

LOJİSTİK KOORDİNASYON İCRA KURULU TOPLANTI KARARLARI

LOJİSTİK KOORDİNASYON İCRA KURULU KARARI

TARİH

11.04.2023

SAYI

2023/1-1-c

Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sn. Enver İSKURT Başkanlığında 11.04.2023 gün ve saat 15:00'da gündemdeki konuları görüşmek üzere toplandı.

İlgi: Kartepe "Arkas Holding A.Ş." Lojistik Merkez ve İltisak Hattı Talebi TCDD Raporu

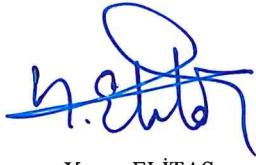
TEKLİF: Kartepe Lojistik Merkez ve İltisak Hattı Talebinin Uygun Görülmemesine İlişkin Teklif

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne yapılan Kartepe Lojistik Merkez ve İltisak Hattı Talebinin İlgi'de kayıtlı rapor doğrultusunda uygun görülmemesi teklif edilmektedir.

Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu'nun Kararı: Kartepe Lojistik Merkez ve İltisak Hattı Talebinin uygun görülmemesi teklifi kabul edilmiştir.



Başkan
Enver İSKURT
Ulaştırma ve Altyapı
Bakanlığı
Bakan Yardımcısı
11/04/2023



Yunus ELİTAŞ
Hazine ve Maliye Bakanlığı
Bakan Yardımcısı



Yusuf KARAKAŞ
Ticaret Bakanlığı
Genel Müdür Yardımcısı



Nebi ÇELİK
Strateji ve Bütçe Başkanlığı
Genel Müdür



T.C.

DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Kartepe
“Arkas Holding A.Ş.”
Lojistik Merkezi ve
İltisak Hattı Talebi
TCDD Raporu

TRAFİK VE İSTASYON YÖNETİMİ
DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Kocaeli ili, Kartepe ilçesi Tepetarla Saydingi ile Arkas Holding A.Ş.'nin konteyner terminali arazisi arasında demiryolu bağlantısını sağlayacak yaklaşık 250 metre uzunluğunda iltisak hattı yapımıyla ilgili olarak Teşekkülümüz ile Arkas Holding A.Ş. arasında 17.09.2014 tarihinde iltisak hattı yapım sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşmenin yapım süresi 2 yıldır.

Arkas Holding A.Ş. tarafından gerekli imalatlar yapılamadığı için ek süre uzatımları talep edilmiştir. Firmaya 17.09.2022 tarihine kadar 3 kez toplam 8 (Sekiz) yıl ek süre uzatımı verilmesine rağmen proje tamamlanmamıştır.

Arkas Holding A.Ş. yaklaşık 250 metre uzunluğundaki iltisak hattı yapım protokol süresinin 17.09.2024 tarihine kadar iki yıl süre ile uzatılmasını talep etmiştir.

Söz konusu alan, 81.9 milyon TL (2023 yılı deflate edilmiş değere göre) yatırımla işletmeciliğe açılan Köseköy Lojistik Merkezi'ne 5 km ve yapım kararı alınan Kocaeli Lojistik Merkezi'ne 35 km mesafede bulunmaktadır.

- (1) Arkas Holding A.Ş. ile TCDD arasında 2014 yılında imzalanan Protokol'ün yükümlülüklerinin ilgili Firma tarafından zamanında yerine getirilememesi,
- (2) Söz konusu iltisak hattı bağlantısı, Bakanlığımız tarafından kurulması planlanan Kocaeli Lojistik Merkezi ile hali hazırda faaliyetlerine devam eden ve genişleme planlaması çerçevesinde kamulaştırma işlemleri tamamlanan Köseköy Lojistik Merkezi'nin etki alanında kalması ve kamu yatırımlarına etki analizi yapılması gerektiği,

Dikkate alındığında iltisak hattı bağlantısı talebi **OLUMSUZ** görülmüş olup Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu'na sunulması değerlendirilmiştir.

Ekler:

- 1) Başvuru Dilekçesi
- 2) İltisak Hattı Yapım Sözleşmesi
- 3) Köseköy Lojistik Merkezi Maliyet Cetveli
- 4) Lojistik Koordinasyon Kurulu Körfez Lojistik Merkezi Yapım Kararı ve Proje Bilgileri

T.C.

DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
I.BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
İSTANBUL

İstanbul, 21.03.2022

Sayı: 2022 - 1

Konu : Süre Uzatımı Talebi Hk.
İlgi : a) 10.08.2016 tarih, 56117 evrak kayıt sayılı dilekçemiz.
b) 11.08.2016 tarih, 431644 sayılı yazınız.
c) 08.09.2017 tarih, 61898 evrak kayıt sayılı dilekçemiz.
d) 15.09.2017 tarih, 353796 sayılı yazınız.
e) 04.09.2018 tarih, 71126 evrak kayıt sayılı dilekçemiz.
f) 19.09.2018 tarih, 346286 sayılı yazınız.
g) 31.08.2020 tarih, 66769 evrak kayıt sayılı dilekçemiz.
h) 24.09.2020 tarih, 271107 sayılı yazınız.

Kocaeli ili, Kartepe ilçesi Suadiye bölgesinde, Müdürlüğünüz ile şirketimiz arasında 17.09.2014 tarihli İltisak Hattı Yapım Protokolü akdedilmiş bulunmaktadır.

Bilindiği üzere anılan Protokol'de belirtilen sayding ve manevra hatlarının altyapı, üstyapı ve elektromekanik sistemlerinin çalışmalarına, Müdürlüğünüz'ün ihale süreçlerini takiben 2015 yılı içinde başlanmış bulunmaktadır.

Bahse konu çalışmaların devam ettiği süreçte İltisak Hattı Yapım Protokolü'nün süresi sırasıyla İlgi (a) yazıdaki talebimize istinaden Müdürlüğünüzün İlgi (b) yazısı ile 17.09.2017 tarihine, İlgi (c) yazıdaki talebimize istinaden Müdürlüğünüzün İlgi (d) yazısı ile 17.09.2018 tarihine, İlgi (e) yazıdaki talebimize istinaden Müdürlüğünüzün İlgi (f) yazısı ile de 17.09.2020 tarihine ve İlgi (g) yazıdaki talebimize istinaden Müdürlüğünüzün İlgi (h) yazısı ile de 17.09.2022 tarihine kadar uzatılmış bulunmaktadır.

İltisak hattı bağlantımızın yapılacağı bölgede Müdürlüğünüzce yapılmakta olan Tepetarla İstasyonu ve bağlantılı hatlar elektromekanik sistemlerine ilişkin çalışmaların da yakın zamanda tamamlanmak üzere olduğu bilinmektedir.

