

röportaj



Emin Dora Uçarer /emin@avrupabirligihaberajansi.com

Roda Liman ve Depolama Lojistik İşletmeleri A.Ş.
Genel Müdürü Ali Açıl

Rodaport, Türkiye'nin teknolojik alt yapısı en güçlü limanlarından biri...

"Genel yük ve konteyner yüklerine liman, depolama ve lojistik hizmetleri veren Rodaport, 99 dönümü gümrüklü, 71 dönümü iç terminal sahası olmak üzere toplam 170 dönüm terminal alanı üzerine kurulu..."



Türkiye'nin teknolojik alt yapısının en güçlü limanlarından biri olan Roda Limanı, sanayi ve ticari kuruluşların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak Gemlik Körfezi içinde projelendirildi. Roda Liman ve Depolama Lojistik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürü Ali Açıl ile Rodaport ve lojistik sektörü üzerine keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

Okuyucularımız için kısaca sizi tanıyabilir miyiz?

1986 yılında Yüksek Denizcilik mezun oldum. Yaklaşık 5 sene gemilerde çalıştıktan sonra, yabancı dil eğitimi için 1 sene kadar yurtdışında bulundum. Denizciler her zaman kara



özlemi duyarlar ve birkaç yıl gemi kaptanlığı yaptıktan sonra karaya geçmek için olanak kollarlar. Ben de o günlerde deniz süresini kısa tutmayı önüme çıkan imkânları değerlendirmek açısından daha uygun gördüm ve 1992 - 1997 yılları arasında Gempport'ta Genel Müdür Yardımcılığı görevini üstlendim. Gemlik'teki görevimden ayrıldıktan sonra başlayan süreçte, gemi acente hizmetleri, liman ve gemi işletmeciliği ve gemi trafik hizmetleri gibi sektörün birçok alanında yönetici olarak çalıştım. Gemi trafik hizmetlerinde yeni trafik sisteminin boğazlara kurulum aşaması çok heyecanlıydı, çok büyük zevkle çalıştık, ancak sistem işlemeye başladıktan sonra süreç çok fazla monotonlaştı. Tam

bugünlerde Roda Liman'ın projesinin basına geçme teklifini aldım, yaptığım ön araştırmada uyumlu çalışabileceğimi düşündüğüm Bursa Çimento'nun ortağı olduğu projeye 2006 yılının Kasım ayında katıldım. Ben göreve başladığımda henüz limanın ilk kazıkları çakılmıştı. Limanı sıfırdan alarak, elbirliği ile bugünkü haline getirdik. Bugün bu liman, Kuzeybatı Anadolu ve Ankara'ya kadar uzanan bölge içinde faaliyetlerini sürdürmeye devam ediyor.

Rodaport'un faaliyet alanları ve çalışmaları hakkında bilgi alabilir miyiz?

Rodaport, Bursa Çimento ve Dora Gruplarının ortak girişimleri ile 2006 yılının Haziran

ayında alt yapı yatırımına başladı. 2007 yılının Aralık ayında da Denizcilik Müstesarlığı'ndan işletme iznini aldı. Genel yük ve konteyner yüklerine liman, depolama ve lojistik hizmetleri veren Rodaport, 99 dönümü gümrüklü, 71 dönümü iç terminal sahası olmak üzere toplam 170 dönüm terminal alanı üzerine kurulu...

Rodaport tamamlanan ilk etap yatırımının ana unsuru olan 1200 metre uzunluğa sahip rıhtımlarında aynı anda 8 adet gemiye hizmet verebiliyor. Post panamax gemilere hizmet verebilecek 3 adet 100 ton kapasiteli mobil liman vinci, 40 ton kapasiteli 2 adet RTG ve 4 adet STACKER konteyner terminal makinesi ile genel yükte 2 milyon ton/yıl, konteyner yüklerinde

“Biz İstanbul limanları ile aynı işi yapmıyoruz. Onlar ağırlıklı olarak tüketime, biz ise üretime hizmet eden limanlarız. Bu nedenle bizler ülke ekonomisinin büyümesi için daha fazla değer üretiyoruz.”

250 bin TEU/yıl kapasiteye sahip...

Gemi üzerinde yüke verilen hizmetler dışında, 1000 m²’ye kapalı CFS alanında hassas yüklerin konteyner içi dolun ve boşaltma hizmeti her türlü hava şartlarından etkilenmeden yapılabilir. 6000 m² kapalı sundurmasında bulunan 35 ton kapasiteli 2 adet gezer vinç ve muhtelif tonajlardaki forklift makineleri ile rulo sac dahil olmak üzere her türlü yüke ardiye ve terminal hizmeti verilebilir.

Ekonomik krizin lojistik sektörüne etkilerinin ne şekilde olduğunu düşünüyorsunuz?

En genelleyle değerlendirecek olursak, bu krizle insanımız, birlikte üretmenin, tüketmenin ve yaşayabilmenin daha ekonomik olduğunu ve münferitlikten takım oyununa dönmek gerektiğini daha çok öğrenmiş oldu.

İSTANBUL TÜKETİME HİZMET EDİYOR, BURSA ÜRETİME...

Bursa limanlarını ülkemize getirisi açısından incelediğimizde pastanın büyük bir kısmını İstanbul limanları ile paylaştığını görüyoruz. Sizce bu iki liman arasında nasıl bir fark var? Bursa’nın deniz yolu taşımasında İstanbul limanlarına yetişmesi için ne gibi çalışmalar yapılması gerekiyor?

