

# İZMİR LOJİSTİK MERKEZ (İLM) PROJESİ

Ekrem DEMİRTAŞ  
İzmir Ticaret Odası  
Yönetim Kurulu Başkanı

## 1. Lojistik Merkez (Köy) Nedir?

Lojistik merkez, hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işleticiler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölgeyi tanımlar. Lojistik merkezlerde taşımacılık, intermodal faaliyetler ve lojistik faaliyetlere odaklanır ve bu merkezler genellikle metropol bölgelerin dışında kalan, farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir. Bu merkezlerde nakliye ve lojistikle ilgili faaliyetleri gerçekleştiren işleticiler, inşa edilen binaların sahibi ya da kiracıları olabilmektedirler. Ayrıca serbest rekabet kuralları doğrultusunda bir lojistik merkezinin her firmanın ilgili tüm faaliyetlerle iştigal edebilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülür.

## 2. Lojistik Merkezlere Neden İhtiyaç Duyulur, Önemi Nedir?

Lojistik merkez kurulumuyla birlikte, sağlanacak potansiyel faydalar şöyledir.

- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon sirkülasyonunu azaltması, demiryolu taşımacılığının artması,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik merkez altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Cross-docking, konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlaması,

## 3. Lojistik Merkez Kurulumunu Etkileyen Önemli Faktörler

- Lojistik merkezin ana ulaşım bağlantılarına göre konumu,
- Lojistik merkezin karayolu ağ bağlantısı,
- Lojistik merkezin demiryolu/kombine taşımacılık ağı,
- Lojistik merkezin liman bağlantısı,
- Lojistik merkez bünyesinde kullanılan araçların verimliliği,

- Aktarma yapılabilme uygunluğu,
- Bütünleşik lojistik hizmetler,
- Bilgi teknolojisinin kullanımı,
- Hizmetlerin paylaşımı mantığına dayanarak maliyet azaltma,

#### 4. İzmir'in Lojistik Açısından Stratejik Önemi

Kıyı kenti olma özelliği nedeniyle, geçmişte Doğu Akdeniz'in ticaret kavşağında olan İzmir günümüzde de ticaret merkezi konumunu devam ettirmektedir. İzmir ili ekonomisine; sanayi yüzde 30,5, ticaret yüzde 22,9, ulaştırma-haberleşme yüzde 13,5 ve tarımsal faaliyetler yüzde 7,8 oranlarında katkı sağlamaktadır. İzmir İli Kişi başına tahmini milli gelirimiz 10.000 Doları aşmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'nin 2007 yılı sayımına göre İzmir'in nüfusu 3.739.353'tir.

Dünyaca ünlü danışmanlık şirketi Pricewaterhouse Coopers tarafından yapılan araştırmada, dünyanın en büyük 117. ekonomisine sahip kenti olarak lanse edilen İzmir, yeni seri milli gelirle birlikte sıralamada 99. sıraya yükselecektir. Bununla beraber Çin, İzmir'i dünyanın yatırıma en elverişli 70 kentinden bir tanesi olarak seçmiştir. Aynı zamanda İzmir'de bulunan Ege Serbest Bölgesi de yatırıma en uygun 40 endüstri bölgesinden biri olarak gösterilmiştir.

#### İzmir Alsancak Limanı Yük Trafik

LİMAN YÜK ve GEMİ TRAFİĞİ	2004	2005	2006	2007	2008
TOPLAM ELLEÇLENEN DOLU VE BOŞ KONTEYNER SAYISI	804.564 TEU	784.317 TEU	847.926 TEU	894.685 TEU	895.102 TEU
İHRAÇ YÜKLERİN TOPLAMI	8.977.039 TON	8.219.750 TON	8.302.367 TON	7.754.401 TON	7.135.766 TON
İTHAL YÜKLERİN TOPLAMI	3.523.226 TON	3.591.729	3.967.565	4.321.344 TON	4.168.090 TON
İHRAÇ VE İTHAL YÜKLERİN TOPLAMI	12.500.265 TON	11.811.479	12.269.933	12.075.745 TON	11.303.856 TON
LİMANA GELEN GEMİ SAYISI	2.644	2.675	2.333	2.820	2.475

