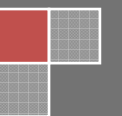


2009

İZMİR'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMU VE GELİŞME POTANSİYELİNİN ANALİZİ

İ.E.Ü. LOJİSTİK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ
İZMİR KALKINMA AJANSI PROJESİ

Mayıs, 2009



İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	5
2. KAPSAM	6
3. İZMİR'İN TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ ROLÜ	8
4. TAŞIMACILIK VE ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ.....	24
4.1. Taşıma Modlarına Göre Türkiye Dış Ticareti.....	24
4.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	26
4.3. Havayolu Taşımacılığı	30
4.4. Karayolu Taşımacılığı	34
4.5. Denizyolu Taşımacılığı	44
5. DEPOLAMA FAALİYETLERİNİN ANALİZİ.....	55
5.1 Antrepolar.....	55
5.2 Genel Amaçlı Depolar.....	57
5.3 Soğuk Hava Depoları	59
6. HABERLEŞME SEKTÖRÜ VE İLETİŞİM ALT YAPISININ DEĞERLENDİRİLMESİ	60
6.1 Haberleşme Sektörü Ana Oyuncular.....	60
6.2. Haberleşme-Lojistik İlişkisi ve Değerlendirilmesi	65
6.3. Bilgi Akışının Lojistik Yönetiminde Önemi.....	68
7. İZMİR'İN MEVCUT DURUMUNUN ve POTANSİYELİNİN FARKLI ŞEHİRLERLE KARŞILAŞTIRILMASI	72
7.1. Avrupa Lojistik Sektörüne Genel Bakış.....	72
7.2. Lojistik Üs Bakış Açısı	75
7.3. İzmir Limanı ve Diğer Akdeniz Limanları	77
8. “TEDARİK ZİNCİRİ” BAKIŞ AÇISIYLA İZMİR DURUM ANALİZİ	80
9. İZMİR'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	84
10. SEKTÖRÜN GELİŞME POTANSİYELİ	85
11. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	87
12. EKLER.....	88

RAPORDA YER ALAN ŞEKİL, HARİTA ve TABLOLAR LİSTESİ

No	Şekil Adı	Sayfa
3.1	Sektörel Firma Dağılımı	12
3.2	2007/2008 Yıllarında Sektörlere Göre Şirket Sayıları	13
3.3	2007/2008 Yıllarında Sektörlere Göre Ciro Değişimleri	13
3.4	İhracatın İthalatı Karşılama Oranları (2000-2007)	16
3.5	En Çok İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler, 2007	18
3.6	Ocak ve Şubat Ayları Dış Ticaret Hacimleri	20
4.1	TCDD Ege Bölge Müdürlüğü 2000-2009 Yılları Yük Taşıma Değerleri (Ton)	28
6.1	Bölge Başına Düşen PSTN Yüzdesi (2006 yılı)	62
6.2	GSM Abone Sayısı (2000-2008)	63
6.3	GSM Operatörleri Dağılım Yüzdesi (2008 yılı)	63
6.4	Geleceğin Organizasyonları	69
6.5	Tedarik Zinciri Örneği	70
7.1	Avrupa Lojistik Koridorları	73
7.2	Bulgaristan Lojistik Altyapısı ve Avrupa Taşıma Koridorları	74
7.3	Avrupa Lojistik Yatırımlarının Sınıflandırması	74
7.4	Avrupa Kıtasında Faaliyet Gösteren Ana Aktarma Limanları	77
7.5	İzmir ve Mersin Limanlarında Yıllık Yük Trafığı	78
7.6	İzmir ve Mersin Limanlarında Yıllık Konteyner Trafığı	79
7.7	İzmir ve Mersin Limanlarında Yük Trafığının Yükleme, Boşaltma ve Transit Geçiş İstatistiği	80
No	Harita Adı	Sayfa
4.4.1	İzmir Çevre Yolu ve Bağlantıları	36
4.4.2	15.04.2009 Tarihi İtibariyle Bölgelere Göre Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdeler Dilimleri	42
4.4.3	Karayolları 2. Bölge Haritası	43
6.1	İzmirNet Projesi Kapsamında İnşa Edilen, Aktif Olan ve İnşa Edilmesi Planlanan Hatlar	68

No	Tablo Adı	Sayfa
3.1	EBSO'ya bağlı firmaların sektörel dağılımları ve toplam işçi sayıları	8
3.2	İZTO'ya bağlı firmaların meslek gruplarına göre dağılımları	8
3.3	Eğitim durumlarına göre Türkiye, Ege Bölgesi ve İzmir toplamları (2004-2006)	9
3.4	İSO 500 Büyük Firma Listesi'nde İzmir'in Yeri (2000-2007)	11
3.5	Sektörlere Göre Ciro	12
3.6	ESBAŞ Firma Sayıları	14
3.7	Türkiye, Ege Bölgesi ve İzmir, Genel Ticaret Göstergeleri (2000-2007)	15
3.8	En çok ithalat ve ihracat yapılan 10 ülke, 2007	16
3.9.1	2006 - İhracatı en çok yapılmış ilk 5 ürün	18
3.9.2	2006 - İhracatı en çok yapılmış ilk 5 ürün (TEU cinsinden)	19
3.9.3	2006 - İthalatı en çok yapılmış ilk 5 ürün (TEU cinsinden)	19
3.10	Yıllar İtibariyle Ro-Ro Gemileri İle Taşınan Araç Sayısı (2002-2008)	19
3.11.1	Aylara göre dış ticaret (2008-2009)	21
3.11.2	Sektörlere göre dış ticaret (2008-2009)	21
3.11.3	Ülke gruplarına göre dış ticaret (2008-2009)	22
4.1	Taşıma Modlarına Göre Türkiye Dış Ticareti (İthalat+İhracat)	24
4.2	Taşıma Modlarına Göre İhracat (1.000 ABD Doları)	25
4.3	Ege Bölgesi Demiryolu Toplam Hat Uzunlukları	26
4.4	TCDD Ege Bölge Müdürlüğü 2000-2009 Yılları Yük Taşıma Değerleri (Ton)	29

