



21/11/2019

Sayı : 38591462 - 499 - 2019 - 5101

Konu : Lojistik Merkezlerin Önceliklendirilmesi İçin Etki Analizi Yapılması

Sirküler No :807

SAYIN ÜYEMİZ,

İlgi : T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 14.11.2019 tarih ve E-85004 sayılı yazısı

İlgi yazı ile; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce hazırlanan "Türkiye Lojistik Master Planının (TLMP)"in 19.10.2018 tarihinde tamamlandığı ve nihai raporun yönetici özetinin, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün web sayfasında yayımlandığı,

TLMP' tamamlandıktan sonra Hazine ve Maliye Bakanlığı Kamu Maliyesi Dönüşüm ve Değişim Ofisi tarafından hazırlanan Yeni Ekonomi Planı Eylem Planı'nda 114 nolu eylemin 3 nolu alt projesi'nin "Türkiye'de kurulması planlanan lojistik merkezlerin önceliklendirilmesi" olarak belirlendiği,

Diğer yandan, 11.Kalkınma Planı'nın "Plan Hedefleri ve Politikaları" başlığı altında yer alan "Lojistik ve Ulaştırma" bölümünde "514.2. Kentsel Lojistik planlarının hazırlanması yönünde mevzuat düzenlemesi yapılacak ve rehber dokümanlar hazırlanacaktır." politikasının yer aldığı,

Bu itibarla, kentsel lojistik planların (KLP) hazırlanmasına ilişkin mevzuat düzenlemesi ile mevcut, planlanan ve TLMP'de önerilen lojistik merkezler için bir önceliklendirme çalışması yapılması amacıyla "Türkiye Lojistik Master Planı Çıktılarına Göre Lojistik Merkezlerin Önceliklendirilmesi İçin Etki Analizi Yapılması ile Kentsel Lojistik Planların Hazırlanmasına İlişkin Mevzuat Taslağı Hazırlanması İşi" Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü idaresinde danışman firma tarafından sürdürüldüğü belirtilerek,

Lojistik merkezlerin önceliklendirilmesi için etki analizi yapılması kapsamında görüş ve önerileri ihtiyaç duyulan Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) nihai rapor ile görüş ve öneri bildirim formu gönderilerek Odamız görüş ve önerileri istenmektedir,

Bu itibarla, Türkiye Lojistik Master Planı'nda Görüşe İhtiyaç Duyulan konular ile görüş ve öneri bildirim formu ekli olup görüş ve öneri bildirim formunun doldurularak **en geç 27 Kasım 2019 Çarşamba** günü **mesai bitimine** kadar Odamıza gönderilmesini arz ve rica ederim.

Saygılarımla,

*e-imza*İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

**Ek:**

- 1- TLMP Raporu'nda Görüşe İhtiyaç Duyulan Konular_1 (137 sayfa)
- 2- Görüş ve Oneri Bildirim Formu (7 sayfa)

Dağıtım:**Gereği:**

- Tüm Üyeler (WEB Sayfası)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Armatörler Taşıma ve İşletme Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- KOGAD
- KOSDER
- TÜRKLİM
- UTİKAD
- Gemi Tedarikçileri Derneği
- Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
- Gemi Brokerleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri ve Temsilcilikleri
- Tüm Meslek Komite Başkan ve Üyeleri

Bilgi:

- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları



Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.

Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/LMBFA5>

Bilgi için: Mehmet Can GÜRBÜZ **Telefon:** **E-Posta:** mehmet.gurbuz@denizticaretodasi.org.tr

Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İstanbul Türkiye

Tel : +90 (212) 252 01 30 **Faks:** +90 (212) 293 79 35

Web: www.denizticaretodasi.org.tr **E-mail:** iletisim@denizticaretodasi.org.tr **KeP:** imeakdto@hs01.kep.tr.



Odamızda
ISO 9001:2015
Kalite Yönetim
Sistemi
uygulanmaktadır.

■ KISALTMALAR VE TANIMLAR

A.O.: Anonim Ortaklık

A.Ş.: Anonim Şirketi

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

ADR: Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması

ADNKS: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi

AGR: E-Yolları Ağı/Ana Trafik Güzergahları için Avrupa Anlaşması

AHK: Alman Dış Ticaret Odası

AHP: Analitik Hiyerarşi Prosesi

AHS: Amaç, Hedef ve Strateji

AR-GE: Araştırma Geliştirme

ASELSAN: Askeri Elektronik Sanayi

ATS-OD: Ağır Taşıt Sürücü Odak Anketi

ATS-YK: Ağır Taşıt Sürücü Yol Kenarı Anketi

AUS: Akıllı Ulaşım Sistemleri

AYGM: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü

B/V: Başlangıç/Varış

BİLGE: Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri

BİMTAŞ: Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik Teknik Hizmetler San. Tic. A.Ş.

BSEC: Karadeniz Ekonomik İş Birliği Otoyol Ağları (The Black Sea Economic Cooperation)

BSK: Bitümlü Sıcak Karışım Asfaltı

BTK: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

CBS: Coğrafi Bilgi Sistemleri

CCTV: Kapalı Devre Televizyon (Close Circuit TeleVision)

CFR: Mal Bedeli ve Navlun (Cost and Freight)

CIA: Merkezî İstihbarat Teşkilatı (Central Intelligence Agency)

COTIF: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına ilişkin Sözleşme (Convention Concerning International Carriage by Rail)

CRM: Customer Relationship Management (Müşteri İlişkileri Yönetimi)

ÇÖA: Çok Ölçütlü Analiz

ÇŞB: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

DANIŞMAN: BİMTAŞ - MCE Mühendislik

DB-1: Kuzey-Batı / Kuzey-Doğu Ulaştırma Koridoru

DB-2: Orta-Batı / Orta-Doğu Ulaştırma Koridoru

DB-3: Güney-Batı / Güney-Doğu Ulaştırma Koridoru

DDGM: Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü

DfT: Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanlığı (Department for Transport)

DGR: Tehlikeli Yük Mevzuatı (Dangerous Goods Regulation)

DHMI: Devlet Hava Meydanları İşletmesi

DİDGM: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

DMR: Demiryolu

DMU: Dizel Tren Set (Diesel Multiple Unit)

DNZ: Denizyolu

DTD: Demiryolu Taşımacılığı Derneği

DTGM: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

EATL: Avrasya Karayolu Bağlantıları (Euro Asian Transport Linkages)

EB: Ekonomi Bölgesi

ECO: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (Economic Cooperation Organization)

EDI: Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange)

EGNOS: Avrupa Yer Durağan Konumlama Yer Paylaşımı Hizmeti (European Geostationary Navigation Overlay Service)

EİT: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

EKK: En Küçük Kareler

ERP: Enterprise Resource Planning (Kurumsal Kaynak Planlama)

ESCAP: Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ulaşım Altyapısı Geliştirme Projesi (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)

FEZ: Serbest Ekonomi Bölgeleri (Free Economic Zones)

FIR-OD: Lojistik Odak Firma/Kurum Anketleri

FTZ: Serbest Ticaret Bölgeleri (Free Trade Zones)

GF: Güçlü Yönler ve Fırsatlar

GPD: Gıda Perakendecileri Derneği

GSKD: Gayri Safi Katma Değer

GSYH: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla

GT: Güçlü Yönler ve Tehditler

GÜ: Gazi Üniversitesi

Güm.: Gümrük

GVZ: Lojistik Köy (Güterverkehrszentrum-Freight Village)

GZFT: Güçlü, Zayıf Yönler ve Fırsat, Tehdit Analizi (SWOT)

HAVELSAN: Hava Elektronik Sanayi

HT: Hızlı Tren

HVY: Havayolu

IATA: Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği (The International Air Transport Association)

ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (The International Civil Aviation Organization)

ICAO-TI: Uluslararası Sivil Taşımacılık Organizasyonu Teknik Talimatları (The International Civil Aviation Organization Technical Instructions)

IFEZ: Incheon Serbest Ekonomi Bölgesi (Incheon Free Economic Zone)

ILT: Bütünleşik Lojistik Terminal (Integrated Logistics Terminal)

IMDG-CODE: Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kod (International Maritime Dangerous Goods Code)

IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)

ISO: Uluslararası Standartlar Teşkilâtı (International Organization for Standardization)

ITB: Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

İBBS: İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması

İDARE: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü

İGMD: İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği

İK: İnsan Kaynakları

İMEAK: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası

İTÜ: İstanbul Teknik Üniversitesi

İÜ: İstanbul Üniversitesi

KARİD: Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmeciler Derneği

KEİ: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

Kg: Kilogram

KG-1: Kuzey-Batı / Güney-Batı Ulaştırma Koridoru

KG-2: Orta-Kuzey / Orta-Güney Ulaştırma Koridoru

KG-3: Kuzey-Doğu / Güney-Doğu Ulaştırma Koridoru

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

KKN: Karayolu Kesim Noktası

KL: Kentsel Lojistik

Km: Kilometre

Km/h: Kilometre/Saat

KOSGEB: Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı

KOTI: Kore Ulaştırma Enstitüsü (Korea Transport Institute)

KRY: Karayolu

KSS: Küçük Sanayi Sitesi

KT: Karma Taşımacılık

KVA: Kilowatt-amper

KY: Kurumsal ve Yasal Yapılanma

LKK: Lojistik Koordinasyon Kurulu

LM: Lojistik Merkez

LODER: Lojistik Derneği

LPG: Sıvılaştırılmış petrol gazı (Liquified Petroleum Gas)

LPI: Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index)

Ltd.: Limited

m: Metre

mm: Milimetre

MAP-21: 21. Yüzyılda İlerleme için Hareketli Ulaşım Tasarısı (Moving Ahead for Progress in the 21st Century)

MCE: MCE Bilişim Elektronik Mühendislik Ltd. Şti.

MCE/D: MCE Danışman Grup

MDTO: Mersin Deniz Ticaret Odası

MLA: Çok Taraflı Temel Anlaşma (Multilateral Agreement)

MOS: Manisa Organize Sanayi

mt: Metrik Ton

MÜSiAD: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği

Müş.: Müşavirliği

MWh: Megawatt Saat

NAFTA: North American Free Trade Agreement (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması)

Nak.: Nakliyat

NCFRP: Ulusal Otoyol Araştırma Kooperatifi (The National Cooperative Freight Research Program)

NSTC: Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (North-South Transport Corridor)

NYMTC: New York Büyükşehir Ulaşım Konseyi (New York Metropolitan Transportation Council)

OBOR: Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road)

ODTÜ: Orta Doğu Teknik Üniversitesi

OSB: Organize Sanayi Bölgesi

OSD: Otomotiv Sanayi Derneği

OTIF: Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail)

PAN: Avrupa Ulaştırma Koridorları ve Alanları (European Transport Linkages and Areas)

PTT: Posta ve Telgraf Teşkilatı

RO-LA: Tekerlekli Araçların Kombine Taşınması (Rollende Landstrasse)

RO-RO: Tekerlekli Araçların Taşınması (Roll On - Roll Off)

ROKETSAN: Roket Sanayii ve Ticaret A.Ş.

San.: Sanayi

SB: Serbest Bölge

SEGE: Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi

SGB: Strateji Geliştirme Başkanlığı

STA: Serbest Ticaret Anlaşması

STB: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

STK: Sivil Toplum Kuruluşları

STO: Lojistik Sektör Temsilcisi Kurumsal Örgün Uzmanı

ŞBP: Şehir ve Bölge Planlama

Şti.: Şirketi

T.C.: Türkiye Cumhuriyeti

T: Tanıtım

TAB: Trafik Analiz Bölgeleri

TANAP: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi

Taş.: Taşımacılık

TAYSAD: Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TEİAŞ: Türkiye Elektrik Üretim A.Ş.

TEM: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (Trans European North-South Motorway)

TEN-T: AB Trans-Avrupa Ulaştırma Koridorları (The Trans-European Transport Network)

TEPAV: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı

TEU: Twenty-Foot Equivalent Unit (20 Feet'lik Konteyner)

TFZG: Tehditler-Fırsatlar-Zayıf-Güçlü Yönler (TOWS)

THY: Türk Hava Yolları

TINA: Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (Transport Infrastructure Needs Assessment)

Tic.: Ticaret

TİM: Türkiye İhracatçılar Meclisi

TLMP: Türkiye Lojistik Master Planı

TLMP-L: Türkiye Lojistik Master Planı Lojistik Modeli

TLMP-M: Türkiye Lojistik Master Planı Modeli

TLMP-Y: Türkiye Lojistik Master Planı Yük Modeli

TMKT: Tehlikeli Mallar ve Kombine Taşımacılık

TMMOB: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

TOBB: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

TPAO: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı

TRACECA: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)

TÜBİTAK: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu

TÜDEMSAŞ: Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş.

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

TÜLOMSAŞ: Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.

TÜVASAŞ: Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi

TZOB: Türkiye Ziraat Odaları Birliği

UAB: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

UBAK: Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı

UDH: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme

UIC: Uluslararası Demiryolları Birliği (International Union of Railways)

Ulus.: Uluslararası

UNCTAD: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (The United Nations Conference on Trade and Development)

UND: Uluslararası Nakliyeciler Derneği

UNECE: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (The United Nations Economic Commission for Europe)

UTİKAD: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

UUAP: Ulusal Ulaşım Ana Planı

YDTA: Yatırım Destek ve Tanıtma Ajansı

YG1: Yük Grubu 1

YG2: Yük Grubu 2

YG3: Yük Grubu 3

YG4: Yük Grubu 4

YG5: Yük Grubu 5

YG6: Yük Grubu 6

YG7: Yük Grubu 7

YG8: Yük Grubu 8

YG9: Yük Grubu 9

YHT: Yüksek Hızlı Tren

YOGT: Yıllık Ortalama Günlük Trafik

YTÜ: Yıldız Teknik Üniversitesi

ZAL: Lojistik Etkinlik Bölgeleri (Zonas de Actividad Logistica)

ZF: Zayıf Yönler ve Fırsatlar

ZT: Zayıf Yönler ve Tehditler

7.9.1. Yük Hareketine Ait Kabuller

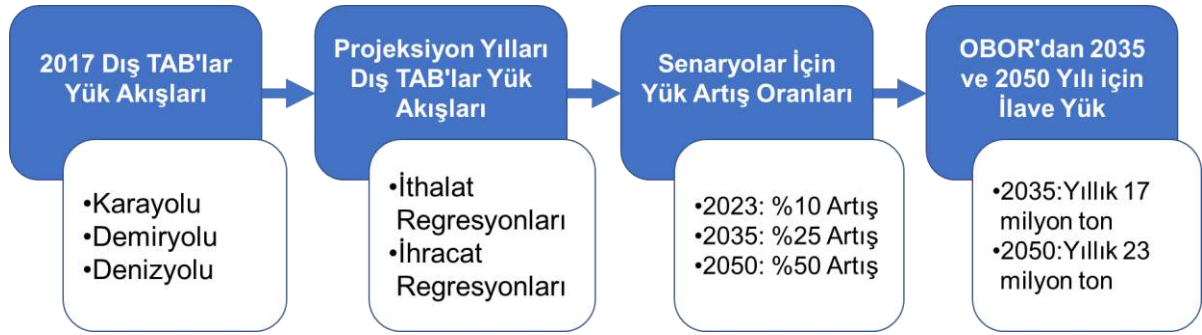
TLMP dış TAB'lardaki yük akışlarının projeksiyon yıllarına dair değerlerinin hesaplanması için model girdileri hazırlanması sırasında projeksiyonları yapılan Türkiye'nin il bazında ithalat ve ihracat rakamları kullanılmıştır. 2023, 2035 ve 2050 yıllarına dair hesaplanan ithalat ve ihracat değerlerinin 2017 yılına göre artış oranları bulunmuş ve TLMP 2017 dış TAB'lardaki yük akış miktarları, her yük grubunda eşit dağılım olacağı düşünülerek bu oran ve ilave gelecek yükler kullanılarak kestirimler yapılmıştır. Yurt dışı TAB'lar arasındaki yük miktarlarının tahminleri için ise Türkiye toplamı ithalat ve ihracat rakamlarının artış oranları kullanılmıştır.

Belirlenen artış oranları kullanılarak projeksiyon yılları için bütün ulaşım türlerinde yurt dışı TAB'larındaki yük hareketleri bu oranlarla büyütülerek öneri senaryo dahilinde incelenmiştir. 2035 yılı için OBOR projesiyle Türkiye üzerinden geçmesi öngörülen yıllık 17 milyon ton yük yurt dışı TAB'lar arasındaki yük akışlarına dahil edilmiştir. Belirlenen bu yükün %80'inin Türkiye üzerinden transit geçmesi, %20'sinin ise yurt içi TAB'lar arasında dağılımı öngörülmektedir. Transit yükler, Avrupa ülkelerinin Çin ile ticaretleri incelenmiş ve TLMP Modeli Trafik Analiz Bölgeleri'ne bu veriler dahilinde dağıtılmıştır (Tablo 93). Yurt içi TAB'lar arasındaki yük dağılımları için Çin'in ülkemize yaptığı yük dağılımları incelenmiş ve

belirlenen yük miktarı Çin'in üretim değerleri olarak, dış TAB matrislerine ilave edilmiştir. Kullanılan yük dağılım oranları Tablo 92'de verilmektedir.

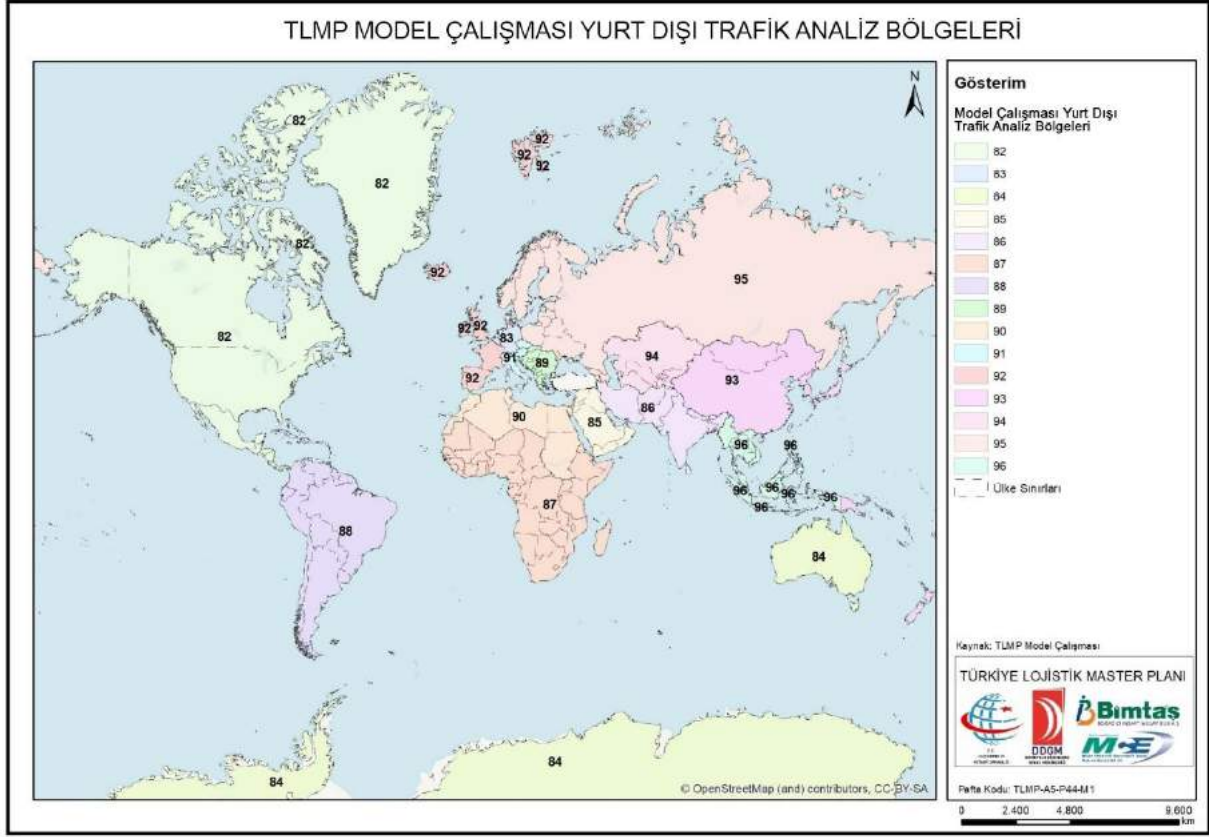
Tablo 92 OBOR'dan Gelecek İlave Yük İçin Yük Dağılım Oranları

Yük Türleri	Yük Türleri Dağılım Oranları
YG1	%8
YG2	%10
YG3	%2
YG4	%25
YG5	%8
YG6	%12
YG7	%12
YG8	%13
YG9	%10
TOPLAM	%100



Şekil 119 TLMP Dış TAB'lardaki Yük Akış Projeksiyonları

7.9.2. Transit Yük Oranı



Harita 106 TLMP-M Yurt Dışı Trafik Analiz Bölgeleri

Dış TAB'lar belirlenirken ülkelerin coğrafi konumu ve Türkiye ile olan dış ticaret hacimleri ve ulaşım bağlantılarının durumu göz önünde bulundurulmuştur. TLMP-M kapsamında belirlenen 15 adet dış TAB Harita 106'da verilmektedir (Trafik analiz bölgeleri ile ilgili detaylı bilgi Bölüm 6'da verilmektedir).

Tablo 93 Çin'den Avrupa'ya Gelen Yüklerin Dağılım Oranları

TLMP Avrupa Trafik Analiz Bölgeleri	Çin'den Gelen Yüklerin Dağılım Oranları (%)
83	%45
89	%10
91	%20
92	%25
Toplam	%100

Çin'den Avrupa'ya gelen yüklerin dağılım oranları Tablo 93'te verilmiştir. Aynı zamanda bu tabloda verilen TLMP Avrupa Trafik Analiz Bölgeleri ülke kodlarına dair ülke bilgileri Tablo 94'te verilmiştir.

Tablo 94 Trafik Analiz Bölgelerindeki Ülkeler

TAB Kodu	Ülke Adı	
83	Almanya	Hollanda
	Belçika	Lüksemburg
89	Arnavutluk	Romanya
	Bosna Hersek	Sırbistan
	Bulgaristan	Slovakya
	Hırvatistan	Slovenya
	Karadağ	Yugoslavya
	Macaristan	Yunanistan
	Makedonya	
91	Avusturya	Lihtenştayn
	Çek Cumhuriyeti	Malta
	İsviçre	San Marino
	İtalya	Vatikan
92	Andorra	İspanya
	Birleşik Krallık	İzlanda
	Cebelitarık	Jersey
	Faroe Adaları	Man Adası
	Fransa	Monako
	Fransız Polinezyası	Portekiz
	Guernsey	Svalbard
	İrlanda	

Belirlenen 15 adet dış TAB ve her bölge içerisindeki ülkelere ait detaylı bilgi rapor ekinde verilmiştir.

7.11. LOJİSTİK ALANLARIN SINIFLANDIRILMASI

Lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlara lojistik alan adı verilmektedir. Juozapaitis ve Palsaitis (2017) lojistik alanları lojistik kümelenme sınıfları olarak üçe ayırmıştır (URL.48):

a. Taşıma Türleri Bazında Lojistik Kümelenme: Havayolu lojistik merkezleri, liman lojistik merkezleri, demiryolu lojistik merkezleri, karayolu lojistik merkezleri.

b. Coğrafi Bazda Lojistik Kümelenme: Bölgesel lojistik merkezler, kentsel lojistik merkezler.

c. Fonksiyonel Bazda Lojistik Kümelenme: Serbest bölgeler, serbest ticaret bölgeleri, ihracat işleme bölgeleri, genel lojistik merkezler, özel lojistik merkezler.

Dünya ve ülkemizde çok farklı amaçlara yönelik lojistik alanlar bulunmaktadır. Bu konuda bir terminoloji birliği sağlamak amacıyla söz konusu alanların faaliyet amaçlarına göre bir sınıflandırma TLMP ile yapılmıştır. Lojistik faaliyetlerle ilgili alanları;

- Lojistik Merkezler,
- Kentsel Aktarma Merkezleri,
- Dış Ticaret Merkezleri,
- Terminaller,
- Parklanma Alanları

olarak beş temel sınıfa ayırabiliriz.

Bu şekilde planlamaların daha etkin bir şekilde yapılabilmesi sağlanabilecektir.

7.11.1. Lojistik Merkezler/Köyler

Lojistik merkez, yük köyü, lojistik üs ve lojistik köy kavramları eş anlamlı olup, Avrupa çapında 9 ülkeyi temsilen 55 üyesi (55 lojistik merkez işletmesi) bulunan Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği'nin (Europlatform) yapmış olduğu tanım genişletilerek lojistik merkez tanımı aşağıdaki şekilde ifade edilebilir:

Lojistik Merkez/Yük Köyü (Logistics Center/Freight Village): Uluslararası ve/veya ulusal taşımacılık, lojistik ve ürünlerin dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin kümelenilerek farklı işletmeler tarafından özmal/kiralık bina, arsa veya araçlar kullanarak gerçekleştirilebilmesi için lojistik amaçlı düzenlenmiş, farklı taşıma türlerine etkin bağlantıları olan alandır (URL.49).

TLMP ile lojistik merkezler A, B ve C tipi olarak üç şekilde sınıflandırılmıştır. Bu sınıflama Türkiye'de bu alanda yapılan ilk tanımlama olup, TLMP proje ekibince geliştirilmiştir. Lojistik merkezlerin sınıflandırmasına ait detaylar aşağıda verilmektedir:

A Tipi Uluslararası Lojistik Merkez: En az 2.000 dönüm alana sahip, yılda en az 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bölgesindeki tüm ülkelere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, en az bir küresel ve bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan, tüm lojistik ve gümrük hizmetlerinin verildiği, içinde en az üç taşıma türü veya bu türlerin etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer bir uluslararası lojistik merkez ile aralarında asgari 200 km karayolu mesafesi olan ve en az iki intermodal terminale sahip lojistik merkezdir.

B Tipi Bölgesel Lojistik Merkez: En az 1.000 dönüm alana sahip, yılda en az 15 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bölgesindeki tüm illere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, en az bir küresel ve/veya bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan, depolama, paketleme ve gümrük hizmetlerinin verildiği, içinde en az üç taşıma türü veya bu türlerine etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer bir bölgesel lojistik merkez ile aralarında asgari 100 km karayolu mesafesi olan ve en az bir intermodal terminale sahip lojistik merkezdir.

C Tipi Yerel Lojistik Merkez: En az 500 dönüm alana sahip, yılda en az 7,5 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bulunduğu il merkez ve ilçelerine doğrudan yük gönderebilen ve

alabilen, depolama ve paketleme hizmetlerinin verildiği içinde en az iki taşıma türü veya bu türlere etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer yerel lojistik merkez ile aralarında asgari 50 km olan lojistik merkezdir.

7.11.2. Kentsel Aktarma Merkezleri

Kentsel Aktarma Merkezleri; araç doluluğunun artırılması, trafiğe çıkacak araç sayısının azaltılması ve bu şekilde trafik yoğunluğunun hafifletilmesi amacıyla, gelen yüklerin gideceği yere göre konsolide edildiği, kent çeperlerinde veya iç merkezlerde kurulan alanlardır. Temelde iki farklı şekilde oluşturulan merkezlerin tanımı aşağıda verilmektedir:

- A. Birincil Aktarma Merkezi (Primary Consolidation Center):** Kentin çeperlerinde ve ana arterler yakınında kurulan, TIR ve kamyon bazlı araçlardaki yüklerin diğer hafif ticari araçlara veya ikincil aktarma merkezlerine gidecek diğer araçlara yüklerin konsolide edilerek aktarıldığı alandır. Toptancı hali, kargo aktarma merkezi ve nakliyeciler sitesi bu sınıfa ait birer örnektir.
- B. İkincil Aktarma Merkezi (Secondary Consolidation Center):** Bir veya birden fazla birincil aktarma merkezlerinden hafif ticari araçlar ya da kamyonlar bazında gelen yüklerin, bölgenin alt zonları bazında ayrıştırarak elektrikli, hibrit, panelvan, triportör veya el arabası gibi araçlarla dağıtılmak üzere konsolide edildiği alandır. Kargo şubesi bu sınıfa ait bir örnektir.

7.11.3. Dış Ticaret Merkezleri

Uluslararası ticareti artırmak amacıyla dış ticaret ve lojistik faaliyetler arasında bütünleşmenin farklı şekillerde oluşturulduğu alanlardır. Dünya ve ülkemizdeki örnekleri aşağıda verilmiştir:

- A. Dağıtım Parkı (Distripark):** Konteyner limanlarına fonksiyonel olarak bağlı ancak mekân olarak ayrı, büyük ölçekli, gelişmiş katma değerli lojistik hizmetler verilen, endüstriyel ve ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği alan.
- B. İhracat İşleme Bölgeleri (Export Processing Zones):** Öncelikli olarak yurt dışı pazarlara yönelik olarak tekstil, ayakkabı, kereste, plastik ve elektronik gibi genelde emek yoğun üretim/işleme yapan ulusal ve uluslararası şirketlerin bölgede yatırım yapmalarını teşvik etmek üzere bürokrasinin azaltıldığı özel alan.

- C. Ortak Serbest Bölge (Common Free Zone):** Birden fazla ülkenin karşılaştırmalı üstünlüklerinden yararlanarak ortaklaşa oluşturduğu serbest bölge.
- D. Özel Ekonomik Bölge (Special Economic Zone):** Altyapı, vergi, gümrük indirimleri, basitleştirilmiş işlemler teşvikleri ile gerek iç ve gerekse dış pazarlara odaklanan çok sektörlü ekonomi geliştirme alanı.
- E. Serbest Bölge (Free Zone, Free Industrial Zone):** 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu çerçevesinde ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak, işletmeleri ihracata yönlendirmek ve uluslararası ticareti geliştirmek amacıyla ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan ve gümrük hattı dışında kalan yerler (Sanayi üretimi ve sanayi mal ihracatını artırmak amacıyla kurulan, gümrük kolaylıkları yanında mali teşviklerin sağlandığı, bürokratik işlemlerin kolaylaştırıldığı, genelde çok uluslu şirketlerin rağbet ettiği sanayi adacıkları).
- F. Serbest Ekonomi Bölgesi (Free Economic Zone-FEZ):** Yerleşim alanları ve hastaneler, okullar ve diğer iş ve destek tesisleri ve altyapıları dahil olmak üzere geniş bir alanı kapsayan, uluslararası standartlarda iş gücü düzenlemeleri olan, doğrudan yabancı yatırım için vergi indirimi gibi çeşitli teşvikleri bulunan ve hemen hemen tüm ekonomik faaliyetlerin yürütüldüğü alan.
- G. Serbest Liman (Free Zone):** İthalat, ihracat, transit ticaret, taşımacılık ve yeniden ihracat (re-eksport) faaliyetleri bakımından serbest üretim bölgesi, antrepolar, perakende şirketleri ve sosyal tesisleri ile serbest hale getirilmiş ikamete izin verilen şehir görünümündeki liman.
- H. Serbest Ticaret Bölgesi (Free Trade Zone, Free Commercial Zone, Logistics Park):** Bölgesinde çok farklı noktalarda kent merkezlerinde dağılmış şekilde yürütülen dış ticaret ve gümrük işlemleri ile bu işlemleri yürütenlerin ve hizmet alanların ölçek ekonomisinden yararlanmak, güvenliği artırmak, e-ticaret ve transit ticaret hacmini yükseltmek, çağdaş bir altyapı sağlamak ve ticari faaliyetleri kolaylaştırmak amacıyla genellikle bir deniz limanı veya havalimanı civarında, her türlü vergiden muaf veya kısmen arındırılmış, ikamete kapatılmış ve sınırları belirlenmiş bir alanda ticaret, yeniden ihracat (re-eksport), hafif üretim, aktarma, depolama, montaj,

sergileme, ambalajlama, küçük boyutlarda yeniden paketleme, etiketleme, markalama, sınıflama, dereceleme, karıştırma, kırma, ayıklama, birleştirme, şekil değiştirme, saflaştırma ve şişeleme gibi katma değerli lojistik faaliyetleri gerçekleştirilmek üzere kümelendirildiği bölge.

7.11.4. Terminaller

Terminaller; deniz limanı, havalimanı, demiryolu istasyonu, kara limanı, iç liman ve terminal depo olarak altı sınıfta toplanabilir. Terminallere ait tanımlar aşağıda verilmektedir:

- A. **Deniz Limanı (Sea Port, Harbour, Port):** Gemilerin güvenli olarak yük ve yolcu alıp verebilecekleri, ya da kalkabilecekleri, barınabilecekleri, doğal veya yapay alan.
- B. **Havalimanı (Airport):** Bütünü ya da bir bölümü içinde hava araçlarının; iniş, kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için karada veya suda oluşturulmuş, (bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) tanımlanmış saha.
- C. **Demiryolu İstasyonu (Railway Station):** Trenlerin yük ve/veya yolcu yüklemek ve boşaltmak üzere durduğu güvenli ticari faaliyet alanı.
- D. **Kara Limanı (Dry Port):** Deniz limanlarındaki yoğunluğu azaltmak ve maliyetleri düşürmek amacıyla liman ile arasında etkin demiryolu ve karayolu bağlantısı olan gümrükleme, konsolidasyon/dekonsolidasyon, konteyner doldurma, boşaltma ve muhafaza, depolama vb. katma değerli işlemlerin yapılabildiği alan.
- E. **İç Liman (Inland Port):** Deniz ile bağlantılı veya bağlantısız nehir, göl veya kanal gibi iç su yolları kıyısında kurulmuş liman.
- F. **Terminal Depo (Terminal Depot):** Farklı kapasitelere sahip, büyük ölçekli pazarların merkezi noktalarında çok sayıda üretici, dağıtıcı ve lojistik şirketlere bağımsız depo olarak hizmet veren tesis.

7.11.5. Parklanma Alanları

Parklanma Alanları; konteyner park alanı, ağır ticari araç park alanı ve hafif ticari araç park alanı olarak üç sınıfta toplanabilir:

- A. Konteyner Park Alanı (Container Storage Area):** Konteynerlerin istifleme, muhafaza, temizleme, bakım onarım ve araca yükleme / indirme işlemlerinin yapıldığı alan.
- B. Ağır Ticari Araç Park Alanı (Heavy Commercial Vehicle Parking Area):** Taşımacılık firmaları ve kişilerin TIR / kamyon gibi ağır ticari araçlarını park ettiği, yük / müşteri beklediği, güvenlik hizmetleri, dinlenme, duş, kafe gibi sosyal tesisleri olan alan.
- C. Hafif Ticari Araç Park Alanı (Light Commercial Vehicle Parking Area):** Taşımacılık firmaları ve kişilerin pikap / kamyonet / panelvan gibi hafif ticari araçlarını park ettiği, yük / müşteri beklediği, güvenlik hizmetleri, dinlenme, duş, kafe gibi sosyal tesisleri olan alan.