İzmir'de; faal ve proje aşamasında olan Organize Sanayi Bölgelerinin sayısı 19'u bulmaktadır. Ayrıca, toplam ticaret hacimleri 4 milyar Dolar'a ulaşan Ege ve Menemen Serbest Bölgeleri ile Urla'da konumlanmış bir teknopark mevcuttur. İzmir'in dış ticareti 40 milyar Dolar (Türkiye dış ticaret hacmine oranı % 14) dayanmıştır. Bunun 17,7 milyar Doları ihracat (Türkiye içindeki payı % 16,5), 21,1 milyar Doları (Türkiye içindeki payı % 12,4) ithalat olmuştur.

İzmir Alsancak Limanı konumu, niteliği ve potansiyeli bakımından Türkiye'nin en stratejik limanlarından biridir. 12 milyon tonun üzerindeki kapasitesiyle ülkemizin en büyük konteyner ihracat limanı olan İzmir Alsancak Limanı'nda, Batı Anadolu ve İç Anadolu ihracatının büyük bir bölümünü gerçekleştirmektedir. Alsancak limanı konteyner, genel kargo, dökme yük, Ro-Ro ve yolcu taşımacılığına hizmet vermektedir.

53 yıllık geçmişi olan limanın yeni yatırımların gerçekleşmemesi sonucunda artık bölgenin

ihracat talebine cevap vermekte zorlandığı görülmektedir. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile İzmir Limanı özelleştirmesi 03.05.2007 tarihinde yapılmıştır. İzmir Limanı'nın 49 yıllığına işletme hakkı, en yüksek teklifi 1 milyar 275 milyon dolarla Global-Hutchison-Ege İhracatçı Birlikleri (EİB) Ortak Girişim Grubu'nun olmuştur. Ancak liman devir işlemleri açılan davalar sonucunda uzamıştır. Şu an için Danıştay davaları reddetmiş devir süreci tekrar başlamıştır.

Limanın kapasitesinin yıllık 17–20 milyon tona çıkartılması amacıyla uluslararası bir kuruluş (SARPROF/JICA) 1998 yılında fizibilite çalışmaları yaptırılmıştır. Bu proje, mevcut limanın 50 hektar daha tevsii (yarım kalan molünün tamamlanmasını) öngörmektedir. Bu proje ile kazanılacak saha 750.000 m<sup>2</sup>, rıhtım uzunluğu 1.060 m. konteyner için kullanılacak rıhtım uzunluğu 700 m., gemi kabul kapasitesi 720 gemi/yıl'dır. Konteyner için stoklama sahası 275.000 m<sup>2</sup>, boşaltma sahası 13.000 m<sup>2</sup>, doldurma sahası 42.000 m<sup>2</sup>, CFS sahası 20.000 m<sup>2</sup>, toplam konteyner sahası 350.000 m<sup>2</sup>'dir.

Proje içerisinde İzmir Alsancak Limanı'nın 3. kuşak gemilere de hizmet vermesini sağlamak amacıyla İzmir körfezindeki yetersiz su derinliğinin artırılmasına yönelik olarak yaklaşım kanalı taraması da yer almaktadır. Bu kapsamda körfezde, 11 km. uzunluğunda, 250 m. enindeki bir koridor için 10,5 m. olan dip derinliği 14 m.'ye çıkartılacaktır. Bu su yolu için yaklaşık 6.000.000 m<sup>3</sup> malzemenin taranması öngörülmektedir. Özelleştirmenin gerçekleşmesinin ardından tüm yatırımların yapılması beklenmektedir.

İzmir'de İzmir Alsancak Limanı dışında Aliğa Nemrut körfezinde işleticileri farklı, özel sektöre ait olan toplam 5 iskeleye yılda yaklaşık 3.000 gemi yanaşmakta ve yıllık dökme yük kapasitesi 20 Milyon tona yaklaşmaktadır. Bu koyda 5 adet yeni iskelenin yapılması da muhtemeldir. Akdeniz Kimya A.Ş. Nempport isminde bir konteyner liman terminalini hizmete sokmuştur. Ege Gübre A.Ş.'de konteyner operasyonu yapmak için hazırlıklarını tamamlamak üzeredir. Ayrıca Aliğa'da Tüpraş'a ait iskeleler ve Petkim'e ait bir liman mevcuttur. Özelleştirme sonrasında Petkim Limanının konteyner ve dökme yük limanı olarak kullanılması yönünde projeler mevcuttur.

