

**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.

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

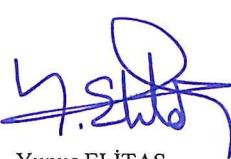
TEKLİF: Kocaeli Lojistik Merkezinin Kurulması Teklifi

İlgisi (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 bildirgede 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 SAKİN
İçişleri Bakanlığı
Genel Müdür Yardımcısı



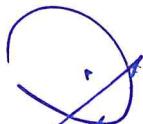
Orhan KILINÇ
Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
Daire Başkanı



Rüçhan YÜCESAN
Türkiye Varlık Fonu
Müdür



Tamer KIRAN
Türkiye Odalar ve Borsalar
Birliği
Başkan Yardımcısı



Ahmet Fikret KİLECİ
Türkiye İhracatçılar 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 İstanbul'a 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 gerçekleştirılmıştır.

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 bakıldığından ise, 2023 değerlerinde öne çıkan ilçelerin Derince ve Başiskele olduğu ve 2053 yılı yük çekim değerlerinde toplamda yaklaşık 1.7 kat artacağı görülmektedir.

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

Üç ana oturumdan oluşan çalıştádayda;

- 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, Gümruk 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 kapsamında 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 gerçekleştirilemesi için gereken yasal düzenleme ve mevzuata ilişkin beyin fırtınası çalıştáyan 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 bölgесine bölünmüştür. Model kapsamında bu bölgelerin yolcu ve yük talepleri belirlendikten sonra bu taleplerin dağılımı, bu dağılımın ulaşım modlarına dağıtımlı 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 öngörmüştür.



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
Sanayı Alanlarına Yakınlık ve Bağlantı	83,0
Bölgenden Trafik Yoğunluğu	81,8
Yük Akış Miktarları	81,4
Genişleme Olasılığı	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 ölçüğünde 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. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI

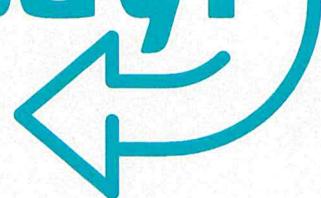


KOCAELİ
BUYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ
ÇALIŞINCA OLUYOR

ULAŞTIRMA 2053

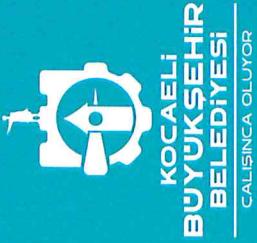
Körfez Lojistik Çalıştayı

Kocaeli Kongre Merkezi
30 Haziran - 1 Temmuz



Sonuç Bildirgesi





T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI

30 Haziran – 1 Temmuz 2022 tarihlerinde gerçekleştirilen Ulaştırma 2053 – Körfez Lojistik Çalıştayı'nda, ihracatın en önemli lokasyonu Marmara Bölgesinin ve lojistik sektörünün geleceği hakkında kamu, STK, akademisyen ve bölgeeki sektör temsilcilerileyi fikir alışverisi yapmış ve alınacak stratejik kararları zemin oluşturacak görüşler konsolide edilmiştir.

Üç ana oturumdan oluşan çalıştáda;

- 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 almazı geçen 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

tartışarak ortak akl oluşturulmuştur. 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 gerçekleştirilemesi için gereken yasal düzenleme ve mevzuata ilişkin fırsatı, Çalıştayın ilk gününün son oturumunda gerçekleştirilmiştir. İkinci gün ise uygun bir lojistik merkezin kurulması gereken lokasyonun belirlenmesi ve bu merkezde bulumması olası alanlar için çok kriterli değerlendirme teknüğinin kullanıldığı bir oturum gerçekleştirilmiştir. Bu ortak akl ile elde edilen görüş ve önerilerin sentezlenmesi sonucunda aşağıdaki tespitler ortaya çıkmıştır.

Kocaeli Körfezi Lojistik Çalıştayı Sonuç Bildirgesi

Kocaeli Kongre Merkezi

30 Haziran – 1 Temmuz 2022

KARAYOLU

Bölge gerçekleri ve potansiyel hedefler kapsamında, Körfez bölgesindeki karayolu yatırımları açısından 'güçlü' bir konumdadır. Bölgedeki yük üretim ve çekim miktarlarına bakıldığında karayolu yatırımlarına devam edilerek, yük akışının rahatlatılması gerekmektedir. AUS yattırımlarıyla mevcut yol kapasitesinden daha fazla faydalanaarak verimlilik artırılmalıdır. Bölgede bulunan çok sayıda OSB'nin karayolları ile doğrudan veya alternatif yollara bağlanması, ancak lokal iyleştirmelerle güçlendirilmelidir. Yük araçlarından kaynaklanan kent içi parklama sorununa kent dışında lojistik odak nokaları oluşturularak çözüm ürettirmelidir. Transit yüklerin kent içi trafikten arındırılması gerekmektedir.