7.12. LOJİSTİK MERKEZLERİN YER SEÇİMİ

Lojistik bölgelerin tanımlanması için, Çok Ölçütlü Analiz'e dayalı bir tarama süreci yapılması amaçlanmış olup, faaliyetin geliştirilmesine yönelik olarak genel yaklaşım Şekil 120'deki iki açık aşamaya bağlanmıştır.



Şekil 120 Lojistik Faaliyet Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Akış Şeması

Çalışmanın önceki bölümlerinde verilen ÇÖA ve AHP kuramsal çerçevesi ve yöntemine bağlı olarak lojistik merkez yer seçim kriterleri ve yer seçim yöntemleri aşağıda verilmektedir.

7.12.1. Yer Seçimi Kriterleri

Yer seçimi için matematiksel, sezgisel yöntemler olduğu gibi çok kriterli karar verme yöntemleri vardır. Bu bölümde yer seçimi parametrelerinin belirlenmesi için yapılan literatür taramaları, araştırmalar ve uzman görüşlerine göre bir sınıflandırma yapılmaktadır. Bu bağlamda yer seçimi parametreleri için uzman görüşleri ışığında lojistik merkezin yer seçiminde kullanılabilecek tüm parametrelerin anketlere eklenip hangilerinin daha etkili olduğu anket çalışmalarıyla tespit edilmeye çalışılmıştır (Tablo 109).

Tablo 109 Yer Seçimi Ölçütleri

ÖLÇÜT	95 Anket Ortalaması	Açıklama
1. Demiryolu bağlantıları	7,1	
2. Karayolu bağlantıları	6,6	
3. Limanlara yakınlık	6,9	
4. Havalimanlarına yakınlık	5,5	
5. Bölgenin ekonomik ve sınai gelişim potansiyeli	6,0	Sezgisel/sektörel yatırım büyüme hızları (zaman-regresyon) kullanılabilir.
6. Yük akış miktarları	5,9	
7. Yatırım maliyetleri (Arazi ve alan tahsis maliyetleri, üstyapı ve altyapı geliştirme maliyeti vb.)	5,7	Veri temin edilememiştir.
8. Uluslararası ticaret koridorlarına yakınlık	6,0	
9. Gümrük alanlarına yakınlık	5,6	Proje ekibi tarafından uygulanabilir bulunmamıştır.
10. Sanayi alanlarına yakınlık	6,2	OSB ve GSYH'nin il bazında dağılımı
11. Mevcut lojistik tesislere yakınlık	4,2	Mevcut merkezlerin geliştirilmesi
12. Bölge için oluşacak sosyo-ekonomik fayda	4,6	Proje ekibi tarafından uygulanabilir bulunmamıştır.
13. Çevresel etkiler	4,6	Proje ekibi tarafından uygulanabilir bulunmamıştır.
14. Politik ve ekonomik riskler	3,8	Proje ekibi tarafından uygulanabilir bulunmamıştır.
15. İklim ve iklimle ilişkili afet kaynaklı riskler	4,2	Proje ekibi tarafından uygulanabilir bulunmamıştır.
16. Deprem Riski	4,2	
17. Lojistik merkez alanının genişleyebilme potansiyeli	5,6	Bu parametre analiz çalışmalarından sonra değerlendirilebilir.
18. Diğer (Lütfen belirtiniz:)	7,3	
Toplam	100	

7.12.2. Yer Seçimi Yöntemleri

Yer seçimi kriterlerinde ortaya konulan ölçütlerin kullanılabilirliği ve çalışmaya uygunluğu düşünülmüş ve aşağıdaki veriler kullanılarak analizler yapılmıştır. Verilerin tamamının dağılımı da ayrıca eklenmiştir (Tablo 110).

Tablo 110 Ölçütlerin Kullanılabilirliği

ÖLÇÜT	95 Anket Ortalaması	Yüzdesi
1. Demiryolu bağlantıları	7,1	12,4
2. Karayolu bağlantıları	6,6	11,5
3. Limanlara yakınlık	6,9	12,0
4. Havalimanlarına yakınlık	5,5	9,7
5. Bölgenin ekonomik ve sınai gelişim potansiyeli	6,0	10,4
8. Uluslararası ticaret koridorlarına yakınlık	6,0	10,5
10. Sanayi alanlarına yakınlık	6,2	10,9
11. Mevcut lojistik tesislere yakınlık	4,2	7,3
13. Çevresel etkiler (Koruma alanları verisi kullanılmıştır.)	4,6	8,1
16. Deprem riski	4,2	7,4
Toplam	57,2	100

Yük akışının bütün Türkiye’yi kapsayan yol ağlarını içermesi sebebiyle, Türkiye ölçeğinde görseli anlamlı olmamaktadır. Bu nedenle yük akış yoğunluğunu gösteren harita verilmiştir (Harita 137). Yük akış yoğunluğu 2017, 2023, 2035 ve 2050 yılları için TLMP Öneri Senaryosuna göre TLMP-M tarafından üretilen yük akışı yoğunlukları kullanılarak her biri için yer seçim analizi yapılmıştır. Buradaki yoğunluk çizgi yoğunluğu değil, yük değerlerinin yoğunluğudur. Verilerin log₁₀’u alınmış sonrasında diğer verilerde olduğu gibi

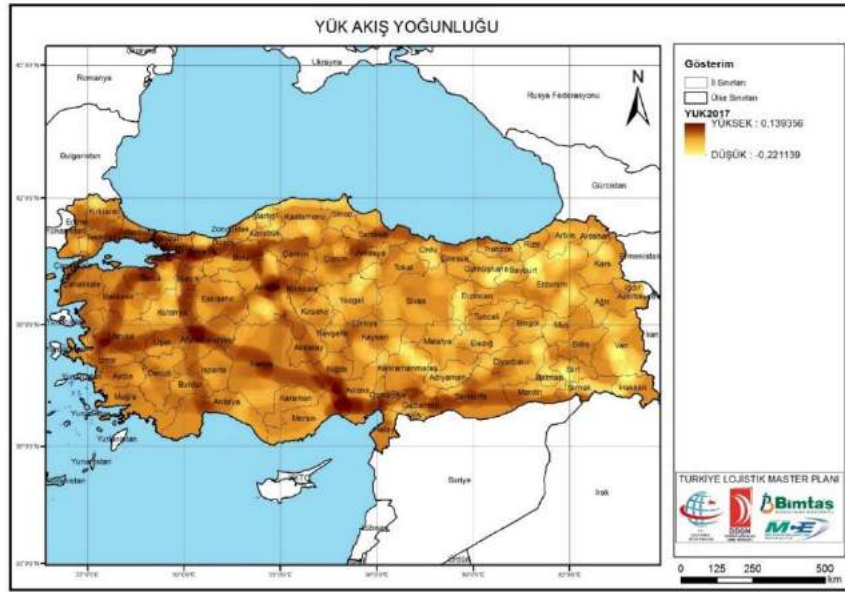
$$N_i = \frac{C_i - \mu}{\sigma}$$

formülü uygulanmıştır. Bu formüle göre C_i log₁₀ alınmış mesafe değerleridir. μ ise bu değerlerin ortalamasıdır. σ ise standart sapmasıdır.

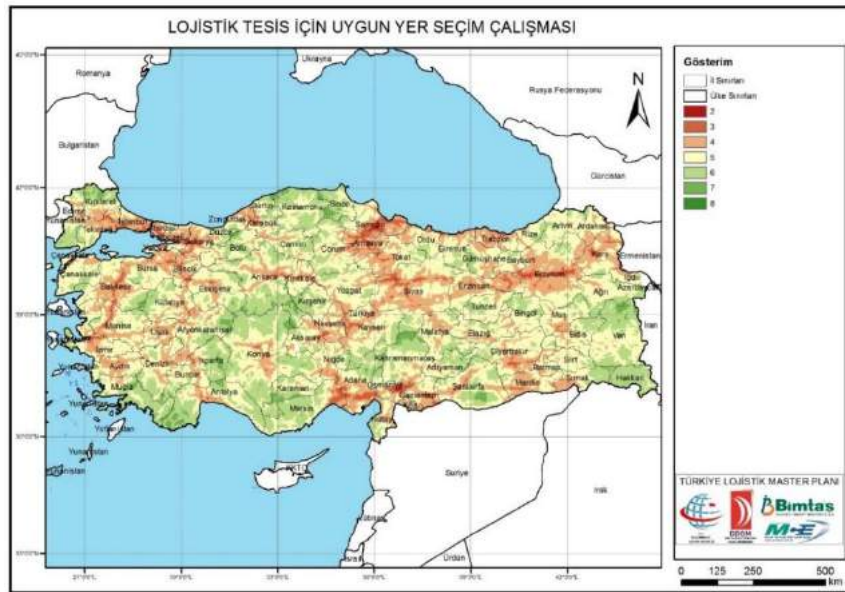
Aşağıda haritalar ile birlikte verilen, yıllara göre “En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri” tablolarında yer alan “Uygun Yer Puanı” sütunlarında; en uygun alanlar 2 ve en uygun ikinci grup alanlar 3 puan değerine sahiptir. Tablolarda aynı illerin farklı puanlara sahip olması; iller içerisindeki alanlar bazında değerlendirmelerin yapıldığını ve bu alanlara yönelik farklı puanların ortaya çıktığını ifade etmektedir.

7.12.2.1. TLMP Öneri Senaryosuna Göre 2017 Yılı Yük Verileri ile Yapılan Yer Seçimi Analizi

2017 yük verileri ile yapılan analize göre en uygun alana sahip illerin sayısı dokuzdur (Tablo 111). En büyük alan Samsun'dadır. Bir sonraki grupta ise İstanbul çevresi, İstanbul-İzmir yolu çevresi, Adana, Mersin ve Erzurum illerinde önemli büyüklükte alanlar uygun olarak çıkmaktadır.



Harita 137 TLMP 2017 Yılı Yük Akış Yoğunluğu



Harita 138 TLMP 2017 Yılı Lojistik Tesis Yer Seçim Analizi

Tablo 111 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2017 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri

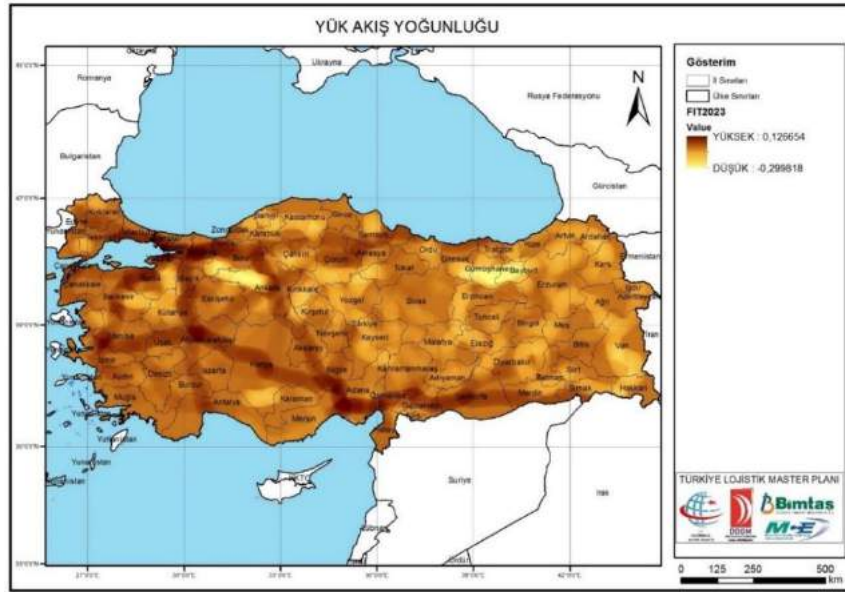
UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
2	Adana	8,63
2	Amasya	0,47
2	Çorum	14,53
2	Erzurum	217,00
2	Gaziantep	171,90
2	Kahramanmaraş	0,10
2	Mersin	19,37
2	Samsun	515,39
2	Sivas	51,00
3	Adana	2475,59
3	Afyonkarahisar	150,30
3	Ağrı	0,13
3	Aksaray	226,58
3	Amasya	1858,48
3	Ankara	385,00
3	Antalya	235,00
3	Ardahan	2,00
3	Aydın	135,00
3	Balıkesir	1327,65
3	Bayburt	20,55
3	Bilecik	493,51
3	Burdur	66,48
3	Bursa	762,61
3	Çorum	329,01
3	Denizli	97,23
3	Diyarbakır	827,00
3	Elazığ	2,00
3	Erzincan	1105,59
3	Erzurum	3980,31
3	Eskişehir	354,90
3	Gaziantep	1328,23
3	Giresun	507,44

Tablo 111 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2017 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri (Devam-1)

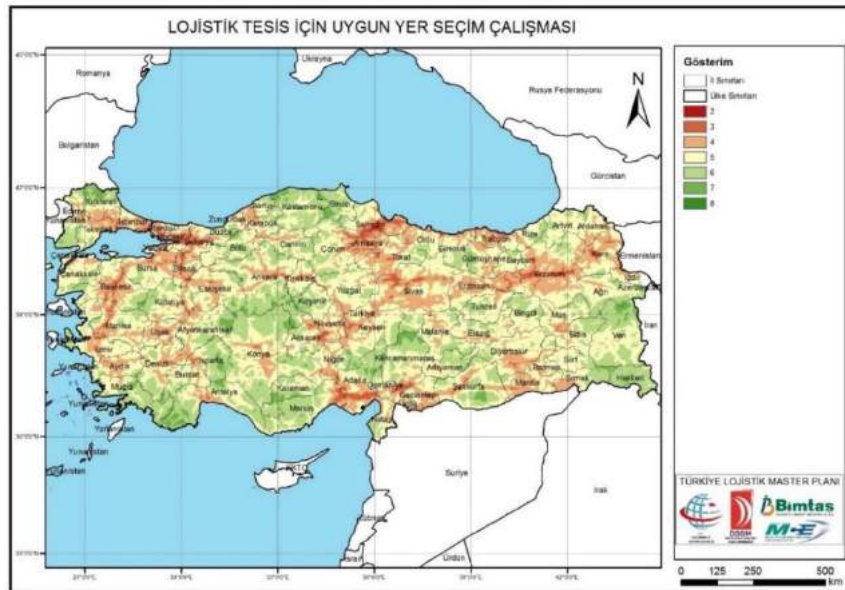
UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
3	Gümüşhane	12,69
3	Hatay	32,44
3	Iğdır	52,16
3	Isparta	175,52
3	İstanbul	1622,83
3	İzmir	728,25
3	Kahramanmaraş	447,54
3	Karabük	292,27
3	Kars	1225,50
3	Kayseri	1016,46
3	Kilis	139,35
3	Kırkkale	154,00
3	Kırklareli	40,71
3	Kocaeli	1206,43
3	Konya	284,01
3	Kütahya	105,97
3	Malatya	29,37
3	Manisa	979,94
3	Mardin	346,00
3	Mersin	1561,53
3	Muş	108,00
3	Nevşehir	248,31
3	Niğde	180,36
3	Ordu	213,11
3	Osmaniye	420,86
3	Sakarya	1398,12
3	Samsun	3635,63
3	Sivas	3271,76
3	Şanlıurfa	375,43
3	Şırnak	36,00
3	Tekirdağ	537,97
3	Tokat	453,96
3	Trabzon	963,62
3	Tunceli	8,28
3	Uşak	137,81
3	Yalova	43,80

7.12.2.2. TLMP Öneri Senaryosuna Göre 2023 Yılı Yük Verileri ile Yapılan Yer Seçimi Analizi

2023 yük yoğunluğuna göre yapılan yük analizlerinin eklendiği en uygun lojistik tesis yer seçim çalışmasında en uygun yer puanına sahip yerler içerisinde en büyük yer 515 km² ile Samsun'dur (Tablo 112). En uygun ikinci yerlerde ise İzmir-İstanbul arası, Mersin, Adana, Osmaniye ve Gaziantep hattı, İstanbul çevresi uygun alan olarak çıkmaktadır.



Harita 139 TLMP 2023 Yılı Yük Akış Yoğunluğu



Harita 140 TLMP 2023 Yılı Lojistik Tesis Yer Seçim Analizi

Tablo 112 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2023 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri

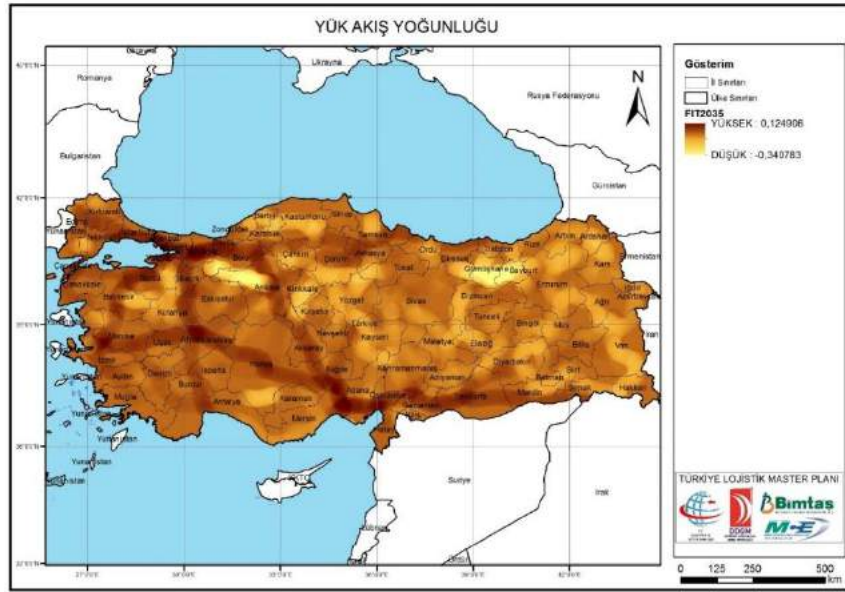
UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
2	Adana	7,63
2	Aksaray	14,00
2	Amasya	0,01
2	Çorum	4,99
2	Erzurum	98,00
2	Gaziantep	1,00
2	Mersin	26,37
2	Samsun	537,93
2	Sivas	18,00
3	Adana	2550,61
3	Afyonkarahisar	212,70
3	Aksaray	691,61
3	Amasya	1850,87
3	Ankara	340,00
3	Antalya	178,00
3	Ardahan	2,00
3	Aydın	115,00
3	Balıkesir	1506,02
3	Batman	0,91
3	Bilecik	816,42
3	Burdur	4,79
3	Bursa	702,08
3	Çorum	337,85
3	Denizli	141,23
3	Diyarbakır	364,09
3	Düzce	1,45
3	Erzincan	1026,58
3	Erzurum	3421,59
3	Eskişehir	367,26
3	Gaziantep	985,86
3	Giresun	526,68
3	Gümüşhane	13,69

Tablo 112 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2023 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri (Devam-1)

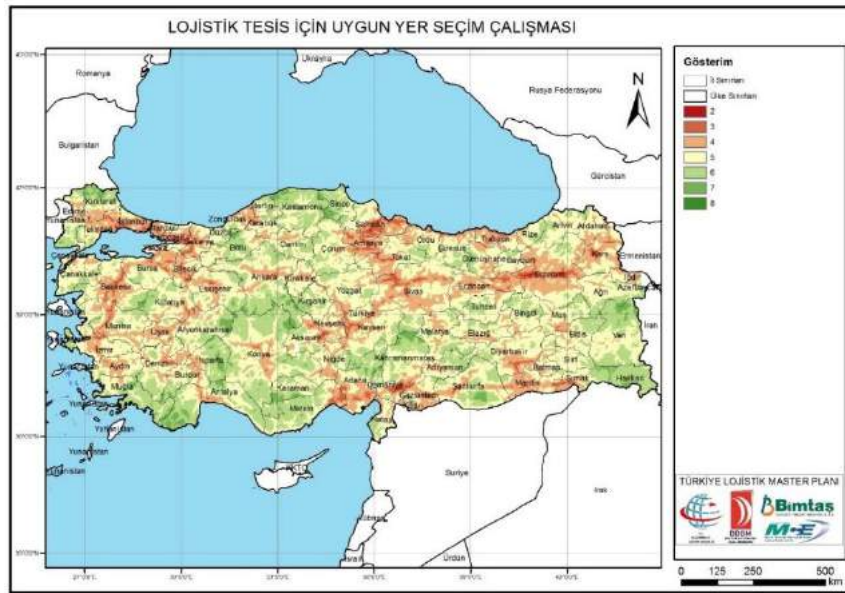
UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
3	Hatay	19,98
3	İğdır	52,16
3	Isparta	277,21
3	İstanbul	1255,35
3	İzmir	471,57
3	Kahramanmaraş	377,00
3	Kars	1103,36
3	Kayseri	817,37
3	Kilis	97,99
3	Kırkkale	118,00
3	Kırşehir	0,28
3	Kocaeli	1909,09
3	Konya	239,01
3	Kütahya	208,84
3	Manisa	1124,98
3	Mardin	194,00
3	Mersin	1246,52
3	Muş	99,00
3	Nevşehir	255,70
3	Niğde	201,66
3	Ordu	321,62
3	Osmaniye	119,78
3	Sakarya	1739,12
3	Samsun	3328,77
3	Sivas	2644,10
3	Şanlıurfa	403,01
3	Tekirdağ	373,22
3	Tokat	446,18
3	Trabzon	952,68
3	Tunceli	27,14

7.12.2.3. TLMP Öneri Senaryosuna Göre 2035 Yılı Yük Verileri ile Yapılan Yer Seçimi Analizi

2035 yılı verileri ile yapılan analizde en uygun yerler daha belirgin olarak görülmektedir. Bunda yükün yoğunluğunun artması önemli bir etkidir. En uygun yerler daha belirgin olmakla birlikte bir önceki analize göre alanları da daralmıştır (Tablo 113).



Harita 141 TLMP 2035 Yılı Yük Akış Yoğunluğu



Harita 142 TLMP 2035 Yılı Lojistik Tesis Yer Seçim Analizi

Tablo 113 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2035 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri

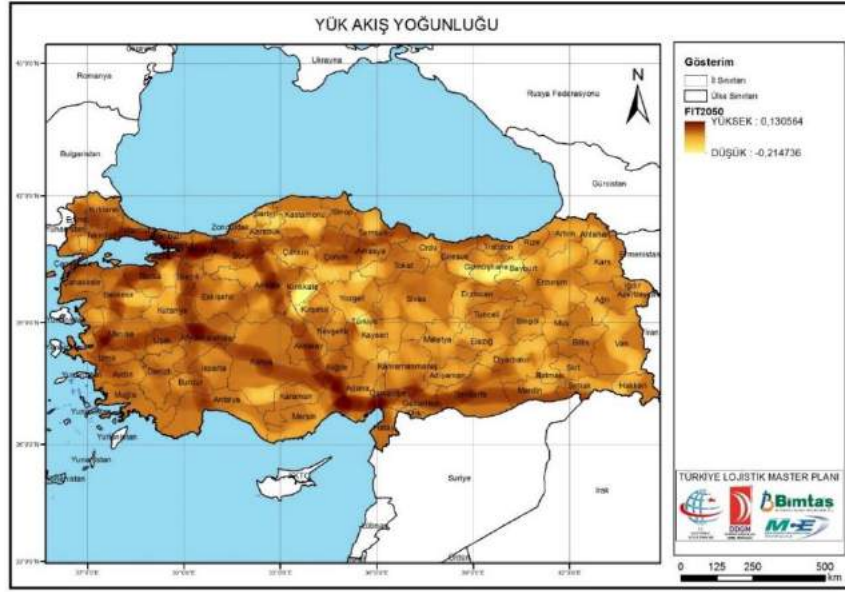
UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
2	Aksaray	16,00
2	Amasya	2,00
2	Erzurum	376,00
2	Gaziantep	137,90
2	Kahramanmaraş	0,10
2	Samsun	217,00
2	Sivas	24,00
3	Adana	1223,68
3	Adıyaman	1,00
3	Afyonkarahisar	191,51
3	Ağrı	0,13
3	Aksaray	573,11
3	Amasya	1832,58
3	Ankara	195,00
3	Antalya	260,00
3	Ardahan	2,00
3	Aydın	104,00
3	Balıkesir	1598,78
3	Bayburt	0,22
3	Bilecik	606,55
3	Burdur	33,00
3	Bursa	1014,41
3	Çankırı	2,00
3	Çorum	242,61
3	Denizli	334,12
3	Diyarbakır	1015,31
3	Elazığ	2,00
3	Erzincan	1189,33
3	Erzurum	3908,42
3	Eskişehir	454,45
3	Gaziantep	996,79
3	Giresun	501,74
3	Gümüşhane	13,72
3	Hatay	24,00
3	Iğdır	24,16
3	Isparta	64,00
3	İstanbul	1581,58

Tablo 113 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2035 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri (Devam-1)

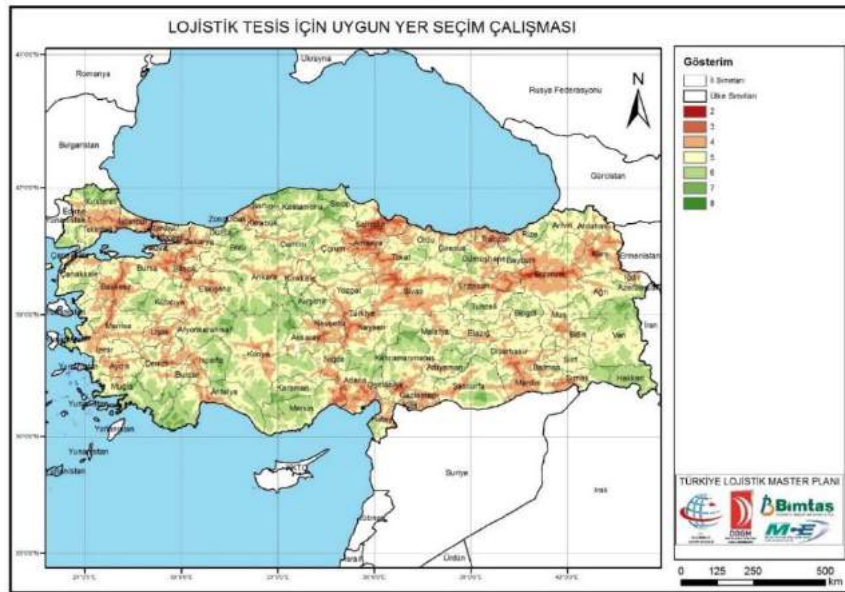
UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
3	İzmir	474,57
3	Kahramanmaraş	496,00
3	Karabük	140,12
3	Kars	1135,36
3	Kayseri	1386,46
3	Kilis	97,99
3	Kırıkkale	60,00
3	Kırklareli	5,00
3	Kırşehir	0,28
3	Kocaeli	1646,18
3	Konya	275,01
3	Kütahya	183,48
3	Manisa	1044,98
3	Mardin	529,26
3	Mersin	1128,20
3	Muş	99,00
3	Nevşehir	300,09
3	Niğde	140,48
3	Ordu	263,63
3	Osmaniye	400,48
3	Sakarya	1222,52
3	Samsun	3382,35
3	Sivas	3054,04
3	Şanlıurfa	385,65
3	Şırnak	812,00

7.12.2.4. TLMP Öneri Senaryosuna Göre 2050 Yılı Yük Verileri ile Yapılan Yer Seçimi Analizi

2050 verileriyle yapılan analiz çalışması genel olarak 2035 ile benzerdir. İzmir-İstanbul Otoyolu civarı, Mersin, Adana, Osmaniye hattı, Samsun Civarı ve Sivas'ın bazı yerleriyle Erzincan-Erzurum aralığı uygun yerler olarak çıkmaktadır (Tablo 114).



Harita 143 TLMP 2050 Yılı Yük Akış Yoğunluğu



Harita 144 TLMP 2050 Yılı Lojistik Tesis Yer Seçim Analizi

Tablo 114 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2050 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri

UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
2	Aksaray	9,00
2	Amasya	1,00
2	Erzurum	482,00
2	Mersin	6,00
2	Samsun	441,39
2	Sivas	61,00
3	Adana	1760,05
3	Adıyaman	7,00
3	Afyonkarahisar	226,10
3	Ağrı	0,66
3	Aksaray	430,98
3	Amasya	1853,80
3	Ankara	83,00
3	Antalya	336,00
3	Ardahan	3,00
3	Aydın	156,00
3	Balıkesir	1660,82
3	Bayburt	0,22
3	Bilecik	1025,94
3	Bitlis	0,58
3	Burdur	35,90
3	Bursa	1213,59
3	Çorum	289,23
3	Denizli	388,04
3	Diyarbakır	1084,99
3	Elazığ	35,00
3	Erzincan	1554,68
3	Erzurum	4199,97
3	Eskişehir	484,22
3	Gaziantep	1155,31
3	Giresun	527,96
3	Gümüşhane	123,23

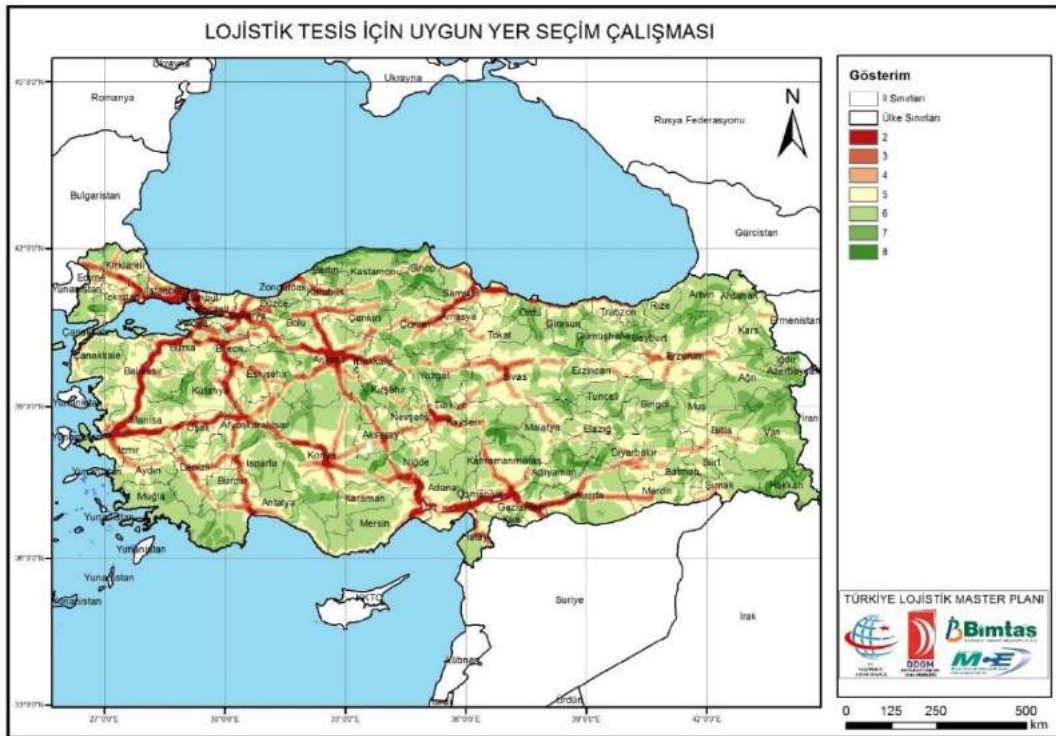
Tablo 114 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2050 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri (Devam-1)

UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
3	Hatay	152,19
3	Iğdır	27,14
3	Isparta	208,10
3	İstanbul	1581,36
3	İzmir	57,00
3	Kahramanmaraş	89,43
3	Karabük	222,77
3	Kars	1396,30
3	Kayseri	1554,42
3	Kilis	19,66
3	Kırklareli	25,11
3	Kocaeli	269,13
3	Konya	259,01
3	Kütahya	38,09
3	Manisa	920,50
3	Mardin	379,10
3	Mersin	1070,93
3	Muş	252,42
3	Nevşehir	290,34
3	Niğde	244,42
3	Ordu	227,38
3	Osmaniye	24,69
3	Sakarya	544,97
3	Samsun	3909,77
3	Sivas	3639,91
3	Şanlıurfa	258,43
3	Şırnak	441,90
3	Tekirdağ	652,80
3	Tokat	948,75
3	Trabzon	1214,50

7.12.3. Farklı Ağırlıklar Kullanılarak 2017 Yük Verileri ile Yapılan Analize Göre Yer Seçimi

TLMP-L ile yer seçimi yapılırken kullanılan ağırlıklar, uzmanlarla yapılan anketler sonucunda elde edilen ağırlıklardır. Ancak Danışman tarafından farklı ağırlıkların etkilerinin değerlendirilmesi için, ikinci bir analiz de yapılmıştır. Bu analizde koridor seçimleri için AHP sonucu ortaya çıkan ağırlık değerleri kullanılmıştır. Uygulama detayları 'Güzergah Seçimi İçin AHP Uygulaması' başlığı altında verilmiştir. Uzman anketleri sonucu ağırlıkları ile AHP sonucu ortaya çıkan ağırlıklar arasındaki temel fark yük hacmidir.

2017 verileriyle yapılan analiz çalışması yük parametresi ağırlığı yüzde 48 olduğu için diğer sonuçlarla büyük farklılık göstermektedir. Mersin, Adana, Osmaniye ve Gaziantep hattı, Ankara, İstanbul ve Edirne Güzergahı, İzmir-İstanbul arası ile İzmir, Afyon, Ankara ve Konya arası genel olarak uygun alanların yoğun olarak bulunduğu yerler olarak ortaya çıkmaktadır (Tablo 115).