2020 yılı başında Dünya'yı saran Covid-19 pandemisi nedeniyle ertelemek mecburiyetinde kaldığımız proje sahasındaki imalatlarımıza ve TCDD Ana Hattı ile Arkas/Limar sahası arasındaki bağlantı hattı ve saha hatları yapım işlerimize 01.11.2021 tarihi itibarıyla başlamış bulunmaktayız. Yatırım yapmakta olan ve tesisin işletmesini de yapacak olan iştirakimiz Railport Terminal İşletmeleri A.Ş.'nin ortağı Alman Duisburger Hafen AG firması ile birlikte sürdürdüğümüz ve etaplar halinde yapılmasını planladığımız imalat işlerinin gerek hava koşulları gerekse de zemin iyileştirme imalatlarındaki sürelerin tam olarak öngörülemezliği ve Dünyada oluşan ekonomik gelişmeler nedeniyle bir miktar uzaması beklenmektedir.

Bu gerekçeler ile TCDD Ana Hattı ile Arkas/Limar Sahası arasındaki bağlantı hattı ve saha hatları yapım protokolü süresinin 17.09.2022 tarihinden 17.09.2024 tarihine kadar iki yıl süre ile uzatılmasını arz ederiz.

Saygılarımızla,

LİMAR LİMAN VE GEMİ İŞLETMELERİ A.Ş.


Murat GÜREL
Alp ÇAPA

İLTİSAK HATTI (ÖZEL HAT) YAPIM SÖZLEŞMESİ

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü adına **1.Bölge Müdürlüğü** ile **ARKAS HOLDİNG A.Ş.** arasında aşağıda yazılı şartlar dâhilinde iş bu sözleşme tanzim ve imza edilmiştir.

Sözleşmede; TCDD İşletmesi 1.Bölge Müdürlüğü (**TCDD**), ARKAS HOLDİNG A.Ş. (**ARKAS**) olarak anılacaktır.

MADDE 1:

PROTOKOLUN KONUSU:

Kocaeli İli, Suadiye Beldesi, Km: 105+196-105+640 arası yapılması planlanan sayding ile **ARKAS'** ın konteyner terminali kurmayı planladığı arazi arasında demiryolu bağlantısını sağlayacak yaklaşık 250 m. uzunluğunda iltisak hattı yapımını kapsar.

MADDE 2:

TARAFLARCA YAPILACAK İŞLER:

2.1) ARKAS Tarafından Yapılacak İşler:

- 2.1.1. Fabrika sahasına gidecek demiryolu hattı güzergâhında 3. şahıslara veya Kamu Kurum ve Kuruluşlarına ait arazi var ise bu arazilerin satın ve/veya geçiş müsaadesinin alınması,
- 2.1.2. 2701 sayılı genel emir kapsamında gerekli eğitim ve güvenlik tedbirlerinin alınması,
- 2.1.3. Altyapı ve üstyapı projelerinin hazırlanması ve TCDD'ye tasdik ettirilmesi,
- 2.1.4. Altyapı ve üstyapı projeleri TCDD tarafından tasdik edildikten sonra altyapı ve üstyapı imalatlarının yapılması,
- 2.1.5. İltisak hatları sonundaki kör yollara yapılacak hortuvarların TCDD'nin onaylayacağı hortuvar projesine uygun yapılması,
- 2.1.6. İmalatların tamamlanmasından sonra TCDD tarafından kabulünün yapılmasının sağlanması,
- 2.1.7. Protokol konusu hattın yapımına ilişkin tüm masraflarının karşılanması.

2.2) TCDD'ce Yapılacak İşler:

- 2.2.1. ARKAS tarafından hazırlanacak olan altyapı ve üstyapı projelerinin tasdik edilmesi,
- 2.2.2. İltisak hattının TCDD'nin standartlarına uygun yapımı için gerekli kontrollerin ARKAS' ın talep etmesi halinde yapılması,
- 2.2.3. TCDD sınırları içerisinde kalan sayding yolu ve sayding yolundan ayrılarak terk edilmiş güzergahta oluşturulacak manevra yollarının TCDD tarafından yapılması.
- 2.2.4. 2701 sayılı genel emir kapsamında gerekli emniyet tedbirlerinin alınmasının sağlanması,
- 2.2.5. İmalatların tamamlanmasından sonra hattın kabulünün yapılması.

MADDE 3:

İŞE BAŞLAMA VE İKMAL MÜDDETİ:

ARKAS; sözleşmenin imzalanıp yürürlüğe girmesinden itibaren 15 gün içerisinde işe başlayacaktır. 2 yıllık süre içinde ikmal edilecektir.

MADDE 4:

RESİM, VERGİ, HARÇ VE MASRAFLARIN KİME AİT OLDUĞU:

İş bu sözleşmeden dolayı meydana gelen bilumun resim, vergi, harç ve masraflar ARKAS'a aittir.

MADDE 5:

İŞTEN VAZGEÇİLMESİ:

ARKAS tarafından herhangi bir nedenle işin yapılmasından vazgeçilmesi ve/veya protokol süresi içinde tamamlanmaması halinde o ana kadar TCDD'ce yapılmış olan masraflar TCDD'ye 15 gün içinde ödenecektir.

MADDE 6:

İHTİLAFLARIN HALLİ:

Protokol uygulamasından doğacak anlaşmazlıklar için *İstanbul Kadıköy Mahkemelerinin* yetkili olduğu kabul edilmiştir.

MADDE 7:

SÖZLEŞMENİN YÜRÜRLÜK SÜRESİ:

İş bu sözleşme; sözleşme tarihinde yürürlüğe girer, 2 yıl süre ile geçerlidir. 2 yıllık sürenin bitiminden önce protokol konusu işler tamamlanır ise; hattın imalatının uygunluğunun TCDD tarafından kabul edilmesi ile protokol sona erer.

MADDE 8:

SÖZLEŞMENİN TARİHİ VE YERİ:

İşbu sözleşme 17/09 2014 tarihinde 2 nüsha olarak tanzim ve imza edilmiştir.

ARKAS HOLDİNG A.Ş.

ARKAS
HOLDİNG A.Ş.

LİMAR
KİMYA VE GEMİ
İŞLETMELERİ A.Ş.