4.3.1	İzmir Adnan Menderes Havaalanı 2001-2006 yılları arası uçak trafiği, yolcu sayısı ve taşınan yük (Ton)	30
4.3.2	Uçak Trafiği	31
4.3.3	Yolcu Trafiği	31
4.3.4	Ticari Uçak Trafiği	32
4.3.5	Kargo Trafiği (ton)	32
4.3.6	2008-2009 İlk Üç Ay Tüm Uçak	32
4.3.7	2008-2009 İlk Üç Ay Yolcu Trafiği	33
4.3.8	2008-2009 İlk Üç Ay Ticari Uçak Trafiği	33
4.3.9	2008-2009 İlk Üç Ay Yük Trafiği (bagaj, kargo, posta) (ton)	33
4.3.10	İzmir'den Yurtiçi ve Yurtdışına Direkt Uçuşlar	34
4.4.1	Ege Bölgesi Ulaşım Ağının Genel Yapısının İncelenmesi	35
4.4.2	Ulaştırma Göstergeleri, 2007	36
4.4.3	Kayıtlı Motorlu Taşıt	36
4.4.4	2007 yılı İzmir Bölge Müdürlüğü Otoyolları Yıllık Ortalama Günlük Trafik (Y.O.G.T) Değerleri	37
4.4.5	Karayolları İzmir Bölge Müdürlüğü Yıllık Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri (2007)	38
4.4.6	İzmir İli Bazında Yıllık Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri (2007)	39
4.4.7	Ülkelere Türkiye'ye Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotası (adet)	40
4.4.8	İzmir Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Sahip Olunan Yetki Belgelerinin Türleri ve Sayıları	40
4.4.9	İzmir Bölge Müdürlüğü Yetki Belgeleri Sayısındaki Değişim (2004-2009)	41
4.5.1	Alsancak Limanı Rıhtım Uzunlukları ve Derinlikleri	45
4.5.2	İzmir Alsancak Limanı Konteyner Trafiği	47
4.5.3	Liman Hizmet Vasıtaları	47
4.5.4	İzmir Alsancak Limanından En Fazla Gönderilen Yük Cinsleri ve Gönderildikleri Ülkeler	48
4.5.5	Kuzey Ege Limanı'nda Yapılması Beklenen Yatırımlar	50
4.5.6	Dikili Limanı Kapasite Bilgileri	51
4.5.7	2008 Ege Bölgesi, Limanlar Bazında Yapılan Yükleme Boşaltma Bilgileri	52
5.1	Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı İzmir Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü Denetiminde Faaliyet Gösteren Antrepolar	56
5.2	İzmir'deki Genel Amaçlı Depolar	58
5.3	İzmir'deki Soğuk Hava Depoları	59
6.1	Türk Telekom bünyesinde sunulan kurumsal hizmetler	61
6.2	Sabit Hat Abone Sayısı (2000-2006 Yılları Arası)	61
6.3	ADSL Abone Sayıları (2002-2006)	62
6.4	Türk Telekom İzmir İl Müdürlüğü Santral Kapasitesi ve Bağlı Abone Sayısı	62
6.5	GSM Abone Sayısı (2000-2006)	63
6.6	Sunulan Kurumsal Hizmetler ve Detayları	64
6.7	Sunulan Kurumsal Hizmetler ve Hizmeti Kullanan Lojistik ve Ulaşım Şirketleri	64
6.8	Şirket Ünvanlarına Göre Kurumsal Hizmetlerden Yararlanan Firma Sayıları (İzmir, Manisa ve Aydın İlleri için)	65
6.9	Gümrük Otomasyonu Web Uygulamaları	66
6.10	BİLGE Sistemini Kullanan İzmir Gümrük Müdürlükleri Toplam Beyanname Sayıları ve EDI Oranları (Şubat 2009)	67
6.11	İşletme Lojistiği için Bilgi Tabanlı Faaliyet Örnekleri	70
7.1	Ülkelerin Lojistik Performans İndeksleri	75
7.2	Lojistik Köy Karşılaştırmaları	76
7.3	Önemli limanların karşılaştırması	77
7.4	İzmir ve Mersin Limanlarında yük trafiğinin yükleme, boşaltma ve transit geçiş istatistikleri	79

“İzmir’de Lojistik Sektörünün Mevcut Durumu ve Gelişme Potansiyelinin Analizi”

1. GİRİŞ

Lojistik kavramının, “nakliye” anlayışından “tedarik zinciri” kapsamına kadar uzanan yelpazede pek çok alternatif tanımına rastlamak mümkündür. Tüm bu yaklaşımların günümüzde ulaştığı kapsamlı ortak tanım “müşteri gereksinimlerini karşılamak üzere, üretim ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve bilginin iki yönlü akışı” olarak kabul edilebilir.

Bu bakışla, Lojistik Sektörü, Karayolu Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, Deniz ve İç Suyolları Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı, Boru Hattı Taşımacılığı, Kombine Taşımacılık, Kentsel Lojistik, Liman İşletmeciliği (Hava-Deniz), Depo, Antrepo, Serbest Bölge Kalite Kontrol-Gözetim, Dış Ticaret, Gümrük, Sigorta, Finansman, Eğitim, Bilgi Teknolojileri, Basım-Yayım, Ekipman gibi kavramları içermektedir.

Günümüzde ticaret artık tam anlamıyla küreselleşmiş, kurumlar çevrelerindeki değil tüm dünyadaki şirketlerle rekabet eder hale gelmiştir. Dolayısı ile ilerlemenin, verimliliğin, rekabet avantajı sağlamanın, hatta pek çok durumda var olmanın yolu, tedarik sürecini ve lojistik hizmetlerini en iyi şekilde yönetmekten geçmektedir. 2008 yılının son çeyreğinden itibaren yaşanan küresel durgunluktan etkilenen ABD firmaları, krizden çıkış için ilk adım olarak lojistik sektörü ile işbirliği arayışına girmişlerdir. Bu da lojistiğin artık tüm alanlarda vazgeçilmez bir çözüm ortağı olarak görüldüğünü bir kez daha göstermektedir.

Pazarlama ve lojistik konularında yapılan araştırmalar, lojistik sektörünün dünyada yükselişe geçtiğini, hızlanan küreselleşme ile birlikte lojistiğin dünyanın her yerinde yıldız sektör olacağını göstermektedir. Dünyada lojistik sektörünün potansiyeli 6 trilyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Sektörün gayrisafi milli hasıladan aldığı pay, gelişmiş ülkelerde yüzde 8 ile 10 arasındadır. Sektör büyümesi ise ortalama yüzde 10 ile, yüzde 3-4 aralığında büyüyen dünya ekonomisinin oldukça üzerinde bir performans sergilemektedir. Burada, sektörde dış alım oranındaki artışın, dolayısı ile lojistik faaliyetlerinin gitgide artan bir oranda şirket içi operasyonlar olmaktan çıkarılıp bu konuda uzmanlaşmış firmalar tarafından gerçekleştirilir hale gelmesi önemli ölçüde hissedilmektedir.

Ülkemizdeki rakamlara baktığımızda, sektör ve yatırımcılar açısından daha iyimser bir tablo görülmektedir. Sektör büyüklüğü 60 milyar dolar seviyesine, gayrisafi milli hasıla içindeki payı da yüzde 12-13’ü seviyelerine ulaşmıştır. Lojistik alanında faaliyet gösteren şirketlerin büyüme eğrileri ise oldukça dikkat çekicidir. Sektörün öncü şirketlerinden Borusan Lojistik 2003-2006 yılları arasında cirosunu 4 kat, 2007-2008 yılları arasında ise 2 kat arttırarak 260 milyon dolara ulaşmıştır. Omsan Lojistik, son 2003-2008 döneminde yıllık yüzde 15 oranında büyüyerek 2008 yılında 420 milyon TL’lik bir ciroyla kapatmıştır. Horoz Lojistik de son 7 yıldır yüzde 15-25 oranında büyüyerek 2008 yılında 350 milyon TL ciroya ulaşmıştır.