Harita 145 TLMP 2017 Yılı Lojistik Tesis Yer Seçim Analizi (AHP Sonucu Ağırlıklar Kullanılmış Durum)

Tablo 115 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2017 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri (AHP Sonucu Ağırlıklar Kullanılmış Durum)

UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
2	Adana	2111,60
2	Afyonkarahisar	684,50
2	Aksaray	171,00
2	Amasya	410,62
2	Ankara	3848,55
2	Antalya	447,48
2	Balıkesir	1488,03
2	Bilecik	1062,12
2	Bolu	202,51
2	Burdur	13,02
2	Bursa	2227,58
2	Çorum	333,12
2	Denizli	56,00
2	Düzce	58,00
2	Edirne	52,00
2	Erzurum	113,00
2	Eskişehir	387,50
2	Gaziantep	1964,80
2	Giresun	62,16
2	Hatay	104,03
2	Isparta	233,33
2	İstanbul	3545,38
2	İzmir	928,20
2	Kahramanmaraş	558,80
2	Karabük	163,96
2	Kayseri	920,00
2	Kırıkkale	275,38
2	Kırklareli	258,53
2	Kocaeli	1238,62
2	Konya	1718,75
2	Kütahya	590,78
2	Manisa	2896,75
2	Mersin	1591,55
2	Niğde	758,25
2	Ordu	208,06
2	Osmaniye	1092,22

Tablo 115 Lojistik Merkez Yer Seçiminde 2017 Yılına Göre En Uygun Alanların Bulunduğu İller ve Alan Büyüklükleri (AHP Sonucu Ağırlıklar Kullanılmış Durum / Devam-1)

UYGUN YER PUANI	İL ADI	ALAN (km ²)
2	Sakarya	1459,41
2	Samsun	1841,29
2	Sivas	337,00
2	Şanlıurfa	827,45
2	Tekirdağ	686,28
2	Trabzon	36,64
2	Uşak	915,85
2	Yalova	204,89
2	Zonguldak	176,34
3	Adana	528,23
3	Afyonkarahisar	3765,55
3	Aksaray	1201,46
3	Amasya	546,32
3	Ankara	5579,03
3	Antalya	1246,35
3	Aydın	140,25
3	Balıkesir	624,51
3	Bayburt	1,02
3	Bilecik	970,43
3	Bitlis	52,46
3	Bolu	2453,47
3	Burdur	942,45
3	Bursa	2232,16
3	Çanakkale	40,78
3	Çankırı	991,63
3	Çorum	942,34

Tablo 120 İşletme, Tahsis ve Kira Gelir Alanları

Alanlar	
Kapalı Depolama Alanı	Akaryakıt İstasyonu
Açık Depolama Alanı	Tamir Bakım Atölyesi
Konteyner Alanı	Aidat ve Katılım Payı
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Sitesi)	Proje ve Danışmanlık Gelirleri
Sosyal Tesisler	Faaliyet Gelirleri (Eğitim vb.)
Konaklama Tesisleri	Diğer Gelirler-Harçlar
Kantar	İşletme, Tahsis ve Kira Gelirleri

7.14. TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI ULAŞTIRMA AĞLARI İLE ENTEGRASYONU

Türkiye’nin ulaştırma altyapısı olarak dünya ile tam entegrasyonu için mevcut durumu hakkında bilgiler verilmiş ve uluslararası ulaştırma ağları ile tam entegrasyonunun sağlanabilmesi için Türkiye Ulaştırma Koridorları belirlenerek bu kapsamda yapılması gerektiği düşünülen öneriler geliştirilerek bu bölümde verilmektedir.

7.14.1. TÜRKİYE ULAŞTIRMA KORİDORLARININ BELİRLENMESİ

Dünyada ülkelerarası ticaretin etkin ve verimli yapılabilmesi için çeşitli ulaştırma koridorları oluşturulmaktadır. Dolayısıyla TLMP’nin oluşturulmasında temel konulardan biri de ülke ulaştırma koridorlarının belirlenmesidir. Ülkenin ulaştırma koridorları belirlenmeden lojistik merkezlerin belirlenmesi doğru bir sonuç vermeyecektir. Mevcut yük akışlarını değerlendirmenin yanı sıra geleceğe yönelik yük akışlarının ve uluslararası gelişmelerin de değerlendirilmesi gerekmektedir. Öncelikle ulaştırma koridoru tanımı yapılmış, Türkiye’nin uluslararası ulaştırma koridorları içindeki konumu açıklanmış ve Türkiye için ana ulaştırma koridorları ve seçenek güzergahları önerilmiştir. Öneriler mevcut yük akışlarının yanı sıra geleceğe yönelik senaryoların değerlendirilmesi kapsamında yapılmıştır.

7.14.1.1. Ulaştırma Koridoru Tanımı ve Uluslararası Ulaştırma Koridorları

Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor), yük ve yolcu taşımacılığı kapsamında iki önemli noktayı bir veya birden fazla taşımacılık türünü kullanarak birbirine bağlayan coğrafi hat olarak tanımlanmaktadır. Aynı ülke içindeki noktaları birleştirenlere ulusal, farklı ülke

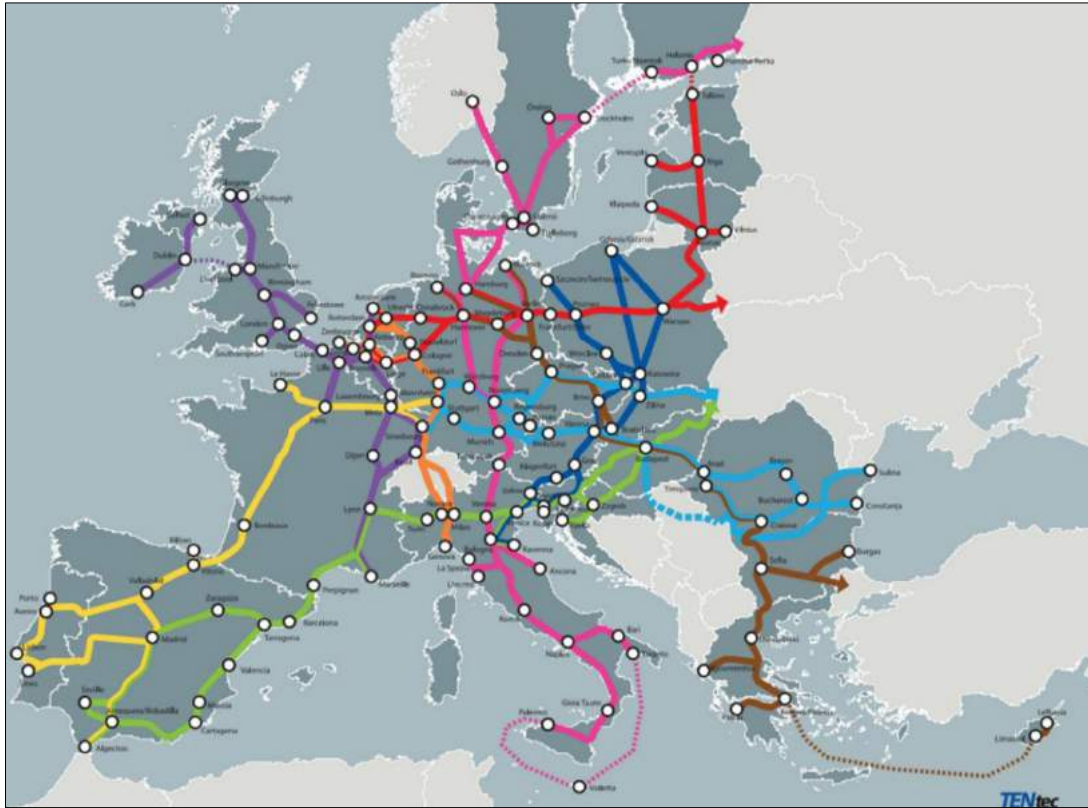
içindeki noktaları birleştirenlere uluslararası ulaştırma koridoru denilmektedir. Kapasitesi ve kalitesi yüksek, taşıma türü çeşitliliği olan öncelikli ulaştırma koridorlarına ana (core) ulaştırma koridoru denilmektedir. Ana ulaştırma koridorlarını birbirlerine bağlayan ve farklı son noktalara ulaştıran koridorlara ise ara veya bağlantı (branch) koridoru denilmektedir.

Avrasya bölgesinde doğu ve batıyı birbirine bağlayan 3 tane koridor bulunmaktadır. Bunlar kuzey, orta ve güney koridorlarıdır. Türkiye, Çin'den başlayıp Orta Asya ülkelerini geçerek Avrupa'ya bağlanan Orta Koridor üzerinde yer almaktadır. Yeni açılan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattı, söz konusu orta koridorun önemli aşamalarından biridir. Böylece Çin ile Avrupa arasında kesintisiz demiryolu hattı sağlanmaktadır. Bu aşamada önemli olan, yük ve yolcu taşımacılığının Türkiye üzerinden Avrupa'ya hangi ulusal ulaştırma koridorları ile yapılacağı ve bu koridorlar üzerinde oluşturulacak lojistik merkezlerin yerlerinin belirlenmesidir.

Ulaştırma koridorlarının oluşturulmasındaki iki önemli nokta uluslararası koridorlar ile ulusal koridorların entegrasyonu ve güzergahın doğru belirlenmesidir. Uluslararası ulaştırma koridorları ülkeler arası çıkarlar gözetilerek oluşturulmasıyla birlikte, Türkiye'nin bu hatlardan en fazla seviyede faydalanabilmesi için ulusal koridorlarını da ticari faaliyetlerin etkinliğini düşünerek planlaması gerekmektedir. Uluslararası koridorların rekabetinde ulusal koridorların belirlenmesi de kritik önemdedir. İyi planlanmış bir ulusal koridor, uluslararası koridorun rekabet gücünü artırır ve ülkeye önemli ölçüde katma değer sağlar. Uzak Doğu ile Avrupa arasındaki ticaretin kullanabileceği üç ana ulaştırma koridoru söz konusudur. Bunlardan Kuzey Koridoru Çin'i Rusya üzerinden, Orta Koridor Türkiye üzerinden ve Güney Koridoru ise Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır. Bu koridorlar arasındaki rekabetten kazançlı çıkabilmesi için Orta Koridorun ve dallarının çok iyi planlanması gerekmektedir.

Türkiye ile doğrudan ve dolaylı ilgili uluslararası koridorlar aşağıda belirtilmiştir:

- TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları)
- TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia-Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru)
- İpek Yolu Koridoru (Silk Road Corridor)
- Viking Koridoru
- Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (North-South Transport Corridor-NSTC)



Harita 146 Avrupa Birliği TEN-T Ana Koridorları



Harita 147 TEN-T Merkez Avrupa-Doğu Akdeniz (Orient/East-Med) Koridoru



Harita 148 Traceca Koridoru



Harita 149 Tek Kuşak Tek Yol Kara ve Deniz Güzergahları

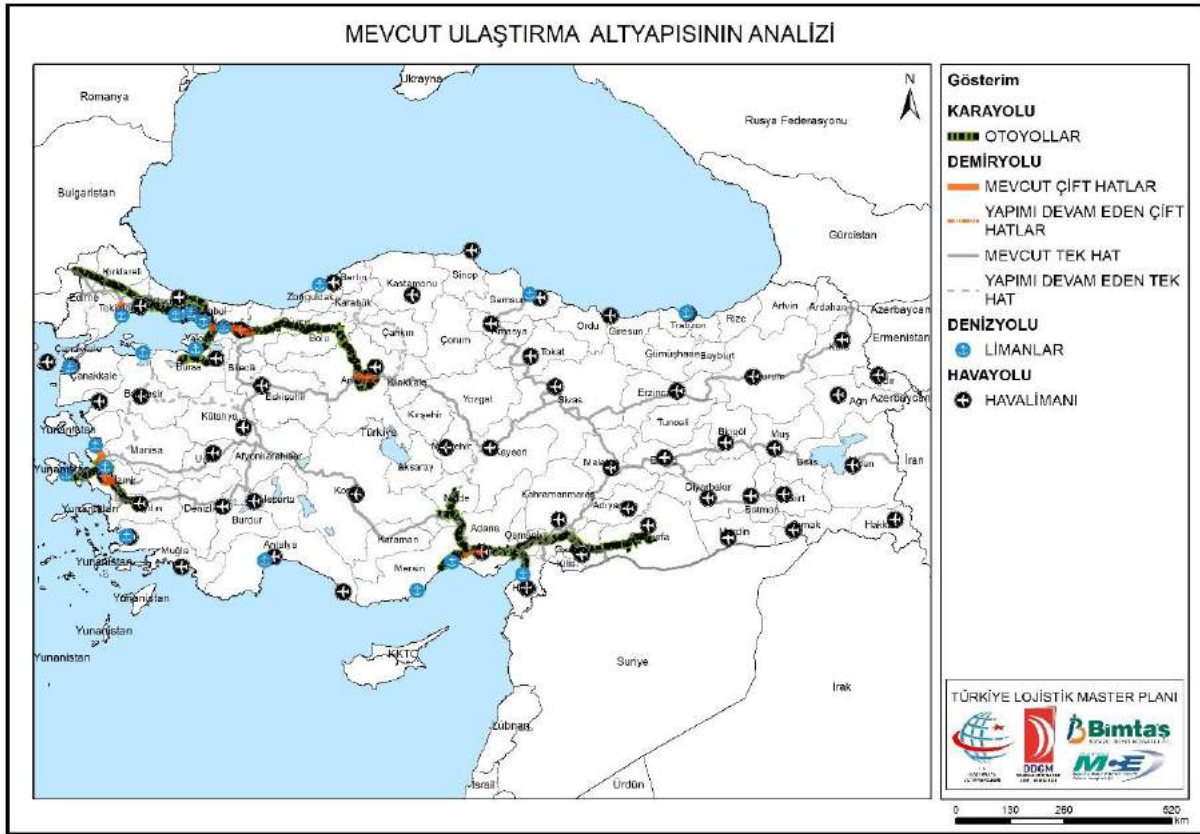


Harita 150 Viking Koridoru



Harita 151 Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Türkiye'nin 2017 yılı itibariyle yukarıda açıklanan koridor tanımına uygun altyapı durumu Harita 152'de verilmektedir. Haritanın incelenmesinden de görülebileceği gibi bazı önemli ulaştırma aksları bulunmakla beraber, yapılan koridor olarak tanımlanabilecek ulaştırma altyapı arzı tam olarak izlenememektedir.



Harita 152 Mevcut Ulaştırma Altyapısının Koridor Tanımına Göre Analizi

7.14.1.2. Ulaştırma Koridoru Yöntemi ve Temel Kriterlerin Seçimi

Ulaştırma koridorlarının projelendirilmesi, tasarlanması, uygulanması ve yönetimi çok sayıda bileşeni içermekte, farklı paydaşların katılımını ve farklı kriterlerin değerlendirilmesini gerektirmektedir. Koridorların sürekli olarak analizi, sosyo-ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi ve bu çerçevede koridorun geliştirilmesine yönelik yatırımlara yön verilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla koridorlar Şekil 121’de gösterildiği gibi bir proje döngüsü içinde gerçekleştirilmiştir.

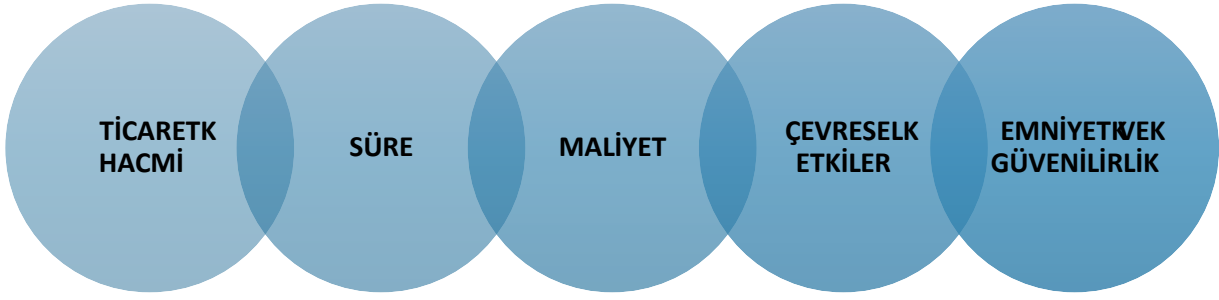


Şekil 121 Koridor Geliştirme Metodolojisinin Temel Adımları

Bir koridorun performansını gösteren beş ana kriter aşağıda belirtilmiştir (Şekil 122):

- Ticaret hacmi
- Tüm koridoru ve her bir parçasını geçmek için harcanan süre ve süre güvenilirliği
- Maliyet ve maliyet güvenilirliği
- Çevresel etkiler
- Koridorda taşınan malların güvenliği ve bu koridorda çalışan kişilerin iş emniyeti.

Bu kriterlere “Koridorun farklı aşamalarının kapasiteleri” gibi farklı kriterler de eklenebilir, ancak bu kriterler söz konusu beş temel kritere göre değerlendirilebilir. Örneğin, kapasite yetersizliği veya ticaret hacmindeki büyümenin bir sonucu olarak tesis tıkanıklığı süre göstergesine yansır.



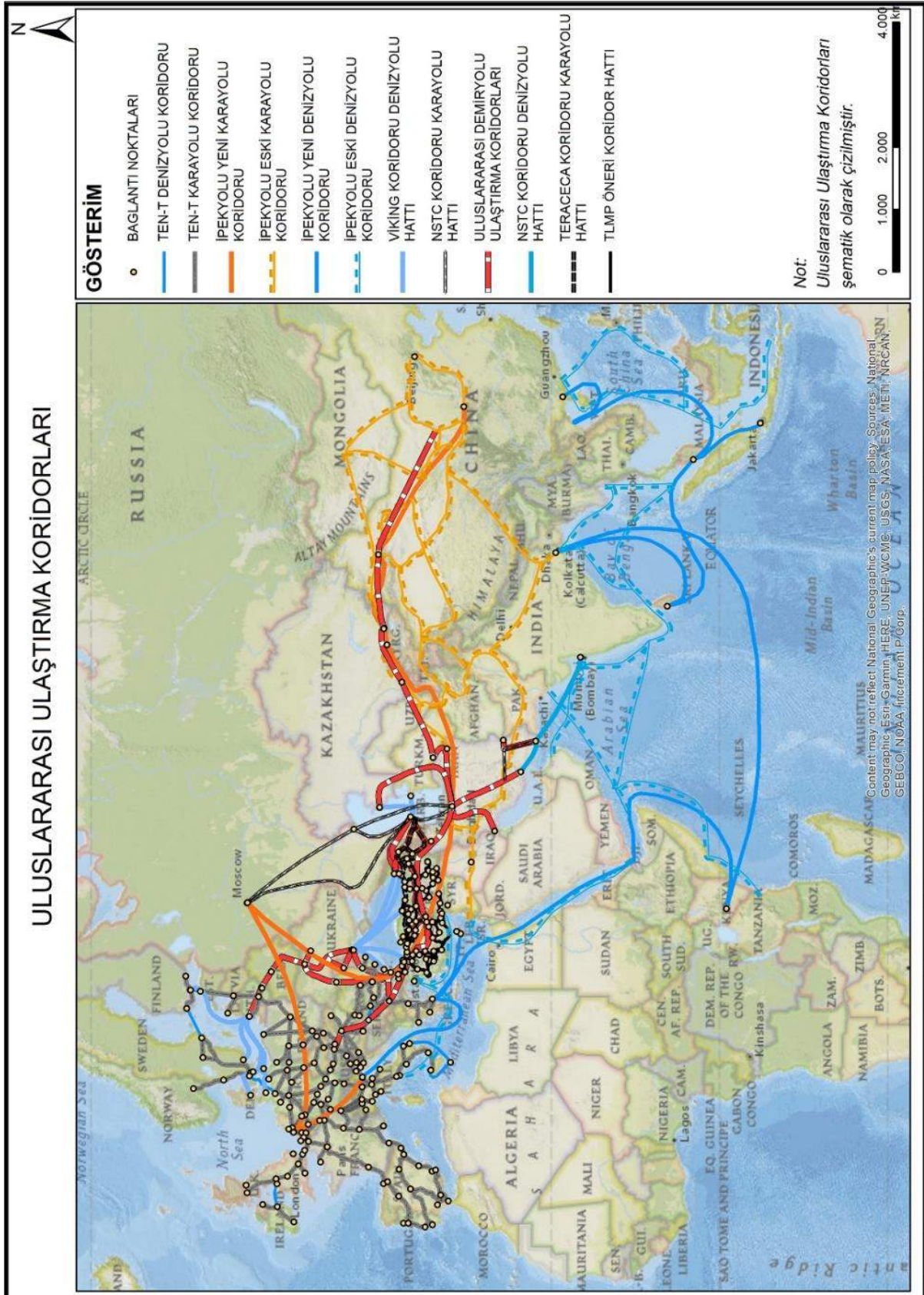
Şekil 122 Koridor Performans Kriterleri

Bu performans kriterleri de değerlendirilerek ulaştırma koridorları belirlenmiştir.

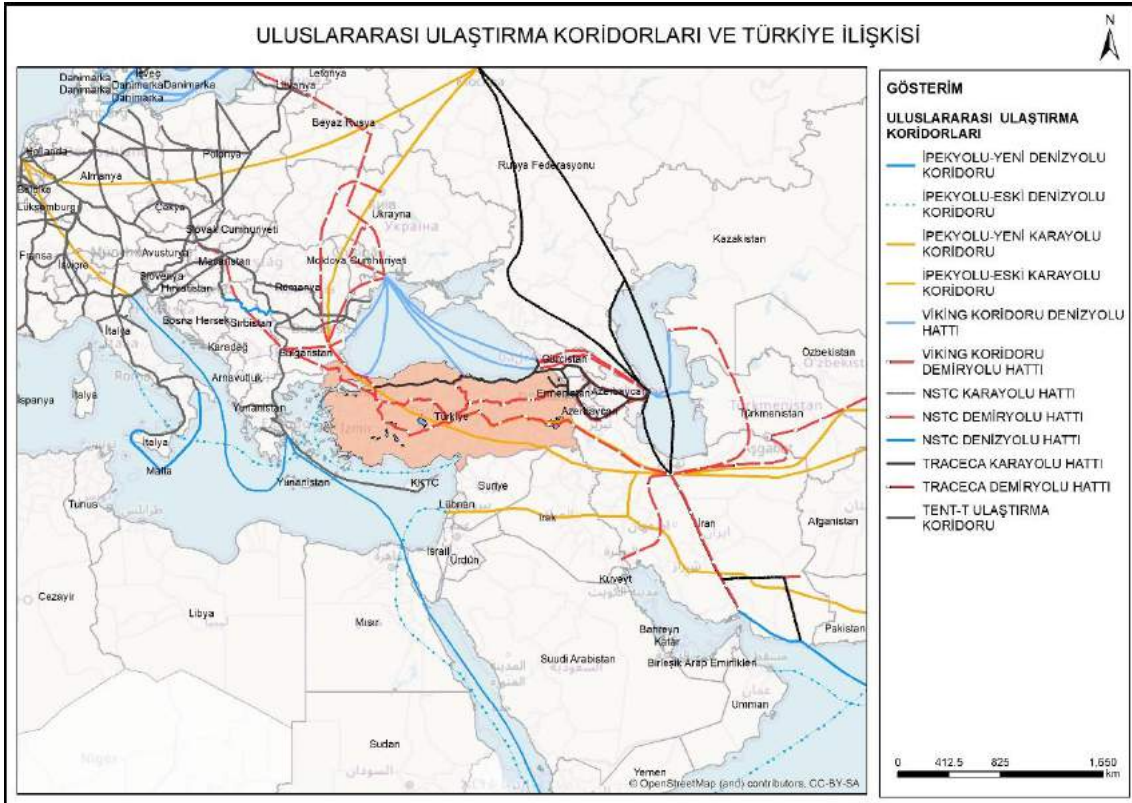
7.14.1.3. Önerilen Ulusal Ana Ulaştırma Koridorları

Türkiye'nin ulusal ana (core) ulaştırma koridorlarının belirlenmesi; uluslararası ana ulaştırma koridorları bağlantıları, çok ölçütlü analiz ve analitik hiyerarşi prosesi değerlendirmeleri (4. bölümde detaylı olarak verilen) yapılarak geliştirilmiştir. Türkiye'yi ilgilendiren ana ulaştırma koridorları ve Türkiye ile ilişkisini gösteren haritalar Harita 153 - Harita 155 arasında verilmektedir. Bu çerçevede TEN-T ağında görüldüğü gibi Türkiye'de de Kuzey-Güney ve Doğu-Batı koridorlarına ihtiyaç vardır. Uluslararası ulaştırma koridorları açısından aşağıda belirtilen sınır ve liman kentlerinin ulusal ulaştırma koridorları ile birbirlerine bağlanması gerektiği değerlendirilmektedir:

- Antalya
- Ardahan
- Çanakkale
- Edirne
- İstanbul
- İzmir
- Mersin
- Samsun
- Şırnak
- Trabzon
- Van



Harita 153 Türkiye'yi İlgilendiren Ana Ulaştırma Koridorları

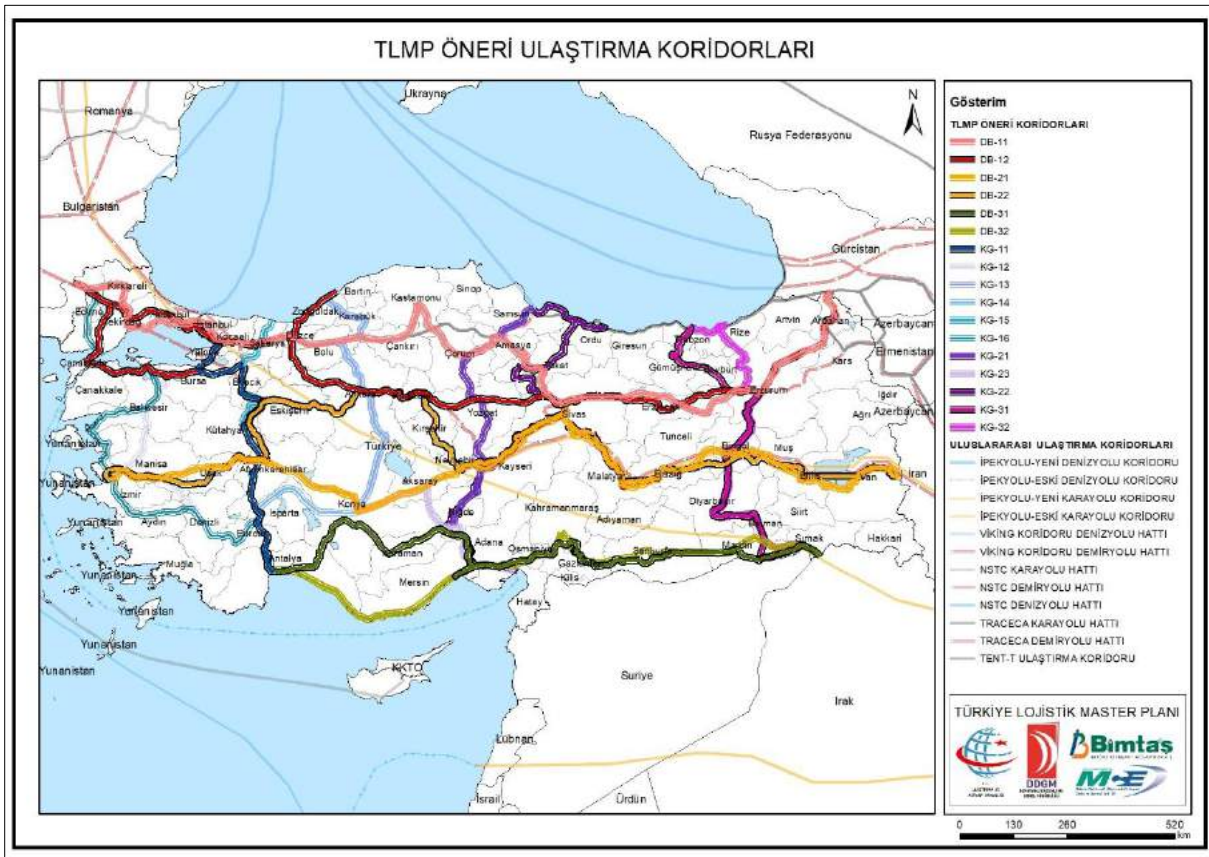


Harita 154 Uluslararası Ulaştırma Koridorları ve Türkiye İlişkisi



Harita 155 TLMP Öneri Koridorları

Bu çerçevede Türkiye’de 3 Doğu-Batı ve 3 Kuzey-Güney ana (core) ulaştırma koridoru oluşturulması gerekmektedir. Bu koridorlar aşağıda ana başlıklar halinde belirtilmiştir. Her bir ana başlık altında verilen ulaştırma koridorları için seçenek güzergahlar oluşturulmuştur. Bu seçeneklerin her biri ticaret, yük hacmi ve dengesi, geçiş süresi ve maliyeti, çevresel etkiler, güvenlik ve emniyet açısından farklı özelliklere sahiptir. Önerilen koridorlar ve güzergahlar Harita 156’da görülmektedir. Doğru güzergâhların seçimi için çok ölçütlü karar verme tekniklerinden Analitik Hiyerarşi Prosesi kullanılmıştır.

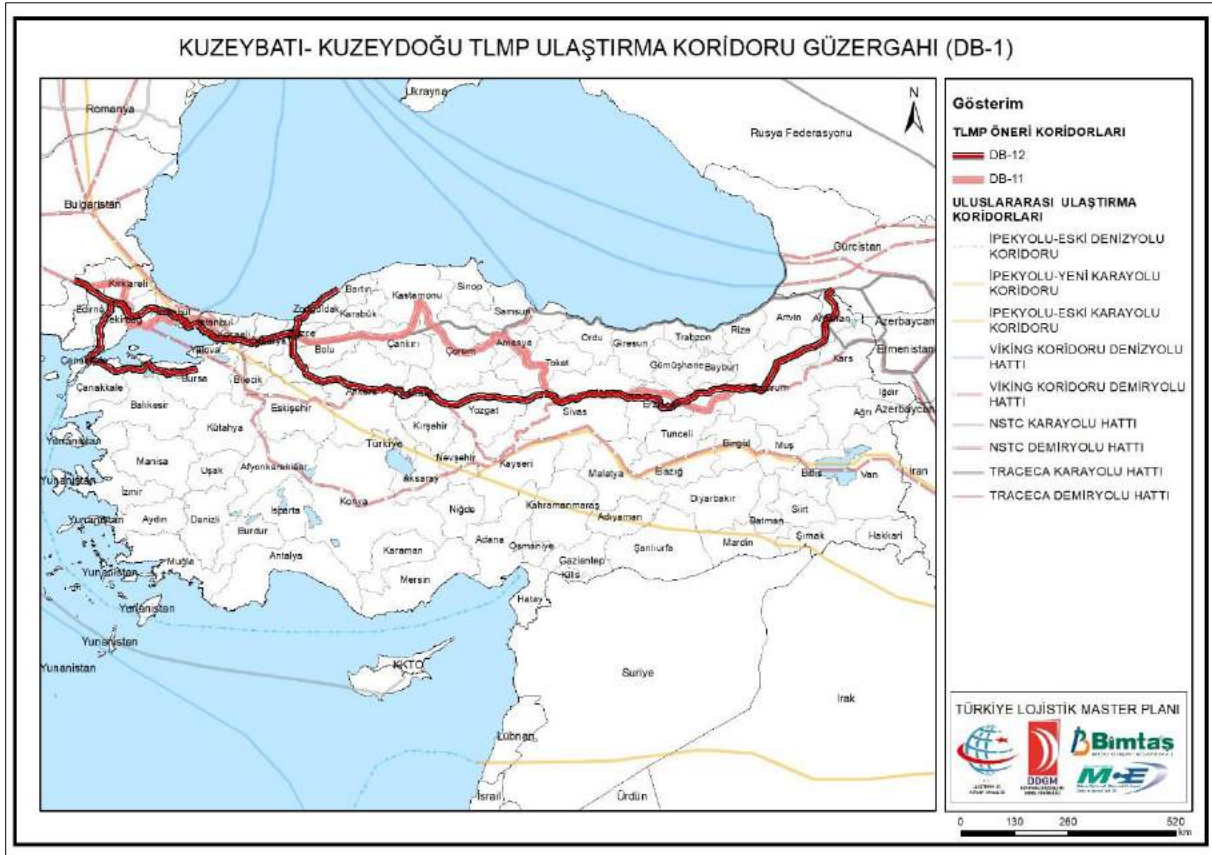


Harita 156 Önerilen Ana Ulaştırma Koridorları ve Güzergahları

Kuzey-Batı ↔ Kuzey-Doğu (DB-1)

DB-11: Edirne(Kapıkule)-Kırklareli-Tekirdağ-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Çankırı-Kastamonu-Çorum-Amasya-Tokat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Ardahan (Türkgözü)

DB-12: Edirne(Kapıkule)-Kırklareli-Tekirdağ-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Ardahan (Türkgözü)

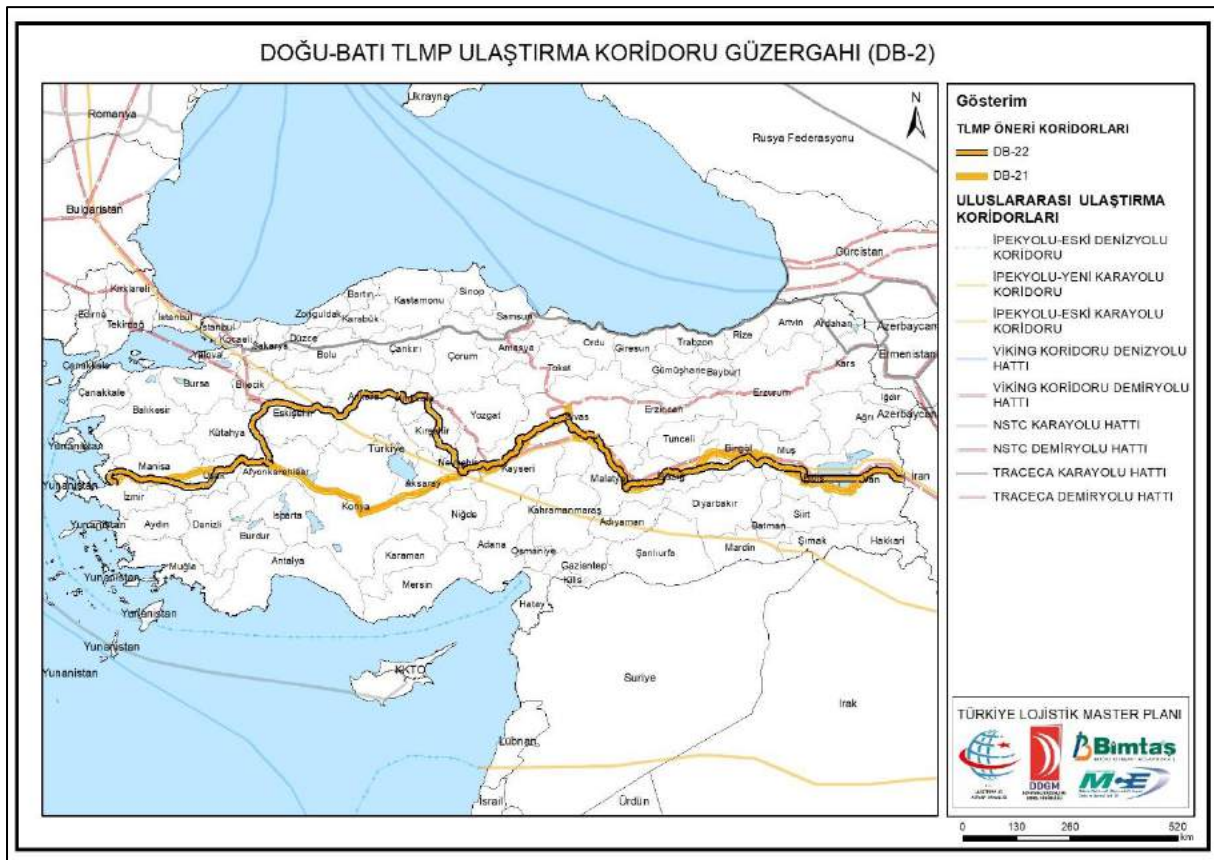


Harita 157 Kuzey-Batı / Kuzey-Doğu Koridoru Seçenek Güzergahları

Orta-Batı ⇄ Orta-Doğu (DB-2)

DB-21: İzmir-Manisa-Uşak-Afyon-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri-Sivas-Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Van (Kapıköy)

DB-22: İzmir-Manisa-Uşak-Afyon-Eskişehir-Ankara-Kırıkkale-Kırşehir-Nevşehir-Kayseri-Sivas-Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Van (Kapıköy)