TCDD İŞLETMESİ
1.BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

Nizamettin ARAS
Yol Müdür Vekili

Hasan GEDİKLİ
1. Bölge Müdürü

Proje Adı		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Ümümlatif Harcaması
Koceli (Kışeköy) Lojistik Merkezi	Carı	1.952	4.595.735	1.158.696	182.262	90.103	131.500	104.305	96.400	150.000	-	-	1.000	-	-	-	-	6.513.753
	Deflatreli	28.462	59.165.347	14.910.580	2.318.468	982.677	1.398.629	1.028.952	882.343	1.247.798	-	-	5.182	-	-	-	-	81.968.437

LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU
TOPLANTI KARARI

LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU
KARARI

TARİH

23.03.2023

SAYI

2023/1-4-a

Lojistik Koordinasyon Kurulu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sn. Enver İSKURT Başkanlığında 23.03.2023 gün ve saat 14.00'de gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

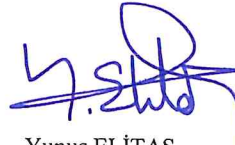
- İlgi:** a) Kocaeli Lojistik Merkezi'ne İlişkin Rapor
b) Körfez Lojistik Çalıştay Sonuç Bildirgesi

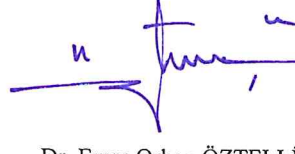
TEKLİF: Kocaeli Lojistik Merkezinin Kurulması Teklifi

İlgi (a) ve (b)'de detaylandırılan Marmara Bölgesi'nin lojistik ihtiyacını karşılamaya yönelik yapılan değerlendirmeler sonucunda Kocaeli ili Tepecik Bölgesinde yeni bir lojistik merkez kurulması teklif edilmektedir.

Lojistik Koordinasyon Kurulu'nun Kararı: Kocaeli İli Tepecik Bölgesi'nde önerilen yeni lojistik merkezin ilgi rapor ve bildirmede detaylandırıldığı şekilde kurulması teklifi kabul edilmiştir.


Başkan
Enver İSKURT
Ulaştırma ve Altyapı
Bakanlığı
Bakan Yardımcısı
23./3./2023


Yunus ELİTAŞ
Hazine ve Maliye Bakanlığı
Bakan Yardımcısı


Dr. Emre Orhan ÖZTELLİ
Ticaret Bakanlığı
Genel Müdür


Nebi ÇELİK
Strateji ve Bütçe Başkanlığı
Genel Müdür


Selma TOSUN
Çevre, Şehircilik ve İklim
Değişikliği Bakanlığı
Genel Müdür Yardımcısı


Fethi ETHEM
Dışişleri Bakanlığı
Daire Başkanı


Kemalettin SAKIN
İçişleri Bakanlığı
Genel Müdür Yardımcısı


Orhan KILINÇ
Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
Daire Başkanı


Rüçhan YÜCESAN
Türkiye Varlık Fonu
Müdür


Tamer KIRAN
Türkiye Odalar ve Borsalar
Birliği
Başkan Yardımcısı


Ahmet Fikret KİLECI
Türkiye İhracatçıları Meclisi
Başkan Vekili

KOCAELİ LOJİSTİK MERKEZİ RAPORU

Kocaeli ve Körfez Bölgesi sanayi üretimi açısından ülkemizin önde gelen bölgelerindendir. 14 OSB bulunan Kocaeli öne çıkan kimya, otomotiv ve demir-çelik sektörleri ile büyük bir lojistik hareketliliğe sahiptir. Ayrıca İstanbula yakınlığı ve yük koridorlarının geçiş noktası olması sebebiyle ülkemiz yük hareketliliğinin en çok olduğu noktalardan biridir. Kocaeli liman başkanlığı idari sahası içinde bulunan 35 liman tesisi, bölgedeki Köseköy Lojistik Merkezi ve demiryolu yük istasyonları ile bölgenin lojistik ihtiyacı karşılanmaya çalışılmaktadır. Gün geçtikçe artan bölgedeki sanayi üretimi ve yük hareketliliği, lojistik alanında yeni yatırım ihtiyacını doğurmaktadır. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı dâhilinde bulunan ve 2029'da tamamlanması planlanan Gebze-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-Halkalı Hızlı Tren projesi de bölge için kritik öneme sahip olacaktır. Ayrıca, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında Kocaeli ilinde bir kuru liman yapılması planlanmaktadır. Bu kapsamda Kocaeli ilinde Lojistik Merkez ihtiyacına yönelik bir değerlendirme gerçekleştirilmiştir.

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında yapılan yük talep tahminlerimize göre Kocaeli ilinde; 2023 yılında 74 bin ton olan toplam günlük üretim miktarının 2053 yılında yaklaşık %90 artarak 141 bin tona çıkacağı görülmüştür. 2023 yılında 130 bin ton olan toplam günlük çekim miktarının ise %85 artarak 240 bin tona çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yük üretim değerleri ilçe düzeyinde değerlendirildiğinde, 2023 yılı için Kocaeli'nin kuzey ilçelerinin yük üretiminde öne çıktığı ve 2053 yılına gelindiğinde yük üretiminin yaklaşık 2 kat arttığı görülmektedir. Yük Çekim değerlerine bakıldığında ise, 2023 değerlerinde öne çıkan ilçelerin Derince ve Başiskele olduğu ve 2053 yılı yük çekim değerlerinde toplamda yaklaşık 1.7 kat artacağı görülmektedir.

Bu kapsamda Körfez bölgesinin lojistik ihtiyacını değerlendirmek amacıyla 30 Haziran – 1 Temmuz 2022 tarihlerinde Ulaştırma 2053 – Körfez Lojistik Çalıştayını gerçekleştirilmiştir. Bu çalıştayda kamu, STK, akademisyen ve bölgedeki sektör temsilcileriyle fikir alışverişi yapılmış ve alınacak stratejik kararlara zemin oluşturacak görüşler konsolide edilmiştir.

Üç ana oturumdan oluşan çalıştayda;