Tüm bu göstergeler lojistik sektörünün dünyada ve ülkemizde artan önemini açık bir şekilde vurgulamaktadır. Bununla birlikte, halihazırda sektörden hizmet alan, sektörde hizmet üreten firmalar ile sektöre yatırım yapmayı düşünen firmaların, önceliklerini, kuvvetli, zayıf yönlerini, tehdit ve fırsatları doğru şekilde belirlemelerini, sektör trendlerini doğru şekilde tespit etmelerini ve kararlarını bu analizlere dayanarak yapmalarını da kaçınılmaz hale getirmektedir. Küreselleşmenin ve bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin (dijital çağın) şekillendirdiği günümüz rekabet koşullarını ve 2008 yılının sonlarında yaşanmaya başlayan ekonomik krizin (durgunluğun) etkilerini de göz önüne alınca, bu analizlere olan ihtiyaç daha önemli hale gelmektedir.

2. KAPSAM

Raporda, İzmir’de lojistik sektörünün mevcut durumu ve gelişme potansiyeli analiz edilecektir.

Mevcut durum analizi için temel teşkil edecek veriler, 3. Bölüm’de “İzmir’in Türkiye Ekonomisi’ndeki Rolü” lojistik sektör konumlandırması ve ekonomik büyüklükler çerçevesinde değerlendirilecektir. Bu kapsamda ilk olarak İzmir genelinde ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlarla ilgili bilgiler (firma sayısı, bölgesel dağılım, sektörel dağılım, çalışan sayıları, ciro, çalışanların demografik yapısı) gibi ölçütler açısından incelenecektir. Bu analizler, trendleri görebilmek amacıyla yıllar bazında ve ayrıca Türkiye geneli ile kıyaslamalı olarak yapılacaktır. Daha sonra İzmir’in Türkiye Ekonomisi’ndeki rolüne daha yapısal bir bakışla, iç ve dış ticaret perspektifinden bakılacaktır. Bu bölümde ortaya konan veriler, İzmir’de lojistik sektörü için oynadığı rolün farklı açılardan tespit edilmesini sağlayacak, aynı zamanda da lojistik sektörü ile ilgili güçlü, geliştirilebilir yanlarına, sahip olduğu fırsat ve karşı karşıya olduğu tehditlere de ışık tutacaktır.

4. Bölüm’de “Taşımacılık ve Ulaştırma Faaliyetleri” ele alınacaktır. Ülkemizde lojistik sektörünün halihazırda en önemli bileşeni ve paydası olan taşımacılık ve ulaştırma faaliyetlerinin analizi de sektör açısından kritik bilgiler ortaya koyacaktır. Karayolu taşımacılığının dünya lojistik sektöründe yüzde 40, Türkiye’de ise yüzde 50’nin üzerinde bir paya sahip olması, bu incelemenin önemini göstermektedir. Bu bölümdeki bilgi ve veriler, İzmir’in lojistik sektöründeki rolü açısından altyapı ihtiyaçlarını, avantaj ve dezavantajlarını ortaya koymakta önemli rol oynayacaktır. Ayrıca orta ve uzun vadede bir konumlandırma yapmak için de kullanılacaktır. Analizde ilk olarak İzmir ilinin taşımacılık ve ulaştırma faaliyetleri için kullanabileceği altyapı incelenecektir. Bunun yanında, taşınan yük ve yolcu miktarları, dış ticaret büyüklükleri ve ilgili veriler, taşıma modlarına göre (kara, deniz, hava, demir yolları) analiz edilecektir. Ayrıca şehir içi mal ve yolcu taşımacılığını sağlayan altyapı, burada yaşanan sorunlar, olası çözümlerle ilgili veriler de sunulacaktır.

5. Bölüm’de “Depolama Faaliyetlerinin Analizi” yer alacaktır. Depolama faaliyetleri ve altyapısı, lojistik sektörü için hem operasyonel hem de stratejik bir role sahiptir. Bu alandaki olanakların, hizmet yaklaşımının, verimliliğin, kullanılan teknolojilerin, hem sektördeki ekonomik büyüklüğü etkileyeceği, hem de, örneğin, firmaların dağıtım merkezi kurmak için İzmir’i seçme kararında önemli etkenler olacağı açıktır. Bu nedenle, depolama faaliyetlerinin incelenmesinde, öncelikle İzmir’de faaliyet gösteren firmalardan hangi sektörlerin ne tür depolama ihtiyaçları olduğu belirtilecektir. Daha sonra özel amaçlı ya da özel yapıya sahip depolarla ilgili mevcut durum ortaya konacaktır. Bu noktada gümrüklü antrepolar, soğuk hava depoları, genel amaçlı depolar, konum, tip, büyüklük kriterleri ile incelenecektir.

6. Bölüm, “Haberleşme Sektörü ve İletişim Altyapısının Değerlendirilmesi”ne ayrılmıştır. Lojistik sektöründe haberleşme-iletişim-bilgi teknolojilerinin sektörel yansımaları incelenecektir. İlk olarak, İzmir ilinde var olan iletişim altyapısı ortaya konacaktır. Bu altyapı ile ilgili büyüklükler, kurucu ve sahipleri Türk Telekom ve GSM operatörleri başlıklarında incelenecektir. Daha sonra lojistik sektöründe iletişim ve bilgi sistemlerinin kullanımının artan önemi vurgulanacaktır. Burada özellikle müşteri beklentilerinin artışı (ürünün gerçek zamanlı takibi), internet altyapısının hızlanması ve yaygınlaşması, kullanıcı/abone çeşit ve sayısının artışı, teknolojik gelişmeler (e-beyanname, EDI, Gemi Takip Programı) gibi faktörlerin sektöre ne şekilde yön verdiği tartışılacaktır. Bu kısımda sunduğumuz fikirler, literatür taraması sonuçlarımız ile de desteklenecektir.

7. Bölüm’de, “İzmir’in Mevcut Durumunun Ve Potansiyelinin Farklı Şehirlerle Karşılaştırılması” yer alacaktır. İzmir’in lojistik sektörü açısından konumlandırmasını doğru bir şekilde yapabilmek, avantaj ve dezavantajlarını tespit edebilmek için kullanılacak etkin yöntemlerden biri de Türkiye ve dünyadaki farklı şehirlerle lojistik potansiyel açısından bir karşılaştırma yapmaktır. Bu kapsamda yapılacak karşılaştırma, yapısal olarak İzmir ile benzerlikler içeren, Mersin ve Akdeniz’e kıyısı olan ülkelerde bulunan 2 şehir incelenerek yapılacaktır. Karşılaştırmada yöntem olarak “lojistik üs” bakış

açısı kullanılacaktır. Analizde temel olarak yapısal bilgiler (büyüklük, kapalı alan, depolar, ofisler vb.), bağlantılar, servisler, finansal bilgiler, mülkiyet faktörleri göz önüne alınacaktır.

8. Bölüm ise “Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla İzmir Durum Analizi”ne ayrılmıştır. Raporun önceki kısımlarında ortaya konan veri ve görüşler ışığında, İzmir’in tedarik zinciri bakış açısıyla bir analizi yapılacaktır. Bu analizde, etkin bir yöntem olan SWOT (Güçlü yönler, Zayıf yönler, Fırsat ve Tehditler) metodolojisi esas alınacaktır.