Harita 158 Orta-Batı / Orta-Doğu Koridoru Seçenek Güzergahları

Güney-Batı ↔ Güney-Doğu (DB-3)

DB-31: Antalya-Konya-Karaman-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye-Kahramanmaraş-Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Şırnak (Haber)

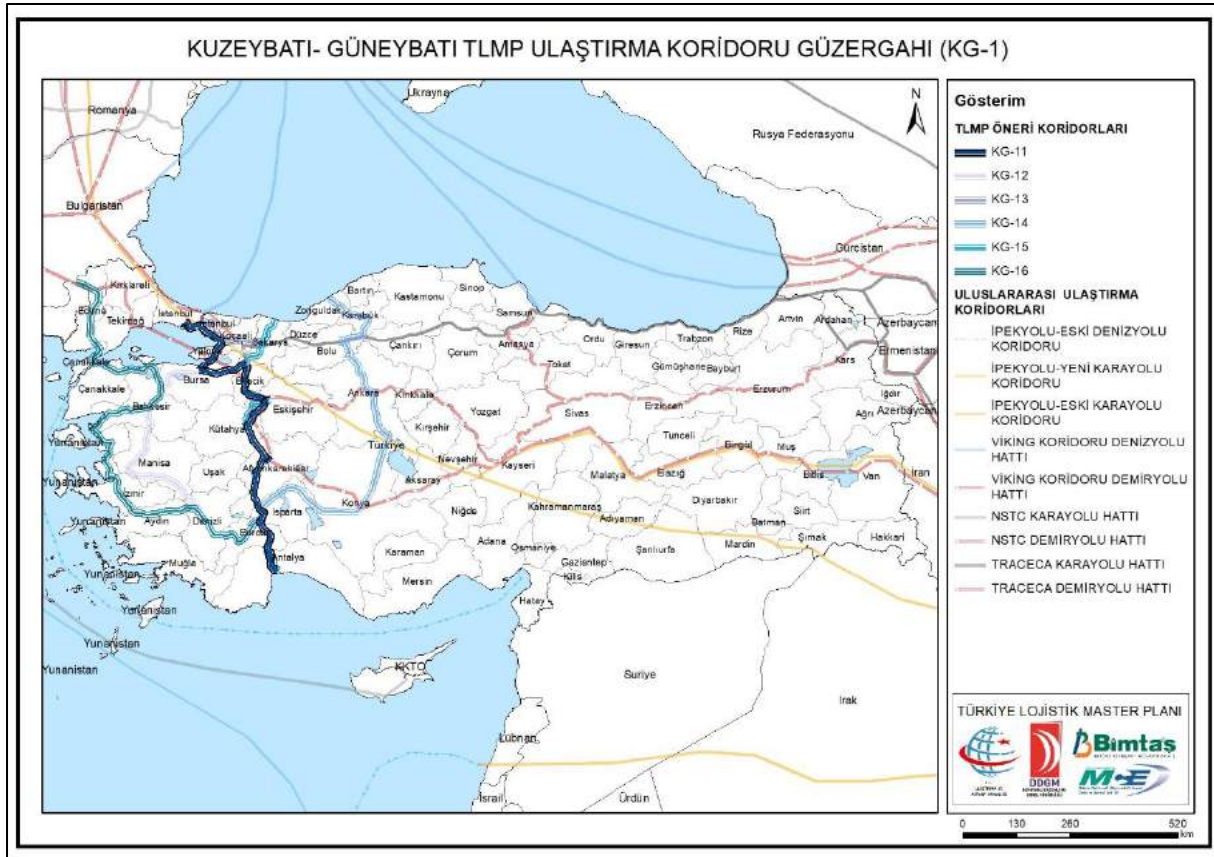
DB-32: Antalya-Mersin-Adana-Osmaniye-Kahramanmaraş-Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Şırnak(Haber)



Harita 159 Güney-Batı / Güney-Doğu Koridoru Seçenek Güzergahları

Kuzey-Batı ⇄ Güney-Batı (KG-1)

- KG-11: İstanbul-Kocaeli-Yalova-Bursa-Bilecik-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Isparta-Burdur-Antalya
- KG-12: İstanbul-Kocaeli-Yalova-Bursa-Balıkesir-Manisa-Denizli-Burdur-Antalya
- KG-13: İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Bilecik-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Isparta-Burdur-Antalya
- KG-14: Zonguldak-Karabük-Bolu-Ankara-Konya-Isparta-Burdur-Antalya
- KG-15: Sakarya(Karasu)-Bilecik-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Isparta-Burdur-Antalya
- KG-16: Edirne(Kapıkule)-Çanakkale-Balıkesir-İzmir-Aydın-Denizli-Burdur-Antalya



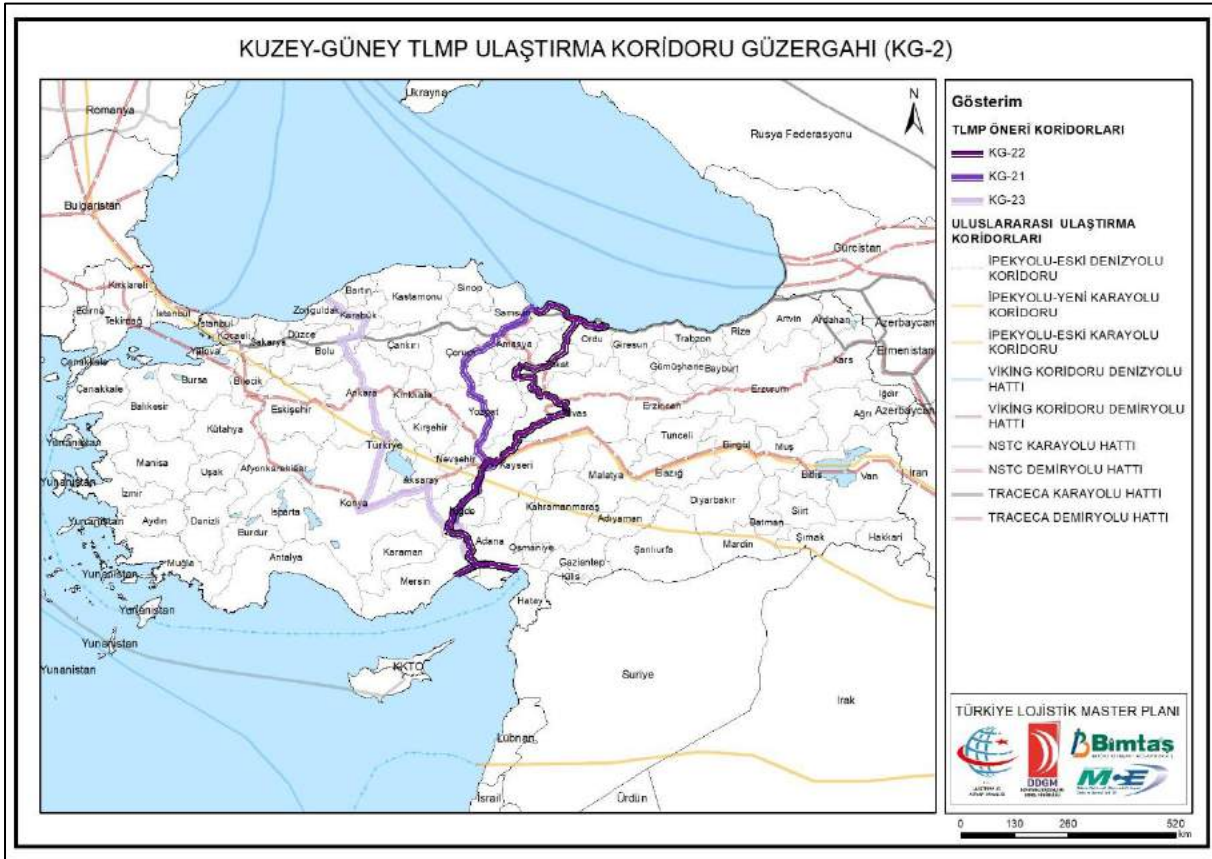
Harita 160 Kuzey-Batı / Güney-Batı Koridoru Seçenek Güzergahları

Kuzey-Orta ↔ Güney-Orta (KG-2)

KG-21: Samsun-Amasya-Çorum-Yozgat-Kayseri-Niğde-Adana-Mersin

KG-22: Samsun-Ordu-Tokat-Sivas-Kayseri-Niğde-Adana-Mersin

KG-23: Zonguldak-Karabük-Bolu-Ankara-Konya-Aksaray-Niğde-Adana-Mersin

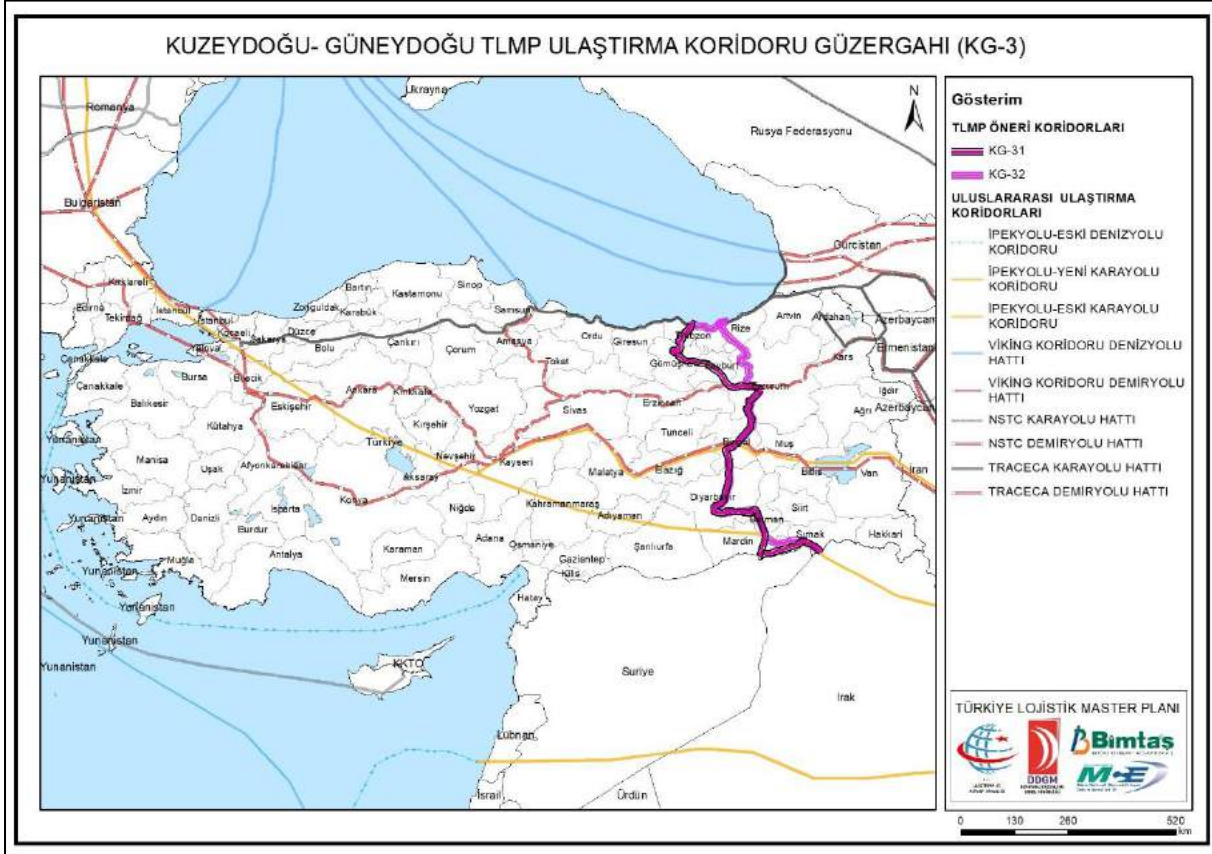


Harita 161 Kuzey-Orta / Güney-Orta Koridoru Seçenek Güzergahları

Kuzey-Doğu ⇔ Güney-Doğu (KG-3)

KG-31: Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Bingöl-Diyarbakır-Batman-Mardin-Şırnak(Habur)

KG-32: Trabzon-Rize-Erzurum-Bingöl-Diyarbakır-Batman-Mardin-Şırnak(Habur)

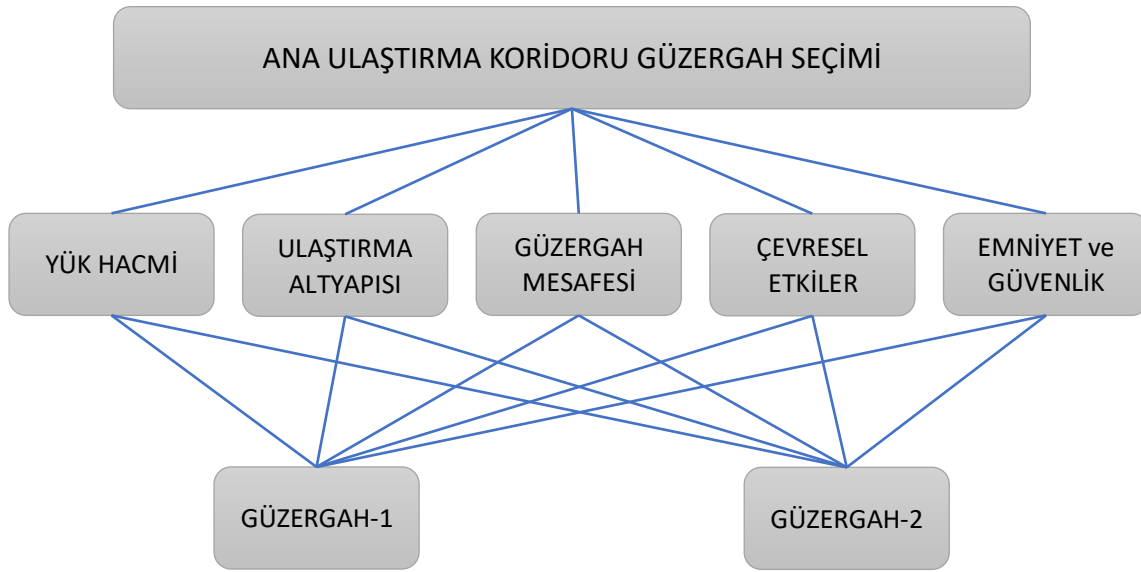


Harita 162 Kuzey-Doğu / Güney-Doğu Koridoru Seçenek Güzergahları

Bu koridorlar arasındaki geçişler uygun ara koridorlarla sağlanacaktır.

7.14.2. Kuzey/Batı - Kuzey/Doğu Koridoru Güzergah Seçimi İçin AHP Uygulaması

Ulusal ulaştırma ana koridorlarının belirlenebilmesi amacıyla literatürde yapılan çalışmalar ve ülkemiz koşullarının değerlendirilmesi sonucunda beş ana kriter belirlenmiştir. Türkiye Lojistik Master Plan çerçevesinde ulusal ana koridorların seçilmesinde kullanılan kriterler; Yük Hacmi, Ulaştırma Altyapısı, Güzergah Mesafesi, Çevresel Etkiler, Emniyet ve Güvenlik olup bu kriterlerin açıklamaları yukarıda verilmiştir. Şekil 123'te verilen model tüm koridorlar için aynı olup sadece güzergah seçeneği sayısı, koridora göre değişmektedir.



Şekil 123 Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi için Analitik Hiyerarşi Prosesi

Türkiye Lojistik Master Planı kapsamında küresel ulaştırma koridorlarını birbirine bağlayan, ölçek ve nakliye ekonomisi çerçevesinde dış ve iç ticaret akışını sağlayacak 3'er adet Doğu-Batı ve Kuzey-Güney olmak üzere toplamda 6 adet ana ulaştırma koridoru oluşturulması öngörülmüştür. Önerilen AHP modelinin uygunluğunun tespiti amacıyla önce DB1: Kuzey/Batı - Kuzey/Doğu koridoru için bir uygulama yapılmıştır. Uygulama sonrası tüm ana ulaştırma koridorları için güzergah seçimi yapılmıştır. DB1 koridorunun seçenek geçiş güzergahları aşağıda verilmiştir. Bu güzergahlar seçilirken Edirne (Kapıkule) ve Ardahan (Türkgözü) noktaları arasında bir düz çizgi oluşturulmuş ve bu çizgiye en yakın mevcut otoyol ve duble yol güzergahları esas alınmıştır. Olmayan yollar ve diğer taşıma türleri de dikkate alınırsa çok sayıda seçenek söz konusu olacak ve değerlendirme yapmak

olanaksızlaşacaktır. Yöntemi ve detayları raporun 4. bölümünde verilen uygulamanın ayrıntıları aşağıda verilmiştir.

Kuzey-Batı ⇔ Kuzey-Doğu (DB-1) koridoru için iki seçenek güzergah bulunmakta olup bunlar aşağıda belirtilmiştir:

DB-11: Edirne (Kapıkule)-Kırklareli-Tekirdağ-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Çankırı-Kastamonu-Çorum-Amasya-Tokat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Ardahan (Türkgözü)

DB-12: Edirne (Kapıkule)-Kırklareli-Tekirdağ-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Ardahan (Türkgözü)

Yukarıdaki Şekil 123'te belirlenen ana kriterlerin ikili matrisleri oluşturulup üç akademisyen ve bir sektör profesyoneli tarafından değerlendirilmiştir. Tablo 121'de normalize edilmiş matrisin satırlarının ortalaması alınarak oluşturulan öncelikler vektörü görülmektedir. Son aşamada ise; karar vericilerin yargılarının tutarlı olup olmadığını ölçmek için yapılan tutarlılık analiz sonucu %9,77 olarak hesaplanmıştır. Bu oran %0 ile 10 arasında olduğu için cevapların tutarlı olduğu kabul edilmiştir.

Tablo 121 Ana Kriterlerin Ağırlıkları

KRİTERLER	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	Ağırlıklar
YÜK HACMİ	0,55	0,68	0,57	0,32	0,32	%48,7
ULAŞTIRMA ALTYAPISI	0,11	0,14	0,19	0,27	0,27	%19,6
GÜZERGAH MESAFESİ	0,18	0,14	0,19	0,32	0,32	%22,
ÇEVRESEL ETKİLER	0,08	0,02	0,03	0,05	0,05	%4,4
EMNİYET VE GÜVENLİK	0,08	0,02	0,03	0,05	0,05	%4,4
TOPLAM	1	1	1	1	1	%100

Tablo 121'de görüldüğü gibi koridor güzergahı seçiminde **"Yük Hacmi"** faktörü %48,7 ağırlıkla ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada **"Güzergâh Mesafesi"** ve üçüncü sırada **"Ulaştırma Altyapısı"** kriterleri çıkmıştır.

Bundan sonraki adımda ise yukarıda ulaştırma koridoruna ait güzergâh seçeneklerinin ana kriterlere göre üstünlükleri belirlenmiş ve ağırlıkları hesaplanmıştır.

Güzergah karşılaştırmasında “Yük Hacmi” kriteri için güzergah üzerindeki illerin gelen ve giden yük hacmi değerleri, “Ulaştırma Altyapısı” kriteri için güzergah üzerindeki illerin karayolu ve demiryolu hat uzunlukları, “Güzergah Mesafesi” kriteri için güzergah başlangıç ve varış noktaları arasındaki kuş uçuşu mesafenin karayolu mesafesine yakınlığı, “Çevresel Etkiler” kriteri için Taşımacılık Kaynaklı Kirlenme Endeksi, “Emniyet ve Güvenlik” için trafik kazaları ve suç oranları değerleri dikkate alınmıştır.

Tablo 122’de söz konusu güzergahların Yük Hacmi, Karayolu ve Demiryolu Mesafesi, Güzergah Karayolu Mesafesinin Kuş Uçuşu Mesafeye Yakınlığı, Emniyet ve Güvenlik İndeksi ve Kirlenme İndeksi değerleri yer almaktadır. Güzergahların karşılaştırılmasında bu tablodaki veriler dikkate alınmıştır. Yük hacmi, güzergah üzerindeki illerin, il dışına gönderdiği yük miktarları ile il dışından gelen yük miktarları toplamı olup bu değerler ulaştırma modelinden alınmıştır. Emniyet ve Güvenlik İndeksi hesabında, güzergah üzerindeki tüm illere ait 1) (Kaza Sayısı/taşıt-km) $\times 10^6$, 2) (Öl Sayısı/taşıt-km) $\times 10^6$, 3) (Yaralı Sayısı/taşıt-km) $\times 10^6$ ve 4) Bin kişiye düşen suç sayısı değerleri dikkate alınmıştır. Bu değerler kendi içinde normalize edildikten sonra çıkan değerlerin ağırlıklı ortalaması alınmıştır. Ağırlıklar sırasıyla 0,084, 0,663, 0,207 ve 0,046’dır. Bu ağırlıklar da AHP yöntemi ile belirlenmiştir. Güzergah üzerindeki illerin söz konusu ağırlıklı ortalama değerleri toplanmıştır. Çevre faktörü olarak illerin Ağır Nakliyat Kaynaklı Kirlenme Endeksi (kg/km^2) değerleri dikkate alınmıştır. Bu değerler de normalize edilmiş ve güzergah üzerindeki illerin bu değerleri toplanmıştır.

Tablo 122 Güzergahların Karşılaştırılmasında 2017 Yılı İçin Dikkate Alınan Veriler

Güzergah Seçenekleri	Yük Hacmi (ton)	Karayolu Hat Uzunluğu (km)	Demiryolu Hat Uzunluğu (km)	Kuş Uçuşu Mesafe (km)	Kuş Uçuşu Mesafesinin Karayolu Mesafesine Oranı	Emniyet ve Güvenlik İndeksi	Kirlenme İndeksi
DB-11	864.806	1.802	1.051	1.368	1,32	0,292	0,228
DB-12	920.102	1.889	1.051	1.368	1,38	0,268	0,195

Tablo 123'te değerlendirme sonucu görülmektedir.

Tablo 123 DB-1 Ana Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi Uygulama Sonucu - Ağırlık Oranları

GÜZERGAH SEÇENEKLERİ	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	ORTALAMA
DB-11	0,40	0,40	0,60	0,67	0,60	0,47
DB-12	0,60	0,60	0,40	0,33	0,40	0,53
TOPLAM	1	1	1	1	1	1

Uygulama sonucunda Kuzey/Batı ⇔ Kuzey/Doğu DB-1 koridorunda en uygun güzergahın DB-12: Edirne (Kapıkule)-Kırklareli-Tekirdağ-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Ardahan(Türkgözü) olduğu görülmektedir (Harita 163).



Harita 163 Kuzey-Batı / Kuzey-Doğu DB-1 Koridoru En Uygun Güzergah

Diğer ana ulaştırma koridorları için de benzer bir çalışma yapılmış ve en uygun güzergahlar aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

Orta-Batı ↔ Orta-Doğu (DB-2)

En Uygun Güzergah:

DB-22: İzmir-Manisa-Uşak-Afyon-Eskişehir-Ankara-Kırıkkale-Kırşehir-Nevşehir-Kayseri-Sivas-Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Van (Kapıköy)

Tablo 124 DB-2 Ana Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi Uygulama Sonucu

GÜZERGAH SEÇENEKLERİ	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	ORTALAMA
DB-21	0,33	0,56	0,25	0,40	0,36	0,36
DB-22	0,67	0,44	0,75	0,60	0,64	0,64



Harita 164 Orta-Batı / Orta-Doğu DB-2 Koridoru En Uygun Güzergah

Güney-Batı ↔ Güney-Doğu (DB-3)

En Uygun Güzergah:

DB-31: Antalya-Konya-Karaman-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye-Kahramanmaraş-Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Şırnak (Haber)

Tablo 125 DB-3 Ana Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi Uygulama Sonucu

GÜZERGAH SEÇENEKLERİ	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	ORTALAMA
DB-31	0,75	0,40	0,75	0,83	0,67	0,68
DB-32	0,25	0,60	0,25	0,17	0,33	0,32



Harita 165 Güney-Batı / Güney-Doğu DB-3 Koridoru En Uygun Güzergah

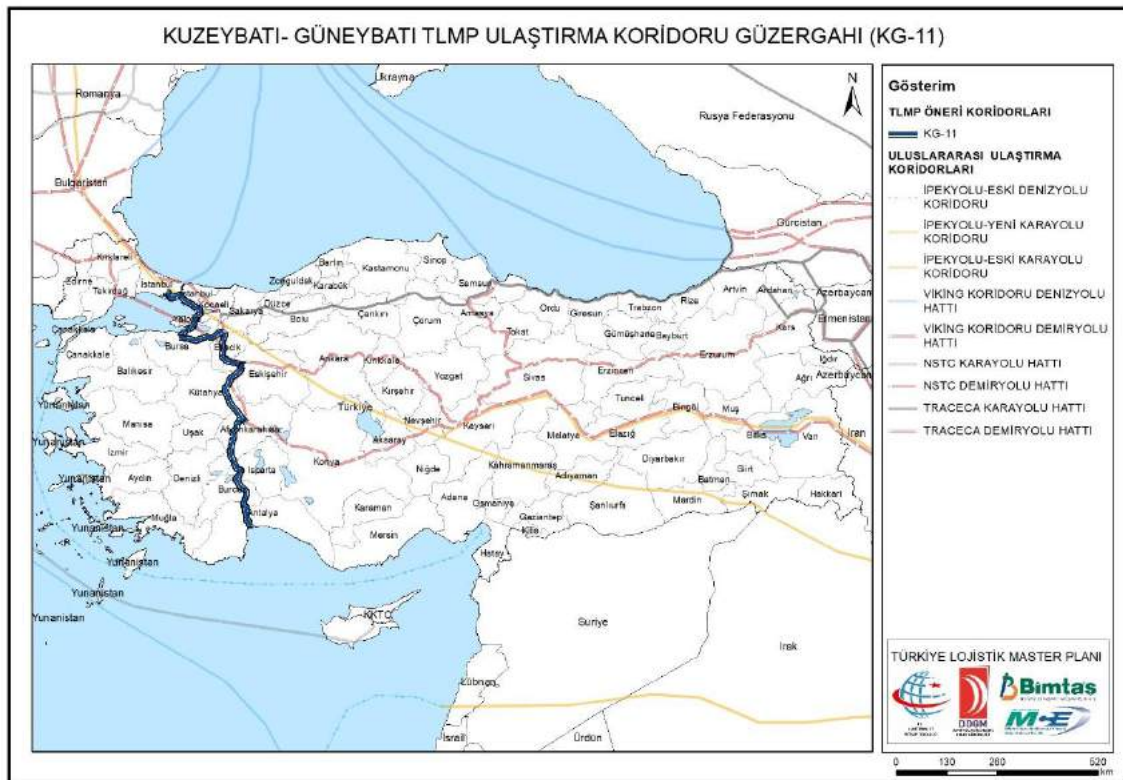
Kuzey-Batı ⇄ Güney-Batı (KG-1)

En Uygun Güzergah:

KG-11: İstanbul-Kocaeli-Yalova-Bursa-Bilecik-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Isparta-Burdur-Antalya

Tablo 126 KG-1 Ana Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi Uygulama Sonucu

GÜZERGAH SEÇENEKLERİ	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	ORTALAMA
KG-11	0,29	0,17	0,17	0,24	0,30	0,24
KG-12	0,29	0,11	0,25	0,11	0,30	0,23
KG-13	0,29	0,17	0,17	0,16	0,15	0,23
KG-14	0,06	0,22	0,33	0,32	0,10	0,15
KG-15	0,06	0,33	0,08	0,16	0,15	0,14



Harita 166 Kuzey-Batı / Güney-Batı KG-1 Koridoru En Uygun Güzergah

Kuzey-Orta ↔ Güney-Orta (KG-2)

En Uygun Güzergah:

KG-22: Samsun-Ordu-Tokat-Sivas-Kayseri-Niğde-Adana-Mersin

Tablo 127 KG-2 Ana Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi Uygulama Sonucu

GÜZERGAH SEÇENEKLERİ	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	ORTALAMA
KG-21	0,43	0,38	0,20	0,29	0,25	0,36
KG-22	0,43	0,38	0,20	0,43	0,25	0,37
KG-23	0,14	0,25	0,60	0,29	0,50	0,27



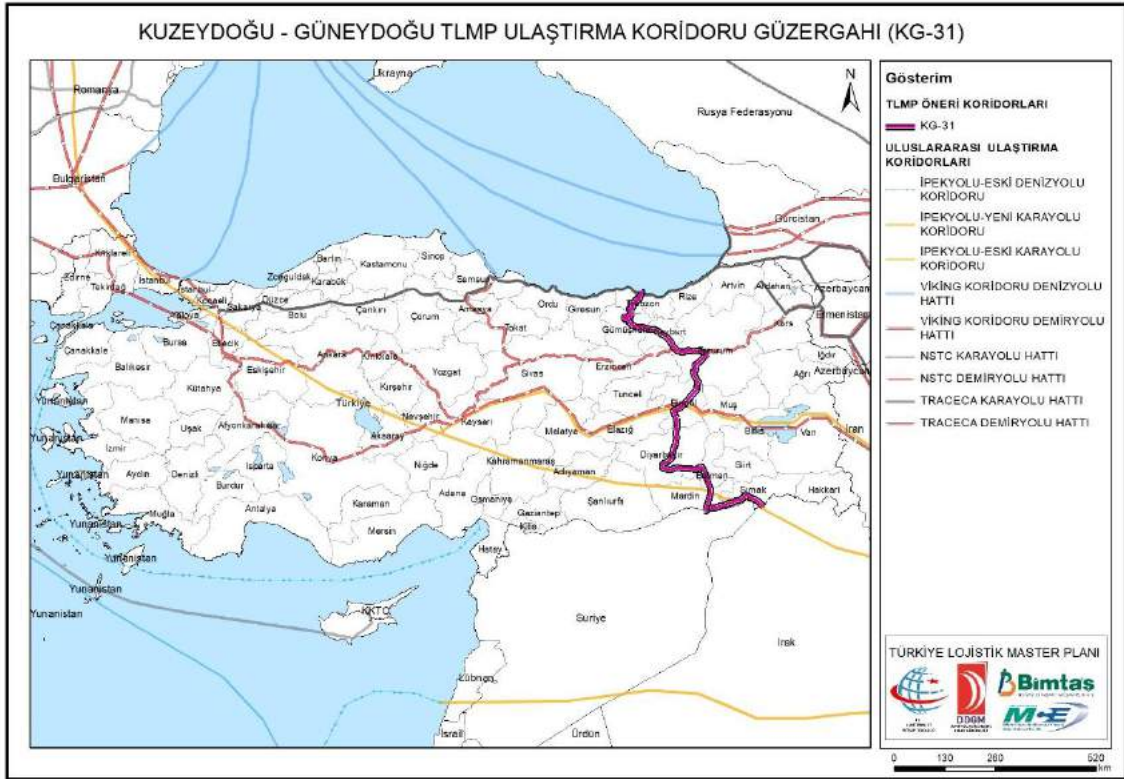
Harita 167 Kuzey-Orta / Güney-Orta KG-2 Koridoru En Uygun Güzergah

Kuzey-Doğu ⇔ Güney-Doğu (KG-3)

KG-31 : Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Bingöl-Diyarbakır-Batman-Mardin-Şırnak(Habur)

Tablo 128 KG-3 Ana Ulaştırma Koridoru Güzergah Seçimi Uygulama Sonucu

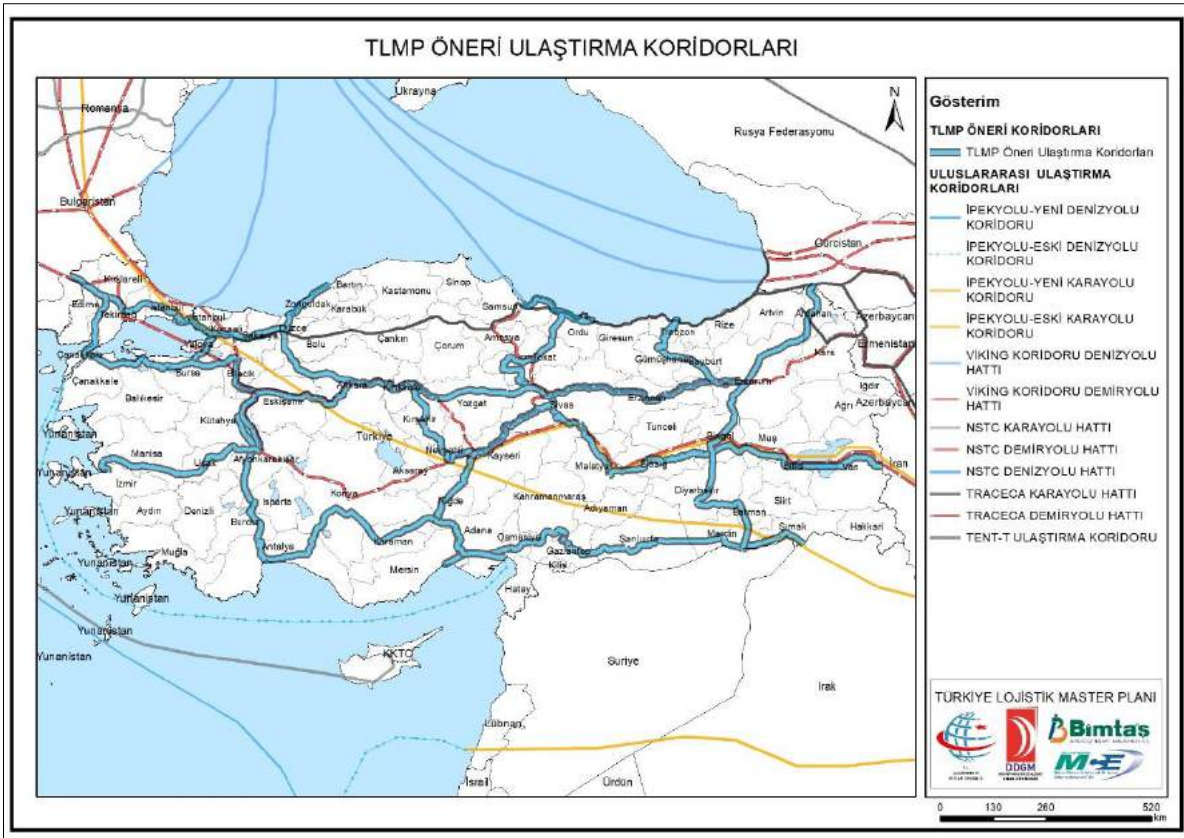
GÜZERGAH SEÇENEKLERİ	YÜK HACMİ	ULAŞTIRMA ALTYAPISI	GÜZERGAH MESAFESİ	ÇEVRESEL ETKİLER	EMNİYET VE GÜVENLİK	ORTALAMA
KG-31	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,51
KG-32	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40	0,49



Harita 168 Kuzey-Doğu / Güney-Doğu Koridoru En Uygun Güzergah

7.14.3. TLMP Öneri Koridorları

Yukarıda detayları verilen çalışmalar ve analizler neticesinde ana ulaştırma koridoru olarak önerilen koridorlar Harita 169'da gösterilmektedir. Bu koridorlar arasındaki geçişler uygun ara (bağlantı) koridorlarla sağlanacaktır. Önerilen koridorların mevcut ve planlanan otoyol ve demiryolları yatırımları ile karşılaştırılması ve uygun görülen revizyonların yapılması gerekmektedir.