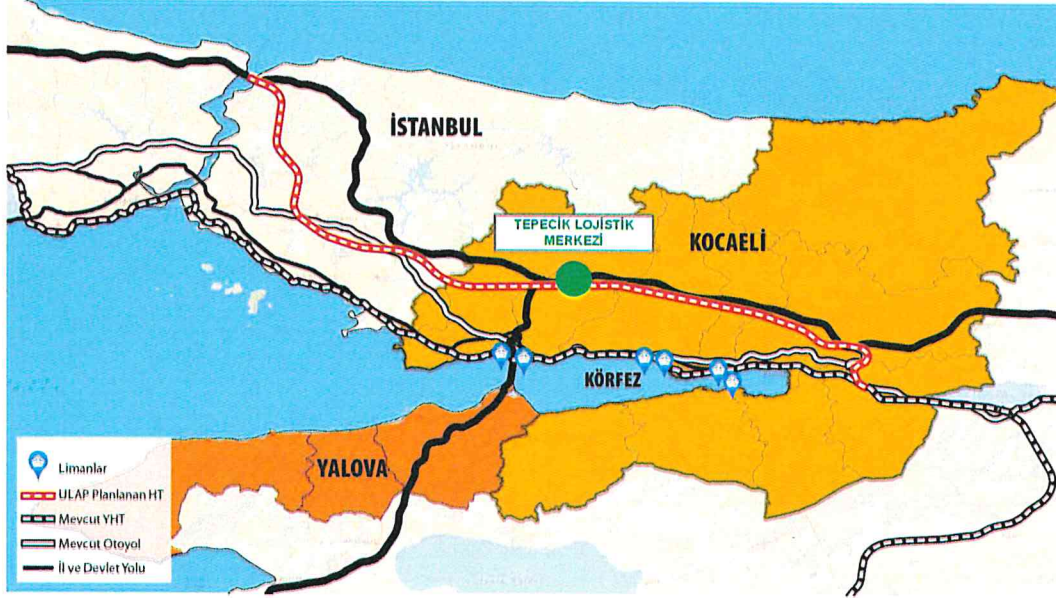
- İzmit Körfez Bölgesinde kurulması olası lojistik bölgesi veya bölgeleri için çözüm önerileri (projeler) ve atılması gereken adımlar,
- Yük odak noktaları (Liman, Lojistik Köy, Kuru Liman, Gümrük alanları vb.) kurulması ve işletilmesiyle ilişkili mevzuat içinde yer alması gereken olası düzenlemeler,
- Kurulması olası bir lojistik bölge için belirlenen alternatif lokasyonların seçim kriterleri,
- İzmit Körfez Bölgesinde kurulması olası lojistik bölgesi veya bölgeleri için atılması gereken eylem adımları

tanımlanmıştır.

Bu kapsamda ilk olarak PEST analizi yöntemi ile sektörel bazda (karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, yeni ulaşım sistemleri ve uygulamaları) mevcut durum analizi yapılmış olup bölgenin durumu ve potansiyelleri değerlendirilmiştir. İzmit Körfez Bölgesi'nde kurulması olası lojistik bölgelerine ilişkin çözüm önerileri için ikinci aşamada gelecek çemberi yöntemi ile izlenecek adımlar belirlenmiştir. Bu hususların gerçekleştirilmesi için gereken yasal düzenleme ve mevzuata ilişkin beyin fırtınası çalıştayın ilk gününün son oturumunda gerçekleştirilmiştir. İkinci gün ise uygun bir lojistik merkezin kurulması gereken lokasyonun belirlenmesi ve bu merkezde bulunması olası alanlar için çok kriterli değerlendirme tekniğinin kullanıldığı bir oturum gerçekleştirilmiştir. Bu ortak akıl ile elde edilen görüş ve önerilerin sentezlenmesi sonucunda aşağıdaki tespitler ortaya çıkmıştır.

Çalıştay öncesinde gerçekleştirilen Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında Türkiye 645 adet Trafik Analiz Bölgesi'ne bölünmüş olup dört aşamalı ulaşım modellemesi yapılmıştır. Kocaeli ili model kapsamında 12 trafik analiz bölgesine bölünmüştür. Model kapsamında bu bölgelerin yolcu ve yük talepleri belirlendikten sonra bu taleplerin dağılımı, bu dağılımın ulaşım modlarına dağıtımı ve yolculuk

atamaları PTV Vissum yazılımında gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda; Körfez bölgesinin yük üretim ve çekim miktarlarına yönelik projeksiyonlar gerçekleştirilmiştir. Kocaeli ilinde 2023 yılında 74 bin ton olan toplam günlük üretim miktarının 2053 yılında yaklaşık %90 artarak 141 bin tona çıkacağı, 2023 yılında 130 bin ton olan toplam günlük çekim miktarının ise %85 artarak 240 bin tona çıkacağı hesaplanmıştır. Kocaeli ilinde 2023 yılında %5,4 olan demiryolunun yük taşımacılığı payının 2053 yılında %11,5'e yükselmesi beklenmektedir. Kocaeli, yük üretim çekimlerinin yanı sıra limanlarından dolayı transit yük geçiş noktalarındandır. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında gerçekleştirilen model sonuçları doğrultusunda öneri Tepecik Lojistik Merkezi'nin yıllık ortalama 8,9 milyon ton yük talebinin olabileceği ve bu talebin 2053 yılında 17,5 milyon tona çıkabileceği öngörülmüştür.



Şekil 1. Tepecik Lojistik Merkezi Konumu

Uygun bir lojistik merkezin kurulması gereken lokasyonun belirlenmesi için çalıştay kapsamında 40 kişilik uzman bir ekip ile “Çok Kriterli Karar Verme” tekniği uygulanmıştır. Öncelikle, lokasyon seçimi için dikkate alınması gereken kriterler tablodaki gibi tespit edilmiştir. Bu kriterler için 4 masada 40 kişi tarafından 100 üzerinden puanlama yapılmıştır.

Tablo 1. Lojistik Merkez Yer Seçim Kriterleri Öncelik Değerleri

Kriter	Öncelik Değeri
Demiryolu Terminallerine Yakınlık ve Bağlantı	86,8
Deniz Limanlarına Yakınlık ve Bağlantı	86,6
Çevresel Etkiler	84,6
Otoyol Bağlantılarına Yakınlık ve Bağlantı	84,2
Sanayi Alanlarına Yakınlık ve Bağlantı	83,0
Bölgenin Trafik Yoğunluğu	81,8
Yük Akış Miktarları	81,4
Genişleme Olanakları	77,8
Ticari Alanlara Yakınlık ve Bağlantı	75,4
Afet Riski	75,0
Arazi Maliyeti	71,0
Personel Erişimi	70,0
İmar Durumu	67,4
Havalimanlarına Yakınlık ve Bağlantı	65,4

Önem seviyeleri belirlendikten sonra alternatif lokasyonlar sıralanarak bu kriterler açısından puanlanmıştır. Uzman ekibin yaptığı değerlendirme sonucu öne çıkan ilk 5 lokasyon Tepecik, Akçakese, Sevindikli, Köseköy ve Gebze-Balçık olarak belirlenmiştir. Ardından bu lokasyonlar her bir kriter açısından yine 0-100 ölçeğinde puanlanmış, verilen puanlar ortalama kriter önem değerleriyle ağırlıklandırılmıştır. Bu çalışma sonucu ilk 3 sırada yer alan Lojistik Merkez alternatifleri aşağıdaki tabloda görülmektedir. Hem lojistik ihtiyaçların karşılanması hem de kriterlere uygunluk açısından Tepecik bölgesi Lojistik Merkez için en olası yer olarak görülmektedir.