9. Bölüm, “İzmir’de Lojistik Sektörünün Sorunları Ve Çözüm Önerileri”ni içermektedir. Bu bölümde, elde edilen bulgular çerçevesinde, İzmir’de lojistik sektörünün sorunları ve çözüm önerilerine yer verilecektir.

10. Bölüm, “Sektörün Gelişme Potansiyeli” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde orta-uzun vadeli bir bakışla dünyada lojistik sektörünün geleceği ile ilgili bir projeksiyon sunulacaktır. Bu projeksiyonda yeni ve öne çıkan uygulamalar vurgulanacaktır. Ayrıca bu kapsamda Türkiye’de lojistik sektörünün geleceği, İzmir’in lojistik sektörünün gelişiminde üstleneceği rol de tartışılacaktır.

11. Bölüm’de ise “Genel Değerlendirme ve Sonuç” yer alacaktır.

3. İZMİR'İN TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ ROLÜ

İzmir, 12,012 km² lik yüzölçümüyle, Ege Bölgesi'nin (89.997 km²) % 13,35'ini, Türkiye'nin (783,562 km²) ise % 1,53'ünü kaplamaktadır. Ege Bölgesi'nde bulunan sekiz şehirden biri olan İzmir, tek başına bölgenin ihracatının yaklaşık % 93'ünü, ithalatının ise yaklaşık % 95'ini gerçekleştirmektedir. Türkiye'nin ise ihracatının yaklaşık % 18'ini, ithalatının ise yaklaşık % 13'ünü gerçekleştirmektedir.

İzmir'de Ege Bölgesi Sanayi Odası'na (EBSO) bağlı toplam 5.814 üretici firma bulunmaktadır. Bu işletmelerde çalışan toplam işçi sayısı ise yaklaşık 196 bindir.

Sektörlere göre bu firmalar ve çalışan işçi sayıları şu şekilde dağılım göstermektedir:

Tablo 3.1 EBSO'ya bağlı firmaların sektörel dağılımları ve toplam işçi sayıları

	Toplam Firma Sayısı	Toplam İşçi Sayısı
Tekstil	904	45,113
Gıda	896	31,506
Maden	768	21,879
Elektrik-Elektronik	542	13,175
Makine	473	8,105
Plastik	402	8,956
Otomotiv	361	15,593
İnşaat	311	10,064
Mobilya	236	5,913
Kağıt	207	6,846
Kimya	192	3,967
Deri	179	7,088
İlaç	110	2,440
Hizmet	73	1,375
Diğer	64	910
Petrol	61	2,173
Tütün	35	10,220

Kaynak: <http://www.ebso.org.tr/kurumsal/ara.php> adresinden erişilebilen veritabanından yararlanılarak hazırlanmıştır. (Erişim tarihi: Nisan 2009) [3]

Lojistik sektörü göz önüne alındığında ise, İzmir Ticaret Odası'na (İZTO) kayıtlı bulunan, lojistik sektöründe faaliyet gösteren ve meslek gruplarına göre sınıflandırılmış firma sayıları şu şekildedir:

Tablo 3.2 İZTO'ya bağlı firmaların meslek gruplarına göre dağılımları

Meslek Grubu	Firma Sayısı
Uluslararası taşıma	291
Uluslararası antrepo ve acentelik	44
Yük taşıma	860
Yolcu taşıma	541
Posta ve Kurye	217
Taşımacılığı destekleyici faaliyetler	280
TOPLAM	2.233

Kaynak: http://ehizmet.izto.org.tr/cgi-bin/cgiip.exe/WService=wsbroker2/uye_firmalar.htm adresinden erişilebilen veritabanından yararlanılarak hazırlanmıştır. (Erişim tarihi: Nisan 2009) [4]

Eğitim Durumuna Göre İşgücü

Genel

Lojistik sektörden bahsedildiğinde, iş gücünün belli bir eğitim seviyesinin üzerinde olmasını beklemek yanlış olmaz. Lojistik, ancak lojistik kavramı doğru anlaşılıp, gerekleri yerine doğru şekilde getirilirse amacına ulaşabilir. Bu nedenle de bu sektörde çalışacak her kişinin kendisinin tedarik zincirinin hangi halkasında, hangi fonksiyonu yürütmekle görevli olduğunu ve bunun önemini anlaması son derece önemlidir. Görevlerini yerine getirirken de tedarik zincirinin iyiliğini her zaman ilk sırada değerlendirmesi gerekmektedir. Tüm bunları yapabilmek için belli bir bakış açısına sahip olmak kuşkusuz ki gereklidir. Bunun için de lojistik sektöründe iş gücünden bahsederken aşağıdaki tablo bu konuda İzmir'in durumunu özetlemektedir.

Tablo 3.3 Eğitim durumlarına göre Türkiye, Ege Bölgesi ve İzmir toplamları (2004-2006)

			Toplam (1000 kişi)	Okuma Yazma bilmeyen (1000 kişi)	Lise altı eğitilmişler (1000 kişi)	Lise ve dengi meslek okulu (1000 kişi)	Yüksek öğretim (1000 kişi)
Türkiye	2004	Toplam	24.319	1.537	15.353	4.872	2.557
		Erkek	17.932	548	11.822	3.854	1.708
		Kadın	6.387	989	3.531	1.018	849
	2005	Toplam	24.565	1.324	15.205	5.209	2.827
		Erkek	18.213	440	11.783	4.113	1.877
		Kadın	6.352	884	3.422	1.096	950
	2006	Toplam	24.776	1.243	15.114	5.351	3.068
		Erkek	18.297	415	11.679	4.189	2.014
		Kadın	6.479	828	3.435	1.162	1.054
Ege	2004	Toplam	3.666	138	2.574	609	345
		Erkek	2.578	42	1.854	453	229
		Kadın	1.088	96	720	156	116
	2005	Toplam	3.527	113	2.405	666	343
		Erkek	2.568	33	1.788	524	223
		Kadın	959	80	617	142	120
	2006	Toplam	3.543	108	2.375	677	383
		Erkek	2.578	38	1.771	524	245
		Kadın	965	70	604	153	138
İzmir	2004	Toplam	1.328	37	880	273	138
		Erkek	982	16	686	193	87
		Kadın	346	21	194	80	51
	2005	Toplam	1.319	32	846	294	147
		Erkek	998	13	675	220	90
		Kadın	321	19	171	74	57
	2006	Toplam	1.352	33	838	299	182
		Erkek	1.016	16	660	229	111
		Kadın	336	17	178	70	71

Kaynak: TÜİK tarafından 2008 yılında yayınlanan "Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir" Raporu [1]

Tüm Türkiye'de yapılan araştırmada, yüksek öğretimini tamamlamış olan kişilerin sayısı 2004 yılında 2.557.000 iken 2006 yılında bu sayı 3.068.000'a çıkmıştır. İzmir'de bulunan yüksek öğretimini tamamlamış kişilerin tüm Türkiye içindeki yüzdesi ise 2004, 2005 ve 2006 yıllarında % 5 olmuştur.