Harita 169 TLMP Önerilen Ulaştırma Koridorları

7.15. TLMP STRATEJİLERİNİN OLUŞTURULMASI

Stratejilerin geliştirilmesi aşamasında "Lojistik Strateji ve Önerileri" başlığı altında, 9 ayrı bölümde lojistik faaliyet alanlarına yönelik (karayolu taşımacılığı, kentsel lojistik vs.), her bir alan için 9 ayrı stratejik amaç altında toplam **497 stratejik hedef** belirlenmiştir. Ortaya konulan strateji havuzundan, senaryolara ve hedef yıllarına bağlı olarak "TLMP Strateji ve Önerileri" aşağıdaki başlıklar altında belirlenmiştir:

- Karayolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Demiryolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Denizyolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Havayolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Karma Taşımacılık Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Kurumsal ve Yasal Yapılanma Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Kentsel Lojistik Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Lojistik Merkez Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Akıllı Ulaşım Sistemleri Amaç, Hedef ve Stratejileri
- İnsan Kaynakları ve Eğitim Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Tanıtım Amaç, Hedef ve Stratejileri
- Ekonomik ve Politik Hamle Amaç, Hedef ve Stratejileri

TLMP Vizyonu'nun belirlenmesi ve belirlenen vizyon ışığında ortaya konulan **temel AHS'ler (33 amaç, 41 hedef, 65 strateji)** aşağıda başlıklar halinde verilmiştir:

7.15.1. Karayolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri (KRY-AHS)

Amaç

KRY-A1: Taşıma türü bazında elleçlenen yük miktarının dengelenmesi

Hedef/Hedefler

KRY-A1-H1: Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılık paylarının ulaşım-lojistik alanında gelişmiş ülkelere benzer şekilde, aşağıdaki tabloda verilen seviyelere getirilmesi (Tablo 129)

Tablo 129 Taşımacılık Payları Model Sonuçları

TAŞIMA TÜRLERİ	Yıllar ve Yüzdeler			
	2017	2023	2035	2050
Demiryolu	%5	%10	%12	%17
Karayolu	%89	%82	%80	%75
Denizyolu	%6	%8	%8	%8

Strateji/Stratejiler

KRY-A1-H1-S1: 2023 yılına kadar TCDD'nin hedeflenen yatırımlarının tamamlanmasını sağlayacak çalışmaların yapılması

KRY-A1-H1-S2: Yükün karayolundan demiryoluna kaydırılması için yönlendirici teşvik faaliyetlerinin yapılması

KRY-A1-H1-S3: Demiryolu altyapı arzının kesintisiz sağlanması için bakım onarım faaliyetlerinin etkin planlanması ve zamanında tamamlanması

KRY-A1-H1-S4: Karayolundan demiryoluna yükün aktarılması için mevcut lojistik merkezlerin verimliliğinin artırılması

KRY-A1-H1-S5: Limanlar ve OSB'lerin altyapı ve teknik imkanlar açısından değerlendirilerek, uygun olanlara iltisak hatlarının çekilmesi için TLMP çıktılarından yararlanılarak alt ölçek planlama çalışmalarının tamamlanması ve yapım sürecinin başlatılması

KRY-A1-H1-S6: Demiryolu işletme hızının artırılması

Amaç

KRY-A2: Karayolu yük aktarma terminallerinin oluşturulması

Hedef/Hedefler

KRY-A2-H1: Lojistik merkezler içinde yük aktarma terminallerinin oluşturulması

KRY-A2-H2: Lojistik merkez olmayan yerlerde yük aktarma terminallerinin üretim yapılan alanlar (OSB, Sanayi Sitesi, Serbest Bölge vb.) ile uyumlu olarak oluşturulması

Strateji/Stratejiler

KRY-A2-H1-S1: Lojistik merkezlerin TLMP çalışması kapsamında hazırlanan kılavuza uygun olarak tesis edilmesi

KRY-A2-H2-S1: Yerel yönetimlerin, TLMP çıktıları kapsamında bilgilendirilerek, yük aktarma-elleçleme amaçlı oluşturacağı tesisler için gerekli alt ölçek planlama çalışmalarını TLMP ile uyumlu bir şekilde yapması

Amaç

KRY-A3: Lojistik sektörde katma değerli hizmetlerin geliştirilmesi

Hedef/Hedefler

KRY-A3-H1: Lojistik sektörde katma değerli hizmet veren firma sayısının yetkinliğinin ve teknolojik seviyesinin artırılması

KRY-A3-H2: Lojistik sektördeki firmaların E-Ticaret özelinde uzmanlaşmasının da sağlanması

Strateji/Stratejiler

KRY-A3-H1-S1: TUBİTAK, KOSGEB, Kalkınma Ajansları ve diğer kurumlar tarafından katma değerli hizmetlerin desteklenmesi

KRY-A3-H2-S1: E-Ticaret'te uzmanlaşan firmalara ve kümelere teşvik sağlanması

Amaç

KRY-A4: Tehlikeli madde karayolu taşımacılığı kaynaklı risklerin en aza indirilmesi

Hedef/Hedefler

KRY-A4-H1: 2023 yılına kadar ülkedeki karayolu ağının tüm tehlikeli madde sınıfları açısından değerlendirilerek yasaklı yol, tünel ve köprüleri gösteren haritanın oluşturulması; 2035 ve 2050 hedef yılları süresince izleme ve güncellemelerin yapılması

Strateji/Stratejiler

KRY-A4-H1-S1: İlgili kurum tarafından Türkiye ölçeğinde 2023 hedef yılına kadar yasaklı yol, tünel, köprü ve izlenecek güzergahları gösteren haritanın oluşturulmasının sağlanması

KRY-A4-H1-S2: Karayolunda tehlikeli madde geçişine izin verilmeyecek güzergahlar için tehlikeli maddelerin demiryolunda taşınmasına yönelik imkanların sağlanması. Etüt için önerilen ilk bölgeler; Mersin, Eskişehir, Kocaeli ve bölgesi

Amaç

KRY-A5: Karayolu meskûn mahal geçişlerinde gürültü önleyici sistemlerin oluşturulması

Hedef/Hedefler

KRY-A5-H1: Gürültü önleyici sistemlerin planlaması için çalışmaların 2023 yılına kadar en az %10'unun, 2035 yılına kadar en az %50'sinin ve 2050 yılına kadar %80'inin tamamlanması

Strateji/Stratejiler

KRY-A5-H1-S1: Gürültü önleyici sistemlerin planlaması için çalışmaların 2019-2023 yılları arasında stratejik plana bağlanması

KRY-A5-H1-S2: Gürültü önleyici sistemlerin Türkiye'de üretilebilmesi için kapasite oluşturulmasına yönelik teşviklerin 2019-2035 döneminde sağlanması

7.15.2. Demiryolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri (DMR-AHS)

Amaç

DMR-A1: Üretim merkezleri ve lojistik alanların, iltisak hatlarıyla demiryolu şebekesine bağlanması

Hedef/Hedefler

DMR-A1-H1: TLMP'de üretilen veriler değerlendirilerek yapım önceliklendirme ve planlamaların yapılması

Strateji/Stratejiler

DMR-A1-H1-S1: Planlama ve önceliklendirmenin 2023 yılına kadar tamamlanması ve ilgili kuruluş tarafından verilecek kararlara göre yapımının başlatılması, takip eden yıllarda sürecin etkili bir şekilde devam ettirilerek izlenmesi

Amaç

DMR-A2: İntermodal taşımacılığın artırılması

Hedef/Hedefler

DMR-A2-H1: Konteyner taşımacılığının artırılması

DMR-A2-H2: Swap Body (hareketli kap) taşımacılığının artırılması

DMR-A2-H3: Ro-Ro taşımacılığının artırılması

Strateji/Stratejiler

DMR-A2-H1-S1: Konteynerizasyonun sağlanması için, konteyner üretim ve alımının teşvik edilmesinin ve TCDD yük aktarma istasyonlarında ekipman ve tesis altyapısının güçlendirici tedbirlerinin alınmasının 2023 yılına kadar sağlanması, takip eden yıllarda sürecin etkili bir şekilde devam ettirilerek izlenmesi

DMR-A2-H2-S1: Swap Body üretim ve alımının teşvik edilmesinin 2035 yılına kadar sağlanması, takip eden yıllarda sürecin etkili bir şekilde devam ettirilerek izlenmesi

DMR-A2-H3-S1: TLMP öneri koridorlarıyla bütünleşik yeni Ro-Ro taşımacılık anlaşmalarının yapılması, yeni hatların açılmasına yönelik çalışmaların yapılmasının 2023 yılına kadar sağlanması, takip eden yıllarda sürecin etkili bir şekilde devam ettirilerek izlenmesi

Amaç

DMR-A3: Lojistik merkez bağlantılı demiryolu taşımacılığının özendirilmesi

Hedef/Hedefler

DMR-A3-H1: Gerekli mevzuat düzenlemelerinin yapılması

Strateji/Stratejiler

DMR-A3-H1-S1: 2023 yılına kadar ilgili mevzuat düzenlemelerinin yapılarak yürürlüğe alınması

Amaç

DMR-A4: Demiryollarında ortalama ticari hızın artırılması

Hedef/Hedefler

DMR-A4-H1: Ortalama ticari hızın 2023 yılına kadar 45 km/sa, 2035 yılına kadar 65 km/sa ve 2050 yılına kadar 80 km/sa hızına ulaşması

Strateji/Stratejiler

DMR-A4-H1-S1: Demiryollarında ortalama ticari hızın artırılabilmesi için gerekli altyapı ve üstyapı planlama çalışmalarının 2023 yılına kadar tamamlanması, devam eden modernizasyon çalışmalarının ilgili kurumun stratejik planına uygun şekilde tamamlanması ve sürecin izlenmesi

Amaç

DMR-A5: Demiryolu hizmet kalitesinin ve altyapı arzının geliştirilmesi

Hedef/Hedefler

DMR-A5-H1: Demiryolunda; 2023 yılına kadar +1.429 km, 2035 yılına kadar +3.401 km ve 2050 yılına kadar +1.280 km yeni hat yapım çalışmalarının tamamlanması (değerler hedef yıla ait toplam değerlerdir)

Strateji/Stratejiler

DMR-A5-H1-S1: TLMP tarafından önerilen ulaştırma koridorları üzerindeki hatlara öncelik verilerek yapım çalışmalarının 2035 yılına kadar tamamlanması

Amaç

DMR-A6: Demiryolu taşımacılık payının artırılması

Hedef/Hedefler

DMR-A6-H1: YG2, YG3, YG4 ve YG6 (yük grupları) taşımaları için demiryolu altyapısıyla taşımacılık imkânı bulunan illerde karayolunda taşınan yükün demiryoluna aktarılmasının sağlanması; buna göre 2023 yılına kadar karayolundan %1 yük çekilmesi, 2035 yılına kadar karayolundan %3 yük çekilmesi ve 2050 yılına kadar karayolundan %5 yük çekilmesi

Strateji/Stratejiler

DMR-A6-H1-S1: YG2, YG3, YG4 ve YG6 taşımalarının karayolunda yapılmasını azaltacak önleyici veya teşvik edici şekilde yasal düzenlemelerin 2023 yılı öncesinde yürürlüğe alınarak etkin biçimde uygulanmasının sağlanması

Amaç

DMR-A7: Demiryolu meskûn mahal geçişlerinde gürültü önleyici sistemlerin oluşturulması

Hedef/Hedefler

DMR-A7-H1: Gürültü önleyici sistemlerin planlaması için çalışmaların 2023 yılına kadar en az %10'unun, 2035 yılına kadar en az %50'sinin ve 2050 yılına kadar %80'inin tamamlanması

Strateji/Stratejiler

DMR-A7-H1-S1: Gürültü önleyici sistemlerin planlaması için çalışmaların 2019-2023 yılları arasında stratejik plana bağlanması

DMR-A7-H1-S2: Gürültü önleyici sistemlerin Türkiye'de üretilebilmesi için kapasite oluşturulmasına yönelik teşviklerin 2019-2035 döneminde sağlanması

7.15.3. Denizyolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri (DNZ-AHS)

Amaç

DNZ-A1: Limanların kara limanı (dry port) gereksinimlerinin karşılanması

Hedef/Hedefler

DNZ-A1-H1: 2023 yılına kadar 1 adet, 2035 yılına kadar 3 adet ve 2050 yılına kadar 5 adet kara limanı yapımının tamamlanması (değerler hedef yıla ait toplam değerlerdir)

Strateji/Stratejiler

DNZ-A1-H1-S1: Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Planı'nın 2035 yılına kadar TLMP göz önünde bulundurularak, her iki plan kapsamında uygulanması

DNZ-A1-H1-S2: Öncelikli olarak İstanbul, Kocaeli, Mersin, İzmir ve Samsun kara limanları fizibilitelerinin 2023 yılına kadar yapılması

Amaç

DNZ-A2: Limanlarda katma değerli hizmetlerin artırılması

Hedef/Hedefler

DNZ-A2-H1: Limanlarda gerçekleştirilen tahmil-tahliye, paketleme vd. katma değerli hizmetlerdeki teknoloji kullanımının artırılması

Strateji/Stratejiler

DNZ-A2-H1-S1: Sektörün teknoloji kullanımını artırıcı yöndeki projelerinin desteklenmesi için 2023 yılına kadar gerekli yasal düzenlemenin yapılması

Amaç

DNZ-A3: Kabotaj taşımacılığının artırılması

Hedef/Hedefler

DNZ-A3-H1: Kabotaj taşımalarının teşvik edilmesi ve fiyatlandırmanın TL üzerinden yapılması

DNZ-A3-H2: Mevcut mevzuatın denizyolu taşımacılığının verimliliği düşünülerek yeniden değerlendirilmesi

Strateji/Stratejiler

DNZ-A3-H1/H2-S1: Gerekli yasal düzenlemelerin ilgili kurum tarafından yapılması ve 2023 yılına kadar hazırlanarak yürürlüğe alınması

7.15.4. Havayolu Yük Taşımacılığı Amaç, Hedef ve Stratejileri (HVY-AHS)

Amaç

HVY-A1: Hava kargo taşımacılığının artırılması

Hedef/Hedefler

HVY-A1-H1: Havalimanlarında kargo potansiyelinin belirlenmesi

Strateji/Stratejiler

HVY-A1-H1-S1: Havayolu kargo taşımacılığındaki yük akış ve talep tespitinin 2023 yılına kadar tamamlanması

Amaç

HVY-A2: E-ticarete konu olan hızlı kargo ürünlerinin havayolu hareketliliğini artırmak üzere havalimanı yakınlarında serbest ticaret bölgeleri oluşturulması

Hedef/Hedefler

HVY-A2-H1: 2023 yılına kadar 2 adet, 2035 yılına kadar 4 adet ve 2050 yılına kadar 5 adet serbest ticaret bölgesi oluşturulması (değerler hedef yıla ait toplam değerlerdir)

Strateji/Stratejiler

HVY-A2-H1-S1: İstanbul, Mersin, İzmir ve Samsun'da serbest ticaret bölgeleri kurulması için fizibilite ve yapım çalışmalarının planlanması

Amaç HVY-A3: Havayolu kargo taşımacılığı şartlarının iyileştirilmesi

Hedef/Hedefler

HVY-A3-H1: Hava kargo taşımacılığı şartlarının iyileştirilmesi için planlama çalışmalarının yapılması

Strateji/Stratejiler

HVY-A3-H1-S1: Havayolu kargo taşımacılığını olumsuz etkileyen teknolojik rekabet, insan gücü ve maliyet gibi hususların ortadan kaldırılabilmesi için teknik ve idari çalışmaların kısa vadede yapılması

7.15.5. Karma Taşımacılık Amaç, Hedef ve Stratejileri (KT-AHS)

Amaç

KT-A1: Türkiye ana ulaştırma koridorlarının uluslararası koridorlar ve ulusal menfaatler dikkate alınarak tamamlanması

Hedef/Hedefler

KT-A1-H1: Ana ulaştırma koridor yapım çalışmalarının 2050 yılına kadar tamamlanması

Strateji/Stratejiler

KT-A1-H1-S1: TLMP tarafından önerilen koridorlara uyumlu olarak entegrasyonunun yapılması için alt ölçek planlama faaliyetlerinin kısa vadede yapılması

KT-A1-H1-S2: Uluslararası koridorlarla entegrasyon için, Türkiye içinde kalan koridorların yönetimi mekanizmasının 2023 yılına kadar kurularak etkin bir şekilde işletilmesi

Amaç

KT-A2: Uygun noktalar arası RO-RO, RO-LA ve Tren Feri hatları oluşturulması

Hedef/Hedefler

KT-A2-H1: 2023, 2035 ve 2050 yıllarında, her bir hedef yılı için 1 RO-RO, 1 RO-LA, 1 Tren Feri hatları oluşturulması

Strateji/Stratejiler

KT-A2-H1-S1: Silivri-Bandırma-Mudanya RO-RO Hattı, Arifiye-Kapıkule RO-LA Hattı, Gemlik-Tekirdağ Tren Feri Hattı fizibilite çalışmalarının planlanarak tamamlanması

Amaç

KT-A3: Tersine lojistik faaliyetlerini arttırarak taşımacılıkta dönüş yükü oranının ve verimliliğinin arttırılması

Hedef/Hedefler

KT-A3-H1: Lojistik hizmet alan ve hizmet veren firma/kurumlar arasındaki koordinasyonun sağlanması

Strateji/Stratejiler

KT-A3-H1-S1: Yük yönetim portalının ilgili tüm paydaşlar tarafından erişilebilir olması için gerekli altyapı çalışmalarının 2020 yılına kadar tamamlanarak, etkin kullanımının sağlanmasına yönelik gerekli yasal düzenlemenin yapılması

Amaç

KT-A4: Karma taşımacılık katma değerli hizmetlerin artırılması

Hedef/Hedefler

KT-A4-H1: Karma taşımacılıkta gerçekleştirilen katma değerli hizmetlerdeki teknoloji kullanımının artırılması

Strateji/Stratejiler

KT-A4-H1-S1: Sektörün teknoloji kullanımını artırıcı yöndeki projelerinin desteklenmesi için teşvik edici yasal mevzuatın 2020 yılına kadar hazırlanarak yürürlüğe alınması

7.15.6. Kurumsal ve Yasal Yapılanma Amaç, Hedef ve Stratejileri (KY-AHS)

Amaç

KY-A1: Lojistik mevzuatın basitleştirilmesi ve birleştirilmesi

Hedef/Hedefler

KY-A1-H1: Lojistik Kanunu'nun çıkarılması

Strateji/Stratejiler

KY-A1-H1-S1: Kanun düzenleme çalışmalarının başlatılarak sektörde genel kabul görece bir Lojistik Kanunu'nun hazırlanması ve 2023 yılına kadar yürürlüğe konulması için çalışmalar yürütülmesi

Amaç

KY-A2: Lojistik faaliyetlerde enerji verimliliğinin ve enerji korunumunun artırılması

Hedef/Hedefler

KY-A2-H1: Lojistik merkezlerde kullanılacak olan enerjinin yenilenebilir enerji kaynaklarından temin edilebilmesinin, bu merkezlerin planlanmasında dikkate alınması

KY-A2-H2: Lojistik merkezlerde kullanılacak olan enerji kaynağının, bu merkezlerin planlanmasında temiz enerji ve sürdürülebilir çevre politikalarına önem verilerek kararlaştırılmasının sağlanması

Strateji/Stratejiler

KY-A2-H1-S1: Lojistik merkez ve bu kapsamda lojistikle ilgili diğer odakların yenilenebilir enerji kaynaklarından enerji temin edilebilmesine yönelik teşviklere ilişkin düzenlemelerin ilgili Bakanlık tarafından 2020 yılı sonuna kadar yapılması

KY-A2-H2-S1: TLMP'yi takiben yapılacak bölgesel, büyükşehir, il düzeyindeki lojistik ana planlarının yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı konusunda TLMP ile uyumlu stratejiler ortaya koyması; mekânsal düzenlemelerin buna göre kararlaştırılması için gerekli tüm yasal düzenlemenin 2020 yılı sonuna kadar ilgili mevzuata eklenerek, uygulamaya başlanmasının sağlanması

Amaç

KY-A3: Lojistik faaliyetler ile ilgili bilimsel-teknik araştırmaların ve bu kapsamda yapılan AR-GE çalışmalarının TLMP'nin öngördüğü vizyona uygun olarak artırılması

Hedef/Hedefler

KY-A3-H1: İlgili kurum ve kuruluşların AR-GE çalışmalarının eş güdümünün yapılması

KY-A3-H2: Lojistik faaliyetler ile ilgili bilimsel-teknik araştırmaların ilgili sektörlerle eş güdüm içinde yapılması için, UAB girişim ve eş güdümünde bir Ulaştırma ve Lojistik Enstitüsü'nün kurulması

Strateji/Stratejiler

KY-A3-H1-S1: AR-GE çalışmalarına ilişkin mevzuatta yeni düzenlemeler ve gerekli güncellemelerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı eş güdümünde 2019 yılı sonuna kadar gerçekleştirilmesi

KY-A3-H2-S1: Kurulacak enstitünün lojistik faaliyet, planlama, yer seçim, kurulum, bilişim teknolojileri ve diğer bilimsel araştırmaların, geliştirmelerin yapılması için ilgili kurum-kuruluş ve sektörle birlikte proje çalışmalarının yürütülmesinde kaynağın verimli kullanılması, lojistik faaliyet araştırma konularında çalışabilecek insan kaynağının yetiştirilmesi ve çoklu birimleri ilgilendiren konularda hızlı karar alınması, dış gelişmelerin incelenmesi ve izlenmesini sağlayacak altyapı ve birimlere sahip olarak 2021 yılı sonuna kadar Ankara ilinde kurulması

7.15.7. Kentsel Lojistik Amaç, Hedef ve Stratejileri (KL-AHS)

Amaç

KL-A1: Kentsel Lojistik Ana Planlarının yapılması

Hedef/Hedefler

KL-A1-H1: Yerel yönetimlerin (Büyükşehir ve İl Belediyeleri) TLMP ile uyumlu Kentsel Lojistik Ana Planlarını yapması için bilgilendirilmesi

Strateji/Stratejiler

KL-A1-H1-S1: Yerel yönetimlerle (Büyükşehir ve İl Belediyeleri) TLMP kapsamında oluşturulan kılavuzun en geç 2019 yılı sonuna kadar paylaşılarak bilgilendirilmesi

KL-A1-H1-S2: Kentsel lojistik toptancı halleri ve diğer dağıtım merkezlerinin tedarik zinciri içindeki yerinin belirlenmesi ve işletim re-organizasyonu konusunda Büyükşehir ve diğer kentlerin raporlarını hazırlayarak, söz konusu kentlerle ilgili lojistik ana planlarına girdi oluşturması için 2020 yılı sonuna kadar UAB içinde yer alan TLMP izleme ve geri besleme çalışmalarının yapıldığı birime ulaştırılması

7.15.8. Lojistik Merkez Amaç, Hedef ve Stratejileri (LM-AHS)

Amaç

LM-A1: TLMP tarafından önerilecek ve TCDD tarafından planlanmış lojistik merkezlerin önceliklendirilip, fizibiliteyi yapılarak uygun görülenlerin kurulması

Hedef/Hedefler

LM-A1-H1: Mevcut merkezlerin re-organizasyonunun, yeni yapılacak lojistik merkezlerin projelendirme ve işleme alınmasının aşağıdaki tabloda belirtilen hedef yıllarına göre tamamlanması (Tablo 130)

Tablo 130 Lojistik Merkez Önceliklendirme ve Rehabilitasyon*

Lojistik Merkez Tipi	Çekilebilecek Yük Potansiyeline Göre Sınıflama (Ton/Yıl)	2017	2023	2035	2050
A Tipi Lojistik Merkez	25.000.000 ve üzeri	0	2	4	5
B Tipi Lojistik Merkez	15.000.000 - 25.000.000	2	4	8	7
C Tipi Lojistik Merkez	7.500.000 - 15.000.000	6	2	7	8
Sınıflama Dışı (SD) Alanlar	7.500.000 altı	13	13	5	4

Strateji/Stratejiler

LM-A1-H1-S1: Yapılacak olan lojistik merkezlerin kurulmalarına ve işletilmelerine dair mevzuatın TLMP ile uyumlu olarak 2020 yılına kadar çıkarılması

LM-A1-H1-S2: A tipi ilk lojistik merkezin İstanbul'da kurulması için fizibilite çalışmalarının TLMP kararlarına göre alt ölçekte yapılması (2023 yılı)

LM-A1-H1-S3: B tipi ilk lojistik merkezin Ankara'da kurulması için fizibilite çalışmalarının TLMP kararlarına göre alt ölçekte yapılması (2023 yılı)

* Tablodaki değerler hedef yıla ait toplam değerlerdir.

LM-A1-H1-S4: C tipleri TCDD lojistik merkezlerinin TLMP karar ve talep analizlerine göre yeniden değerlendirilerek tamamlanması (2023 yılı) ve operasyonel kabiliyetlerinin artırılması

7.15.9. Akıllı Ulaşım Sistemleri Amaç, Hedef ve Stratejileri (AUS-AHS)

Amaç

AUS-A2: Tüm lojistik bilgi-belge yönetiminin tek merkezden idaresine yönelik bir merkez oluşturulması

Hedef/Hedefler

AUS-A2-H1: Bilgi işlem ve eş güdüm merkezinin, kurum ve kuruluşların merkezi birimlerinin yer aldığı Ankara ilinde işleme alınması

Strateji/Stratejiler

AUS-A2-H1-S1: Bilgi işlem ve eş güdüm merkezinin kurulması için kurumlar arası koordinasyonun sağlanarak planlama çalışmalarının başlatılması ve sorumlu kuruluşun belirlenerek yatırımın 2021 yılı Ocak ayı sonuna kadar tamamlanması

AUS-A2-H1-S2: Sektörden, kurulacak bu merkezlere veri aktarımını sağlayacak teknolojik altyapının sektör ve ilgili kurumlar tarafından oluşturulabilmesi için teşvik düzenlemelerinin 2020 yılı Haziran ayına kadar çıkarılması

7.15.10. İnsan Kaynakları ve Eğitim Amaç, Hedef ve Stratejileri (İK-AHS)

Amaç

İK-A2: Ülkemizdeki lojistik ile ilgili bölüm ve programların akreditasyonlarının sağlanması

Hedef/Hedefler

İK-A2-H1: Akreditasyon işlemlerinin 2023 yılına kadar en az %10'unun, 2035 yılına kadar en az %40'ünün ve 2050 yılına kadar %80'inin tamamlanması

Strateji/Stratejiler

İK-A2-H1-S1: Gerekli akreditasyon işlemlerinin hedef yıllara göre tamamlanması

7.15.11. Tanıtım Amaç, Hedef ve Stratejileri (T-AHS)

Amaç

T-A1: Ülkemizdeki lojistik üstünlüklerin dünyadaki olası kullanıcılara tanıtılması

Hedef/Hedefler

T-A1-H1: Tanıtım koordinasyon için özel bir birim kurulması

Strateji/Stratejiler

T-A1-H1-S1: Yabancı ülkelerdeki sektör temsilcilerini etkin bir şekilde bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerini yapacak birimin, TOBB bünyesinde 2020 yılına kadar kurularak faaliyetlerini etkin bir biçimde sürdürmesi

Amaç

T-A2: TLMP'nin tanıtımının yapılması ve güncellenmesi

Hedef/Hedefler

T-H1: İlgili tüm paydaşların TLMP hakkında bilgilendirilmesi ve güncelleme-izleme çalışmalarının yapılması

Strateji/Stratejiler

T-H1-S1: İlgili tüm paydaşların belirlenerek TLMP kapsamında hazırlanan kılavuzun ve gerekli görülen diğer dokümanların 2019 yılı sonuna kadar paylaşılması

T-H1-S2: Mekânsal yerleştirmede lojistik merkez dışında OSB, SB, EB (ekonomi bölgesi) kuruluş ve yapılandırılmasında TLMP'nin dikkate alınması için gerekli çalışmanın 2019 yılına kadar tamamlanması

T-A2-H1-S3: TLMP'nin onayını takip eden yıllarda sosyo-ekonomik değişimlere göre planın güncelliğinin kısa, orta ve uzun vadede sağlanması

T-A2-H1-S4: TLMP'nin 5 yılda bir revize edilmesi (güncellenmesi) ve gerekli ise 10 yıllık bir süre sonunda plan değişikliğinin uygulanması

T-A2-H1-S5: TLMP'nin revizyon ve gerekli olduğu takdirde plan değişikliğine yönelik sürecin izlenmesi (monitoring) ve gerekli olduğu takdirde geri besleme (feed-back) çalışmalarının UAB bünyesindeki ilgili birim tarafından uygun dönemler temelinde yapılması

7.15.12. Ekonomik ve Politik Hamle Amaç, Hedef ve Stratejileri (EPH-AHS)

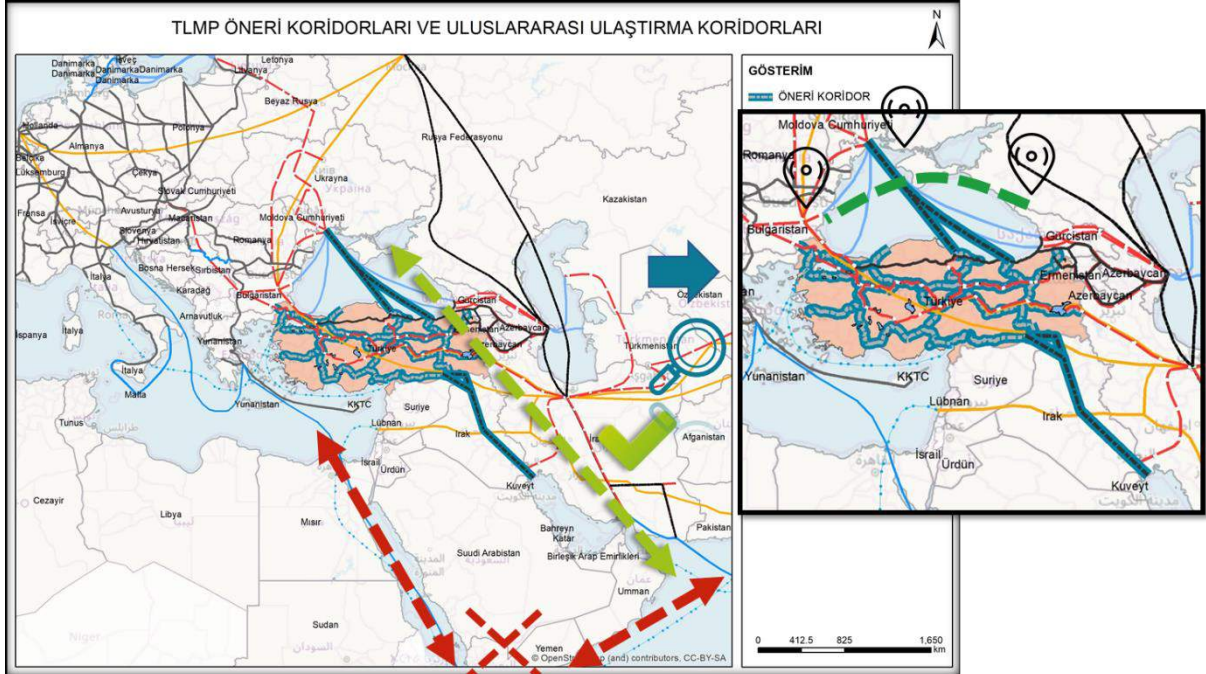
Projenin iş tanımında verilen AHS'lere ek olarak ekonomik ve politik hamle yapılması yönünde öneri getiren amaç, hedef, stratejilerin de belirlenmesinin uygun olacağı mütalaa edilerek, geliştirilen bu AHS'ler bu bölümde verilmektedir.