Tablo 2. Lojistik Merkez Yer Seçimi Çok Kriterli Karar Verme Sonuçları

Lojistik Merkez		
TEPECİK	KÖSEKÖY (genişletme)	GEBZE/ BALÇIK
75	72,1	70,3

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında yapılan Yük Modeli sonucunda Tepecik Lojistik Merkezi için olası bir lojistik merkezin yük talepleri incelendiğinde mevcut durumda 9 milyon ton yük talebi söz konusu iken 2053 yılı için bu değer yaklaşık 17.5 milyon ton olarak elde edilmektedir. Körfez bölgesinin lojistik ihtiyacına karşılık vermek üzere çalıştay sonucu 800 ha alana sahip olan Tepeköy Lojistik Alanı'nın (800 ha) toplam maliyetinin \$348.000.000 olduğu hesaplanmıştır.



T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI



KOCAELI
BÜYÜKŖEHİR
BELEDİYESİ
ÇALIŖINCA OLUYOR



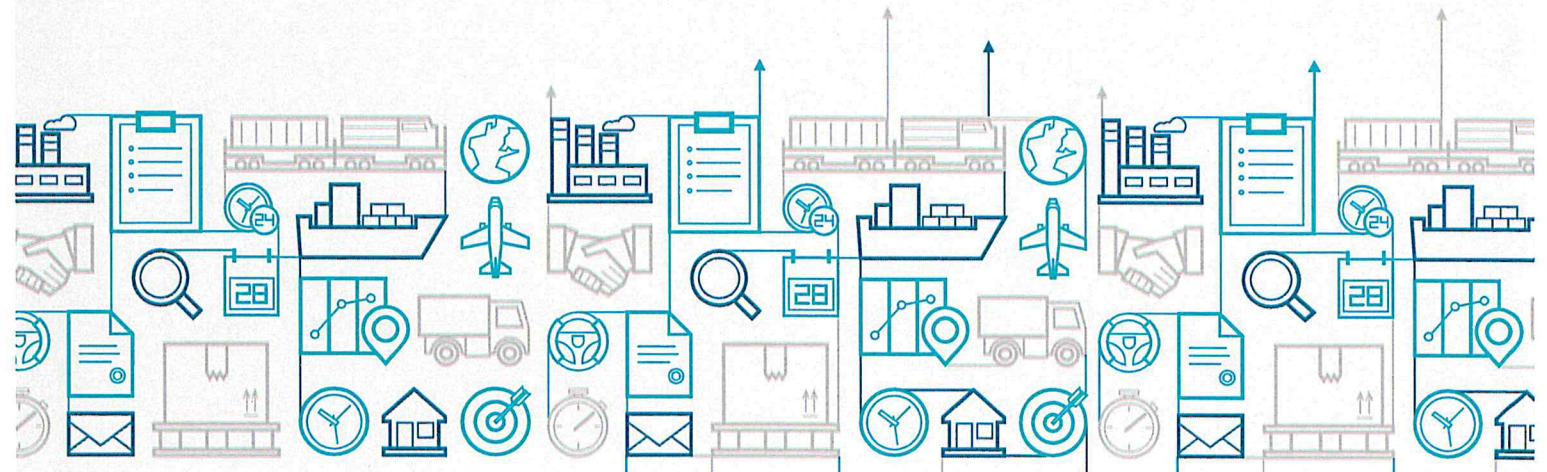
ULAŖTIRMA
2053

Körfez
Lojistik
Çalıştayı



Kocaeli Kongre Merkezi
30 Haziran - 1 Temmuz

Sonuç Bildirgesi





**T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIğI**



**KOCAELİ
BUYUKŖEHİR
BELEDİYESİ**
CALIŖNCA OLUYOR

Kocaeli Körfezi Lojistik Çalıştayı Sonuç Bildirgesi

Kocaeli Kongre Merkezi
30 Haziran - 1 Temmuz 2022

30 Haziran - 1 Temmuz 2022 tarihlerinde gerçekleştirilen Ulaştırma 2053 - Körfez Lojistik Çalıştayı'nda, ihracatın en önemli lokasyonu Marmara Bölgesi'nin ve lojistik sektörünün geleceği hakkında kamu, STK, akademisyen ve bölgedeki sektör temsilcileriyle fikir alışverişi yapılmış ve alınacak stratejik kararlara zemin oluşturacak görüşler konsolide edilmiştir.

Üç ana oturumdan oluşan çalıştayda;

- İzmit Körfez Bölgesinde kurulması olası lojistik bölgesi veya bölgeleri için çözüm önerileri (projeler) ve atılması gereken adımlar,
- Yük odak noktaları (Liman, Lojistik Köy, Kuru Liman, Gümrük alanları vb.) kurulması ve işletilmesiyle ilişkili mevzuat içinde yer alması gereken olası düzenlemeler,
- Kurulması olası bir lojistik bölge için belirlenen alternatif lokasyonların seçim kriterleri,
- İzmit Körfez Bölgesinde kurulması olası lojistik bölgesi veya bölgeleri için atılması gereken eylem adımları

tartışılarak ortak akıl oluşturulmuştur. Bu kapsamda ilk olarak PEST analizi yöntemi ile sektörel bazda (karayolu, demiryolu, havayolu, yeni ulaşım sistemleri ve uygulamaları) mevcut durum analizi yapılmış olup bölgenin durumu ve potansiyelleri değerlendirilmiştir. İzmit Körfez Bölgesi'nde kurulması olası lojistik bölgelerine ilişkin çözüm önerileri için ikinci aşamada gelecek çemberi yöntemi ile izlenecek adımlar belirlenmiştir. Bu hususların gerçekleştirilmesi için gereken yasal düzenleme ve mevzuata ilişkin beyin fırtınası çalıştayı ilk gününün son oturumunda gerçekleştirilmiştir. İkinci gün ise uygun bir lojistik merkezin kurulması gereken lokasyonun belirlenmesi ve bu merkezde bulunması olası alanlar için çok kriterli değerlendirme tekniğinin kullanıldığı bir oturum gerçekleştirilmiştir. Bu ortak akıl ile elde edilen görüş ve önerilerin sentezlenmesi sonucunda aşağıdaki tespitler ortaya çıkmıştır.

KARAYOLU

Bölge gerçekleri ve potansiyel hedefler kapsamında, Körfez bölgesi karayolu yatırımları açısından güçlü bir konumdadır. Bölgedeki yük üretim ve çekim miktarlarına bakıldığında karayolu yatırımlarına devam edilerek yük akış trafiğinin rahatlatılması gerekmektedir. AUS yatırımlarıyla mevcut yol kapasitesinden daha fazla faydalanılarak verimlilik artırılmaktadır. Bölgede bulunan çok sayıda OSB'nin karayolları ile doğrudan veya alternatif yollarla bağlantısı bulunmakta ancak lokal iyileştirmelerle güçlendirilmelidir. Yük araçlarından kaynaklanan kent içi parklanma sorunu kent dışında lojistik odak noktaları oluşturularak çözüm üretilmelidir. Transit yüklerin kent içi trafikten arındırılması gerekmektedir.