İzmir kendi içinde incelendiğinde ise, araştırmaya konu alınan kesimin 2004 yılında % 10'u, 2005 yılında % 11'i, 2006 yılında ise % 14'ünün yüksek öğretimini tamamlamış bireyler olduğunu görüyoruz. İzmir'de son yıllarda açılan üniversitelerle birlikte yıllar içinde, bu oranlarda bir artış trendi gözlemlenmektedir.

Yüksek Öğretim

İzmir'in lojistik eğitimi konusundaki en önemli avantajı, Türkiye'de ilk 4 yıllık lojistik lisans eğitimi veren bölümün İzmir Ekonomi Üniversitesi (İEÜ) bünyesinde açılmış olmasıdır. 2003 yılında kurulup 2004 yılında eğitime başlayan Lojistik Yönetimi bölümü, ilk mezunlarını 2008 yılında vermiştir. Bölümde şu anda öğrenim görmekte olan öğrenci sayısı 341'dir. Bölüme her yıl 100 öğrenci alınmaktadır.

Bölüm dersleri, öğrencilerin hem analitik açıdan hem de yönetim açısından geliştirilmesine yönelik olarak belirlenmiştir. Öğrencilerin sekiz haftalık zorunlu stajları ve dördüncü sınıfta sanayi ile birlikte yürüttükleri projeler, İzmir'de üniversite-sanayi işbirliğinin gelişmesine büyük katkıda bulunmaktadır. Bölümün öğrenim dili İngilizcedir. Kayıt hakkı kazanan öğrencilerden yabancı dili yeterli olmayanlar bir yıl süreli hazırlık sınıfına devam etmektedirler.

İEÜ bünyesinde, hem sektör çalışanlarına hem akademik kariyer planlayan kişilere yönelik olarak Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı da bulunmaktadır. Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı'nın temel amacı, ülkemiz ekonomi politikası hedeflerine uygun olarak, kamu ve özel sektör kuruluşlarının ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünü artıracak nitelikli uzman kadroların yetiştirilmesi ve lojistik alanında yapılacak akademik çalışmaların yaygınlaştırılmasıdır.

İzmir'e lojistik eğitimi konusunda katkı sağlayan bir başka okul da, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü'yle Dokuz Eylül Üniversitesi olmaktadır. Bölüm, Tınaztepe Kampüsü'ndedir. Bölümün ders programı ABD ve İngiltere'deki benzer okulların programları dikkate alınarak hazırlanmıştır ve eğitimde bu okulların öğretim elemanları değişim programları çerçevesinde görev almaktadırlar. Bölümün ders programı, denizciliğin gelişen ve değişen yapısına uygun hale getirilmek üzere, 2001 – 2002 akademik yılı için yenilenmiştir. 2002-2003 Akademik Yılı'ndan başlayarak bölümde öğrenci merkezli, entegre ve modüler Probleme Dayalı Öğrenim ve Aktif Eğitim uygulanmaktadır. Mezunlar denizcilik sektöründe etkin olarak görev alırlar ve uluslararası düzeyde istihdam olanağına sahiptirler. Bölümün eğitim-öğretim dili İngilizcedir. Bölüme her yıl 150 öğrenci alınmaktadır. Kayıt hakkı kazanan öğrencilerden yabancı dili yeterli olmayanlar bir yıl süreli hazırlık sınıfına devam etmektedirler. "Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü'nden lisans diploması alarak mezun olanlar T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen sınavla Kıyı Kaptanlığı Yeterlik Belgesi almaya hak kazanmaktadırlar.

Benzer şekilde İzmir için lojistik eğitimi anlamında avantaj oluşturan bir başka program da, Yaşar Üniversitesi'nin, 2 yıllık Lojistik Bölümü olmaktadır. Bölüme her yıl 60 öğrenci alınmaktadır.

İSO 500 Büyük Firma Listeleri

İzmir'de faaliyet göstermekte olan tüm firmaların ciro bilgisine ulaşmak mümkün olmamaktadır ama ciro bilgisinin bazı yorumlar yapabilmek açısından ne kadar önemli olduğu tartışmasız olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, her yıl İstanbul Sanayi Odası tarafından hazırlanan İSO 500 Büyük Firma Listesi'nden yararlanarak, 2000-2007 yılları arasında İzmir'in bu listede kaç firmayla ve ne kadar toplam ciroyla yer aldığını göstermek, İzmir'i Türkiye içerisinde bir yere koymak açısından önemli olacaktır.

Tablo 3.4 İSO 500 Büyük Firma Listesi'nde İzmir'in Yeri (2000-2007)

	Listedeki İzmirli firma sayısı	Üretimden satışlar	Tüm liste toplam üretimden satışlar	İzmir'in yüzdesi
2000	51	684.157.256	33.142.201.112	% 2,06
2001	52	3.075.508.227	56.303.937.455	% 5,46
2002	46	721.716.039	79.035.127.386	% 0,91
2003	47	269.777.495	101.791.807.549	% 0,27
2004	43	1.934.155.515	135.501.719.204	% 1,43
2005	46	1.987.023.114	148.338.473.341	% 1,34
2006	42	8.137.648.626	180.321.688.472	% 4,51
2007	32	7.499.401.379	200.503.441.083	% 3,74

Kaynak: www.iso.org.tr/tr/web/500buyuk/gecmisyillar/500buyukgecmisyillar.htm (Erişim tarihi: Nisan 2009)[5]

Bu tabloda görüldüğü üzere, listelerde yıllar içinde İzmir'de faaliyet gösteren firmaların sayıları azalmış olmasına rağmen, cirolarda ve Türkiye geneline olan oranda artışlar gözlemlenmektedir.

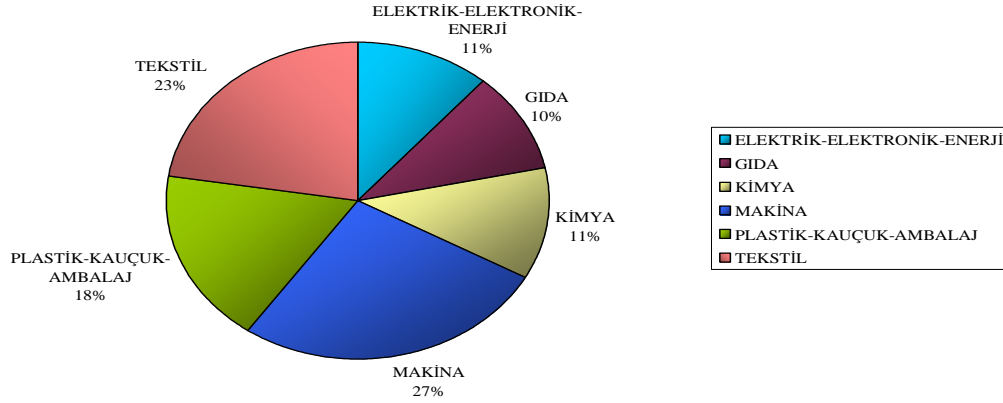
İzmir'deki Organize Sanayi Bölgeleri

İzmir ve çevresinde lojistik aktivitelere yoğun ve sürekli olarak ihtiyaç duyulan belli başlı bölgeler bulunmaktadır. Bu bölgeler, organize sanayi bölgeleri (başta Aliğa ve İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgeleri), şehrin çevresinde doğal bir gelişim içinde oluşan sanayi bölgeleri (Torbalı, Kemalpaşa vb.) ve Ege Serbest Bölgesi olarak ele alınabilir. Bu çalışmada, İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi ve Ege Serbest Bölgesi farklı detay seviyelerinde incelenmiştir.