Amaç

EPH-A1: Yüksek katma değerli ihracata yönelik dış ticaretin güçlendirilmesi

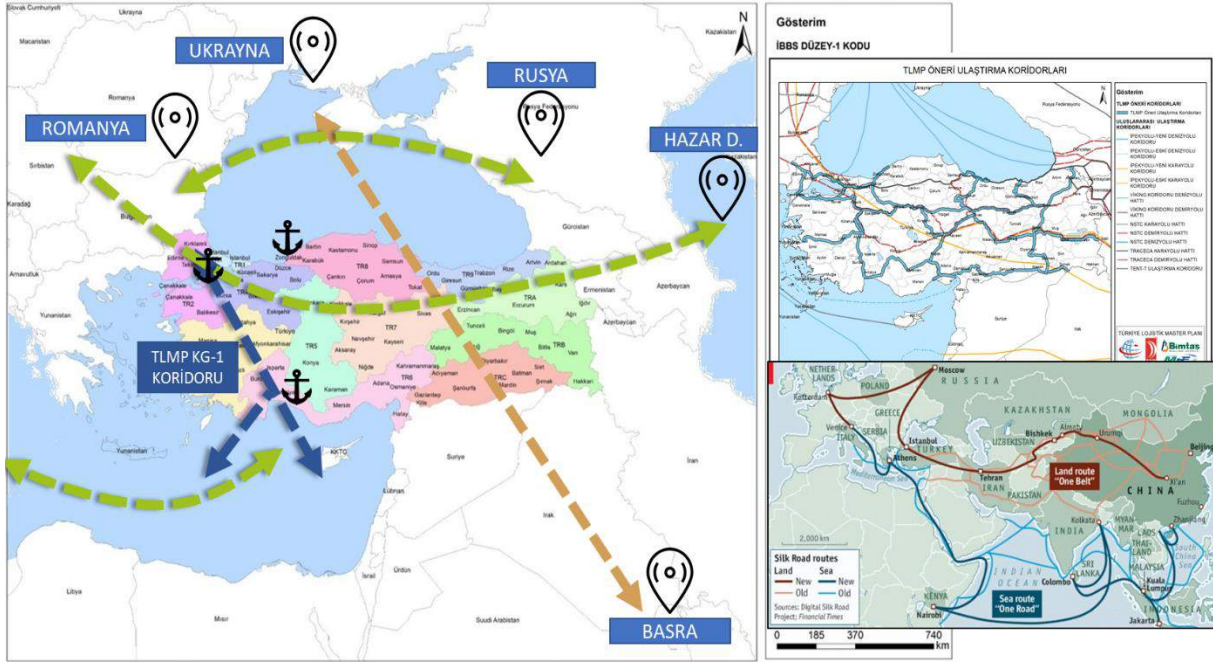
Hedef/Hedefler

EPH-A1-H1: Yurt dışında yabancı ülkelerle birlikte ortak serbest bölgeler kurulması (Harita 170)



Harita 170 Yurt Dışı Ortak Serbest Bölge Hedefleri

EPH-A1-H2: Yurt dışında yabancı ülkelerle ortak veya münferiden lojistik merkezlerin kurulması (Harita 171)



Harita 171 Yurt Dışı Lojistik Merkez Hedefleri

Strateji/Stratejiler

EPH-A1-H1-S1: Öncelikle Basra Körfezi'nde Irak ile birlikte, Karadeniz'in kuzey ülkeleri Ukrayna-Rusya ile birlikte ortak serbest bölge kurulmasına yönelik faaliyetlerin 2023 yılına kadar başlatılması ve orta vadede işletmeye alınması

EPH-A1-H1/H2-S2: Antalya Yük Limanı ve öngörülen Lojistik Merkezi ile karşılıklı lojistik faaliyetin kurulabileceği Akdeniz kıyı limanının belirlenmesi ve ilgili ülke ile bu limana ilişkin ortak serbest bölge-lojistik merkez kurulması çalışmasına ait altyapı ve işletim projelerinin 2023 yılına kadar tamamlanması ve 2035 yılına kadar işletime alınmasının sağlanması

EPH-A1-H1/H2-S3: Yurt dışı ortak serbest bölge ve yurt dışı lojistik merkez kurulması ve işletimi konusunda; Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası iş birliği ve ikili sözleşmelere uyumluluğunun sağlanması çalışmasının, Dışişleri Bakanlığı eş güdümünde, Ticaret Bakanlığı ve diğer ilgili bakanlıkların, 2019 yılı sonuna kadar tamamlanması

EPH-A1-H2-S1: Tek kuşak tek güzergah (OBOR) kapsamında orta koridor lojistiğinin güçlendirilmesi için Hazar Denizi çevresinde bu koridora hizmet verebilecek lojistik merkezlerin kurulmasına yönelik faaliyetlerin 2023 yılına kadar başlatılması ve orta vadede işletmeye alınması

EPH-A1-H2-S2: Yurt dışında yabancı ülkelerle ortak veya münferiden lojistik merkezlerin kurulmasını destekleyecek biçimde, boğazlardaki ve boğaz geçişlerinin yük trafiğini azaltmaya da yardımcı olacak biçimde Karadeniz kıyısı ve Karadeniz üstü Kuzey Avrupa ülkeleri ile Yakın Doğu ve Afrika lojistik işlem ve hareketlerinin yoğunlaştırılabileceği, Antalya Yük Limanı ve öngörülen Lojistik Merkez – Marmara/Karadeniz koridoru (KG-1) Karadeniz kıyısında Filyos, Marmara kıyısında, Tekirdağ Limanı ve bunun karşılığında yer alabilecek mevcut Gemlik, Bandırma limanlarının lojistik anlamda güçlendirilmesine yönelik lojistik altyapı ve işletim projelerinin 2023 yılına kadar tamamlanması

Amaç

EPH-A2: Türkiye’de üretim artışı ve çeşitlenmesini destekleyecek lojistik altyapı ve işletiminin ilgili tedarik zincirleri ile ilişkilendirilerek oluşturulması

Hedef/Hedefler

EPH-A2-H1: Sınai üretim, tarımsal üretim, madenler ve bunlarla ilgili ticari faaliyetler kapsamında; ilgili sektörleri yönlendirecek çalışmaların, belirlenen TLMP Öneri Koridorları, öneri lojistik merkezler ve ilgili üretim-tüketim alanları bağlamında yapılması

Strateji/Stratejiler

EPH-A2-H1-S1: Ülke tarımsal üretiminin, katma değer artışı sağlanacak ve zayıfatı en aza indirecek şekilde planlanan lojistik koridorlar, lojistik merkezler kapsamında; depolama, elleçleme, taşımacılık ve diğer lojistik faaliyetlerin ele alındığı İBBS Düzey-1 ölçeğinde planlama çalışmalarının 2023 yılına kadar tamamlanması

EPH-A2-H1-S2: Ülke sınai üretiminin, katma değer artışı sağlanacak ve riskleri en aza indirecek şekilde planlanan lojistik koridorlar, lojistik merkezler kapsamında; depolama, elleçleme, taşımacılık ve diğer lojistik faaliyetlerin ele alındığı İBBS Düzey-1 ölçeğinde planlama çalışmalarının 2023 yılına kadar tamamlanması

EPH-A2-H1-S3: Endüstri alanları, endüstri bölgeleri dahil tüm sınai üretim-depolama alanları, bu kapsamda OSB’lerin, planlanan lojistik koridorlar ve lojistik merkezler kapsamında; depolama, elleçleme, taşımacılık ve diğer lojistik faaliyetlerin ekonomik

kümelenme ve odaklama anlayışıyla ele alındığı ve gerekli OSB'lerde lojistik odakların oluşturulduğu planlama çalışmalarının ülkesel ölçekte 2023 yılına kadar tamamlanması

EPH-A2-H1-S4: Ülke madenciliğinin katma değer artışı sağlanacak, riskleri sektöre ve maden çıkarım ve işletim çevresine en aza indirecek şekilde planlanan lojistik koridorlar, lojistik merkezler kapsamında; depolama, elleçleme, taşımacılık ve diğer lojistik faaliyetlerin ele alındığı ülkesel ölçekte planlama çalışmalarının 2023 yılına kadar tamamlanması

8.1. KAMU YÖNETİMİNDE İŞLETMEYE AÇILAN LOJİSTİK MERKEZLER

TCDD tarafından yapılan ve faaliyette olan 9 lojistik merkez bulunmaktadır. Bu lojistik merkezlere ait bilgiler Tablo 132’de verilmektedir.

Tablo 132 Kamu Yönetiminde Faaliyetteki Lojistik Merkezler

Lojistik Merkezin Adı	Bulunduğu İl	Yatırıma Alınış Tarihi	İşletmeye Alınış/Plan Tarihi	Sorumlu Kurum	Kapasite (Ton)	Toplam Alan (m ²)
Gökköy Lojistik Merkezi	Balıkesir	2007	2014	TCDD	1.000.000	211.000
Palandöken Lojistik Merkezi	Erzurum	2008	2018	TCDD	437.000	350.000
Türkoğlu Lojistik Merkezi	Kahramanmaraş	2011	2017	TCDD	1.900.000	805.000
Gelemen Lojistik Merkezi	Samsun	2005	2007	TCDD	1.156.000	258.000
Halkalı Lojistik Merkezi	İstanbul	2007	2013	TCDD	2.000.000	220.000
Hasanbey Lojistik Merkezi	Eskişehir	2007	2014	TCDD	1.400.000	541.000
Kaklık Lojistik Merkezi	Denizli	2007	2014	TCDD	500.000	125.000
Köseköy Lojistik Merkezi	Kocaeli	2007	2010	TCDD	2.000.000	694.000
Uşak Lojistik Merkezi	Uşak	2008	2012	TCDD	246.000	140.000

(Kaynak: TCDD, 2017)

Kamu yönetiminde faaliyetteki lojistik merkezler aşağıda başlıklar halinde incelenmiştir.

8.1.1. Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi

Gökköy Lojistik Merkezi 15 Mart 2015 tarihinde açılmıştır. 211.000 m²'lik bir alanı kaplamaktadır ve 60 bin m²'lik bir beton depolama/elleçleme alanı bulunmaktadır. TCDD otomotiv, konteyner, ahşap, mermer, gıda, mineraller, kömür, askeri malzemeler, demir cevheri ile bağlantılı lojistik faaliyetler geliştirmeyi planlamaktadır. İşletmenin ilk 9 ayında, 93 bin tondan fazla ihracat ve ithalat yükü elleçlenmiştir (URL.50).

Gökköy Lojistik Merkezinde;

- Konteyner yükleme, boşaltma, transfer ve stok alanları
- Gümrüklü, gümrüksüz sahalar/depolar
- Müşteri ofisleri, otopark, tır parkı
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar

bulunmaktadır (Güney Marmara Kalkınma Ajansı Balıkesir Sanayi Yatırım Rehberi).

Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi, tamamlanarak işletmeye açılan lojistik merkezlerdendir. Lojistik Merkezine ait proje yerleşimi Resim 5'te verilmektedir.



Resim 5 Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi Proje Yerleşimi

Balıkesir Gökköy Lojistik merkezine ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 133'te verilmektedir.

Tablo 133 Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	211.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapıları	-	-
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
2b-Yükleme Boşaltma Rampası	-	Beton Saha
2c-Yükleme-Boşaltma ve Stok Alanı	-	Beton Saha
2d-Konteyner Sahası	-	Beton Saha
2e-Dökme Yük Boşaltma Tesisi	-	Beton Saha
2f-Yolcu Hizmetleri İçin Peron	-	Beton Saha
3-Altyapı	-	-
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı	-	-
4a-Lojistik Müdürlüğü-Hizmet Binası	1 adet	Betonarme Bina (2 katlı)
4b-İdari Binalar (Yol-Tesisler-Trafik-Sinyalizasyon)	1 adet	Betonarme Bina
4c-Loko-Vagon Bakım Atölyeleri	1 adet	Çelik, Betonarme Atölye
5-Demiryolu İmalatları	-	-
5a-Yükleme Boşaltma Rampa Yolu	2 adet	-
5b-Baş Rampa Yolu	2 adet	-
5c-Hattı Cari	2 adet	-
5d-Yükleme Boşaltma ve Gare Yolu	5 adet	-
5e-Otomatik Boşaltma Yolu	1 adet	-
5f-Tren Teşkilî, Manevra ve Sevk Yolu	9 adet	-
5g-Tehlikeli Madde Boşaltma Yolu	1 adet	-
5h-Vinç Yolu	1 adet	-
5i-Loko-Vagon-Yol Bakım Atölye Yolları	9 adet	-
5i-Kantar Yolu	1 adet	-

(Kaynak: TCDD, 2017)

Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 1 milyon ton, toplam alanı 211.000 m²'dir. 2013-2017 yılları arasında Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi'nden yapılan demiryolu yük taşıması toplam 3,4 milyon tondur.

8.1.2. Denizli Kaklık Lojistik Merkezi

Kaklık Lojistik Merkezi Denizli'nin 40 km kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Toplam alan 125.300 m²'dir. Lojistik merkezin; mermer, çimento ve tekstilin Denizli endüstrisinde önemli bir yeri bulunmaktadır. Konteyner gemilerinin yanaştığı İzmir Aliağa (335 km uzaklıkta) ve İzmir Alsancak (286 km uzaklıkta) limanlarına etkili bağlantıların bulunması lojistik merkezi ve Denizli OSB'nin gelişmesi açısından önem arz etmektedir.

Aşağıda lojistik merkezin sınırlara olan demiryolu mesafeleri, yol ve stok sahası bilgileri verilmiştir. Konumu Harita 173'te ve Harita 174'te gösterilmektedir.



Harita 173 Kaklık Lojistik Merkezi Konumu

Kaklık Lojistik Merkezinin sınırlara demiryolu mesafeleri, yol ve stok sahası bilgileri aşağıda verilmektedir.

Sınırlara Demiryolu Mesafesi

- Kapıkule / Svilengrad (BG): 776 km
- Uzunköprü / Phytion (GR): 738 km
- Kapıköy / Razi (IR): 1.835 km
- Nusaybin / Kamichli (SYR): 1.569 km*
- Islahiye / Meydankbez (SYR): 1.037 km*
- Çobanbey (SYR): 1.300 km*
- Doğu Kapı (AM): 1.908 km*
- Ahılkelek/Akhalkalaki (GE): 1.949 km**'dir.

Terminal Yolları Bilgileri

- Yükleme rampası: Var
- Yükleme hattı: Var
- Manevra hatları: Var

Stok Sahası Bilgileri

- Konteyner Stok Sahası: Var
- Tehlikeli Madde Stoklama: Var
- Dökme Yük Stoklama: Var
- Depo: Yok
- Gümrüklü Saha: Yok
- Kantar: Yok

* Suriye/Ermenistan demiryolu sınır geçişleri kapalı

** Gürcistan demiryolu sınır geçişi inşa halinde



Harita 174 Kaklık Lojistik Merkezi Ege Bölgesi Konumu

(Kaynak: URL.51)



Resim 6 Kaklık Lojistik Merkezi

Denizli Kaklık Lojistik Merkezi tamamlanarak işletmeye açılan lojistik merkezlerdendir. Lojistik Merkez alanının görüntüsü Resim 7’de verilmektedir.



Resim 7 Denizli Kaklık Lojistik Merkezi Alanı

Denizli Kaklık Lojistik Merkezi'ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 134'te verilmektedir.

Tablo 134 Denizli Kaklık Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

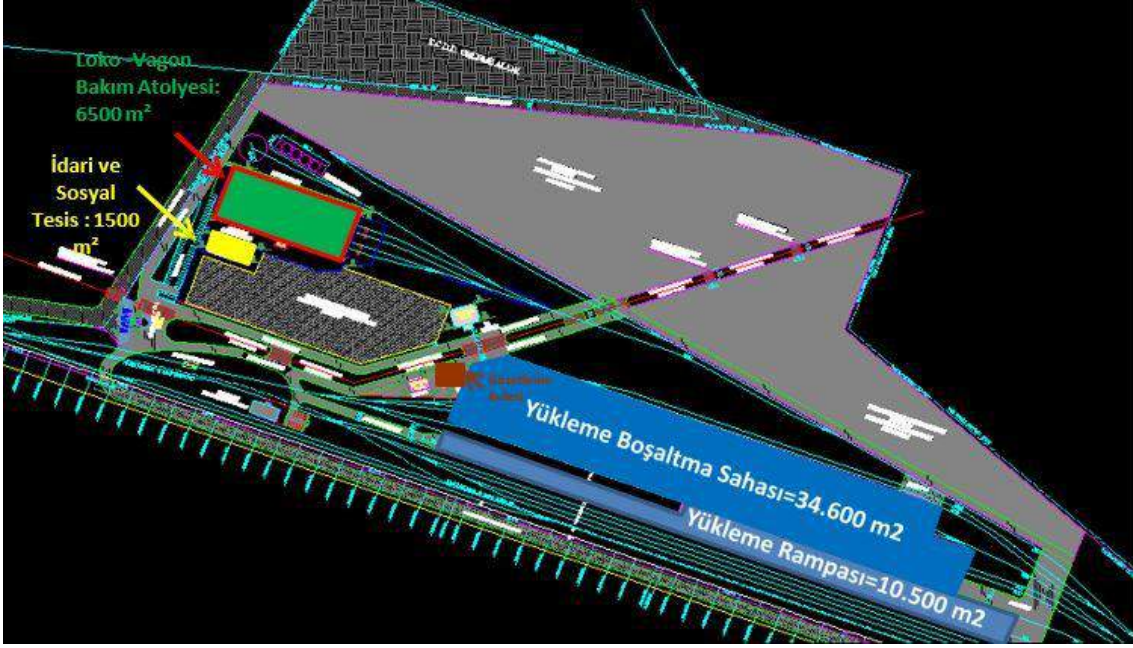
İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	125.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapıları		
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
2b-Yükleme Boşaltma Rampası	-	Beton Saha
2c-Yükleme-Boşaltma ve Stok Alanı	-	Beton Saha
2d-Konteyner Stok Alanı ve Terminali	-	Beton Saha
3-Altyapı		
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı		
4a-Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası	1 adet	Betonarme bina
5-Demiryolu İmalatları		
5a-Yükleme Boşaltma Yolu	9 adet	-
5b-Yükleme Boşaltma Vinç Yolu	2 adet	-

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

Denizli Kaklık Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 500 bin ton, toplam alanı 125.000 m²'dir. 2013-2017 yılları arasında Denizli Kaklık Lojistik Merkezi'nden yapılan demiryolu yük taşıması toplam 808 bin tondur.

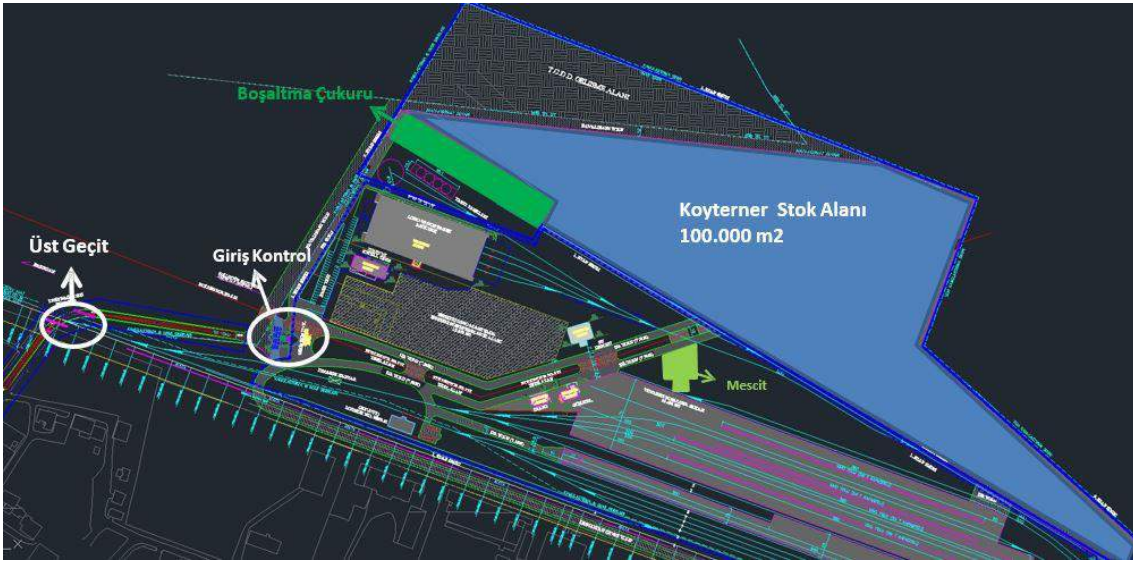
8.1.3. Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi

Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi I. Etap kapsamında yükleme-boşaltma sahası, yükleme rampası, vagon loko bakım binası, idari ve sosyal bina, gözetleme kulesi, su deposu ile çevre ihata, saha altyapısı, saha aydınlatma ve kamera sistemleri I. etap bölümleri için tamamlanmıştır. I. etap vaziyet planı Resim 8'de verilmektedir.



Resim 8 Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi - I. Etap Vaziyet Planı

Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi - II. Etap vaziyet planı Resim 9'da verilmektedir.



Resim 9 Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi - II. Etap Vaziyet Planı

Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi'ne ait etapların kapsamı Tablo 135'te verilmektedir.

Tablo 135 Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi Etaplarının Kapsamı

I. ETAP KAPSAMINDA YAPILAN İŞLER	II. ETAP KAPSAMINDA YAPILAN İŞLER
<p><u>İnşaat Altyapı:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etap alanı kazı dolgu işleri • Etap alanı çevre ihata • Etap yağmur suyu, içme suyu, doğalgaz, altyapı işleri • I. Etap saha aydınlatma ve CCTV güvenlik sistemi 	<p><u>İnşaat Altyapı:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • II. Etap alanı kazı dolgu işleri • II. Etap alanı çevre ihata • II. Etap yağmur suyu, içme suyu, doğalgaz, altyapı işleri • II. Etap saha aydınlatma
<p><u>Saha Yapıları:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Yüksek yükleme rampası (14.500 m²) • Yükleme boşaltma sahası (34.600 m²) • Ada içi beton yollar 	<p><u>Saha Yapıları:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Konteyner stok sahası (100.000 m²) • Kuru yük boşaltma çukuru • OSB karayolu bağlantısı, üstgeçit
<p><u>İnşaat Üstyapı (Binalar):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Loko bakım atölye binası (6.500 m²) • İdari ve sosyal tesis (1.500 m²) • Gözetleme kulesi (450 m²) • Su deposu (150 m²) 	<p><u>İnşaat Üstyapı (Binalar):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Giriş kontrol binası • Cami & şadırvan yapısı
	<p><u>Demiryolu Bağlantısı:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 km tesis içi hat bağlantısı

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi'ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 136'da verilmektedir.

Tablo 136 Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi II. Etap Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama	ETAP
1-Toplam Alan (2.Etap Alan Büyüklüğü)	212.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı	-
2-Saha Yapılan	-	-	-
2a-Beton Saha	145.000 m ²	Konteyner Stok Alanı 100.000 m ² , Yük Boşaltma Tesisi (45.000 m ² I. etapta yapıldı)	Etap Etap
2b-Rampa	15.000 m ²	Yüksek Yük Yükleme Rampası (I. etapta yapıldı)	I. Etap
2c-Boşaltma Çukuru	10.000 m ²	Malzeme Boşaltma Çukuru	II. Etap
2d-Üstgeçit ve Bağlantı Yolu	1.500 m		II. Etap
3-Altyapı	-	-	-
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri	I-II. Etap
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları	I-II. ETAP
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları	I-II. ETAP
4-Üstyapı			
4a-Loko Bakım Atölye	6.000 m ²	Çelik, Betonarme Atölye Binası (Yapıldı)	I. ETAP
4b-İdari Sosyal Tesis	900 m ²	Betonarme İdari Bina (Yapıldı)	I. ETAP
4c-Gözetleme Kulesi	450 m ²	Çelik + Betonarme Yapı	I. ETAP
4d-Su Deposu	150 m ²	Betonarme (Yapıldı)	I. ETAP
4e-Mescit Şadırvan	1 adet	150 Kişilik Betonarme (II. Etap)	II. ETAP
4f-Giriş Kontrol	50 m ²	Betonarme+Çelik Takım (II. Etap)	II. ETAP
5-Tesis Demiryolu Bağlantısı	15 km		II. ETAP

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 437 bin ton, toplam alanı 350.000 m²'dir.

8.1.4. Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi

Hasanbey Lojistik Merkezi 2014 yılında işletmeye açılmıştır. Lojistik merkezde 19.500 metre uzunluğunda demiryolu hatları bulunmakta ve bu hattın 6.500 metresi yükleme/boşaltma amacı ile kullanılabilir. Elleçleme kapasitesi 1,4 milyon ton/yıl'dır (UAB Demiryolu Sektör Raporu 2015).

Hasanbey Lojistik Merkezi ile Eskişehir Sanayi Bölgesi'nin birbirine bağlanması planlanmaktadır. Diğer bir beklenti de Gemlik bölgesinde Eskişehir endüstrisi tarafından kullanılmakta olan limanlara bağlantı yapılmasıdır. Yapım aşamasında olan Bursa-Osmaneli yüksek hızlı tren hattının geceleri yük trenleri tarafından kullanılacağı değerlendirilmektedir.

Şehirdeki antrepoların bu lojistik merkeze taşınması ve sanayi bölgesine verimli bir demiryolu bağlantısının inşa edilmesi halinde, demiryolu Mersin, İzmir ve Derince limanlarına yönelik taşımacılıkta etkili bir şekilde kullanılabilir. İlk planlara göre, lojistik merkezinin şehirden yapılan yıllık ihracatın 215 bin tondan 600 bin tona çıkarılması beklenmektedir (UAB Demiryolu Sektör Raporu 2015).



Harita 175 Hasanbey Lojistik Merkezi Konumu

(Kaynak: URL.52)

Sınırlara Demiryolu Mesafesi

- Kapıkule / Svilengrad (BG): 404 km
- Uzunköprü / Phytion (GR): 366 km
- Kapıköy / Razi (IR): 1.629 km

- Nusaybin / Kamichli (SYR): 1.520 km*
- İslahiye / M. Ekbez (SYR): 987 km*
- Çobanbey (SYR): 1.250 km*
- Doğu Kapı (AM): 1.618 km*
- Ahılkelek/Akhalkalaki (GE): 1.659 km**'dir.

* Suriye/Ermenistan demiryolu sınır geçişleri kapalı

** Gürcistan demiryolu sınır geçişi inşa halinde



Resim 10 Hasanbey Lojistik Merkezi

(Kaynak: URL.53)

Terminal Yolları Bilgileri

- Yükleme rampası: 2 x 540 m
- Havuzlu boşaltma rampası (unloading siding with pool): 1 x 540 m
- Rampasız yükleme hattı: 7 hat (2000 m)
- Tehlikeli madde rampası (loading siding for dangerous goods): 1 x 200 m
- Manevra hatları: 7 hat

Stok Sahası Bilgileri

- 200.000 m²
- Konteyner Stok Sahası: Var
- Tehlikeli Madde Stoklama: Var

- Dökme Yük Stoklama: Var
- Depo: Yok
- Gümrüklü Saha: Var
- Kantar: Yok



Harita 176 Hasanbey Lojistik Merkezi Konumu

(Kaynak: URL.54)

Lojistik Merkeze ait proje yerleşimi Resim 11’de verilmektedir.



Resim 11 Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi Proje Yerleşimi

Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi’ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 137’de verilmektedir.

Tablo 137 Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	541.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapıları	-	-
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
2b-Yükleme Boşaltma Rampası ve Baş Rampası	-	Beton Saha
2c-Yükleme-Boşaltma ve Stok Alanı	-	Beton Saha
2d-Konteyner Sahası	-	Beton Saha
2e-Tır Park Alanları	-	Beton Saha
2f-Tehlikeli Boşaltma Alanı	-	Beton Saha
2g-Otomatik Boşaltma Tesisi Alanı	-	Beton Saha
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı		
4a-Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası	1 adet	Betonarme Bina (2 katlı ve otoparklı)
4b-İdari Binalar (Yol-Tesisler)	-	Betonarme Bina
4c-Loko-Vagon Bakım Atölyeleri	1 adet	Çelik, Betonarme Atölye
5-Demiryolu İmalatları		
5a-Yükleme Boşaltma Rampa Yolu	2 adet	-
5b-Baş Rampa Yolu	2 adet	-
5c-Hattı Cari	2 adet	-
5d-Yükleme Boşaltma ve Gare Yolu	5 adet	-
5e-Otomatik Boşaltma Yolu	1 adet	-
5f-Tren Teşkili, Manevra ve Sevk Yolu	9 adet	-
5g-Tehlikeli Madde Boşaltma Yolu	1 adet	-
5h-Vinç Yolu	1 adet	-
5i-Loko-Vagon-Yol Bakım Atölye Yolları	9 adet	-

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 1,4 milyon ton toplam alanı 541.000 m²'dir. 2013-2017 yılları arasında Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi'nden yapılan demiryolu yük taşınması toplam 708 bin tondur.

8.1.5. İstanbul Halkalı Lojistik Merkezi

Halkalı, Türkiye'deki en büyük ve en gelişmiş demiryolu terminalidir. Uzun yıllar boyunca, Avrupa'yla karşılıklı neredeyse tüm trenlere ev sahipliği yapmıştır. Trenlerin yönünün değiştirildiği yakınlardaki Çerkezköy Demiryolu İstasyonu'na giden hatların yenilenmesine yönelik çalışmalar nedeniyle, terminal 2013 yılının yazında demiryolu trafiğine kapatılmıştır. Terminal Aralık 2015'te daha fazla alan, antrepo ve diğer tesislerle birlikte yeniden açılmıştır.

Lojistik Merkezine ait proje yerleşimi Resim 12'de verilmektedir.



Resim 12 İstanbul Halkalı Lojistik Merkezi Proje Yerleşimi

İstanbul Halkalı Lojistik Merkezi'ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 138'de verilmektedir.

Tablo 138 İstanbul Halkalı Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	220.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapılan		
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
2b-Yükleme Boşaltma Rampası ve Baş Rampası	-	Beton Saha
2c-Yükleme-Boşaltma ve Stok Alanı	-	Beton Saha
2d-Konteyner Sahası	-	Beton Saha
2e-Tır Park Alanları	-	Beton Saha
2f-Tır Kantarları	-	Beton Saha
2g-Gümrüklü Saha	-	Beton Saha
3-Altyapı		
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı		
4a-Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası	1 adet	Betonarme Bina (2 katlı ve otoparklı)
4b-İdari Binalar (Yol-Tesisler)	-	Betonarme Bina
4c-Loko-Vagon Bakım Atölyeleri	1 adet	Çelik, Betonarme Atölye
4d-Depo-Antrepo	-	Çelik, Betonarme Depo
5-Demiryolu İmalatları		
5a-Yükleme Boşaltma Rampa Yolu	3 adet	-
5b-Baş Rampa Yolu	2 adet	-
5c-Hattı Cari	1 adet	-
5d-Yükleme Boşaltma ve Gare Yolu	11 adet	-
5e-Tren Teşkili, Manevra ve Sevk Yolu	7 adet	-

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

İzmit Köseköy Lojistik Merkezi'ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı

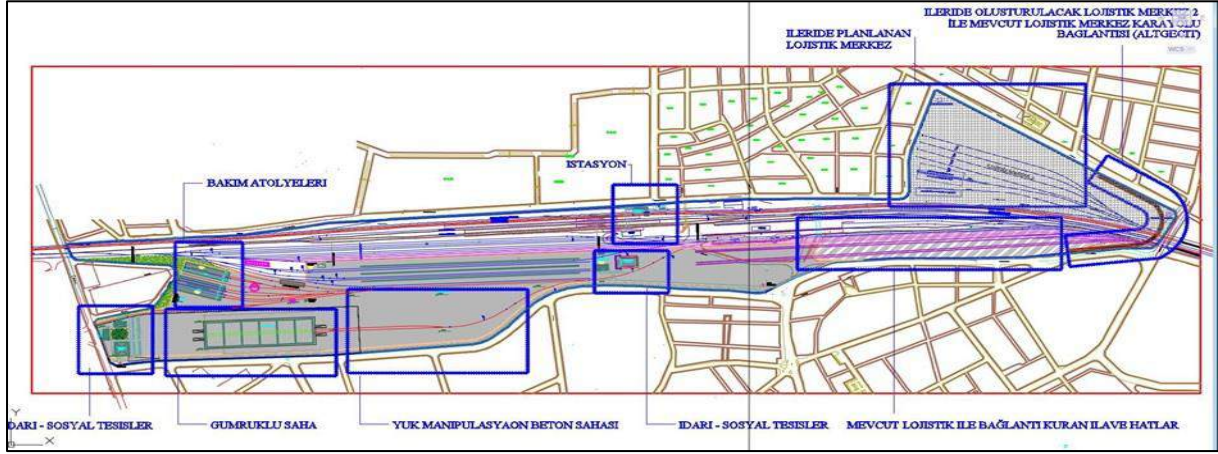
Tablo 139'da verilmektedir.

Tablo 139 İzmit Köseköy Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

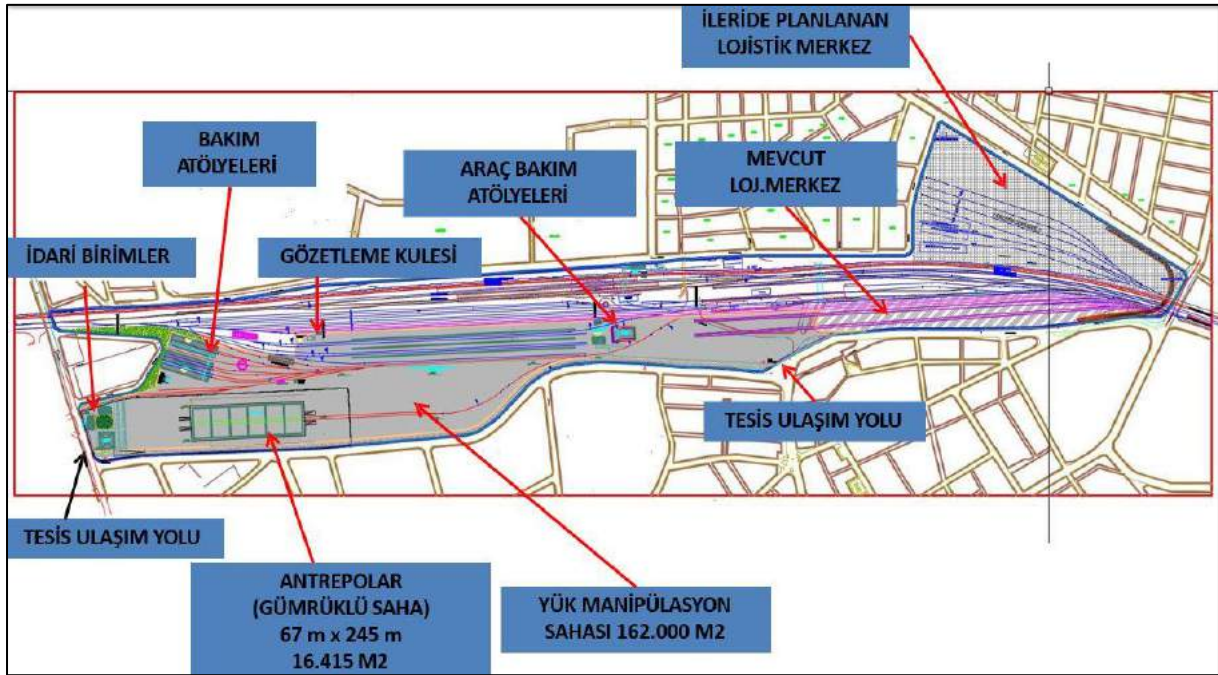
İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	694.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapıları		
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
2b-Yükleme Boşaltma Rampası ve Baş Rampası	-	Beton Saha
2c-Yükleme-Boşaltma ve Stok Alanı	-	Beton Saha
2d-Tehlikeli Boşaltma Alanı	-	Beton Saha
2e-Otomatik Boşaltma Tesisi Alanı	-	Beton Saha
2f-Konteyner Sahası	-	Beton Saha
2g-Tır park Alanları	-	Beton Saha
2h-Otomobil Stok Alanı	-	Beton Saha
3-Altyapı		
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı		
4a-Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası	1 adet	Betonarme Bina
4b-Sosyal Tesisler	-	Betonarme Bina
4c-Depo-Antrepo	-	Çelik, Betonarme Depo
5-Demiryolu İmalatları		
5a-Yükleme Boşaltma Rampa Yolu	2 adet	-
5b-Baş Rampa Yolu	2 adet	-
5c-Hattı Cari	2 adet	-
5d-Yükleme Boşaltma ve Gare Yolu	15 adet	-
5e-Otomatik Boşaltma Yolu	1 adet	-
5f-Tren Teşkili, Manevra ve Sevk Yolu	12 adet	-
5g-Tehlikeli Madde Boşaltma Yolu	1 adet	-
5h-Kantar Yolu	1 adet	-

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

İzmit Köseköy Lojistik Merkezi vaziyet planı Resim 14 ve Resim 15'te verilmektedir.



Resim 14 İzmit Köseköy Lojistik Merkezi Vaziyet Planı



Resim 15 İzmit Köseköy Lojistik Merkezi Planı

İzmit Köseköy Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 2 milyon ton, toplam alanı 694.000 m²'dir. 2013-2017 yılları arasında İzmit Köseköy Lojistik Merkezi'nden yapılan demiryolu yük taşıması toplam 1,1 milyon tondur.

8.1.7. Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik Merkezi

Türkoğlu Lojistik Merkezi Kahramanmaraş ilinin 24 km güneyinde bulunmaktadır. Türkoğlu Lojistik Merkezi konumuna ait görseller aşağıda verilmektedir (Harita 177).



