teşvik edecektir. Hassa bölgesinin Suriye Sınırına olan yakınlığı sebebi ile sınır ticaretinde de bölgeyi kalkındıracaktır.

**Katılımcı 3.** Öncelikle Hassa – Dört Yol arasındaki mevcut tarım alanlarının artabileceği kanaatindeyim. Yine Güney Doğu Anadolu Bölgesi'nde Adıyaman – Şanlıurfa Bölgeleri'nin sürmekte olan devlet teşviklerinin de katkısıyla çok daha gelişebileceğini düşünüyorum.

**Katılımcı 4.** Altyapı ve lojistik bir sanayicinin yatırım yapmadan önce ana fizibiliteyi arasında bulunuyor bu nedenle yeni yatırımlara teşvik yönünde olumlu etkisi olacaktır.

**Katılımcı 5.** O bölge hakkında bilgim yok.

**Katılımcı 6.** Evet lojistiğin uzanmış olduğu her yerde yeni yatırımlar, yeni iş sahaları açacaktır.

**Katılımcı 7.** Evet, zaten duyumlara göre bazı firmalar bölgede arazi yatırımlarına başlamışlar.

**Katılımcı 8.** Tünellerin tek başına yeterli olmayacağını ancak diğer yatırım destekleri ve teşvik planları ile Hassa ve Polateli bölgesinde yeni yatırımlar yapılabilir ve lojistik maliyetleri daha düşük olacak bu bölgelerde üretim yatırımları ve yanında diğer hizmet sektörleri ve istihdamda ciddi katkısı olacaktır.

**Katılımcı 9.** Hatay ilinin diğer ilçelerine göre İskenderun İlçesi'nin öne çıkması ve ticaret merkezi olmasının yegâne sebebi limanlara ve lojistik altyapıya sahip olmasıdır. Bunun yanında, İskenderun'a yakın ve yine sabit şeridinde yer alan diğer ilçelerin de denizcilik ve lojistik yönünden gelişmeleri, coğrafi konumları sayesindedir.

Amanos Tünelleri Projesi kapsamında çok önemli bir yere sahip olan Hassa'nın da bir lojistik üs, aktarma ve depolama merkezi olması kuvvetle muhtemeldir.

**Katılımcı 10.** Sosyal – kültürel- ekonomik- ticari – tarım anlamda ciddi bir kalkınma projesi niteliğinde. Yeni yatırım alanları doğacak ve gerek bölge insanının gerek farklı yatırımcıları çeşbedecek nitelikte olacaktır. Ciddi anlamda devlet desteği ve teşvikinin bölgeye verilmesi ihtiyaçtır.

**Katılımcı 11.** Evet, liman alternatifi olması ihracat ve ithalat yüklerini olumlu etkileyecektir.

**Katılımcı 12.** Yeni açılacak yollar ve geçiş noktaları yeni yatırım alanlarının açılmasına sebep olacaktır. Özellikle İskenderun bölgesindeki yatırım alanlarının kısıtlı ve değerli olması sebebiyle Hassa bölgesine yatırım imkânı tanıyacaktır.

Katılımcılar Hassa tarafında kalan bölgede yeni yatırımların oluşmasında tünellerin varlığının teşvik edici olacağı konusunda fikir birliğinde olmakla birlikte tünellerin tek başına bir teşvik olmayacağını, başka altyapı yatırımları yanı sıra teşvik programları ile de yatırımlara destek olunması gerektiğini belirtmekte. Hassa kanadında sanayileşme için koşulların, İskenderun coğrafyası nedeniyle, deniz tarafındaki koşullara göre daha uygun olduğu da belirtilen hususlar arasındadır.

## SORU 6. Amanos Tünellerinin Suriye, Irak ve İran transit taşımacılığına etkisi ne yönde olur?

**Katılımcı 1.** İşin doğası gereği transit gideceği ülkeye en yakın noktadan aktarılması gerekmektedir, bu şekilde maliyetler azalacak ve volüme(hacim) artacaktır.