1990 yılından beri faaliyette olan İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi, 7.500.000 m² alana yayılmış bir bölgedir. İAOSB sınırlarında üretim yapmakta olan 500 firmadan 200'ü üretimden ihracat yapmaktadır. Bölgede yabancı sermayeli 15 şirket bulunmaktadır. İAOSB şehrin önemli noktalarına mesafeleri açısından oldukça dengeli ve avantajlıdır; şehir merkezine 25 km, Adnan Menderes Havaalanı'na 35 km, İzmir Limanı'na ise 20 km uzaklıkta konumlanmıştır.

İAOSB, İzmir'de iş hacminin en büyük olduğu bölgelerden biridir. Projede öncelikli olarak İAOSB'nin incelenmesinin nedenlerinden en önemlisi de budur. Bölge, gelişmiş altyapısı ve büyük iş hacmi nedeniyle genel bir değerlendirme imkanı sağlamaktadır. Bölgenin internet sitesinde, İAOSB'de 30.000 kişiye istihdam sağlandığı belirtilmektedir. Ancak İAOSB bünyesinde yapılan ve henüz açıklanmamış olan anket sonuçlarına göre bu sayı oldukça düşmüş durumdadır. 2008 yılı Kasım ayında yapılan ve Ağustos-Kasım dönemini kapsayan ilk kriz anketinde, bu üç aylık dönem içinde 17 şirketin kapandığı, 3.000 çalışanın işini kaybettiği; çalışan sayısının 14.000'lerden 11.000'lere düştüğü saptanmıştır. 2009 yılı Şubat ayında yapılan ikinci üç aylık kriz anketinde ise durum daha da ciddileşmiş, kapanan şirket sayısı 17'den 32'ye çıkmıştır. Bu dönemde yine yaklaşık 2.000'den fazla kişinin işini kaybettiği ve çalışan sayısının 9.600 civarına düştüğü görülmüştür. İzmir'in en önemli sanayi merkezlerinden birinde yaşanan bu küçülme, iş dünyası ve yatırımcılar için oldukça düşündürücüdür.

Bu çalışma kapsamında İAOSB'de faaliyet göstermekte olan sektörlerin ciro bilgilerine ihtiyaç duyulmuştur. Ancak şirketlerin ciro bilgilerini paylaşmakta tedirgin davranmaları nedeniyle bu bilgiye ancak belli sektörler için ulaşılabilmektedir. Bölgedeki firmaların yaklaşık 230'undan alınan bilgiye göre bazı değerlendirmeler yapılmıştır. Bu firmaların sektörel dağılımları şu şekildedir:



Şekil 3.1 Sektörel Firma Dağılımı

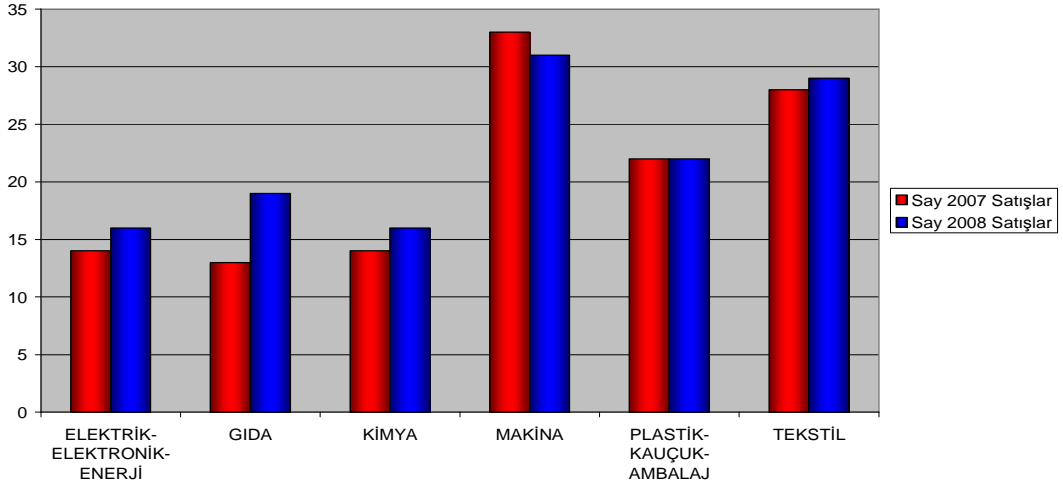
Yukarıda görüldüğü gibi makine sektörü, bilgi alınabilen sektörler arasında % 27 ile en büyük paya sahiptir. Ulaşılabilen ve bilgi alınabilen sektör ve firma sayısının düşüklüğüne karşın, söz konusu sektörlerin çoğunun lojistik sektörü ile yakından ilgili sektörler olması nedeniyle, ulaşılan bilgiler çalışmada belirleyicidir. Aşağıda, gıda, makine, kimya, tekstil-deri-hazır giyim, plastik-kauçuk-ambalaj, elektrik-elektronik-enerji şeklinde gruplanan sektörlerin şirket sayısı ve cirolarını özet ve detaylı olarak gösteren tablolar bulunmaktadır. Bu tablolar oluşturulurken, bilgi alınabilen firmaların ciroları üzerinden İAOSB'deki duruma genel bir bakış amaçlanmıştır.

Tablo 3.5 Sektörlere Göre Cirolar

İZMİR ATATÜRK ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ'NDE FAALİYET GÖSTEREN SEKTÖRLERİN 2007 VE 2008 CİROLARI				
Sektörler	Şirket Sayısı		Ciro	
	2007	2008	2007	2008
Gıda	13	19	1.104.312.874 TL	402.535.983 TL
Makina	33	31	424.092.360 TL	2.044.519.172 TL
Kimya	14	16	316.357.339 TL	106.321.716 TL
Tekstil-Deri-Hazır Giyim	27	28	317.824.830 TL	382.290.684 TL
Plastik-Kauçuk-Ambalaj	22	22	1.407.074.742 TL	613.374.087 TL
Elektrik-Elektronik-Enerji	13	16	150.838.942 TL	2.878.627.396 TL
Toplam	122	132	3.720.501.088 TL	6.427.669.038 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı	10		2.707.167.950 TL	
Önceki yıla göre değişim Oranı	% 8		% 73	