Harita 177 Türkoğlu Lojistik Merkezi Konumu

Sınırlara Demiryolu Mesafesi

- Kapıkule / Svilengrad (BG): 1.371 km
- Uzunköprü / Phytion (GR): 1.333 km
- Kapıköy / Razi (IR): 795 km
- Nusaybin / Kamichli (SYR): 530 km*
- Islahiye / M. Ekbez (SYR): 78 km*
- Çobanbey (SYR): 260 km*
- Doğu Kapı (AM): 1.062 km*
- Ahılkelek/Akhalkalaki (GE): 1.103 km**'dir.

* Suriye/Ermenistan demiryolu sınır geçişleri kapalı

** Gürcistan demiryolu sınır geçişi inşa halinde

Lojistik Merkez Yol Bilgileri

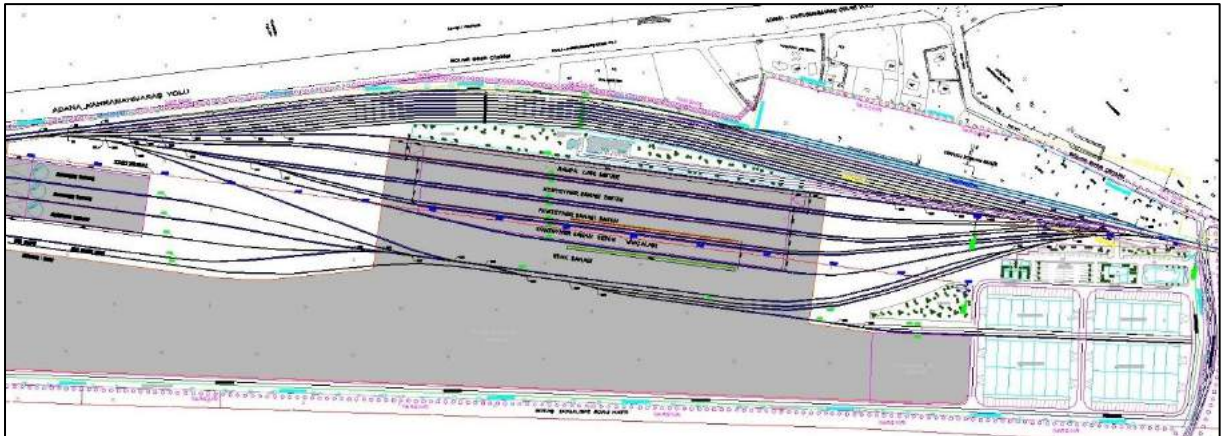
- 22 yol
- Yükleme rampası: Var
- Rampasız yükleme hattı: Var
- Manevra hatları: Var

Stok Sahası Bilgileri

- Konteyner Stok Sahası: 45.000 m²
- Dökme Yük Stoklama: 30.000 m²
- Depo: Yok
- Açık Stok Sahası (Open Storage Area): 200.000 m²
- Gümrüklü Saha: Var



Harita 178 Türkoğlu Lojistik Merkezi Akdeniz Bölgesi Konumu



Harita 179 Türkoğlu Lojistik Merkezi Proje Vaziyet Planı

Lojistik merkeze ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 140'ta verilmektedir.

Tablo 140 Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	805.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapılan		
2a-Beton Saha	330.000 m ²	Konteyner Stok Alanı, Yük Boşaltma Tesisi
2b-Rampa	15.000 m ²	Yüksek Yük Yükleme Rampası
2c-Boşaltma Çukuru	16.500 m ²	Malzeme Boşaltma Çukuru
3-Altyapı		
3a-İnşaat Altyapı	1 Takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 Takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 Takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı		
4a-Lojistik Müdürlüğü	750 m ²	Betonarme İdari Bina
4b-Trafik Tesisler Müdürlüğü	850 m ²	Betonarme İdari Bina
4c-Sosyal Tesis	2100 m ²	Betonarme İdari Bina
4d-Giriş Kontrol	100 m ²	Betonarme İdari Bina
4e-Gözetleme Kulesi	400 m ²	Betonarme+Çelik Bina
4f-Su Deposu	250 m ²	Betonarme

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler bilgi Notu, 2017)

Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 1,9 milyon ton, toplam alanı 805.000 m²'dir.

8.1.8. Uşak Lojistik Merkezi

140 bin m² alan üzerine kurulu olan Uşak Lojistik Merkez 2012 yılında hizmete açılmıştır. 2013 yılında 113 bin ton olan trafiğin 2023'e kadar iki katına çıkarılması hedeflenmiştir (URL.55).

Lojistik Merkezine ait proje yerleşimi Resim 16'da verilmektedir.



Resim 16 Uşak Lojistik Merkezi Proje Yerleşimi

Uşak Lojistik Merkezi'ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 141'de verilmektedir.

Tablo 141 Uşak Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	140.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapıları		
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
3-Altyapı	-	Beton Saha
3a-İnşaat Altyapı	-	Beton Saha
3b-Elektrik Altyapı	-	Beton Saha
3c-Mekanik Altyapı	-	Beton Saha
4-Üstyapı	-	Beton Saha
4a-Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası	-	Beton Saha
5-Demiryolu İmalatları		
5a-Yükleme Boşaltma Rampa Yolu	1 adet	-
5b-Hattı Cari	1 adet	-
5c-Yükleme Boşaltma ve Gare Yolu	4 adet	-
5d-Tren Teşkili, Manevra ve Sevk Yolu	3 adet	-
5e-Kantar Yolu	1 adet	-

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

Uşak Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 246 bin ton, toplam alanı 140.000 m²'dir. 2013-2017 yılları arasında Uşak Lojistik Merkezi'nden yapılan demiryolu yük taşıması toplam 722 bin tondur.

8.1.9. Samsun Gelemen Lojistik Merkezi

Samsun Gelemen Lojistik merkezi faaliyette olan lojistik merkezlerdendir. Tekkeköy ilçesinde kurulan lojistik merkez şehir merkezine 15 kilometre, Samsun Limanına 20 km, Çarşamba Havalimanına 10 km mesafededir. Lojistik merkezde; kapalı depolama alanları, idari bina ve sosyal tesisler, gümrük müdürlüğü, konteyner stok alanı, tır ve kamyon park alanı, demiryolu tesisi, acente ofisleri, servis ve bakım istasyonları, ofis alanları, akaryakıt ve itfaiye

istasyonları planlanmıştır. Samsun Gelemen Lojistik Merkezinde demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.



Resim 17 Samsun Gelemen Lojistik Merkezi

Samsun'un doğusunda, Karadeniz kıyısında kurulan Samsun Gelemen Lojistik Merkezi'nin alanı yaklaşık 258 bin m²'dir. Lojistik merkezin ilk bölümü 2007 yılında açılmıştır. Kerimbey OSB'nin ve Yeşilyurt Limanı'nın hemen yanında bulunan lojistik merkezin, azot ve bakır fabrikalarına da bağlantısı bulunmaktadır. Bu merkez Rusya ve Kazakistan'a giden yükler açısından önemli bir transit noktasıdır.



Harita 180 Samsun Gelemen Lojistik Merkezi konumu

Samsun Gelemen Lojistik Merkezi'nin sınırlara demiryolu mesafeleri, terminal yolları ve stok sahası bilgileri aşağıda verilmektedir.

Sınırlara Demiryolu Mesafesi

- Kapıkule / Svilengrad (BG): 1.607 km
- Uzunköprü / Phytion (GR): 1.566 km
- Kapıköy / Razi (IR): 1.240 km
- Nusaybin / Kamichli (SYR): 1.336 km*
- İslahiye / M. Ekbez (SYR): 941 km*
- Çobanbey (SYR): 1.066 km*
- Doğu Kapı (AM): 1.225 km*
- Ahılkelek/Akhalkalaki (GE): 1.266 km**'dir.

* Suriye/Ermenistan demiryolu sınır geçişleri kapalı

** Gürcistan demiryolu sınır geçişi inşa halinde

Lojistik Merkez Yol Bilgileri

- 9 yol
- Yükleme rampası: 2 x 300 m
- Rampasız yükleme hattı: 150 m
- Manevra hatları: 5.000 m

Stok Sahası Bilgileri

- Konteyner Stok Sahası: Var
- Tehlikeli Madde Stoklama: Yok
- Dökme Yük Stoklama: Var
- Depo: Yok
- Gümrüklü Saha: Yok
- Kantar: Yol



Resim 18 Samsun Gelemen Lojistik Merkezi Proje Yerleşimi

Samsun Gelemen Lojistik Merkezi'ne ait proje büyüklükleri ve işin kapsamı Tablo 142'de verilmektedir.

Tablo 142 Samsun Gelemen Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
1-Toplam Alan	258.000 m ²	Toplam Lojistik Merkez Alanı
2-Saha Yapıları		
2a-Rampa ve Yükleme-Boşaltma Alanları	-	Beton Saha
2b-Yükleme-Boşaltma Rampası	-	Beton Saha
2c-Yükleme-Boşaltma ve Stok Alanı	-	Beton Saha
2d-Tehlikeli Boşaltma Alanı	-	Beton Saha
2e-Otomatik Boşaltma Tesisi Alanı	-	Beton Saha
2f-Konteyner Sahası	-	Beton Saha
3-Altyapı		
3a-İnşaat Altyapı	1 takım	Yağmur Suyu, İçme Suyu, Kanalizasyon Altyapı İşleri
3b-Elektrik Altyapı	1 takım	Saha Aydınlatma, CCTV Altyapı ve Ekipmanları
3c-Mekanik Altyapı	1 takım	Saha Yangın Hidrantları
4-Üstyapı		
4a-Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası	1 adet	Betonarme Bina (2 katlı)
4b-Sosyal Hizmet Binası	2 adet	Betonarme Bina
4c-Vagon Bakım Onarım ve Depo Müdürlüğü Binası	1 adet	Betonarme Bina
4-Üstyapı		
4d-Vagon Gabari Tesisi	1 adet	Betonarme Bina
4e-Güvenlik Kulübesi	1 adet	Betonarme Bina
4f-Otomatik Vagon Boşaltma Tesisi	1 adet	Betonarme Bina
4g-Kapalı Depo	1 adet	Betonarme Bina
4h-Yakıt İkmal Tesisi, Kum İkmal Tesisi	1 adet	Betonarme Bina
4i-Lokomotif Depo Müdürlüğü Binası	1 adet	Betonarme Bina
4i-Yol Bakım Onarım Müdürlüğü İşçi Barakası	1 adet	Betonarme Bina

Tablo 142 Samsun Gelemen Lojistik Merkezi Proje Büyüklükleri ve İşin Kapsamı (Devam-1)

İmalatın Cinsi	Miktar	Açıklama
5-Demiryolu İmalatları		
5a-Yükleme-Boşaltma Rampa Yolu	14 adet	-
5b-Rampa Yan Yolu	3 adet	-
5c-Yükleme-Boşaltma ve Gare Yolu	5 adet	-
5d-Otomatik Boşaltma Çukuru	-	-
5e-Portal Vinç	2 adet	-
5f-Kapalı Vagon Yükleme Rampası Çift Taraflı	-	-
5g-Plaktorna Döner Köprü	4 adet	-

(Kaynak: Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı, Bina ve Sabit Tesisler Şube Müdürlüğü, Lojistik Merkezler Bilgi Notu, 2017)

Samsun Gelemen Lojistik Merkezi'nin taşıma kapasitesi 1,1 milyon ton, toplam alanı 258.000 m²'dir. 2013-2015 yılları arasında Samsun Gelemen Lojistik Merkezi'nden yapılan demiryolu yük taşıması toplam 3.4 milyon tondur. 2016 ve 2017 yılları arasında demiryolu hattının kapalı olması nedeniyle demiryolundan yük taşıması gerçekleştirilmemiştir.

8.2. ÖZEL SEKTÖR YÖNETİMİNDE İŞLETMEYE AÇILAN LOJİSTİK MERKEZLER

Özel sektör yönetiminde faaliyetlerdeki lojistik merkezler ve bu lojistik merkezlere ait detaylar bu bölümde verilmektedir.

8.2.1. Ankara Lojistik Üssü

Bölgenin önemi, sektörün ihtiyaçları ve yüksek talep nedeniyle, Ankara Lojistik Merkezi güçlerin birleştirilmesi vasıtasıyla uluslararası rekabetçilikten faydalanılması amacı ile çoğu Ankara'da bulunan 45 uluslararası nakliye şirketi tarafından Mayıs 2004'te bir kooperatif (Ankara Lojistik Yatırımları ve Akaryakıt Tic. A.Ş.) olarak kurulmuştur. Türkiye'nin ilk özel lojistik merkezidir. Ankara Lojistik Üssü, Türkiye'nin Avrupa standartlarına dayalı olarak kurulmuş ilk uluslararası lojistik merkezidir. Ortaklarına ek olarak, merkez tüm uluslararası ve ulusal lojistik firmaları, gümrük komisyonculuğu, ithalat ve ihracat firmalarının yanı sıra kamu kurumları ve kuruluşlarına açık bir proje olarak başlatılmıştır. Merkezde ofisler, özel lojistik antrepoları, gümrük antrepoları, standart antrepolar, korumalı kamyon parkları, benzin istasyonları, onarım ve bakım birimleri, ticari alanın yanı sıra oteller, restoranlar, dinlenme yerleri, yeşil alan ve günlük yaşamda ihtiyaç duyulan tüm sosyal tesisler bulunmaktadır.



Resim 19 Ankara Lojistik Merkezi

Proje, herhangi bir muafiyet, teşvik ya da sübvansiyon olmaksızın, sahiplerin öz kaynaklarıyla başlatılmıştır. Paydaşların büyük çoğunluğunun merkezde ticari birimleri bulunmaktadır. Merkez Ankara'nın Batıyla bağlantısını oluşturan Kahramankazan'da bulunmaktadır. Bağımsız giriş ve çıkışları bulunan, ulusal ve uluslararası ofislerden meydana gelen iki bloğa ek olarak, merkezde şu birimler de bulunmaktadır;

- Ankara Gümrük Müdürlüğü
- Merkez Laboratuvar Müdürlüğü
- Saymanlık
- Türk Standartları Enstitüsü
- Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü
- Dış Ticaret Standardizasyon Genel Müdürlüğü Temsilciliği
- Sanayi Odası Temsilcisi
- Ticaret Odası Temsilcisi
- Jandarma karakolu
- Gümrük Müşavirleri Derneği
- PTT ofisi
- Bankalar vb.

Merkez 700 bin m²'lik alanda kuruludur, bu alanın 389 bin m²'si inşaat alanı olup, 198 bin m²'si kapalı ve 191.000 m²'si açık alandır. Tamamlanan 2 safhaya (2010-2011) yönelik yatırım maliyetleri 100 milyon ABD Doları ve 62,5 milyon ABD Doları olmuştur. Yurt içi lojistik firmaları 300 ofis, 2 restoran, 1 kafeterya ve 12 AVM/market kapsayacak şekilde tasarlanan 30 bin m²'lik bir yerleşim alanında (19 bin m²'lik kapalı alan da dahil olmak üzere) bulunmaktadır. Şoförlerin en iyi uluslararası standartlar uyarınca kıyafetlerini yıkayabileceği, duş alabileceği ve diğer kişisel hizmetleri alabileceği tesisler Nisan 2012'de tamamlanmıştır. Uluslararası alanda, 1.020 çalışanı bulunan yaklaşık 80 firma bulunmaktadır ve trafik 1.500 kişi/gün ve 500-600 taşıt/gün'dür. Ulusal alanda, firma sayısı 300, çalışan sayısı 1.500 ve trafik 1.200 römork-kamyon/gün'dür. Toplu olarak düşünüldüğünde, ziyaretçilerle birlikte günlük trafik yaklaşık 3.000 kişidir ve taşıt giriş çıkışı 3 bin römork-kamyon/gün'dür (URL.56).

Depolar ve antrepolar

Ankara Lojistik Üssünde 5 blok olmak üzere toplam 60 bin m² alana sahip kiralanabilir depo ve antrepolar mevcuttur, Her biri;

- 1.080 m² modüler sistem (alanı büyütülebilen)
- 10x27 aks açıklığında
- 12 m net yükseklik

- Tozumaz özel zemin
- 6 ton/m² zemin dayanma gücündedir
- Doğal ışık alan çatı yapısı ve pencere
- Tüm duvar ve çatı ısı yalıtımlı
- Ayrı ofis girişi
- Asma kat imkânı
- Yangın spring sistemi
- Hörman marka seksyonel rampalı kapı
- 24 saat cctv kamera kaydı ve aktif güvenlik sistemi bulundurmaktadır.

Tüm depo mekanlarında her bir depo birimine 2 adet nakliye aracı (tır-kamyon) yanaşma imkânı, hava sızdırmaz körüklü seksyonel kapı ve kot ayarlama rampası kullanılmıştır. Tüm depoların altyapı ihtiyaçları oluşturulan galeri sistemi ile kontrol edilebilir biçimde tasarlanmıştır.



Resim 20 Ankara Lojistik Üssü

Merkezin temel amaçları şu şekildedir;

- Uluslararası ticaretin artırılmasına yönelik olarak altyapı boşluğunun azaltılması, tarihi ve gelişmekte olan İpek Yolu üzerindeki Ankara'da bulunan sanayinin lojistik

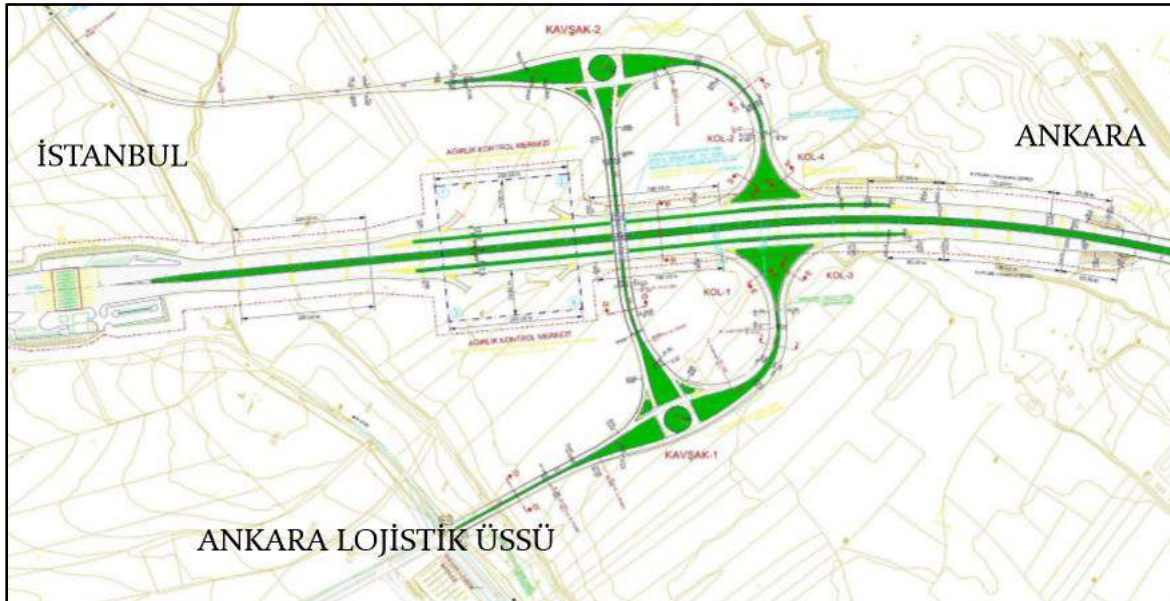
ihtiyaçlarının entegre bir şekilde karşılanması ve bu şekilde, rekabet fırsatlarının artırılmasına yönelik olarak lojistik maliyetlerinin azaltılması

- Ankara'nın ithalat, ihracat, transit ve iç lojistik sorunlarına alternatif çözümler sağlanması ve Ankara'nın Anadolu'nun lojistik merkezi haline getirilmesi
- Ankara'da ayrı ve dağınık şekilde bulunan nakliye ve taşıma firmaları arasında sinerji oluşturulması
- İyi düzenlenmiş, güvenli ve kontrol edilebilir bir lojistik merkezi vasıtasıyla ağır vasıtaların yüksek trafik yoğunluğuna ilişkin çevresel etkinin azaltılması
- Ulusal ve yabancı ağır vasıtaların anakent alanına giriş ihtiyacının gümrük müdürlüğü tarafından denetlenen antrepolar vasıtasıyla ortadan kaldırılması

Ankara Lojistik Üssünün gelecekteki hedefleri şu şekildedir;

- Ankara Lojistik Merkezinin Anadolu, Küçük Asya ve Türki Cumhuriyetlerin iç limanı haline getirilmesi
- Demiryolları ve havayollarının desteğinin alınması ve dış ticaret faaliyetlerinin kolaylaştırılmasına yönelik kurumlar kurulması
- Merkezlerde çalışan şirketlerin kabiliyeti ve nüfuzunun artırılması ile Türk nakliyecilerinin uluslararası arenada prestijinin artırılması (URL.57)

Ankara Lojistik Üssü planı Resim 21'de verilmektedir.



Resim 21 Ankara Lojistik Üssü Planı

(Kaynak: DOĞAKA Lojistik Sektör Raporu, 2014)

Ankara Lojistik Üssü'ndeki arazi kullanımları; kamu kurumları, oda ve birlik temsilcileri, ofisler, depolar, tamir bakım ve ticari alanlar olup aşağıda alt birimleriyle verilmiştir (URL.58).

Kamu Kurumları, Oda ve Birlik Temsilcilikleri

- Ankara Gümrük Müdürlüğü
- Merkez Laboratuvar Müdürlüğü
- Saymanlık
- Türk Standartları Enstitüsü
- Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü
- Dış Ticaret Standartları Genel Müdürlüğü
- Ankara Sanayi Odası
- Ankara Ticaret Odası
- İhracat Birliği Genel Sekreterliği
- TOBB UND
- PTT
- Akıncı Jandarma Karakolu
- Lojistik Simülasyon Eğitim Merkezi

Ofisler

- Murhak Ulus. Nak. Tic. Ltd. Şti.
- MER-BU Ulus. Nak. A.Ş.
- Tetnak Taşımacılık Turizm ve Tic. A.Ş.
- Başkent Fiat Ulus. Nak. Turizm San. ve Tic. A.Ş.
- Uğur Ulus. Nak. Dış Tic. San. Ltd. Şti.
- Ertan Pektaş Ulus. Nak. Güm. Turizm Dış Tic. Ltd. Şti.
- Agi Gümrükleme Nak. Tic. Ltd. Şti.
- SF Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.
- Başbilen Ulus. Taş. ve Petrol Ürün Tic. Ltd. Şti.
- Gökbora Ulus. Nak. ve Tic. A.Ş.
- Yavuz Caner Yetkilendirilmiş Gümrük Müş.
- Çelenk Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.

- Günkar Güm. Müş. Ltd. Şti.
- Güler&Dinamik Güm. Müş. A.Ş.
- E-Beş Karayolu Ankara Güm. Nak. ve Motorlu Taşımacılık
- Yılmaz Gümrükleme
- Tokkar Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.
- Çare Müş. Danışmanlık Turizm Nak. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
- Supet Ulus. Taş. Petrol Ürün Turizm Tic. Ltd. Şti.
- Umut Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
- Kutlu Ulus. Nak. Tic. Ltd. Şti.
- Plan Ulus. Nak. Tic. ve San. Ltd. Şti.
- Transtim Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
- Erbay Ulus. Nak. Tic. San. A.Ş.
- Çobantur Tic. Ltd. Şti.
- Ases Havacılık
- Hüner Lojistik
- Adil Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.
- Sky Lojistik
- Erkan Karakayış
- Elektrik Müşaviri (Kuzey Tan)
- Okura Lojistik
- Kardeşler Gümrük
- Aygen Global Lojistik

Depolar

- T.C. Merkez Bankası
- İris A.Ş. (Nokia - Siemens)
- Fasdat Gıda Dağıtım San. ve Tic. A.Ş.
- Havi Lojistik (Birol Öztürk)
- Servisexpres A.Ş.
- Ekol Lojistik A.Ş.
- Fasdat Gıda Dağıtım San. ve Tic. A.Ş.
- Gefco Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.

- Tetnak Lojistik Depolama Taş. ve Tic. Ltd. Şti.
- Ceva Lojistik Ltd. Şti.
- Şok Mağazacılık A.Ş.
- G 2 M Dağıtım Pazarlama ve Tic. A.Ş.
- Çetinler A.Ş.
- Ceva Lojistik Ltd. Şti.
- Mudo A.Ş.
- Omsan A.Ş.
- Ankara Antrepo İşletmeleri Taş. Tic. Ltd. Şti.
- T.C. Ziraat Bankası A.Ş.

Tamir-Bakım Servisleri

- Mengerler Ticaret Türk A.Ş. (Mercedes)
- Dms Aktaş
- Çalışkan Taşımacılık Otomotiv Tic. A.Ş. (Scania)
- Uğur Uluslararası Taş. Ltd. Şti.
- Lojistik Yedek Parça San.ve Tic. Ltd. Şti.
- Abdulkadir Özcan Otomotiv Lastik San. ve Tic. A.Ş.
- Has Otomotiv Ltd. Şti.
- Mef Petrol Akaryakıt İstasyonu (Opet)
- Can Group
- Çakmaklar

Ticari Alanlar

- Halk Bankası
- Başkent Sigorta
- Tüzün Gıda Ltd. Şti.
- Umut Grup San. ve Tic. Ltd. Şti.

8.2.2. Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi

Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi, Organize Sanayi İdaresi tarafından kurulan MOS Lojistik Hizmetleri A.Ş tarafından işletilen lojistik merkezdir.



Resim 22 Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi

Manisa Organize Sanayi bölgesi içinde yer alan merkez, 10 km uzunluğunda iltisak hattı ile Muradiye İstasyonu'na bağlıdır. 307 bin m²'lik alana kurulu lojistik merkezi, taşıma, elleçleme, depolama, gümrük vb. tüm lojistik işlemleri gerçekleştirmektedir. MOS Lojistik terminal ile Aliğa ve Biçerova arasında düzenli konteyner trenleri çalıştırmaktadır. uluslararası trafiğe açıktır.

Aşağıda lojistik merkezin sınırlara demiryolu mesafeleri, yol ve stok sahası bilgileri verilmiştir. Konumu Harita 181'de ve Harita 182'de gösterilmektedir.



Harita 181 Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi Konumu

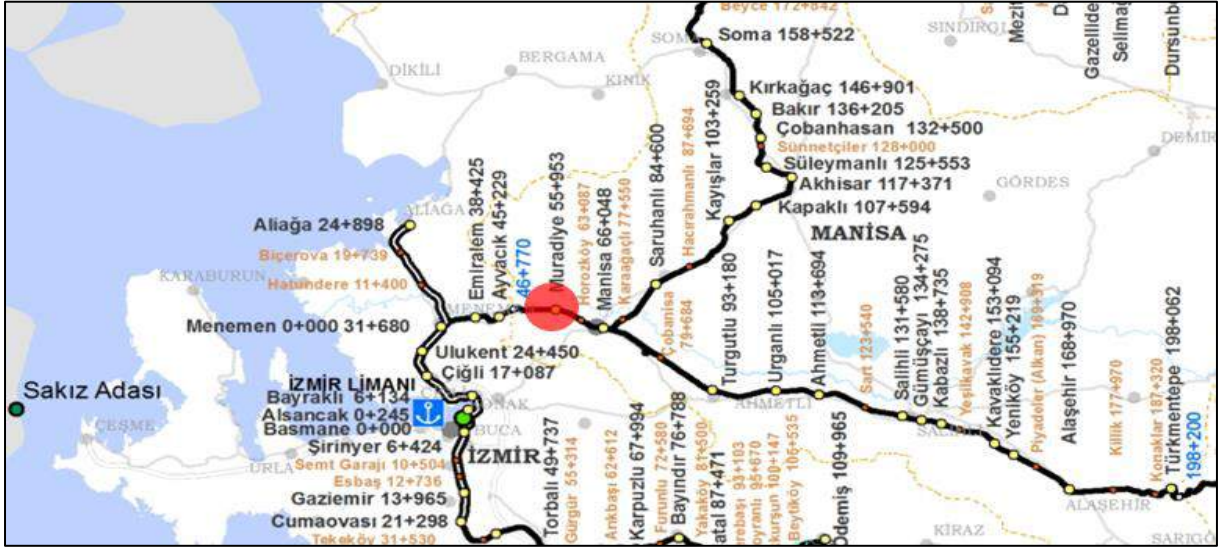
(Kaynak: URL.59)

Muradiye'den Sınırlara Demiryolu Mesafesi

- Kapıkule / Svilengrad (BG): 908 km
- Uzunköprü / Phytion (GR): 870 km
- Kapıköy / Razi (IR): 1.979 km
- Nusaybin / Kamichli (SYR): 1.714 km*
- İslahiye / Meydankbez (SYR): 1.181 km*
- Çobanbey (SYR): 1.444 km*
- Doğu Kapı (AM): 2.053 km*
- Ahılkelek/Akhalkalaki (GE): 2.094 km**'dir.

* Suriye/Ermenistan demiryolu sınır geçişleri kapalı

** Gürcistan demiryolu sınır geçişi inşa halinde



Harita 182 Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi Konumu

(Kaynak:URL.60)

Lojistik Merkez Yol Bilgileri

- Yükleme rampası: 3 hat (2.431 m)
- Konvansiyonel vagon yükleme/boşaltma rampası: 260 m
- Manevra hatları: 2.000 m

Stok Sahası Bilgileri

- Konteyner Stok Sahası: 75.500 m²
- Konvansiyonel vagon yükleme/boşaltma alanı: 20.660 m²
- Kapalı serbest depolama alanı: 22.770 m²
- Gümrüklü Saha: Var
- Kapalı geçici depolama alanı: 1200 m²

Tablo 143 Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi Kullanım Alanları

Kullanım	Toplam Alan (m ²)
Konteyner Terminal Alanı	75.500
Beton-Yüklem Boşaltma Alanı	20.660
İthalat ve İhracat Tır Parkı	10.000
Kapalı Depolama Alanı	23.825
Geçici Depolama Alanı Statüsünde Gümrüklü Depolama Alanı	1.200
Yarı Açık Depolama Alanı	1.500
Serbest Depolama Alanı	22.625

(Kaynak: MOS Lojistik A.Ş.)

MOS Lojistik A.Ş. küresel ölçekte rekabetçi üretim gücüne katkı sağlamak adına lojistik ihtiyaçlarını belirli bir plan dahilinde belirleyerek, çevresel açıdan oluşabilecek riskleri minimize etmek adına, bütün sosyal sorumluluklarının farkındalığıyla çevreci, güvenli ve hızlı tek taşıma türü olan demiryolu ile konteyner taşımacılığı, sahip olunan kapalı depolama alanları ile düzgün, düzenli, güvenli ve temiz depolama gereksinimlerine ISO 27001-19001-14001 ve OHSAS 18001 kalite standartlarında hizmet vermektedir.

Manisa Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı olarak çalışan Geçici Depolama Alanı'nda gümrüklü depolama hizmetleri ile elleçleme hizmetleri verilerek Bölge firmalarının Manisa Gümrük Müdürlüğü üzerinden ithalat yapabilirliğini arttırarak ardiye ve ara nakliye maliyetlerinde kazanım, işlem sürelerinde hız sağlanmasının önü açılmaktadır. Tır ihracatlarının da Manisa Gümrük Müdürlüğü üzerinden yapılması firmalara operasyon hızı ve maliyet avantajı sağlamaktadır.

Demiryolu taşıması ve konteyner terminalinin operasyonel olması ile birlikte, demiryolu, denizyolu ve karayolu ile gelen veya gidecek tüm yüklere, geçici depolama ve serbest depolama hizmetleri aynı ortamda, sifıra yakın aktarma mesafeleri ile, güvenli ve düzenli bir alanda yükleme boşaltma yapılarak lojistik hizmetinin entegre hale gelmesi de sanayicilerin maliyetlerinde ve operasyon sürelerinde büyük avantajlar sağlamaktadır. Konteyner terminalinde sağlanan elleçleme ve ara stoklama olanakları ile ardiye, demoraj ve taşıt beklemesi maliyetlerinden kurtulmak mümkün olmaktadır.

MOS Lojistik Merkez A.Ş. Yatırımları

Kısa Vadede

Bölge sanayicilerinin her geçen gün artan depolama ihtiyaçlarına 60 bin m² ilave kapalı depolama alan yatırımlarıyla çözümler sağlanacaktır.

Artan tartım ihtiyaçları ilave olarak faaliyete alınacak 2 adet 80'er tonluk kantarlar ile karşılanacaktır.

Konteyner taşımacılık faaliyetleri tam otomasyonla yönetilerek bölge sanayicisine anlık geri bildirimler sağlanacak, operasyonel hız artırılarak verimlilik en üst düzeyde sağlanacaktır.

Orta Vadede

TCDD'nin gerçekleştireceği ilave demiryolu hat yatırımlarıyla bölgenin bütün konteyner trafiği demiryoluyla yönetilebilecektir.

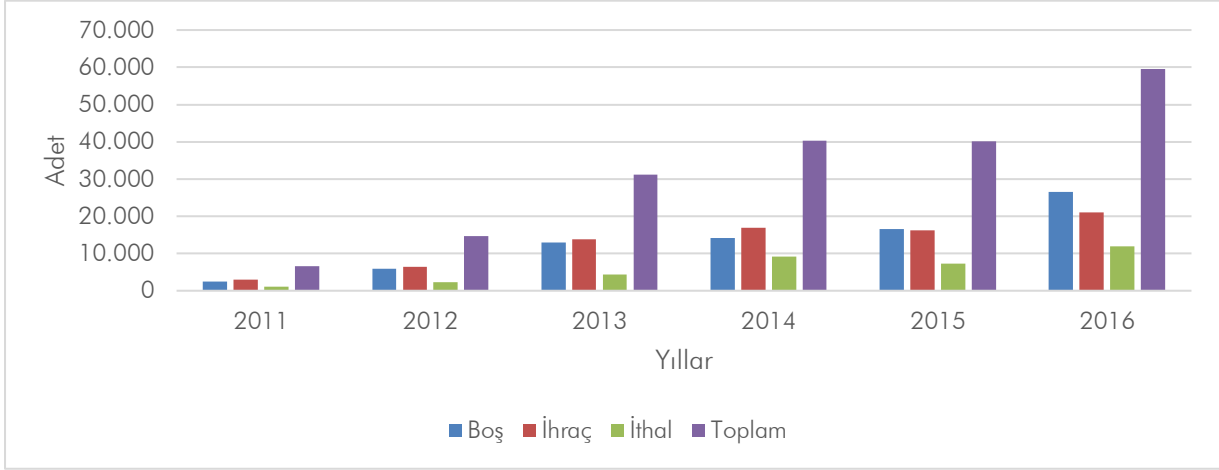
Uzun Vadede

Şu an için sadece İzmir Liman ve Aliğa Limanlarına verilebilen demiryolu taşıma hizmeti, doğrudan Avrupa seferleriyle kuvvetlendirilerek, Türkiye içerisinde bu lojistik merkezin benzeri demiryolu bağlantılı toplama ve aktarma noktalarının faaliyete geçmesiyle bölge sanayicisinin yurt içi dağıtımları lojistik merkezde konsolide edilerek demiryolu taşımacılığıyla karşılanacaktır.