**Katılımcı 2.** Amanos Tünelinin Transit taşımalara bir etkisinin olacağını düşünmüyorum.

**Katılımcı 3.** İran ile ilgili kısa vadede pek umutlu konuşmasak da günümüzde Suriye ve Kuzey Irak transit taşımalarının bölgemize etkisi çok büyük. Amanos Tünelleri, halihazırda Mersin Bölgesi'ne kayan transit ticaretin İskenderun Körfezi'ne yönelmesine yakın bir gelecekte ciddi katkı sağlayacaktır.

**Katılımcı 4.** Transit ticarete hali hazırda İskenderun bölgesi konum ve maliyet avantajına rağmen pastadan gerekli payı almada atılım gösterememekte, Amanos Tünelleri transit ticaret oyuncularında büyük farkındalık yaratmasına ve pastanın büyük diliminin İskenderun limanlarına kaymasına yardımcı olacaktır.

**Katılımcı 5.** Belirtilen ülkelere ciddi transit taşımacılık olduğunu duymuştum. Bu tünellerin pek faydası olur mu bilemiyorum. Zaten o ülkelere yapılan lojistik USD üzerinden anlaşılıyor ve çok bir fayda sunacağını düşünmüyorum.

**Katılımcı 6.** İllaki etkisi olacaktır.

**Katılımcı 7.** Lojistik hızı artışı ve de maliyetlerdeki düşüş beklentisi ile beraber olumlu yönde olacağı beklenir.

**Katılımcı 8.** Hali hazırda kısa olan, babsi geçen ülkeler ile İskenderun arasındaki mesafe kısılalacak ve transit işlemlerde çok önemli olan liman ve gümrük kapısı arasındaki sürenin kısılması ile bu ülkelerin ticareti İskenderun'a daha da fazla yönelecektir. Ancak mevcut durumda Irak ve İran ile olan transit ticaret için, Suriye'nin güvenlik sorunlarından dolayı, kara nakliye ayağında Türkiye içinde kat edilecek mesafenin daha güvenli olacak, hali ile Irak ve İran'a değil sadece Suriye'ye olan transit ticaret için tercih olabileceği kamınsındayım.

**Katılımcı 9.** Amanos Tünelleri; Gaziantep, Kahramanmaraş ve Kilis illerinin Suriye ve Irak'a karayolu ile uzaklığını etkilemeyecektir. Ancak Adana ve Osmaniye illeri için avantaj sağlayabilir.

Diğer yandan, denizyolu ile Mersin ve Hatay ilindeki limanlara hammadde ve/veya yarı mamul getirerek işledikten sonra komşu ülkelere ihracat yapan üretici firmalar için Amanos Tünelleri yine lojistik avantaj sağlayacaktır. Ülke olarak en çok dış ticaret yaptığımız ülkeler arasında ilk sıralarda yer alan Irak; Gaziantep ve Kahramanmaraş illerimiz için en önemli pazardır. Başta gıda ve temel tüketim malları olmak üzere, bu illerimizde üretilen ticaret eşyaları karayolu ile Irak, Suriye ve İran'a gitmektedir. Amanos Tünelleri Projesi, transit yüklerin gidiş yönünde (ihracat) avantaj yaratmasa bile; yüklerin geliş yönünde (ithalat) önemli katkı sağlayacaktır.

**Katılımcı 10.** Transit taşımacılığı destekleyen operatörler açısından nihai nokta için teslimatta olumlu kazanımlar (maliyet, zamanlama, planlama, vd.) ve sonrası için farklı bağlantı kapılarını açacaktır.

**Katılımcı 11.** Olumlu olacağını düşünüyorum ama çalıştığımız bölgeler olmaması sebebi ile detay bilgim yok.

**Katılımcı 12.** Tünellerin Güneydoğu illerine sağlayacağı avantajla birlikte komşu ülkelere yapılacak transit taşımacılığı da artacaktır. Özellikle Kuzey Irak bölgesine ciddi anlamda transit sevke sağlanacağını düşünüyorum.