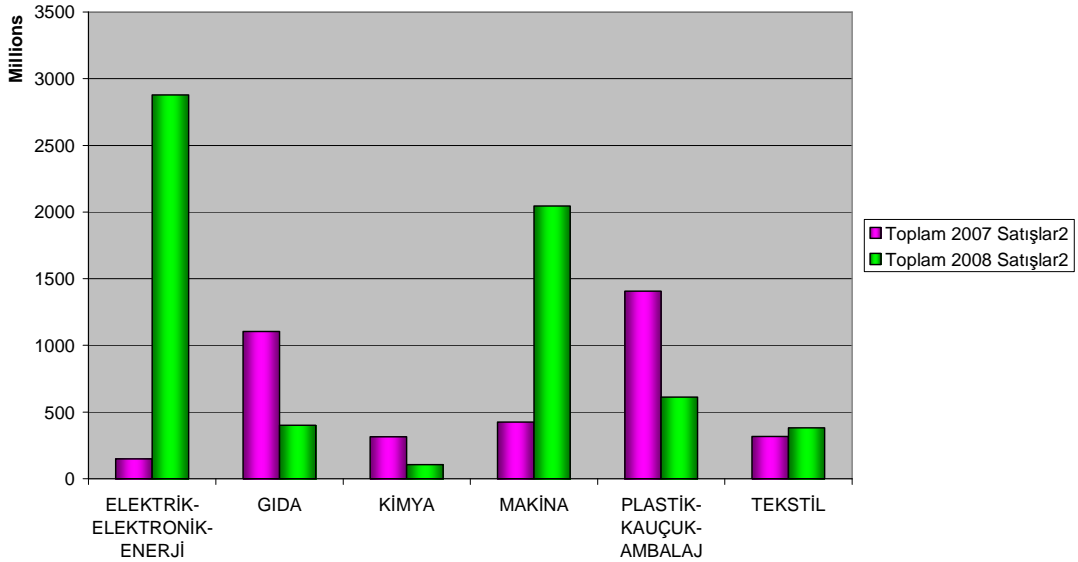
2007 ve 2008 yılları arasında, araştırmaya katılan sektörlerin şirket sayıları ve cirolarının karşılaştırıldığı tabloda, şirket sayıları ile cirolar arasında bir ilişki bulunmadığı kolaylıkla görülebilir. Bazı sektörlerde, gıda sektöründe olduğu gibi sektördeki şirket sayısı % 50'ye yakın artarken, ciro % 64 küçülmüş; bazılarında ise (örn. enerji sektörü) şirket sayısı % 23 artarken ciro % 1800 artmıştır. Bu tabloda göze çarpan bir başka nokta ise, 2007'den 2008'e şirket sayısı sadece % 8 artarken cironun % 73 oranında artmış olmasıdır. Dengesiz denebilecek bu durumun çarpıcılığı aşağıdaki grafiklerle daha net hale gelecektir.

Sektörlere Göre Şirket Sayıları 2007/2008



Şekil 3.2 2007/2008 Yıllarında Sektörlere Göre Şirket Sayıları

Sektörlere Göre Ciro Değişimleri 2007/2008



Şekil 3.3 2007/2008 Yıllarında Sektörlere Göre Ciro Değişimleri

İAOSB’de elektrik-elektronik-enerji sektöründe çok yüksek bir ciroasal artış yaşanmıştır. Sektörde faaliyet gösteren şirket sayısı 2008 yılında % 23’lük artış gösterirken, sektörün cirosu % 1.808 oranında artmıştır. Bu artışın parasal karşılığı yaklaşık 2,7 milyar TL’dir. Bu artışın, sektörün daha fazla üretim yapmasıyla değil, enerji maliyetlerindeki artışlar ile; özellikle de 2008 yazında ham petrolün varil fiyatının 150 Doları geçmesi ile bağlantılı olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, alternatif enerji fiyatlarının, petrol fiyatlarının maliyetlerini artırmasından çok, spekülasyon olarak artmış olmasının, bu değişim oranının yüksekliğinde önemli payı olduğu da tahmin edilmektedir. Dolayısıyla, bu büyüme bir fırsat olarak görülmeden önce, bunun gerçek bir büyüme olup olmadığı, böyle bir hareketin enerji sektörü ve diğer sektörlerde yarattığı etkinin ne şekilde olduğu çok detaylı araştırılmalıdır.

Elektrik-elektronik-enerji sektöründeki ciroasal artış ile birlikte dikkat çekici olan bir başka nokta da gıda sektöründeki ciroasal düşüştür. Düşünülenin aksine, artık ekonomik istikrarsızlık gıda sektörünü

de ciddi şekilde etkilemiştir. Gıda sektörü, lojistik aktivitelere en çok ihtiyaç duyan sektörlerden biridir ve düşüşte olması lojistik hizmeti veren taraflar açısından sakıncalıdır. Yine de lojistiğin verimlilik odaklı bir alan olduğu da düşünülünce doğru olan asıl bu tür dönemlerde lojistiği her zaman olduğundan daha ciddiye almaktır ve maliyetleri düşürmek üzere kullanmaktır. Dolayısıyla, eksiklikleri güce dönüştürmeyi bilenler için bu bir fırsat olarak da görülebilir.

Lojistik aktiviteleri etkin şekilde kullanan bir diğer sektör olan tekstil, İAOSB'nin söz konusu verilerinde kayda değer bir değişiklik göstermemektedir. Dolayısıyla, bu sektörde lojistik açısından olumlu veya olumsuz bir durumdan bahsetmek doğru olmayacaktır.

İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'nde faaliyet göstermekte olan gıda, makine, kimya, tekstil, plastik-kauçuk-ambalaj ve elektrik-elektronik-enerji sektörlerine ilişkin şirket sayısı ve ciro bilgileri, 2007 ve 2008 için karşılaştırmalı olarak ayrı tablolar halinde ekte sunulmaktadır.

Ege Serbest Bölgesi'nde Ege Serbest Bölgesi, üretici firmalar için altyapısı hazır arazileri ve kullanıma hazır fabrika binaları, ticaret yapan firmalar için depolama tesisleri ve kiralık ofisleri ile çağdaş ve planlı bir endüstri parkıdır.

Firma sayılarına göre düzenlenmiş aşağıdaki tabloda, Ege Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteren sektörler ve her bir sektördeki firma sayısı görülmektedir. Buna göre, tekstil sektörü 42 şirket ile, ESBAŞ'ta en fazla sayıda firmanın faaliyet göstermekte olduğu alandır. Makine ve otomotiv sektörleri sırasıyla 35 ve 32 şirket ile tekstil sektörünü takip etmektedir. Bunların arkasından gıda ve tıbbi malzeme sektörleri gelmektedir. Sayılmış olan tüm bu sektörler, lojistik sektörü ile birlikte çalışmayı gerektiren sektörlerdir. Tüm bu sektörlerdeki üreticiler, ürettikleri mal demode olmadan (tekstil sektörü için), bozulmadan (gıda ve tıbbi malzemeler sektörleri için) ve benzer risklerle karşı karşıya kalmadan mallarını en kısa sürede müşteriye ulaştırmak isterler. Ancak zaman avantajını sağlarken, maliyet avantajını da göz ardı etmiyor olmak gerekir ki bu noktada lojistiğin doğru uygulanıyor ve doğru kararların veriliyor olması çok kritiktir.