DENİZYOLU

Denizyolu açısından bakıldığında, 2021 yılında Türk limanlarında elleçlenen yükün %65'inden fazlası körfez bölgesinde bulunmakta, bölgede bagimsız yapıya sahip 35 adet İmran yer almaktır; gümrük alanları yerlesiz kalmaktır. Denizyolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Karadeniz ile bağıntının sağlanması için etüller yapılmalıdır. Mevcut durumda elleçleme ekipmanlarının kapasiteleri ve verimliliklerinin artırmasıyla İmalarındaki yük sirkülasyonu hızlandırılmışa çalışılmalıdır. Ancak kapasitenin bu şekilde daha fazla artırılabilmesi mümkün görünmemektedir. Özel İmran yatırımlarının artmasıyla beraber devletin planlayıcı ve entegratör rolünün yoğunlaşması gerekmektedir.

DEMİRYOLU

Bölgede demiryolu yatırımları devam etmektedir. Hızlı tren hattlarında yük taşımacılığının payı artırılmalıdır. Çift hattar yapılması yanında yük lojistigi için aynı güzergahlarda ilave hattların 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 ihsak hattı bağlanmalıdır. Karayolundaki olumsuz çevresel etkilerin ve kazalar bu ve benzeri demiryolu yatırımlarıyla azaltılmalıdır.

HAVAYOLU

Havayolu sektörü için bölgede değerlendirilebilirlik Sabiha Gökçen ve Cengiz Topel havâlimânları bulunmakdadır. Degerli yüksek kârgoların ve özellikle soğuk zincir yüklerinin taşımâsında bu havâlimânların daha aktif kullanılması ve talebe göre sefer sayılılarının yeniden ele alınması uygun olacaktır. Tüm taşıma modları için kamu özel iş birikileri ile yatırımlara devam edilmesi ve hızlı sonuçlar alınmalıdır.

Mevzuata dair tespitleri, buna uygun yatırım ve operasyonel verimliliği artırma önerileri lojistik ve yük taşımacılığı mevzuatı ile yakından ilişkilidir. Mevzuatın iyileştirilmesine ve deşiflörülmesine ihtiyaç duyulan konu başlıkları aşağı özetlenmiştir.

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

- Lojistik dahil ulaşımla 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 yapımı konusunu güncellemeli, kullanımakta olan maliyet muhabese sistemi yenilenmelii ve ekonomik taşımacılık analizleri yapılabilмелidir.
- Demiryolu taşımacılığında, ÖTV indirimini ve trafo kurulum ücreti alınmaması gibi teşvikleri içeren mevzuat güncellemeü degerlendirmelidir.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında yürütülen mevzuat çalışmaları hızlandırmakla birlikte lojistik merkezler için OSB mevzuatına benzer bir iktisasi yapısi oluşturulmalıdır.
- Lojistik merkezler özeline gümruk 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 seçimi 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 otorate üzerinden yapılmalı, lojistik merkez ve limanlarda kurunlara yetki alanları netleştirilmelidir.
- Gümruk sistemi, liman ve lojistik merkez işletme alt yapılarıyla ortak bir sistem kullanmalıdır.
- Transit geçişlerde kent içi ulaşımın birbirinden ayırtılması için sıkışıklık ücretlendirmevi ve stır emisyon bölgeleri gibi yasal düzenlemeler getirilmelidir.
- Hem yeni açılacak hem de mevcut lojistik tesisler için üst ölçük planlara uyum zorunlu tutulmalı; trafiik ve çevresel etki değerlendirilmesi yapılarak gereklî mevzuat tedbirleri alınmalıdır.
- Yapılacak yeni ulaşım yatırımlarında trafik ve çevresel etki analizleri etkin şekilde yürütülmelidir.
- Kıyı yapı ve tesislerinde verimli ve etkin olarak işletilmesi kapsamında işletmeler edilerek yeni yapılacak limanların iktisasi liman olarak kurulması değerlendirilmelidir.
- Ulaştırma ve Lojistik sektörlerinde yesil mutabakat kapsamında yapılacak iyileştirmeye yatırımlarına yönelik teşvikler düzenlenmelidir.