Tablo 144 Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi'nden Taşınan Konteyner Adetleri

Yıllar	Taşımalar			
	Boş	İhraç	İthal	Toplam
2011	2.500	2.970	1.166	6.636
2012	5.846	6.423	2.332	14.601
2013	12.935	13.888	4.386	31.209
2014	14.123	16.947	9.214	40.284
2015	16.592	16.171	7.304	40.067
2016	26.532	20.995	11.942	59.469

(Kaynak: MOS Lojistik A.Ş.)



Şekil 124 Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi'nden Taşınan Konteyner Adetleri

Tablo 145 MOS Lojistik A.Ş Hizmet Bilgileri

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Serbest Depolama Toplam Faturalandırılan m ²	24.249	89.359	177.842	272.442	267.298	280.033
Gümrüklü Depolama Ton	2.969	3.742	3.447	4.088	4.379	5.314
Konteyner Taşıma Adet	6.636	14.601	31.209	40.284	40.067	59.469
Vagon Dolum Adet	66	246	177	192	62	169
Konteyner Terminal Hizmet	0	10.061	9.310	8.461	8.800	21.592
Tır Parkı Taşıt Adet	15.677	17.267	15.829	15.703	19.070	19.015
Kantar Taşıt Adet	16.266	19.906	22.384	21.271	14.796	21.975

(Kaynak: MOS Lojistik A.Ş.)

8.6. LOJİSTİK MERKEZLERİN İL BAZLI YÜK ÇEKME MİKTARLARI VE LOJİSTİK MERKEZ TİPLERİNE AİT ÖNERİ PLANLAMA

TLMP-M ile illere göre lojistik merkez tarafından çekilebilecek yük potansiyeli ile TLMP tarafından önerilen lojistik merkez sınıflamasına göre model baz yılı ve hedef yıllarda ihtiyaç duyulan lojistik merkez sayılarına ait bir analiz yapılmıştır. Bu analizde model tarafından tahmin edilen yük potansiyelinin %60'ının lojistik merkez tarafından çekileceği, geri kalan %40'ının ise il ölçeğindeki diğer bazı lojistik alanlarda elleçleneceği kabulü yapılmıştır. Tablo 627'de her bir il için lojistik merkez tarafından çekilebilecek yük potansiyeline göre yatırımı yapılabilecek lojistik merkez tipi, TLMP'deki tanımına göre verilmektedir. Tablo 628'de ise baz yılı, hedef yıllar ve lojistik merkez tipine göre Türkiye geneli toplam sayılar verilmektedir.

Tablo 627 Yıllara Göre Lojistik Merkezler Tarafından Çekilebilecek Yük Miktarları ve Lojistik Merkez Tipleri

İL ADI	2017 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK TOPLAM YÜK/YILLIK (TON)	2017 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ	2023 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2023 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ	2035 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2035 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ	2050 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2050 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ
İzmir	7.612.070	C	16.494.820	B	27.404.863	A	27.337.684	A
Manisa	11.020.103	C	9.250.520	C	15.925.521	B	16.765.793	B
Denizli	2.597.996	SINIFLAMA DIŞI	2.700.230	SINIFLAMA DIŞI	16.183.572	B	3.821.393	SINIFLAMA DIŞI
Balıkesir	9.072.586	C	5.339.459	SINIFLAMA DIŞI	17.361.080	B	8.127.967	C
Uşak	8.574.812	C	2.727.287	SINIFLAMA DIŞI	13.272.050	C	16.154.214	B
Eskişehir	4.663.100	SINIFLAMA DIŞI	3.467.470	SINIFLAMA DIŞI	14.073.517	C	14.681.532	C
Ankara	5.526.273	SINIFLAMA DIŞI	11.472.791	B	25.595.411	A	25.860.854	A
Samsun	520.276	SINIFLAMA DIŞI	3.020.509	SINIFLAMA DIŞI	12.851.123	C	18.223.142	B
Kars	393.147	SINIFLAMA DIŞI	684.225	SINIFLAMA DIŞI	1.100.398	SINIFLAMA DIŞI	1.395.483	SINIFLAMA DIŞI
İstanbul	21.526.547	B	32.331.446	A	37.308.280	A	42.644.644	A
İzmit	12.223.187	C	16.270.489	B	23.737.183	B	47.639.823	A
Kahramanmaraş	3.227.779	SINIFLAMA DIŞI	4.879.327	SINIFLAMA DIŞI	11.353.828	C	15.723.763	B
Erzurum	1.172.364	SINIFLAMA DIŞI	2.104.124	SINIFLAMA DIŞI	8.226.242	C	10.520.696	C
Mersin	18.116.934	B	28.889.975	A	33.921.786	A	37.682.945	A
Bilecik	7.171.676	SINIFLAMA DIŞI	13.711.897	C	18.258.167	B	11.857.108	C

Tablo 627 Yıllara Göre Lojistik Merkezlerin İl Bazlı Yük Çekme Miktarları ve Lojistik Merkez Tipleri (Devam-1)

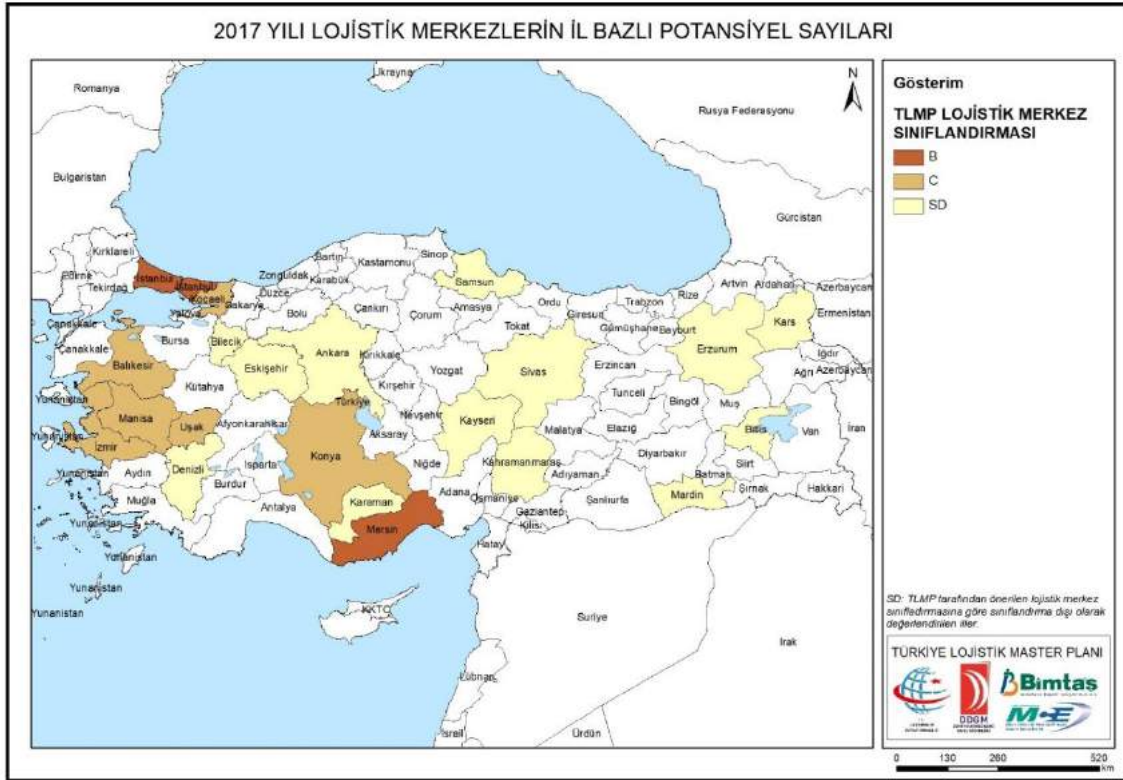
İL ADI	2017 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2017 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ	2023 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2023 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ	2035 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2035 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ	2050 YILI LM TARAFIDAN ÇEKİLEBİLECEK YÜK/YILLIK (TON)	2050 YILI LOJİSTİK MERKEZ TİPİ
Konya	11.017.359	C	17.968.984	B	22.005.141	B	20.038.132	B
Sivas	3.012.622	SINIFLAMA DIŞI	3.578.892	SINIFLAMA DIŞI	6.594.680	SINIFLAMA DIŞI	6.166.364	SINIFLAMA DIŞI
Karaman	3.242.746	SINIFLAMA DIŞI	3.380.709	SINIFLAMA DIŞI	6.652.485	SINIFLAMA DIŞI	8.464.285	C
Kayseri	4.271.770	SINIFLAMA DIŞI	6.338.033	SINIFLAMA DIŞI	10.300.860	C	12.201.840	C
Bitlis	2.470.356	SINIFLAMA DIŞI	3.817.046	SINIFLAMA DIŞI	4.140.972	SINIFLAMA DIŞI	7.366.931	SINIFLAMA DIŞI
Mardin	2.969.760	SINIFLAMA DIŞI	3.540.803	SINIFLAMA DIŞI	8.647.816	C	8.583.669	C
Trabzon	0	0	0	0	5.334.263	SINIFLAMA DIŞI	7.759.908	C
Antalya	0	0	0	0	18.321.740	B	17.480.559	B
Tekirdağ	0	0	0	0	23.550.630	B	15.925.824	B

Yukarıda yer alan tabloda; lojistik merkezler tarafından çekilebilecek yük miktarı (ton) için, TLMP-M çıktı değerlerinin %60'ı alınarak oluşturulmuştur.

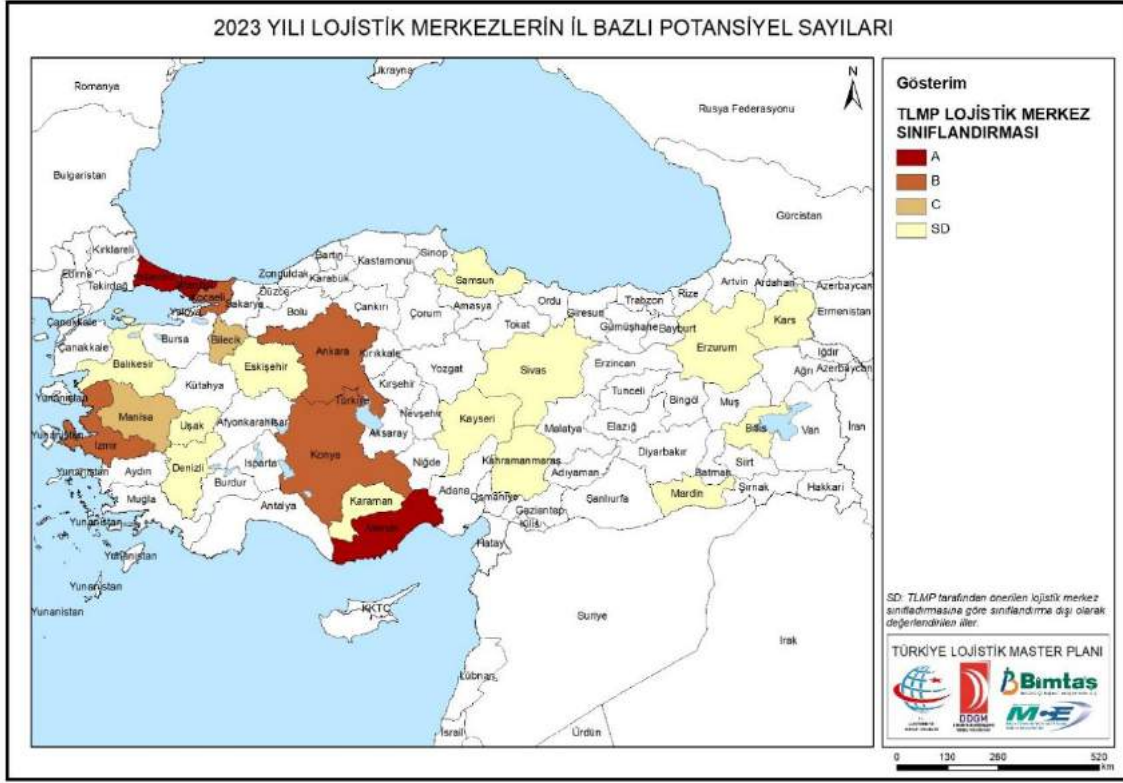
Tablo 628 Yük Potansiyeline ve Yıllara Göre Toplam Lojistik Merkez Sayısı Öngörüsü

Lojistik Merkez Tipi	Çekilebilecek Yük Potansiyeline Göre Sınıflama (Ton/Yıl)	Yıllara Göre Lojistik Merkez Sayısı			
		2017	2023	2035	2050
A Tipi Lojistik Merkez	25.000.000 ve üzeri	0	2	4	5
B Tipi Lojistik Merkez	15.000.000 - 25.000.000	2	4	8	7
C Tipi Lojistik Merkez	7.500.000 - 15.000.000	6	2	7	8
Sınıflama Dışı (SD) Alanlar	7.500.000 altı	13	13	5	4

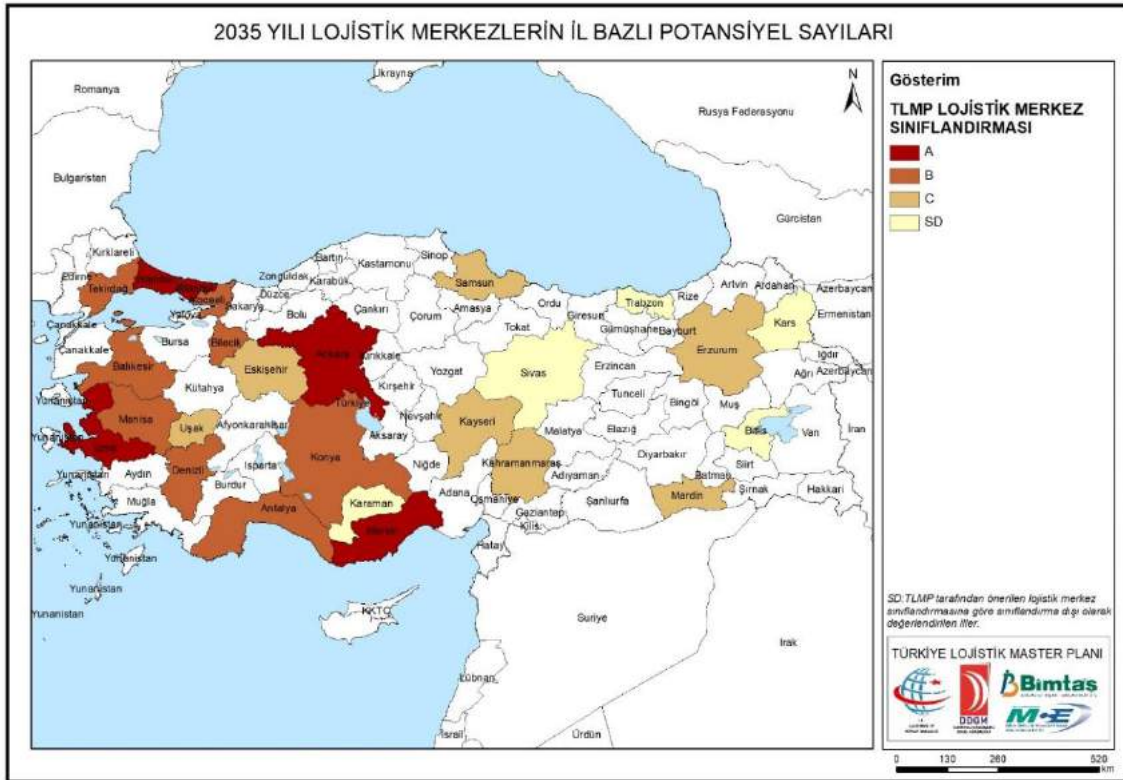
Yıllara ve lojistik merkez tiplerine göre lojistik merkez sayısı öngörüsü görselleri Harita 187 ve Harita 190 arasında verilmektedir.



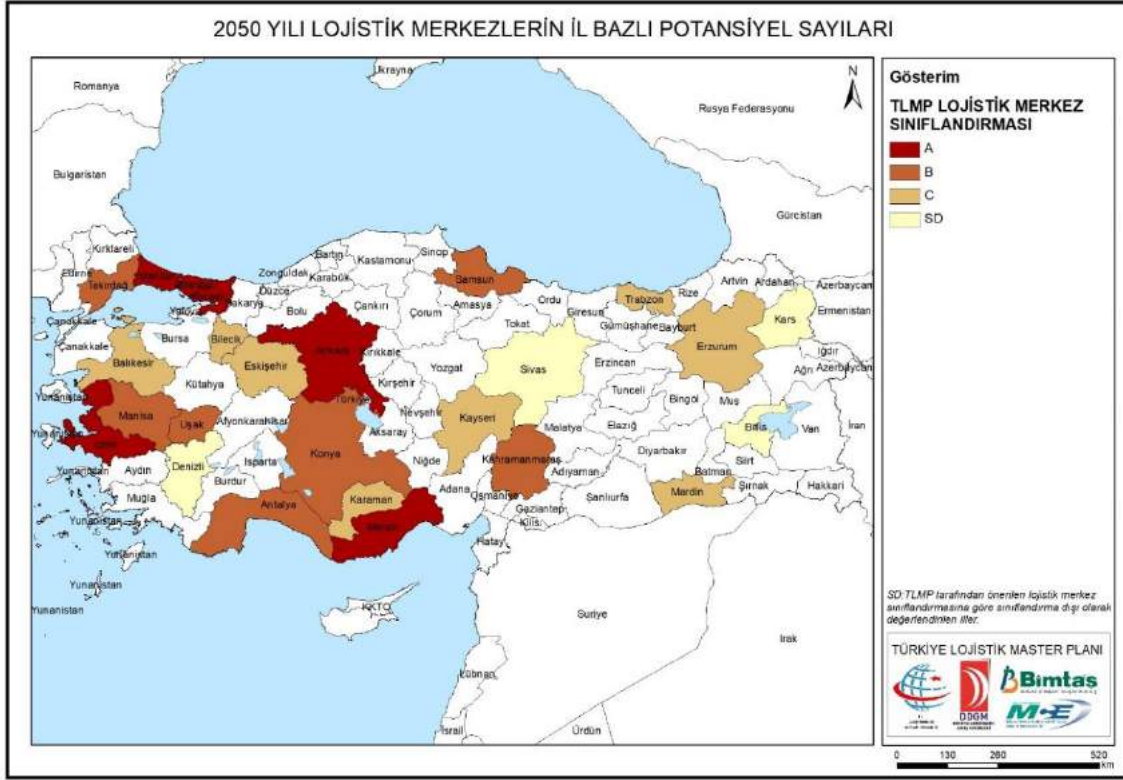
Harita 187 Lojistik Merkezlerin 2017 Yılı İl Bazlı Potansiyel Sayıları



Harita 188 Lojistik Merkezlerin 2023 Yılı İl Bazlı Potansiyel Sayıları

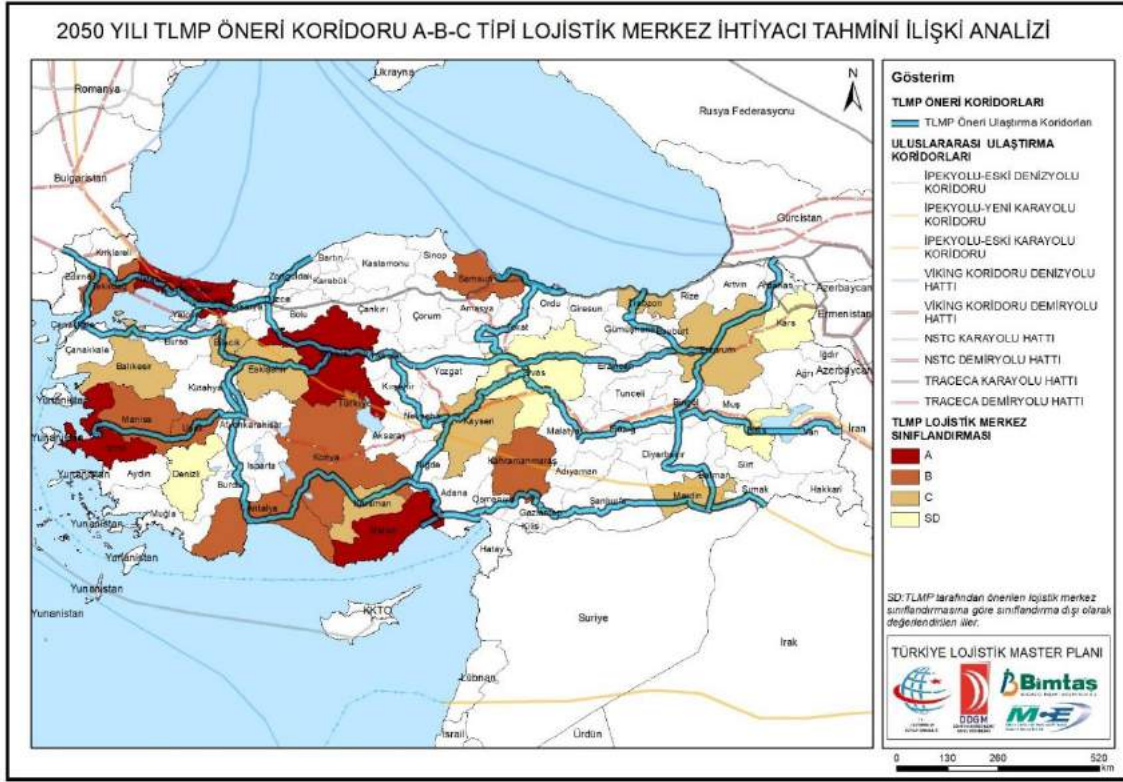


Harita 189 Lojistik Merkezlerin 2035 Yılı İl Bazlı Potansiyel Sayıları

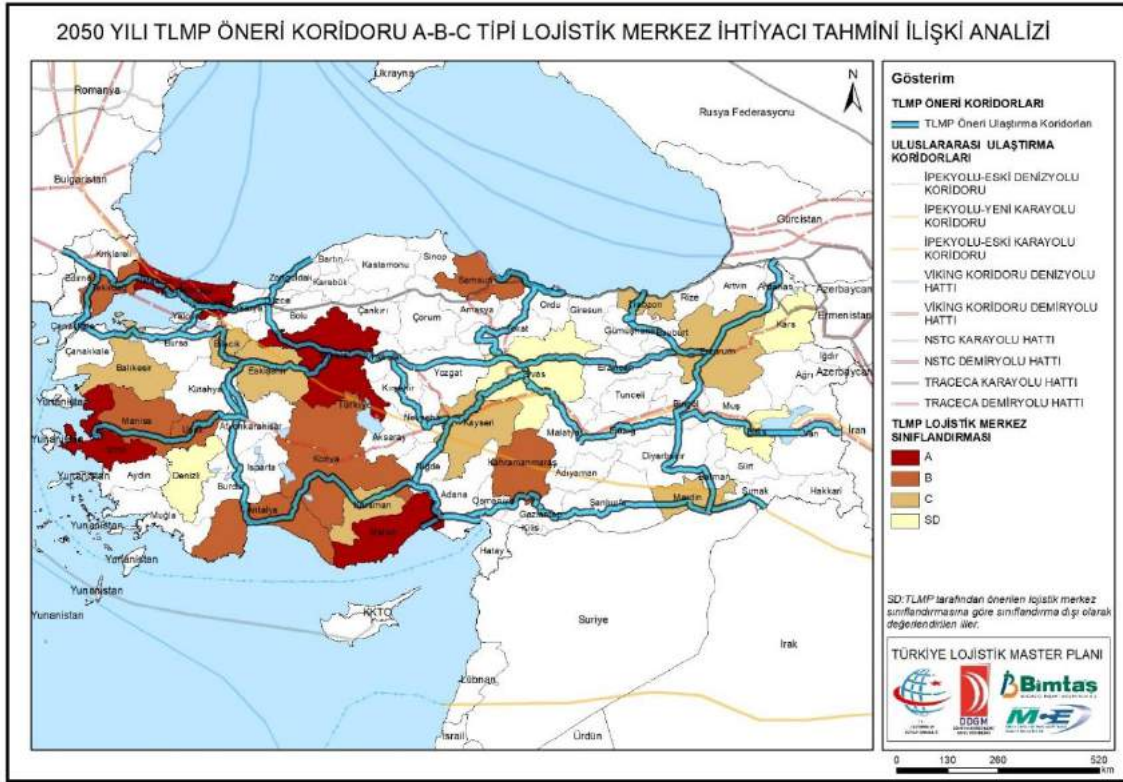


Harita 190 Lojistik Merkezlerin 2050 Yılı İl Bazlı Potansiyel Sayıları

Haritaların incelenmesinden de görülebileceği gibi İstanbul ve Mersin illerinin 2017 baz yılına göre yapılan hesaplamalarda B tipi lojistik merkez için uygun olduğu, 2023 yılında bu merkezlerin B tipi lojistik merkezlerden A tipi lojistik merkezlere yükseltilebileceği görülmektedir. Hedef yıl 2023 için Ankara, İzmir, Kocaeli ve Konya illerinde B tipi, Manisa ilinde ise C tipi lojistik merkez ihtiyacı görülmektedir. 2035 yılında Ankara ve İzmir illerinde A tipi lojistik merkezlerin, Tekirdağ, Bilecik, Balıkesir, Manisa Denizli, Konya ve Antalya illerinde B tipi lojistik merkezlerin, Uşak Eskişehir, Samsun, Kayseri, Kahramanmaraş, Erzurum, Mardin illerinde C tipi lojistik merkezlerin kurulabileceği görülmektedir. 2050 yılında ise Kocaeli ilinde A tipi lojistik merkez, Samsun ve Kahramanmaraş illerinde B tipi lojistik merkez, Karaman ve Trabzon illerinde de C tipi lojistik merkez kurulabileceği görülmektedir.



Harita 191 2050 Yılı Öneri Koridorları İle A-B-C Tipi Lojistik Merkez İhtiyacı Tahmini İlişkisi Analizi



Harita 191 Harita 191’de 2050 yılı için öneri koridorlar ile A-B-C tipi lojistik merkez ihtiyacı tahmini ilişki analizi verilmektedir. Haritanın incelenmesinde de görülebileceği gibi TLMP tarafından önerilen koridorlar ile lojistik merkez potansiyelleri uyumlu izlenmektedir.

LMEA Projesi kapsamında, TLMP Nihai Raporu'nda yer alan ve öncelikli olarak paydaşlardan görüş alınması önem arz eden konular aşağıda verilmiştir:

1. Lojistik merkezlerin yer seçim kriterleri
Ekleme istediğiniz başka kriter/kriterler varsa belirtiniz:

Yer Seçim Kriteri	Çok Uygun	Uygun	Olabilir	Kararsız	Uygun Değil
Demiryolu Bağlantısı					
Karayolu Bağlantısı					
Limanlara Yakınlık					
Havalimanlarına Yakınlık					
Bölgenin Ekonomik ve Sınai Gelişim Potansiyeli					
Yük Akış Miktarları					
Yatırım Maliyetleri					
Uluslararası Ticaret Koridorlarına Yakınlık					
Gümrük Alanlarına Yakınlık					
Sanayi Alanlarına Yakınlık					
Mevcut Lojistik Tesislere Yakınlık					
Bölge İçin Oluşacak Sosyo Ekonomik Fayda					
Çevresel Etkiler					
Politik ve Ekonomik Riskler					
İklim ve İklimle İlişkili Afet Kaynaklı Riskler					
Deprem Riski					
Lojistik Merkez Alanının Genişleyebilme Potansiyeli					
DİĞER(belirtiniz)					

2. Lojistik merkezlerin sınıflandırılması

Lojistik Merkez Türü	Tanımı	Görüşünüz
Uluslararası Lojistik Merkez (A)	En az 2.000 dönüm alana sahip, yılda en az 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bölgesindeki tüm ülkelere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, en az bir küresel ve bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan, tüm lojistik ve gümrük hizmetlerinin verildiği, içinde en az üç taşıma türü veya bu türlerin etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer bir uluslararası lojistik merkez ile aralarında asgari 200 km karayolu mesafesi olan ve en az iki intermodal terminale sahip lojistik merkezdir.	
Bölgesel Lojistik Merkez (B)	En az 1.000 dönüm alana sahip, yılda en az 15 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bölgesindeki tüm illere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, en az bir küresel ve/veya bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan, depolama, paketleme ve gümrük hizmetlerinin verildiği, içinde en az üç taşıma türü veya bu türlerine etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer bir bölgesel lojistik merkez ile aralarında asgari 100 km karayolu mesafesi olan ile en az bir intermodal terminale sahip lojistik merkezdir.	
Yerel Lojistik Merkez (C)	En az 500 dönüm alana sahip, yılda en az 7,5 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bulunduğu il merkez ve ilçelerine doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, depolama ve paketleme	

	hizmetlerinin verildiği içinde en az iki taşıma türü veya bu türlere etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer yerel lojistik merkez ile aralarında asgari 50 km olan lojistik merkezdir.	
--	---	--

3. Türkiye'nin uluslararası ulaştırma ağları ile entegrasyonu Ekleme istediğiniz diğer uluslararası ağı varsa belirtiniz:

Uluslararası Ulaştırma Ağı Adı	Bağlantının Önemi (5: Çok Önemli, 1: Önemsiz)
B&R (Demir İpek Yolu)	
TRACECA	
TEN-T	
VIKING	
DİĞER(belirtiniz):	
DİĞER(belirtiniz):	

4. Halihazırda işletmeye açılmamış ve planlanan lojistik merkezlerin tiplerine ait öneri planlama

Lojistik Merkezler	Önemi (5: Çok Önemli, 1: Önemsiz)	Önerilen Merkez Türü (A, B veya C)
Yenice/Mersin		
Kayacık/Konya		
Kars		
Kemalpaşa/İzmir		
Habur/Şırnak		
Mardin		
İstanbul		
Boğazköprü/Kayseri		
Tatvan/Bitlis		
Sivas		
Karaman		
Bozöyük/Bilecik		

5. Mevcut lojistik merkez hakkındaki görüşler

Mevcut Lojistik Merkezler	Önemi (5: Çok Önemli, 1: Önemsiz)	Önerilen Merkez Türü (A, B veya C)
Köseköy/Kocaeli		
Halkalı/İstanbul		
Hasanbey/Eskişehir		
Gökköy/Balıkesir		
Uşak		
Kaklık/Denizli		
Gelemen/Samsun		
Palandöken/Erzurum		

Türkoğlu/K.Maraş		
Ankara Lojistik Üssü		
Manisa MOS		

6. TLMP öneri senaryosu yük hareketlerine ait kabuller ve transit yük oranı Ekleme istediğiniz diğer senaryo varsa belirtiniz:

Senaryolar/Yük Oranları	Uygun/Uygun Değil	Uygun Değil ise Görüşünüz
Yurt dışı yük akış yıl 2023: %10 artış		
Yurt dışı yük akış yıl 2035: %25 artış		
Yurt dışı yük akış yıl 2050: %50 artış		
OBOR dan ilave yük yıl 2035: 17 milyon ton		
OBOR dan ilave yük yıl 2050: 23 milyon ton		
DİĞER(belirtiniz):		
DİĞER(belirtiniz):		

7. TLMP hedefler ve stratejiler Ekleme istediğiniz başka hedef/strateji amacı varsa belirtiniz:

Hedef/stratejilerin amacı	Uygun/Uygun Değil	Uygun Değil ise Görüşünüz
KRY-A1: Taşıma türü bazında elleçlenen yük miktarının dengelenmesi		
KRY-A2: Karayolu yük aktarma terminallerinin oluşturulması		
KRY-A3: Lojistik sektöründe katma değerli hizmetlerin geliştirilmesi		
KRY-A4: Tehlikeli madde karayolu taşımacılığı kaynaklı risklerin en aza indirilmesi		
KRY-A5: Karayolu meskûn mahal geçişlerinde gürültü önleyici sistemlerin oluşturulması		

DMR-A1: Üretim merkezleri ve lojistik alanların, iltisak hatlarıyla demiryolu şebekesine bağlanması		
DMR-A2: Intermodal taşımacılığın arttırılması		
DMR-A3: Lojistik merkez bağlantılı demiryolu taşımacılığının özendirilmesi		
DMR-A4: Demiryollarında ortalama ticari hızın arttırılması		
DMR-A5: Demiryolu hizmet kalitesinin ve altyapı arzının geliştirilmesi		
DMR-A6: Demiryolu taşımacılık payının arttırılması		
DMR-A7: Demiryolu meskûn mahal geçişlerinde gürültü önleyici sistemlerin oluşturulması		
DNZ-A1: Limanların kara limanı (dry port) gereksinimlerinin karşılanması		
DNZ-A2: Limanlarda katma değerli hizmetlerin arttırılması		
DNZ-A3: Kabotaj taşımacılığının arttırılması		
HVY-A1: Hava kargo taşımacılığının arttırılması		
HVY-A2: E-ticarete konu olan hızlı kargo ürünlerinin havayolu hareketliliğini arttırmak üzere havalimanı yakınlarında serbest ticaret bölgeleri oluşturulması		
HVY-A3: Havayolu kargo taşımacılığı şartlarının iyileştirilmesi		
KT-A1: Türkiye ana ulaştırma koridorlarının uluslararası koridorlar ve ulusal menfaatler dikkate alınarak tamamlanması		
KT-A2: Uygun noktalar arası RO-RO, RO-LA ve Tren		

Feri hatları oluşturulması		
KT-A3: Tersine lojistik faaliyetlerini arttırarak taşımacılıkta dönüş yükü oranının ve verimliliğinin arttırılması		
KT-A4: Karma taşımacılık katma değerli hizmetlerin arttırılması		
KY-A1: Lojistik Mevzuat basitleştirilmesi ve birleştirilmesi		
KY-A2: Lojistik faaliyetlerde enerji verimliliğinin ve enerji korunumunun arttırılması		
KY-A3: Lojistik faaliyetler ile ilgili bilimsel-teknik araştırmaların ve bu kapsamda yapılan AR-GE çalışmalarının TLMP'nin öngördüğü vizyona uygun olarak arttırılması		
KL-A1: Kentsel Lojistik Ana Planlarının yapılması		
LM-A1: TLMP tarafından önerilecek ve TCDD tarafından planlanmış lojistik merkezlerin önceliklendirilip, fizibiliteyi yapılarak uygun görülenlerin kurulması		
AUS-A2: Tüm lojistik bilgi-belge yönetiminin tek merkezden yönetimine yönelik bir merkez oluşturulması		
İK-A2: Ülkemizdeki lojistik ile ilgili bölüm ve programların akreditasyonlarının sağlanması		
T-A1: Ülkemizdeki lojistik üstünlüklerin dünyadaki olası kullanıcılara tanıtılması		
T-A2: TLMP'nin tanıtımının yapılması ve güncelenmesi		
EPH-A1: Yüksek katma değerli ihracata yönelik dış ticaretin güçlendirilmesi		

EPH-A2: Türkiye’de üretim artışı ve çeşitlenmesini destekleyecek lojistik altyapı ve işletiminin ilgili tedarik zincirleri ile ilişkilendirilerek oluşturulması		
DİĞER(belirtiniz):		
DİĞER(belirtiniz):		