İzmir'in kuzeyinde Dikili Limanında dökme yük ve yolcu gemilerine hizmet veren bir liman daha mevcuttur. Bu limanın yıllık dökme yük kapasitesi 1 milyon tondur. Dikili limanı Ro-Ro hizmeti verebilir imkanlara sahiptir ancak Gümrüklü sahada verilen vergiden istisna edilmiş motorini kullanmadığı için 1,5 yıldır bunu gerçekleştirilememektedir.

Şehrin güney batısında Çeşme Ro-Ro ve Feribot Limanı bulunmaktadır. Geçtiğimiz yıl ihraç yükü taşıyan 20.311 adet TIR, Çeşme Limanı'ndan çıkış yaparak Avrupa ülkelerine yük taşımıştır. İzmir Ticaret Odasınınca verilen geçiş belgesi sayısı 30.000 civarında. Çeşme'den Trieste'ye haftada 3 gün gemi kalkmaktadır.

Görüldüğü üzere İzmir'de aktif 5 adet liman bulunmaktadır. Gelecekte ise 2015 yılına kadar Türkiye'nin ana limanı olacak Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın devreye girmesi beklenmektedir. Planlama ve ön fizibilite çalışmaları biten limanın projeleri hazırlanmakta önümüzdeki yıl yapım ihalesine çıkılacaktır.

Limana yatırımları dışında İzmir ve çevresi eski de olsa Türkiye'nin en gelişmiş demiryolu ağına sahiptir. Eski olan hatlar süratle rehabilite edilmekte ve modern demiryolu taşımacılığına uygun hale getirilmektedir. İzmir- Ankara hızlı tren demiryolu projesi kamulaştırma aşamasındadır.

Türkiye'deki toplam 10.991 km demiryolunun % 13'ü diğer bir ifade ile 1.378 km.si İzmir'in merkezi olduğu 3. Bölge Müdürlüğündedir.

İzmir, yakın illere ve Türkiye'nin diğer merkezlerine karayolu ile büyük oranda rahat ulaşım olanaklarına sahiptir. İzmir-İstanbul otoyol projesi ihale edilmiş olup yedi yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmektedir. Daha sonra İzmir-Ankara otoyol projesi gündeme gelecektir.

Türkiye'de yer alan toplam 1.987 km. otoyolun % 10'unu 198 km.si İzmir'dedir. Türkiye'deki toplam devlet ve il yollarının toplamı (131.002 km) % 2,3 İzmir il sınırları içindedir.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı 1987 yılında hizmete girmiş, kapasitesi 2006 yılında artırılmış ve özel sektör tarafından işletilen bir havalimanıdır. 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli yeni hizmete giren dış hatlar terminali ile 4 milyon yolcu/yıl kapasiteli olmak üzere toplam 9 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2 terminal bulunmaktadır. Ayrıca havalimanı kargo taşımacılığına da hizmet vermektedir.

İzmir'de 7 adet üniversite yer almaktadır. Odamızın kurduğu İzmir Ekonomi Üniversitesinde Lojistik Bölümü, Dokuz Eylül Üniversitesi'nde ise Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu bulunmaktadır.

Ülke genelinde uluslararası nakliye işi ile uğraşan ve C2 belgeli firma sayısı 1.414. Çekici ve römork olmak üzere kullanılan araç sayısı 105.338. Firma ve araç sayılarının % 4,6'sı İzmir'de bulunmaktadır. İzmir'de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık yapan firma sayısı 66, araç sayısı 4.936'dır. Odamız uluslararası taşıma ve antrepo grubunda 341 faal firma bulunmaktadır. Yine Odamızda iç taşımacılık Hizmetleri grubunda 1.695 faal üye bulunmaktadır. İzmir'de hizmet veren Deniz Ticaret Odası'nın üye sayısı ise 570'tir.