Mevcut durum tespitleri, dair tespitler dikkate alınarak Körfez Bölgesi için lojistik odağındaki stratejik yatırımlar detaylandırılmıştır.

Bu bağlamda her bir 'raşuma modu' bazında yapılan öneriler arasında en fazla odaklanılan öneriler, lojistik merkezlerin kurulması ve yük aktarma merkezlerinin deşiflörülmesi ile desteklenmesi olmuştur. Uygun bir lojistik merkezin kurulması gereken lokasyonun birliğinenin için 40 kişilik uzman bir ekip ile 'çok kriterli karar verme' teknigi uygulanmıştır. Öncelikle, lokasyon seçim için dikate 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 ortalamalarını öncelik değerleri olarak yine **Şekil 1'de** verilmiştir.

KRITER	ÖNCELİK DEĞERİ
Demiryolu Terminallerine Yakınlık ve Bağlantı	86,8
Deniz Limanlarına Yakınlık ve Bağlantı	86,6
Çevresel Etkiller	84,6
Otoryol Bağlantılarına Yakınlık ve Bağlantı	84,2
Sanayi Alanlarına Yakınlık ve Bağlantı	83,0
Bölgünün Trafik Yoğunluğu	81,8
Yük Akış Miktarları	81,4
Genişleme Olan Ağı	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
Havallimanlarına Yakınlık ve Bağlantı	65,4

Şekil 1

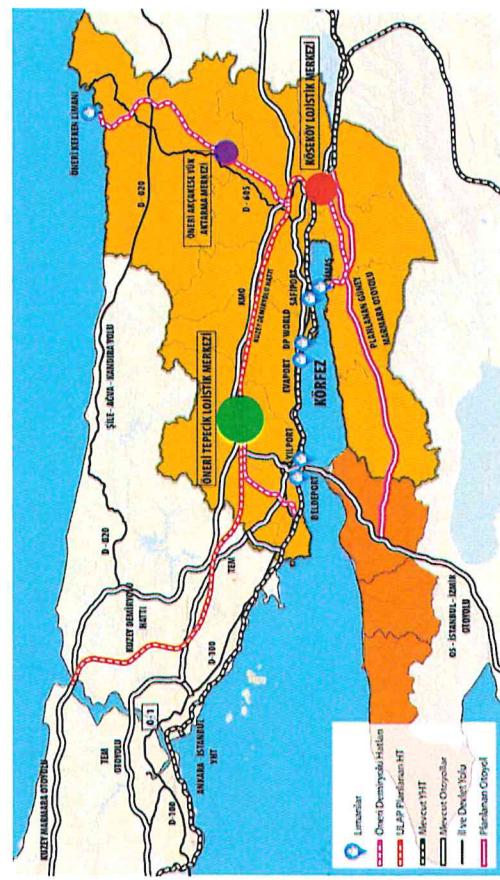
Önem seviyeleri belirlendikten sonra alternatif lokasyonlar sıralanarak bu kriterler açısından puanlanmıştır. Uzman ekibin yaptığı değerlendirme sonucu öne çıkan ilk 5 lokasyon Tepcilik, Akçakese, Sevindikli, Köseköy ve Gebze-Balçık olarak belirlenmiştir. Ardından bulunanlar her bir kriter açısından yine 0-100 olçeğinde puanlanmıştır. Verilen puanlar ortalamaya kriter önem değerleriyle ağırlıklandırılmıştır. Yine tüm grupların aritmetik ortalaması değerleri alındığında **Tabelo 1**deki puanları öncelik sırası ortaya çıkmıştır.

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında yapılan yük projeksiyonları da uzun vadide bölgelerde üretilen, çeliklen, transit geçen ve toplam elleçlenen yük miktarları açısından tüketici ihtiyacı net olarak göstermektedir. Detaylı **Şekil 3** te verildiği üzere tüm taşıma modalarında bölgelerde üretilecek ihtiyaçın yük miktarının 2053 yilla kadar sırasıyla %90 ve %85 civarında artması beklenmektedir. Yine yük grupları bazında bakıldıgında tarım ve ormançılık, kömür-petrol-madencilik, gıda-içecek, makine-ekipman-elektronik cihaz gruplarında büyük oranda artış beklenmeyecektir. Bu da gida-içecek grubu için %9'a ulaşmaktadır.