DENİZYOLU

Denizyolu açısından bakıldığında, 2021 yılında Türk limanlarında elleçlenen yükün %15'inden fazlası körfez bölgesinde bulunmakta, bölgede bağımsız yapıya sahip 35 adet liman yer almakta, gümrük alanları yetersiz kalmakta, demiryolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Karadeniz ile bağlantının sağlanması için etütler yapılmıştır. Mevcut durumda elleçleme ekipmanlarının operasyonel kapasiteleri ve verimliliklerinin artırılmasıyla limanlardaki yük sirkülasyonu hızlandırılmaya çalışılmaktadır. Ancak kapasitenin bu şekilde daha fazla artırılması mümkün görünmemektedir. Özel liman yatırımlarının artmasıyla beraber devletin planlayıcı ve entegratör rolünün yoğunlaşması gerekmektedir.

DEMİRYOLU

Bölgede demiryolu yatırımları devam etmektedir. Hızlı tren hatlarında yük taşımacılığının payı artırılabilmektedir. Çift hatlar yapılmış yanında yük lojistiği için aynı güzergahlarda ilave hatların yapılması gerekmektedir. Uygun noktalarda OSB'lere demiryolu bağlantıları yapılmalı, uygun olmayan noktalarda demiryoluna direkt karayolu bağlantıları eklenmelidir. Özellikle Gebze OSB'ye Sabiha Gökçen Havalimanı demiryolu hattından iltisak hattı bağlanmalıdır. Karayolundaki olumsuz çevresel etkiler ve kazalar bu ve benzeri demiryolu yatırımlarıyla azaltılmalıdır.

HAVAYOLU

Havayolu sektörü için bölgede değerlendirilebilecek Sabiha Gökçen ve Cengiz Topel havalimanları bulunmaktadır. Değeri yüksek kargoların ve özellikle soğuk zincir yüklerinin taşınmasında bu havalimanların daha aktif kullanılması ve talebe göre sefer sayılarının yeniden ele alınması uygun olacaktır. Tüm taşıma modları için kamu özel iş birlikleri ile yatırımlara devam edilmesi ve hızlı sonuçlar alınmalıdır.

Mevcut durum tespitleri, buna uygun yatırım ve operasyonel verimliliği artırma önerileri lojistik ve yük taşımacılığı mevzuatı ile yakından ilişkilidir. Mevcut mevzuatın iyileştirilmesine ve değiştirilmesine ihtiyaç duyulan konu başlıkları aşağıda özetlenmiştir.

Mevzuata dair öneriler büyük oranda ulusal ölçekte ve tüm sektörü ilgilendirmekle birlikte bazı ihtiyaçlar Körfez Bölgesi'ne has olarak ele alınabilir.

- Lojistik dahil ulaşım ile ilgili tüm sektörler için yerel ve merkezi idare ile koordinasyonu güçlendirecek bir yasal düzenlemeye ihtiyaç duyulmaktadır.
- Demiryolu serbestleşmesinde geçişin daha etkin olması için demiryollarının yeniden yapılandırma konusu güncellenmeli, kullanılmakta olan maliyet muhasebesi sistemi yenilenmeli ve ekonomik taşımacılık analizleri yapılabilir.
- Demiryolu taşımacılığında, ÖTV indirimi ve trafo kurulum ücreti alınmaması gibi teşvikleri içeren mevzuat güncellemesi değerlendirilmelidir.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yürütülen mevzuat çalışmaları hızlandırılarak lojistik merkezler için OSB mevzuatına benzer bir ihtisas yapısı oluşturulmalıdır.
- Lojistik merkezler özelinde gümrük mevzuatı sadeleştirilmeli, standart hizmet şablonları oluşturulmalı, süreçler tek elden yürütülmeli, basit ve uygulama kolaylığı olan bir mevzuat hazırlanmalıdır.
- Ulaştırma ve lojistik ana planına uygun şekilde lojistik merkezlerin yer seçim ve işletme şartları bölge ihtiyaçları dikkate alınarak oluşturulmalı; görev ve sorumluluklar netleştirilerek güncel dijital sistemlerle desteklenmelidir.
- Liman işletme belgesi (liman inşaatı) için gerekli izin ve prosedürler tek bir otorite üzerinden yapılmalı, lojistik merkez ve limanlarda kurumların yetki alanları netleştirilmelidir.
- Gümrük sistemi, liman ve lojistik merkez işletme altyapılarıyla ortak bir sistem kullanmalıdır.
- Transit geçişlerle kent içi ulaşımın birbirinden ayrıştırılması için sıkışıklık ürettirilmesi ve sıfır emisyon bölgeleri gibi yasal düzenlemeler getirilmelidir.
- Hem yeni açılacak hem de mevcut lojistik tesisler için üst ölçek planlarla uyum zorunlu tutulmalı; trafik ve çevresel etki değerlendirilmesi yapılarak gerekli mevzuat tedbirleri alınmalıdır.
- Yapılacak yeni ulaşım yatırımlarında trafik ve çevresel etki analizleri etkin şekilde yürütülmelidir.
- Kıyı yapı ve tesislerinde planlama ve uygulama sürecine ilişkin tebliğ revize edilerek yeni yapılacak limanların ihtisas liman olarak kurulması değerlendirilmelidir.
- Kıyı/liman tesislerinin verimli ve etkin olarak işletilmesi kapsamında işletmeler tarafından gerekli tedbirlerin alınmasına yönelik mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Ulaştırma ve lojistik sektörlerinde yeşil mutabakat kapsamında yapılacak iyileştirme yatırımlarına yönelik teşvikler düzenlenmelidir.

Mevcut durum ve mevzuata dair tespitler dikkate alınarak Körfez Bölgesi için lojistik odağındaki stratejik yatırımlar detaylandırılmıştır.

Bu bağlamda her bir taşıma modu bazında yapılan öneriler arasında en fazla odaklanılan öneri, lojistik merkezlerin kurulması ve yük aktarma merkezleri ile desteklenmesi olmuştur. Uygun bir lojistik merkezin kurulması gereken lokasyonun belirlenmesi için 40 kişilik uzman bir ekip ile "çok kriterli karar verme" tekniği uygulanmıştır. Öncelikle, lokasyon seçimi için dikkate alınması gereken kriterler Şekil 1'deki gibi tespit edilmiştir. Bu kriterler için 4 masada 40 kişi tarafından 100 üzerinden puanlama yapılmıştır. Puanlama seansında verilen puanların aritmetik ortalamaları öncelik değerleri olarak yine **Şekil 1'de** verilmiştir.

