

Limanlar İçin Ulaşım Entegrasyonu Şart

Gemlik Körfezi'nde bulunan gerek dış ticaret, gerekse iç ticaret açısından önemli bir konumda olan Rodaport Limanı, dinamik bir üretim ve sanayi merkezi olan Bursa için de sunduğu imkânlarla önemli katma değer yaratan bir potansiyele sahip. Roda Liman ve Depolama Lojistik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürü Ali Açıl'a göre ise Rodaport, hizmete girdiği günden beri bölgedeki tüm dengeleri çok hızlı bir şekilde müşteri lehine değiştirmeyi başarmış bir liman. Bu önemli limanı sayfalarımıza taşıyıp, Ali Açıl ile bir söyleşi gerçekleştirdik. Böylece hem Rodaport'u mercek altına aldık, hem de limancılığın sıkıntılarını gündeme getirerek, çözüm önerileri üretmeyi amaçladık.



Öncelikle sizi kısaca tanıyalım?

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden 1986 yılında mezun oldum. Beş yıl kadar denizde çalıştıktan sonra yabancı dil eğitimi için bir yıl yurtdışında bulundum. Türkiye'ye döndüğümde gemi brokerliği ile başlayan kara iş tecrübemin ilk durağında 4,5 yıl genel müdür yardımcısı olarak Gempot Limanı'nda çalıştım. Sonrasında konteyner ve gemi acenteliği, ISPS ve ISO 9000 danışmanlığı, gemi işletmeciliği ve Boğazlarda kurulan gemi trafik sistemleri gibi sektörün birçok alanında yönetici olarak hizmetlerime devam ettim. Şu an 2006 Kasım ayında başladığım Rodaport genel müdürlüğü görevimi sürdürmekteyim.

Bize biraz Rodaport Limanı hakkında bilgi verir misiniz?

Rodaport, Kuzeybatı Anadolu ve Ankara'ya kadar uzanan bölge içinde faaliyet gösteren sanayi ve ticari kuruluşların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak Gemlik Körfezi içinde projelendirilmiş bir genel hizmet limanıdır. Bursa Çimento ve Dora gruplarının ortak girişimleri ile altyapı yatırımı 2006 yılının Haziran ayında başlayan Rodaport, 2007 Aralık ayında Denizcilik Müsteşarlığı'ndan alınan işletme izni ile genel ve konteyner yüklerine liman, depolama ve lojistik hizmetleri vermeye başladı. Hizmette olduğumuz iki yıl içinde, yatırımlarımız hızlı bir şekilde üretken hale dönüştü. Limanın hizmete girdiği günden itibaren bölgedeki tüm dengeler çok hızlı bir şekilde müşteri lehine değişti. Hizmet kalitesinde sürekliliğin sağlanabilmesi adına çalışmalarımız ve yatırımlarımız hep devam etti. Yaptığımız işin kültürüne sahip bir ekip oluşturmaya özen gösterdik. Özellikle operasyona yönelik kadrolara, hizmete girmeden yaklaşık bir sene önce işbaşı yaptırarak kullanılacak bilgisayar programı ve şirket kültürü eğitimi verdik. Limanın kuruluşunda ve işletme sürecinde, ulusumuzun öz kültüründen gelen etik değerleri ve müteazilığı temel prensip olarak benimsedik. Bu prensipler bize çok şey kazandırdı. Mesela değerli fikirlerinden yararlandığımız gerçek uzmanlardan oluşan bir danışman ordusu kazandık. Aldığımız bu fikirlerle gerçekten her şeyi ile orantılı ve büyümeye çok müsait bir liman altyapısı oluşturduk. İşletme aşamasında sıkıntılarımızı karşılıklı paylaşılabildiğimiz, her vesile ile şirketimizle çalışmaktan memnuniyet duyduklarını belirten çok değerli müşteri, taşeron ve tedarikçiler kazandık. Rodaport'un 2009 yılı içinde sağlamış olduğu istikrarlı büyümenin altındaki en önemli güç, bu paydaşlarımız olmuştur.

Rodaport'ta daha çok hangi tür ürünler elleçleniyor?

Limanimız; başta birleştirilmiş yükler olmak üzere, her türlü dökme yük, orman ürünleri, tekerlekli araç ve proje malzemeleri gibi özel yüklerin yükleme, boşaltma ve depolanmasına imkân verecek şekilde yapılandırılmıştır. 2008 yılı Temmuz ayından bu yana konteyner yüklerine hizmet vermeye devam etmekteyiz. 2009 yılı içinde limanimızda yükleme ve tahliyesi yapılan yüklerin toplam tonaj içerisindeki oransal dağılımı yüzde 27 ile çimento, yüzde 19 ile kömür ve yüzde 14 ile orman ürünleri şeklinde gerçekleşmiştir. Ayrıca önümüzdeki yıllarda tanım ürünlerinin ithalatında önemli bir kapı olacağımızın sinyallerini şimdiden alabilemekteyiz.



ALİ AÇIL

Limanda daha çok kimlere, hangi hatlara hizmet veriyorsunuz?

2008 yılının Temmuz ayı içinde dünyanın üçüncü büyük konteyner hat işleticisi CMA CGM firması ile anlaşmaya varılarak, konteyner yüklerine limanimızda hizmet vermeye başlandı. Aynı yılın Aralık ayında ise, ülkemizin en büyük konteyner acentesi Arkas'ın EMES ve TARROS konteyner hatları limanimızla çalışmaya başladı. Ayrıca limana uğrayan gemilerde taşıma kapasitesi bulunan birçok acente ve onların müşterileri de tüm liman hizmetlerimizden aynı kalite anlayışıyla faydalanabilmektedir.