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

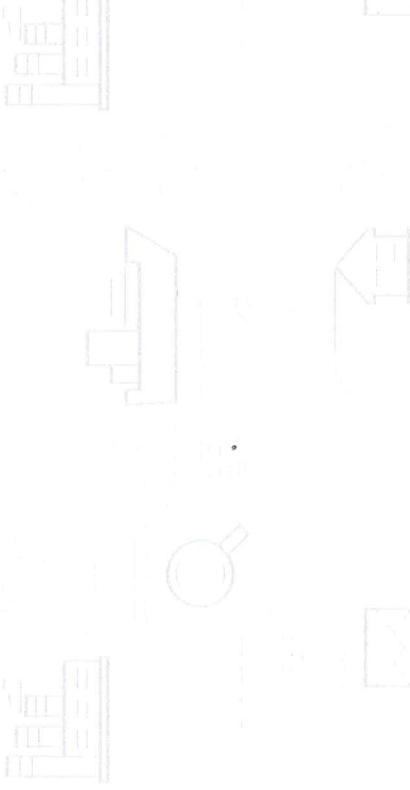
Tabelo 1: Lojistik merkez ve yük aktarma merkezi olabilecek lokasyonlar ve toplam puanları

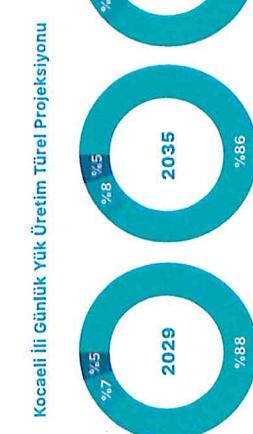
Hem lojistik ihtiyaçlarının karşılanması hem de kriterlere uygunluk açısından Tepcilik bölge Lojistik Merkez için en olası yer olarak görülmektedir. Mevcut Köseköy Lojistik Merkezinin de yakın bir puanla ikinci sırada yer alarak, etkinliğinin artırılmasıyla kullanımına devam edilebileceği sonucuna varılmıştır. Tepcilik Lojistik Merkez'inin desteklenmesi ve lokal iyileştirmeler açısından diğer bölgelerden iki tanesinde de yük aktarma merkezlerinin kurulabileceği ve traföjin biraz daha kuzeye çekilerek güneydeki sıkışıklığını giderilmesi açısından öncelikli alanın Akçakese olacağının ortak fikrine varılmıştır. Ortak akıl sonucu çıkan lokasyonlar mevcut ottoyollar, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında planlanan hızlı tren hatları, öneri demiryolları ve mevcut imanclar açısından bakıldığından da uygun olacağı **Şekil 2** üzerinde gösterilmiştir.



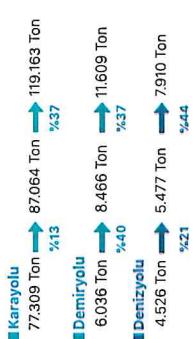
Şekil 2: UUAP kapsamındaki mevcut ve planlanan yatırımlar arasındaki ilişki

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 bölgесine bölünmüştür. Model kapsamında bu bölgelerin yolcu ve yük talepleri belirlendiği sonra bu taleplerin dağılımı, bu dağılımın ulaşım modalarına dağıtımu ve yolculuk atamaları PTV Vissum yazılımda gerçekleştirilmişdir. Bu çalışmalar sonucunda, Körfez bölgesinde 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 demiryoluun yük taşımacılığı payının 2053 yılında %11,5'e yükselmesi beklenmektedir. Kocaeli, yük üretim qekimlerinin yanı sıra limanlarından dolayı transit yük geçiş noktalarındanndır. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında gerçekleştirilen model sonuçları doğultusunda önerilen Tepecik Lojistik Merkezi'nin yıllık ortalama 8,9 milyon ton yük talebinin olabileceği ve bu talebin 2053 yılında 17,5 milyon tona çıkabileceğini onaylamıştır.