### **İzmir'in Lojistik Merkezi Olma Özellikleri:**

- Türkiye'nin ve İzmir'in jeopolitik konumu
- 8.500 yıldır liman ve ticaret kenti olması,
- İldeki mevcut sanayi potansiyeli, tarım ürünlerinin ticaret-ihraç potansiyeli ve hammadde ticaret-ihraç potansiyeli,
- 5 adet liman, havalimanı, demiryolu ve karayolu ağı,
- Manisa, Denizli, Aydın, Muğla, Bursa, Uşak, Kütahya gibi tarım, sanayi üretimi ve maden işleme kapasitesi yüksek merkezlere yakınlık,
- İzmir Alsancak Limanı sayesinde Ege Bölgesi dışında Orta Anadolu, Doğu Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine hitap edebilme potansiyeli,
- 1.200'ü aşkın uluslararası sermayeli firmaya ev sahipliği,
- Yetişmiş ve nitelikli işgücü,

### **5.İzmir Lojistik Merkezi (İLM) Neden ve Nerede Kurulmalıdır?**

İzmir bu denli yüksek lojistik merkez olma potansiyeli içermesine rağmen Avrupa'da örnekleri görülen çoklu ve intermodal taşımacılık yapan ve tüm sektörü içerisinde barındıran bir merkeze sahip değildir. İzmir'de lojistik sahalar Alsancak Liman arkası, Çınarlı, Bornova Işıkkent, Pınarbaşı, Torbalı, Kemalpaşa ve kısmen Sasalı'da dağılmış durumdadır.

Kent yük-kamyon ve tır trafiği, merkezdeki depolama alanları, konteynır sahaları nedeniyle fiziksel olarak sıkışmaktadır. Bornova, Çınarlı, Işıkkent, Pınarbaşı ve çevresindeki lojistik saha ve depolar incelenmiştir. Bu lojistik sahaların büyük bir bölümü geçici ve kötü görünüm arz eden, düzensiz, sağlıksız ve dağınık şekilde konumlanmaktadır. Üstelik bu durum kentin önünde mekansal bir engel teşkil ettiği gibi sektörün gelişmesini ve rekabetçi haline gelmesini engellemektedir.

Bu nedenle İzmir'e en fazla yükün geldiği nokta olan ve diğer bir önemli aks olan İzmir-Ankara karayolu (Kemalpaşa) ile bağlantısı olan İzmir'in güney aksında bir lojistik merkezin kurulması son derece isabetli bir karar olacaktır.

İzmir'in güney ve diğer akslarından gelecek yüklerin bir merkezde toplanarak şehre girmesi ve şehirde toplanması gereken yükün şehre olumsuz etki yaratmadan bu noktada toplanarak tüm dünyaya gönderilmesi açısından İzmir'in güneyinde otoyol, karayolu ve demiryolunun kesiştiği noktada bir lojistik merkez kurulmalıdır. Proje için İzmir'in güneyinde uygun yer arayışları devam etmektedir. Burada üzerinde önemle durulan nokta tespit edilecek alanın 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve 1/25.000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nda depolama imarlı olarak gösterilmiş olmasıdır.

## **6.İLM İçerisinde Yer alacak Fonksiyonlar ve Firmalar**

### **İzmir Lojistik Merkezi Bünyesinde Yer Alacak Firmalar:**

- Uluslararası taşımacılık hizmeti veren firmalar,
- Uluslararası kargo firmaları,
- Yurt içi her türlü taşımacılık hizmeti veren firmalar,
- Yurt içi kargo ve kurye firmaları,
- Kombine taşımacılık işleticileri,
- Bütünleşik lojistik hizmet sağlayıcılar,
- Terminal işleticileri,
- Bankalar,
- Sigorta şirketleri,
- Taşımacılık kooperatifleri,
- Gümrük müşavirleri,
- Konaklama ve hizmet sektörü firmaları,