Sizce Rodaport'un Bursa için önemi nedir?

Limanimızın misyonunu; hinterlandında bulunan şirketlerin yurtiçi, yurtdışı ve transit ticaretlerinde denizyolu taşımacılığı avantajlarından en üst düzeyde faydalanmalarını sağlamak olarak belirledik. Bursa, çok dinamik bir üretim ve sanayi merkezidir. Limanın sunduğu imkânlar muhakkak uzun vadede sanayimizin büyümesi için birçok katma değer yaratacaktır. Şu anda bölgemizdeki limanlar marka olarak Bursa'yı diğer illere göre birkaç adım öne zaten taşıdı, bu durum yeni yatırımlar için de büyük bir çekim gücü olacaktır.

Rodaport olarak çevreye ne derece önem veriyorsunuz?

Projelendirilen 5 metre küp/saat kapasiteli yağlı su arıtma sistemiyle, gemilerden alınan yağlı suların depolanması ve doğaya zarar vermeden bertaraf edilmesi mümkün. Çevre ve Orman Bakanlığı'nın 2009/3 no'lu tebliği gereğince, ülkemize gelen gemilerin ilk uğrak limanlarında biriktirdikleri yağlı suları vermeleri zorunlu hale geldi. Rodaport, kurduğu sistem ile çevre limanlarda toplanan



yağların susuzlaştırma işlemini çok güvenilir bir sistem içinde gerçekleştirmektedir. Sistemi kâr maksatlı kumadık, bu nedenle maliyetlerinin üzerinde herhangi bir talebimiz de olmuyor.

Özellikle kriz döneminde nasıl bir strateji ile çalıştınız?

Limanın krizin başında kurulmasına rağmen, hizmet kalitesinden ödün vermeyerek yeni yatırımlar yaptık. Personel çıkarmadık. Müşterilerle krize karşı ortak cephe oluşturduk ve verimlilik artışı sağladık. Müşteri küçüldüğü için, hacimler büyümedi ama kargoda müşteri sayımız yüzde 30-40 arttı.

Sizce bundan sonraki dönemde neler yaşanacak?

Yaşanan gerilemenin ardından düzenli bir iyileşmeyi beklemek fazla iyimserlik olur. Lojistik zincirinde tüm halkaların aynı tempoda ritim yakalaması oldukça uzun bir dönem alacaktır. 2010 yılında sektörel bir kriz beklentisi konuşulmakla birlikte, her şeyin yolunda gitmesi durumunda dahi piyasalardaki dalgalanmalara bağlı olarak düzensiz sağanaklar halinde talepler geleceğinden, kimi gün yoğun, kimi gün boş geçebilir. Kriz sonrası fırsatlar şirketleri büyütecek. Buna hazır olmak için çalışmalarımız sürüyor. Limanımızın çalışma ve hizmet standartlarının çok iyi tespit edilip, kararlı bir şekilde korunması, önümüzdeki senelerde gerçekleştirmek istediğimiz büyümenin en önemli itici gücü olacaktır.

Türkiye’de limanlarla ilgili en büyük sıkıntı nedir?

Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı denizyoluyla yapılmasına rağmen, limanla entegrasyonu sağlayacak demiryolu bağlantılarının yetersizliği nedeniyle ürünlere limanlara ulaşana kadar çok fazla maliyet biniyor. Bu da uluslararası piyasada rekabet gücümüzü azaltıyor. Limanların içine demiryollarının girmesi ve intermodal

(kombine) taşımanın geliştirilmesi, limanların hinterlandını genişletmesinin ve konteyner taşımasının yaygın olarak karayolu nakliyesine alternatif olmasının en efektif yoludur. Halen limanların gümrüklü alanlarında çalışan makinelerimizde, vergi indirimli yakıt kullanamamaktayız. Ayrıca limanlarda kullanılan elektrik enerjisinin sanayi tarifesinden faturalandırılmaması üretim maliyetlerimizi arttıran diğer bir önemli husustur. Sanayimiz yurtdışı pazarlara hızlı ve ucuz ulaştığı oranda rekabet edebilmektedir. Sanayiye besleyen yolların yetersizliği, taşıma maliyetlerinin yüksekliği hala en önemli sorunlardan biri olarak sanayicimizin önünde durmaktadır. Limanların kapasitelerinin yüksek olması, tek başına sorunu çözmemektedir.

Biraz da denizden bahsedelim...

Ben bir deniz çocuğuyum. Bazen limanın kayalar arasında su temiz olduğunda bir karagöz balığı ailesi görüyorum. İskelenin üzerinden dakikalarca baktığım oluyor. Uzun yıllar önce Marmara içinde bu manzaraları görmek çok olağandı, o zamanlar balık bol olduğu için avlanırken hiçbir rahatsızlık duymuyordum. Son zamanlarda özellikle nesli tükenen türler için çok endişelenmekteyim. Uzun yıllardır zıpkınla daldığım halde neslinin azaldığını düşündüğüm birçok türü sadece seyredip geçiyorum. Balıkçılardan da belirli boya ulaşmamış yavru balık almıyorum.

Son olarak Vira Dergisi ile ilgili düşüncelerinizi öğrenebilir miyiz?

Vira Dergisi'nin sektörel haberlerin ötesinde duygulara hitap eden özel bir tadı var. Dergiyi okurken bu tadı oluşturmak için her sayıda nasıl bir dikkat içinde olduğunuz açık görülüyor.