Tünellerin başta Suriye ve Irak olmak üzere transit ticarete de ciddi bir katkı sağlayacağını düşünülüyor görülmektedir. Ayrıca transit ticaretin dışında Adana ve Osmaniye için Suriye'ye yapılan ticarete de mesafe avantajı yapacağı vurgulanmıştır. Amanos Tünelleri'nin, hem güvenlik hem de coğrafi nedenlerle, Irak ve İran'a değil ancak Suriye'ye yapılan transit ticaret için tercih sebebi olabileceği belirtilmektedir.

## SORU 7. Sizce, ulaşım güzergahı belirlemede en önemli kriterler nelerdir?



**Katılımcı 1.** Maliyet, süre

**Katılımcı 2.** Mevcut ve planlanan sanayi bölgelerinin liman, kara sınır kapısı ve havaalanlarına ön taşıma/son taşımada maliyetlerini minimize edecek şekilde güzergahlar belirlenmelidir. İthalat ve ihracatta rakip ülkelere avantaj sağlamalıdır. Güzergâh üzerinde demiryolu ile bağlantıda önemli bir kriterdir.

**Katılımcı 3.** İlgili üretim bölgesinin tüm tedarik ağını karşılar konumda bulunması ve üretim sonrasında hedef pazarlara ulaşabilmede gerekli başta liman, sonrasında tüm diğer taşıma şekillerine uygun altyapı ağının hazır olması.

**Katılımcı 4.** Maliyet, zaman, doğa koşulları, güzergâh üzerindeki araç trafiği ve ihtiyacının fizibilitesi alternatif yola göre farkları ile kıyaslanması.

**Katılımcı 5.** En önemli kriter uzaklık ve araçların dolu giderken daha az yakıt yakmasına elverişli yollar olması.

**Katılımcı 6.** Bu sorunun cevabını için işin içerisinde Siyaset/Rant/Rüşvet içinde olduğundan kaynaklı, kim daha güçlü ise onun arsasından yol geçmeyecektir, Onun için bizlerin kriterleri çok da önemli olacağını düşünmüyorum

**Katılımcı 7.** Ulaşım ağlarının (kara-deniz) fabrikalara-OSB'lere olan mesafeleri, coğrafi şartlar-ulaşılabilirlik, hava şartları, hız, güvenlik.

**Katılımcı 8.** Mesafe ve ulaşım güzergahının yarattığı masraflar ve süre en önemli iki kriterdir. Mesafe kısa dahi olsa, tünel geçiş ücretleri veya güzergâh üzerindeki yolun iniş çıkışlarından kaynaklı yakıt harcamaları önemlidir. Ayrıca büyük ebatlı yükler için geçiş güzergahının geçiş engel olmaması gerekir, üst geçitler, virajların açısı ve benzeri. Güzergâh üzerinde yeterince tesis (yakıt, dinlenme, yedek malzeme vs.) bulunmalıdır.

**Katılımcı 9.** Ulaşım için güzergâh belirlerken ilk kriter, çıkış ve varış noktaları arasındaki mümkün olan en kısa mesafeyi kullanmak olmalıdır.

Bu en kısa mesafeyi sağlayan güzergâh, yük/yolcu ve taşıma aracı için güvenli olmalıdır. Ulaşım esnasında taşınan esyaya/yolcuya veya taşıma aracına herhangi bir zarar gelmeyecek bir rota olmalıdır. Taşınacak yük veya yolcuya uygun bir güzergâh olması da önemlidir. Örneğin soğuk zincir taşıma esnasında mümkünse hava sıcaklığı daha düşük güzergâh tercih edilmelidir. Veya standart dışı yüksekliğe sahip bir yük taşınırken, yol üzerindeki köprü, üst geçit, güç hattı gibi yapılar dikkate alınmalıdır. Ulaşım aracının özelliklerine uygun rota olması önemlidir. Bir karayolu taşıtı için üzerinde deniz, nehir, baraj gibi herhangi bir lojistik altyapı (köprü, tünel vs.) olmadan geçilemeyecek güzergâhlar tercih edilmemelidir. Aynı doğrultuda, taşıma aracının daha fazla yakıt tüketeceği veya fiziksel olarak zorlanacağı güzergâhlardan kaçınılmalıdır. Mesafenin uzaklığına göre değişmekle birlikte, güzergâh üzerinde taşıma aracına uygun tamir/bakım/yedek parça/dinlenme/ikmal gibi hizmetlerin verildiği tesislerin yer alması önemlidir.