### **İzmir Lojistik Merkezi İçerisinde Yer Alacak Fonksiyonlar:**

- Çeşitli Büyüklükte Depo ve Antrepolar
- Soğuk Hava Depoları
- Serbest Bölge
- Demiryolu Peronları
- Demiryolu Yükleme Alanları
- Konteynır Açık Depolama Alanları
- Dökme Yük ve Genel Kargo için Açık Depolama Alanları
- Taşıt Depolama Alanları
- TIR Dolaşım Yolları
- TIR Park Alanları
- Özel Araç Park Alanları
- TIR Temizleme/Bakım Servis Alanı
- Taşıma Araçları Bakım Atölyesi
- Tesis Bakım Atölyesi
- TIR Şoförleri İçin Tuvalet Ve Duşlar
- TIR Şoförleri İçin Yatma Yeri
- Sosyal Tesis
- Yönetim Binası
- Hizmet Veren Firmalar İçin Ofis Binaları

- G m r k Binası
- G m r kl  Mal Koruma Alanı
- Postane
- Kafeterya – Restoran
- Alış-Veriş Mekanları
- İlk Yardım ve Sağlık Merkezi
- Güvenlik Kontrol Binası
- Telefon Kul beleri
- Kent merkezi ile ulaşım için otobüs durakları
- Kontrollü TIR giriş çıkış kapısı
- Kontrollü tren/vagon giriş çıkış kapısı
- Arıtma Tesisi
- İtfaiye
- Rekreasyon Alanları
- İbadethane Alanı

### **İzmir Lojistik Merkezinde Kapalı Mekan Gerektirmeyen Alt Yapı Tesisleri**

- Sınır Duvarları
- Yağmur Suyu Drenaj Őebekesi
- Atık Su Őebekesi
- Yangın Suyu Dağıtım Őebekesi
- Yangın Söndürme Sistemi (Sprinkler)
- Yüzeysel Katı Atıkların Toplanması Ve Depolanması
- evre Aydınlatması (24 Saat Yükleme/Boşaltma alışmasına Uygun)
- İletişim Network İçin Yansıtıcılar
- Fiber Optik Kablo Takviyeli İletişim Sistemi
- Isnd Telematik Ağ (Veri, Ses Ve Görüntü Hizmetleri, Uluslar Arası Veri Tabanına Ulaşım)
- Güvenlik İzleme Kameraları
- Tır/Vagon Giriş ıkış İzleme Kameraları
- Yağmur Suyu Toplama Hazneleri

## **7.SONUÇ**

İzmir'in harekete geçmeye hazır bir dizi potansiyel sektör ve yatırım alanı bulunmaktadır. İzmir'deki lojistik sektörü potansiyeli de bunlardan bir tanesidir. İzmir kent olarak bir lojistik merkezdir.

Ancak Avrupa'daki örnekleri inceledikten sonra İzmir'deki dağınık haldeki lojistik firmaların ve tesislerinin küresel rekabette yerlerini alması son derece güç olduğu bir kez daha anlaşılmıştır. İtalya'da 1940'lı, 70'li ve 80'li yıllarda yapımına başlanan lojistik merkez örneklerinden bir tanesinin İzmir ilinde yapılması kaçınılmazdır. Kentin ve sektörün buna ihtiyacı en üst düzeydedir. Özetlenen proje organizasyon modeli 02-05 Eylül 2008 tarihinde İtalya'da yapılan lojistik merkezler inceleme gezisinde incelenen lojistik merkezlerdeki halihazırda uygulanan modellerdir.

Projenin gerçekleşmesi için uygun araziler mevcuttur. Yer seçimine yönelik  n araştırmalar yapılmıştır. Yapılan  n fizibilite değerlendirmesinde bu için karlı olduğu açıktır. Doğru organizasyon yapısı, gereksinimleri karşılayacak en iyi yerleşim planı ve doğru finansman modeli, projenin başarıya ulaşmasını sağlayacaktır.

## **8.KAYNAKÇA**

İzmir Ekonomi Üniversitesi Lojistik Yönetimi Bölümü “İzmir Çevresinde Kurulması Planlanan Lojistik Köy Projesine İlişkin Ön Rapor” Mayıs 2008 İZMİR

İzmir Ticaret Odası Kent Danışmanlığı Ofisi “İzmir Lojistik Merkezi Projesi” Eylül 2009 İZMİR