KRİTER	ÖNCELİK DEĞERİ
Demiryolu Terminallerine Yakınlık ve Bağlantı	86,8
Deniz Limanlarına Yakınlık ve Bağlantı	86,6
Çevresel Etkiler	84,6
Otoyol Bağlantılarına Yakınlık ve Bağlantı	84,2
Sanayi Alanlarına Yakınlık ve Bağlantı	83,0
Bölgenin Trafik Yoğunluğu	81,8
Yük Akış Miktarları	81,4
Genişleme Olanakları	77,8
Ticari Alanlara Yakınlık ve Bağlantı	75,4
Afet Riski	75,0
Arazi Maliyeti	71,0
Personel Erişimi	70,0
İmar Durumu	67,4
Havalimanlarına Yakınlık ve Bağlantı	65,4

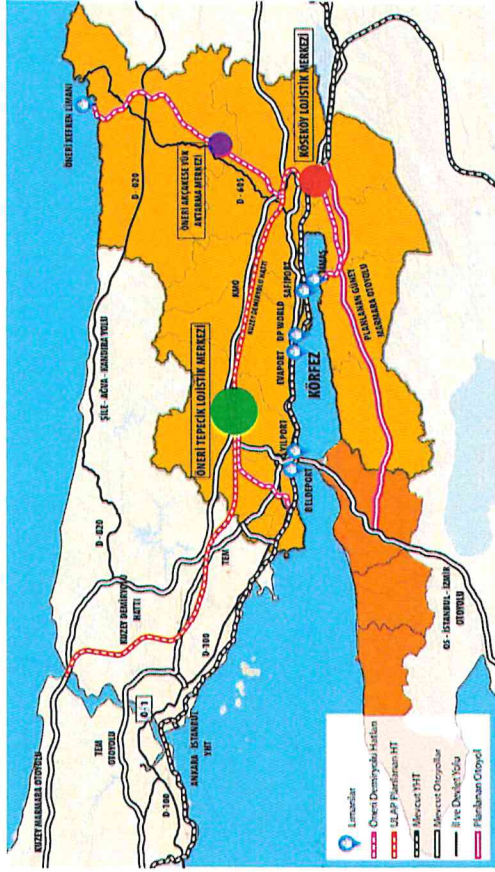
Şekil 1

Önem seviyeleri belirlendikten sonra alternatif lokasyonlar sıralanarak bu kriterler açısından puanlanmış-
tır. Uzman ekibin yaptığı değerlendirme sonucu öne çıkan ilk 5 lokasyon Tepecik, Akçakese, Sevindikli,
Köseköy ve Gebze-Balçık olarak belirlenmiştir. Ardından bu lokasyonlar her bir kriter açısından yine 0-100
ölçeğinde puanlanmış, verilen puanlar ortalama kriter önem değerleriyle ağırlıklandırılmıştır. Yine tüm
grupların aritmetik ortalama değerleri alındığında **Tablo 1**'deki puanlarla öncelik sırası ortaya çıkmıştır.

Lojistik Merkez			Yük Aktarma Merkezi	
TEPECİK	KÖSEKÖY	GEBZE/ BALÇIK	AKÇAKESE	SEVİNDİKLİ
75	72,1	70,3	68,8	66,2

Tablo 1: Lojistik merkez ve yük aktarma merkezi olabilecek lokasyonlar ve toplam puanları

Hem lojistik ihtiyaçların karşılanması hem de kriterlere uygunluk açısından Tepecik bölgesi Lojistik Merkez için en elverişli yer olarak görülmektedir. Mevcut Köseköy Lojistik Merkezi'nin de yakın bir puanla ikinci sıra-
da yer alarak, etkinliğinin artırılması çalışmalarıyla devam edilebileceği sonucuna varılmıştır. Tepecik Lojistik Merkezi'nin desteklenmesi ve lokal iyileştirmeler açısından diğer bölgelerden iki tanesinde de yük aktarma merkezlerinin kurulabileceği ve trafiğin biraz daha kuzeye çekilerek güneydeki sıkışıklığın giderilmesi açısından öncelikli alanın Akçakese olacağı ortak fikrine varılmıştır. Ortak akıl sonucu çıkan lo-
kasyonların mevcut otoyollar, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında planlanan hızlı tren hatları, öneri demiryolları ve mevcut limanlar açısından bakıldığında da uygun olacağı **Şekil 2** üzerinde gösterilmiştir.

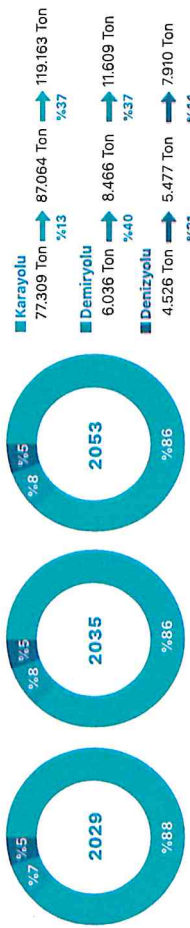


Şekil 2: UUAP kapsamındaki mevcut ve planlanan yatırımlar ile lojistik merkezler arasındaki ilişki

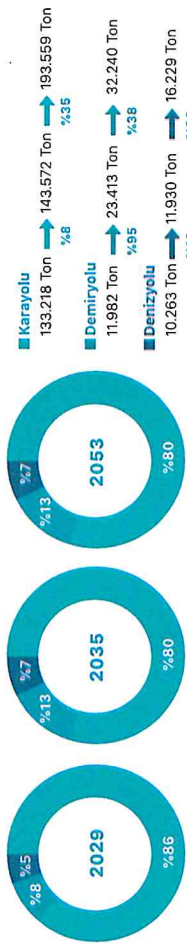
Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında yapılan yük projeksiyonları da uzun vadede bölgede üretilen, çekilen, transit geçen ve toplam elleçlenen yük miktarları açısından bu merkezlere duyulacak ihtiyacı net olarak göstermektedir. Detayları **Şekil 3**'te verildiği üzere tüm taşıma modlarında bölgede üretilen ve çe-
kilen yük miktarının 2053 yılına kadar sırasıyla %90 ve %85 civarında artması beklenmektedir. Yine yük grupları bazında bakıldığında tarım ve ormancılık, kömür-petrol-madencilik, gıda-içecek, makine-ekip-
man-elektronik cihaz gruplarında büyük oranda artış beklenmekte olup bu artış gıda-içecek grubu için %99'a ulaşmaktadır.