**Katılımcı 10.** Mesafe, maliyet, güvenli oluş, zaman

**Katılımcı 11.** Limanlara yakınlık.

**Katılımcı 12.** Belirlenecek güzergâh mesafeyi kısaltmalı bu vesile ile yakıttan ve zamandan tasarruf sağlanmalıdır. Belirlenecek güzergâh kesinlikle verimli tarım arazilerinden geçmemelidir.

Katılımcıların saydığı kriterlere göre maliyet ve mesafe faktörleri ile süre ve altyapı uygunluğu (yol yapısı, köprü ve tüneller vb.) ulaşım güzergahının belirlenmesinde en önemli faktörlerdir. Katılımcılar İklimsel ve coğrafi şartlara bağlı olarak güzergahın elverişliliğini de dikkate almakta, güvenliğine ve üzerinde var olan tesislerin varlığına göre bir güzergâh belirlemektedir. Katılımcılar, tünellerin tren yolu bağlantısının olması, endüstri gerekliliklerine göre tasarlanması gerektiğini eklemiş, bu çalışmanın sonuçlarının farklı bölgeler için farklı şekilde değerlendirilebileceğini belirtmiş ayrıca beklenmeyen durumlarda lojistik sürekliliğinin sağlanması için alternatif güzergahlar da olması gerektiğini düşündüklerini aktarmışlardır.

#### 4. Sonuçlar

Ulaştırma coğrafyasına bağlı olarak ticareti geliştirmek, hızlandırmak ve maliyetleri düşürmek amacıyla altyapı yatırımları şekillenmektedir. Bu altyapı yatırımları ticaret hacminin en yoğun gerçekleştiği bölgelerde daha erken yapılırken gelişimle birlikte ve gelişimin hacmine bağlı olarak yapılmaktadırlar. Tarihte gözlemlenen ulaştırma altyapı yatırımlarının var olan ticaret hacmine hizmet ettiği gözlemlenirken yakın tarihte bu ulaştırma yatırımlarının yeni yatırımları da teşvik edici olmasının amaçlandığı da görülmektedir.

Mülakatlarda sorulan soruların yoğunluğu, Amanos Tünelleri yatırımının var olan yapıya nasıl etkileri olacağı yönünde seçilmiştir. Katılımcılar tünellerin, "Gaziantep başta olmak üzere Güneydoğu Anadolu ticareti için bir lojistik ulaştırma projesi" olduğu yönündeki yorumları da hali hazırda ilerlemekte olan ticaret hakkındaki yorumlarını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte katılımcılar kendi bilgi ve duyuları çerçevesinde, yapılacak ulaştırma altyapı yatırımının yeni yatırımları teşvik edeceği ve bu altyapı yatırımının Hassa ve Polateli bölgelerinde kurulması planlanan organize sanayi bölgelerine önyak olacağı ve lojistik maliyetler anlamında avantajlı bir üretim ve ticaret bölgesi oluşturacağını öngörmektedirler. Nüfus yoğunluğunun Türkiye'nin diğer bölgelerine nazaran daha düşük olduğu Güney Doğu ve Doğu Anadolu bölgesinde yapılan üretim içinde büyük yer kaplayan halı, tekstil, geri dönüşüm ve gıda ürünleri, hammaddesinin dahilinde işlenmek üzere yurtdışından getirildiği ve yeniden yurtdışına ihracı gerçekleşen ürünlerden oluşmaktadır. Bu da çift taraflı ulaştırmanın gerçekleşmesini sağlamaktadır.