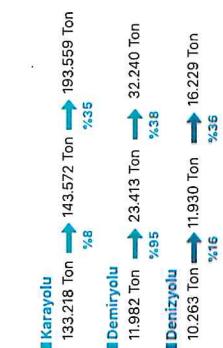
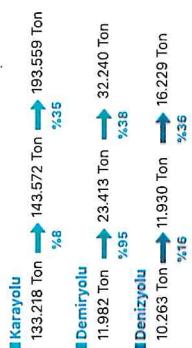




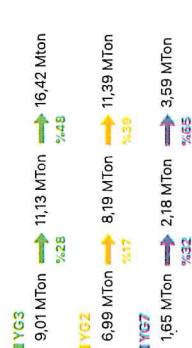
Kocaeli ili Günlük Yük Çekim Türü Projeksiyonu



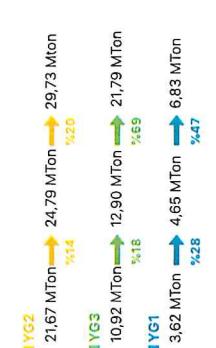
Kocaeli ili Yıllık Yük Üretim Projeksiyonu



Kocaeli ili Yıllık Yük Çekim Projeksiyonu

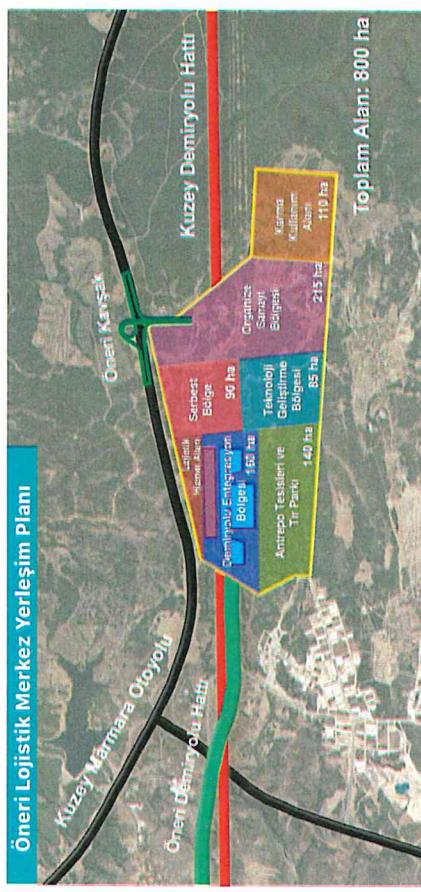


Kocaeli ili Günlük Yük Çekim Projeksiyonu



Şekil 3: Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Anla 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 ihtiyac duyulan alan bütçesidir. Bu kapsamda gümruklu depolar, serbest depolar, kara konteyner terminali, hafif montajlı paketleme alanları, bankacılık ve sigortacılık birimleri, TIR ve kamyon park alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri ve Ar-Ge tesisleri, sosyal tesisler, serbest bölge, du-yulacak arazi bütçesidir. Bu alanların tamamı dikkate alındığında ihtiyaç du-yulacak arazi bütçesidir. Ancak 2053 hedeflerine göre projeksiyonlardaki büyümeye oranları da dikkate alındığında 800 hektara kadar genişleme imkâni olabilecek bir arazi rezerve edilmelidir. **Sekil 4** üzerinde Tepecik merkeziinde kurulacak bir lojistik merkezin içinde yer alacak başlıca alanlar yaklaşık bütçelik değerleriyle ve demiryolu ve karayolu bağlantıları ile temsilii olarak gösterilmiştir.



Şekil 4: Tepecik Mevkiinde önerilen lojistik merkezin temsili yerleşim planı

Köfez Lojistik Çalıştayı'nda önerilen bu temel lojistik yatırımları birlikte, aşağıda belirtilen karayolu ve demiryolu bağlantıları projelerinin de en hızlı şekilde hayata geçirilmesi gerekliliği belirtilemiştir.

- Sapancı-İznit, İzmit-Gezze, Gebze-Çayırova-Sabıta Gökçeören-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-Çatalca, Kosekiy-Ali Kahya OSB-Kocaeli Kuzye Geçişi-Sabıha Gökçen gibi yapılmayı veya projesi devam eden hatiar tamamlanmali ve projelerin dirilerin yanında hat planları yapılmalıdır.
- Körfez Marmara Otoyolu üzerinde 50-60 km aralıklarla yük elleçleme ve konkaklama merkezleri oluşturulmalıdır.
- Körfez'in kuzey bölgesinde, güneydeki yoğunluğu azaltacak ve Karadeniz limanları ile bağlantı sağlayacak karayolu bağlantıları ve demiryolu ititsak hatları planlanmalıdır.

Şekil 5: Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Anla Planı kapsamında Kocaeli ili yük projeksiyonları



KOCAELİ
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ

ÇALIŞINCA OLUYOR



T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI



**T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI**



**KOCAELİ
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ**
ÇALIŞINCA OLUYOR