Çalıştay öncesinde gerçekleştirilen Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında Türkiye 645 adet Trafik Analiz Bölgesi'ne bölünmüş olup dört aşamalı ulaşım modellemesi yapılmıştır. Kocaeli ili model kapsamın-
da 12 trafik analiz bölgesine bölünmüştür. Model kapsamında bu bölgelerin yolcu ve yük talepleri belir-
lendikten sonra bu taleplerin dağılımı, bu dağılımın ulaşım modlarına dağıtımı ve yolculuk atamaları PTV Vissum yazılımında gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda; Körfez bölgesinin yük üretim ve çekim miktarlarına yönelik projeksiyonlar gerçekleştirilmiştir. Kocaeli ilinde 2023 yılında 74 bin ton olan toplam günlük üretim miktarının 2053 yılında yaklaşık %90 artarak 141 bin tona çıkacağı, 2023 yılında 130 bin ton olan toplam günlük çekim miktarının ise %85 artarak 240 bin tona çıkacağı hesaplanmıştır. Kocaeli ilinde 2023 yılında %5,4 olan demiryolunun yük taşımacılığı payının 2053 yılında %11,5'e yükselmesi beklen-
mektedir. Kocaeli, yük üretim çekimlerinin yanı sıra limanlarından dolayı transit yük geçiş noktalarındandır. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında gerçekleştirilen model sonuçları doğrultusunda öneri Tepecik Lojistik Merkezi'nin yıllık ortalama 8,9 milyon ton yük talebinin olabileceği ve bu talebin 2053 yılında 17,5 milyon tona çıkabileceği öngörülmüştür.

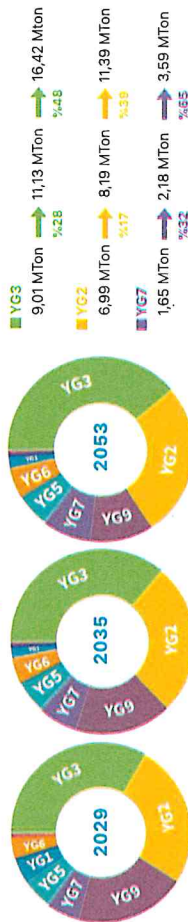
Kocaeli İli Günlük Yük Üretim Türel Projeksiyonu



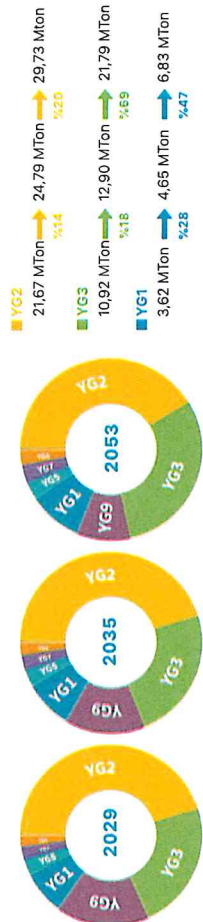
Kocaeli İli Günlük Yük Çekim Türel Projeksiyonu



Kocaeli İli Yıllık Yük Üretim Projeksiyonu

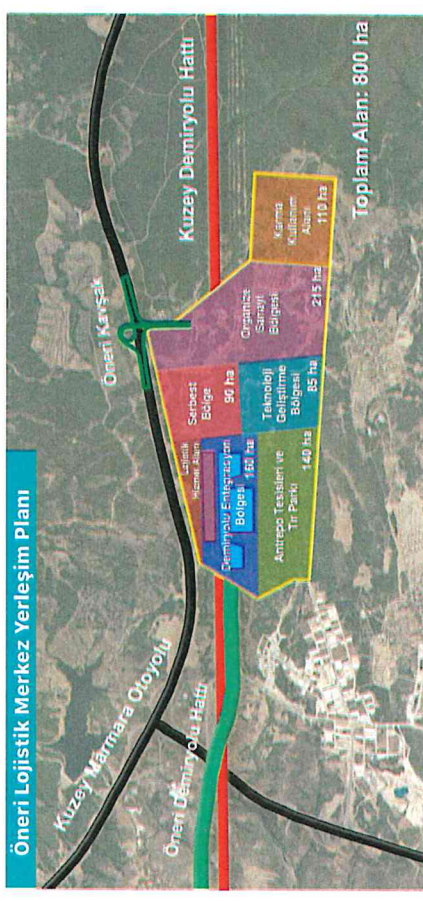


Kocaeli İli Yıllık Yük Çekim Projeksiyonu



Şekil 3: Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında Kocaeli ili yük projeksiyonları

Çalıştay kapsamında tartışılan son konu ise kurulacak lojistik merkez içinde yer alması gereken alan ve tesislerin neler olacağı ve ihtiyaç duyulan alan büyüklüğüdür. Bu kapsamda gümrüklü depolar, serbest depolar, kara konteyner terminali, hafif montaj- paketleme alanları, bankacılık ve sigortacılık birimleri, TIR ve kamyon park alanları, teknoloji geliştirme bölgesi ve Ar-Ge tesisleri, sosyal tesisler, serbest bölge, veri yönetim merkezlerinin bulunması gerekli görülmüştür. Bu alanların tamamı dikkate alındığında ihtiyaç duyulacak arazi büyüklüğü, bölgedeki üretim, çekim ve transit yük miktarlarının detaylı incelenmesi sonrası hesaplanabilir. Ancak 2053 hedeflerine göre projeksiyonlardaki büyüme oranları da dikkate alındığında 800 hektara kadar genişleme imkânı olabilecek bir arazi rezerve edilmelidir. Şekil 4 üzerinde Tepecik mevkinde kurulacak bir lojistik merkez içinde yer alacak başlıca alanlar yaklaşık büyüklük değerleriyle ve demiryolu ve karayolu bağlantıları ile temsili olarak gösterilmiştir.



Şekil 4: Tepecik Mevkinde önerilen lojistik merkezin temsili yerleşim planı

Körfez Lojistik Çalıştayı'nda önerilen bu temel lojistik yatırımlarla birlikte, aşağıda belirtilen karayolu ve demiryolu bağlantıları projelerin de en hızlı şekilde hayata geçirilmesi gerekliliği belirtilmiştir.

- Sapanca-İzmit, İzmit-Gebze, Gebze-Çayırova-Sabiha Gökçen-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-Çatalca, Köseköy-Ali Kahya OSB-Kocaeli Kuzey Geçişi-Sabiha Gökçen gibi yapımı veya projesi devam eden hatlar tamamlanmalı ve projelendirilenler dışında hat planları yapılmalıdır.
- Kuzey Marmara Otoyolu üzerinde 50-60 km aralıklarla yük elleleme ve naklama merkezleri oluşturulmalıdır.
- Körfezin kuzey bölgesinde, güneydeki yoğunluğu azaltacak ve Karadeniz illerini ile bağlantı sağlayacak karayolu bağlantı ve demiryolu itisak hatları planlanmalıdır.



**T.C. ULAşTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIğI**



**KOCAELİ
BUYUKřEHİR
BELEDİYESİ**
—
ÇALIřINCA OLUYOR



**T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI**



**KOCAELİ
BUYUKŖEHİR
BELEDİYESİ**

ÇALIŖINCA OLUYOR