İstanbul’un limanları ithalat ağırlıklıdır. İstanbul konum, su ve rezerve olarak artık daha fazla üretmiyor. Bursa’da ise üretimi arttırmak için imkanlar henüz mevcudiyetini koruyor. İthalatta İstanbul limanları ile boy ölçüşemeyiz, çünkü ticaret İstanbul’da dönüyor. Dağıtıcı firmalar da daha çok İstanbul’da bulunuyor. Bu nedenle ülkenin ithalatı oradan gerçekleşmek zorunda kalıyor. İthalatta İstanbul’a yetişebilmemiz hiçbir zaman mümkün görülüyor; ama ihracatta İstanbul’u geçebiliriz. Tabii ki bunun için bölgede sanayileşme ve ucuz taşıma sistemlerinin amaca uygun gelişimini sürdürmesi gerekiyor. Eğer şu anki dinamik yapı kendini koruyabilirse, bu bölge 5-6 seneye kadar İstanbul limanlarına yetişecektir diye düşünüyorum.

Biz İstanbul limanları ile aynı işi yapmıyoruz. Onlar ağırlıklı olarak tüketime, biz ise üretime hizmet eden limanlarız. Bu nedenle bizler ülke ekonomisinin büyümesi için daha fazla değer üretiyoruz.



Sizce lojistik alanında Türkiye'nin dünya sıralamasında yeri nerededir? Ülkemizin bu konuda daha fazla ilerlemesi için neler yapması gerekir ?

Türkiye'nin ekonomisi ne kadar büyüksse, lojistiği de o kadar büyüktür. Dolayısıyla ticaret yoksa, lojistik de yok demektir. Tek başına lojistik bir anlam ifade etmez. Bu genel kuralın dışında uluslararası alanda faaliyet gösteren nakliye firmalarımız var. Denizcilik alanında taşıma gücünü, gemi sayısı ve toplam tonaj olarak düşünürsek, çok iyi durumda olduğumuz söylenebilir. Geçen yıllarda Türk bayraklı gemi sayısı ve taşıma kapasitemiz daha yüksekti, ama gemiler yaşlıydı. Denetlemelerin sıklaşması ile tonaj biraz düştü; ama IMO'da (Uluslararası Denizcilik Örgütü) griden beyaz listeye yükseldik.

DLH'nin uzun süredir üzerinde çalıştığı ve kurulmasında sona yaklaşan 3 yeni liman var. Sizin bu yeni limanlar hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Bu 3 ana konteyner limanından en fazla üzerinde konuşulana, Pire limanına alternatif olabilecek ve Kuzey Ege'de kurulacak Çandarlı limanı... İkincisi, Batı Karadeniz'de konumlandırılacak olan Filyos Limanı... Üçüncüsü ise mevcut Mersin Limanı'nın hemen önünde proje-

lendirilecek ikinci bir Mersin Limanı...

Bu üç liman farklı bölgelerde kurulmasına rağmen üstlendikleri ortak görev açısından halihazırdaki mevcut limanlarımızdan farklılıklar içeriyorlar. Halihazırdaki işlemekte olan limanların ana kuruluş gayesinin %90'lık bölümü deniz yolu ile gerçekleşen ülke ticaretine hizmet ederken, kurulması planlanan limanlarda Türkiye'nin coğrafi konumunun sağladığı avantajları kullanarak transit konteyner yüklerine odaklanılmış. İlk duyurda transit yüklerden para kazanmak kulağı hoş gelmekle birlikte, ben pazar bulmada ve ülkeye katma değer üretmede birçok problemle karşılaşılacağını düşünüyorum. Mesela kamu özel sektör ortaklığı ile bu limanların finansının sağlanması durumunda büyük ihtimal ile işletmesini uluslararası büyüklükte yabancı bir şirket yapmak durumunda olacak. Çünkü o büyüklükte bir yatırımın altına girerek uzun sene rekabet ortamında transit yük beklemeye sektör dışından limanı bizzat kullanmayacak bir firmanın gücü yetmeyebilir. Ancak li-

man için yükü hazır bir şirket yani yabancı bir konteyner hat işleticisi limanın finans ve işletmesini üzerine alabilir. Böyle olunca ülkenin coğrafi avantajlarından bize net bir gelir doğmuş olmaz.

Diğer bir önemli kabullenis olarak, konusunun başında belirttiğim gibi limanlar lojistik hizmet üretirler. Ülke ekonomisi açısından bakıldığında limanlardan elde edilen ana menfaat limanın istihdam veya getiri sağlaması değil, ülke ekonomisinin ve ticaretinin hizmetinde olmasıdır.

Bunun için de globallesen dünya ticaretinde üreticinin en düşük lojistik maliyetler ile tüketiciye varmasının sağlanması her türlü politikanın önünde düşünülmelidir. Ben model olarak kurulacak yeni limanların, yine çok yakınlarında kurulacak dev sanayi bölgeleri ve ucuz taşıma modelleri ile birlikte ele alınması ve lojistik maliyetlerin en aza indirilmesi fikrini ülkemizin dış pazarda rekabeti ve geleceğı açısından çok faydalı buluyorum.

“Türkiye'nin ekonomisi ne kadar büyüksse, lojistiği de o kadar büyüktür. Dolayısıyla ticaret yoksa lojistik de yok demektir.”