Hammadde veya yarı mamulün getirilerek, yarı mamul veya bitmiş mamul olarak ihracatının gerçekleşmesini ve daha dengeli bir ticaret yapısını oluşturur. Bu yapıda ürünlerin hem işleneceği yere ulaşmasında hem de ihraç edileceği limana sevk edilmesinde veya bunun tam tersinde fayda sağlanması gerekir. Katılımcılarımız bu faydaları; maliyet, mesafe, süre, altyapı uygunluğu, iklimsel/coğrafi şartlar, güvenlik ve güzergâh üzerindeki tesisler olarak sıraladıkları güzergâh seçim kriterleri içinde aktarmışlardır.

Amanos tünelleri planlandıkları inşa bölgesine göre Türkiye içinde Hatay'ın Amik Ovası ile bu bölgenin kuzeyinde ve doğusunda kalan tüm bölgelerin İskenderun limanlarına ulaşımında maliyet, mesafe ve süre avantajı sağlayacağına inanılmaktadır.

Bu araştırma Amanos tünellerinin bölgede hizmet alan ve hizmet verenler açısından nasıl değerlendirildiğini göstermektedir. Tünellerin inşa çalışmasının başlaması sonrasında bölgede kurulması planlanan organize sanayi bölgelerinin yanı sıra lojistik unsurların planlaması ile ilgili çalışmalar yapılarak depolama ve dağıtım kanalları hakkında fikir ve yöntemler geliştirilebilir. Ayrıca Hassa tarafında kalacak bölgenin alternatif ulaştırma kanalları hakkında sürdürülebilirlik önerileri de bir başka çalışma konusu olabilir.

### Kaynakça

- Akbayırılı, K., Devenci, D. A., Balcı, G., ve Kurtuluş, E. (2016). Container port selection in contestable hinterlands. *Journal of ETA Maritime Science*, 4(3), 249-265.
- Bakırcı, M. (2018). *Ulaşım Coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Açık Ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Yayınları.
- Bucak, U., ve S. Esmer, (2019, Nisan). *The components of the port hinterland performance: A literature review study*, III. Global Conference on Innovation in Marine Technology and the Future of Maritime Transportation. İzmir, Türkiye.
- Fawcett, S.E., Vellanga, D.B. ve Truitt, L.J. (1995). An evaluation of logistics and transportation professional organizations, *Journal of Business Logistics*, 16/1, 300.
- Ferrari, C., Parola, F., ve Gattorna, E. (2011). Measuring the quality of port hinterland accessibility: The Ligurian case. *Transport Policy*, 18(2), 382-391.
- Han, E., ve Kaya, A. A. (2002). *Kalkınma ekonomisi teori ve politika*. Eskişehir: Etam A.Ş. Matbaa.
- İşgüden, T., ve Turanlı, R. (1987). *Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü*, S:6.
- Kabasakal, A., ve Solak, A. O. (2010). Demiryolu ve karayolu ulaştırma sistemlerinin ekonomik etkinlik analizi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(1), 123-136.
- Meçik, O. (2012). Ulaştırma ağlarının ekonomik entegrasyonlara etkisi ve Türk Dünyası boyutu. *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 22-33.
- Örnek, İ., ve Kaplan, M. (2008). *Dış ticaret ve kalkınma*. S. Taban ve M. Kar (Ed.), Kalkınma Ekonomisi (s.133-158) içinde. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Rodrigue, J. P. (2006). Transportation and the geographical and functional integration of global production networks. *Growth and Change*, 37(4), 510-525.
- Şeremet, M., ve Alaeddinoğlu F. (2018). *İletişim-etkileşim ve akışkan metanın coğrafyası: Ulaşım ve ulaştırma coğrafyası*. Ankara: Pagem Akademi.
- Notteboom, T., ve Rodrigue, J. P. (2017). *Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains*. Ports, cities, and global supply chains (s. 67-82) içinde. Routledge.
- Shi, X., ve Li, H. (2016). Developing the port hinterland: Different perspectives and their application to Shenzhen Port, China. *Research in Transportation Business and Management*, 19, 42-50.