Tablo 3.6 ESBAŞ Firma Sayıları

EGE SERBEST BÖLGESİ'NDE FAALİYET GÖSTEREN SEKTÖRLER VE FİRMA SAYILARI	
Sektör	Firma Sayısı
Tekstil	42
Makine	35
Otomotiv	32
Elektrik-Elektronik	28
Gıda	21
Tıbbi Malzeme	18
Metal	13
Havacılık	9
İnşaat	9
Kimya	9
Maden	9
Bankacılık	6
Lastik-Plastik	5
Bilişim	4
Ambalaj	2
Nakliye-Gümrükleme	2
Diğer	23
Toplam	267

Dış Ticaret Göstergeleri

Yukarıdaki tabloda görülebileceği gibi, Türkiye toplam ihracat ve ithalat değerlerinde, Ege Bölgesi ve İzmir’de de olduğu gibi, yıllar içinde genel olarak bir artış gözlemlenmektedir. İhracat değerlerinin artması her ne kadar sevindirici olsa da, hemen hemen aynı oranlarda ithalat değerlerinin de artması, dış ticaret açığının iyi yönde değişmediğini kanıtlamaktadır. Bu tablonun sonuçları, dış ticaret faaliyetlerinin önemli bir bileşeni olan lojistik sektörü açısından umut vericidir. Ancak genel ekonomik göstergeler açısından bakıldığında ihracatın ithalatı karşılama oranının artması gerekmektedir.

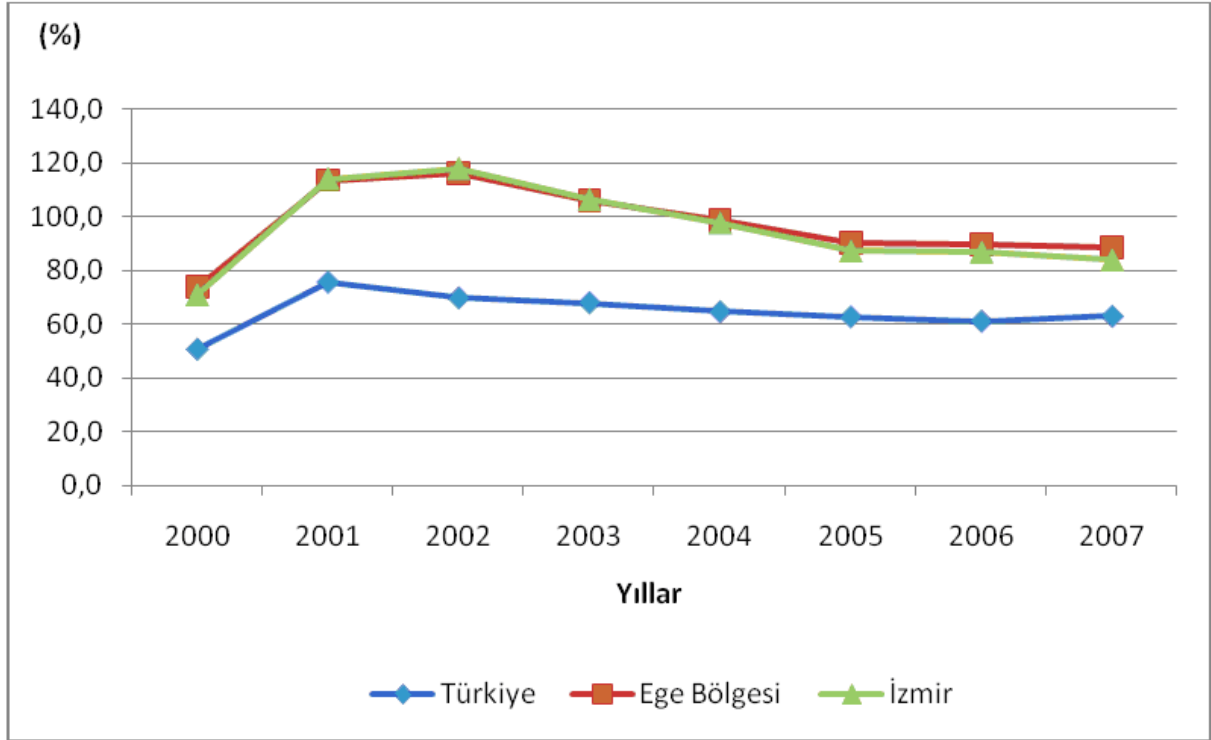
İzmir’de, Türkiye geneline kıyasla daha iyi bir ihracat/ithalat karşılama oranı görmekteyiz. Ancak bu yanıltıcı olmamalıdır. Daha önce değindiğimiz gibi, bu oranın daha yüksek olması ancak ihracat değerleri artarken ithalat değerlerinin düşüşe geçmiş olması durumunda sevindirici bir gösterge olacaktır.

Tablo 3.7 Türkiye, Ege Bölgesi ve İzmir, Genel Ticaret Göstergeleri (2000-2007)

Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon \$)

Türkiye	İhracat	İhracat Değişim	İthalat	İthalat Değişim	Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracat / İthalat Karşılama Oranı (%)	
2000	27.775	4,5	54.503	34,0	-26.728	82.278	51,0	
2001	31.334	12,8	41.399	-24,0	-10.065	72.733	75,7	
2002	36.059	15,1	51.554	24,5	-15.495	87.613	69,9	
2003	47.253	31,0	69.340	34,5	-22.087	116.593	68,1	
2004	63.167	33,7	97.540	40,7	-34.373	160.707	64,8	
2005	73.476	16,3	116.774	19,7	-43.298	190.251	62,9	
2006	85.535	16,4	139.576	19,5	-54.041	225.111	61,3	
2007	107.262	25,4	170.063	21,8	-62.801	277.325	63,1	
Ege	2000	5.496	0,2	7.433	37,4	-1.937	12.930	73,9
	2001	6.161	12,1	5.420	-27,1	741	11.581	113,7
	2002	7.602	23,4	6.532	20,5	1.070	14.134	116,4
	2003	9.806	29,0	9.225	41,2	581	19.030	106,3
	2004	12.136	23,8	12.273	33,0	-137	24.409	98,9
	2005	13.983	15,2	15.449	25,9	-1.466	29.432	90,5
	2006	16.900	20,9	18.834	21,9	-1.934	35.734	89,7
	2007	19.392	14,7	21.879	16,2	-2.487	41.271	88,6
İzmir	2000	5.100	-0,3	7.187	38,0	-2.087	12.287	71,0
	2001	5.864	15,0	5.144	-28,4	720	11.007	114,0
	2002	7.199	22,8	6.114	18,9	1.085	13.313	117,8
	2003	9.163	27,3	8.618	41,0	545	17.781	106,3
	2004	11.247	22,7	11.508	33,5	-261	22.755	97,7
	2005	12.772	13,6	14.626	27,1	-1.854	27.398	87,3
	2006	15.662	22,6	18.019	23,2	-2.357	33.682	86,9
	2007	17.783	13,5	21.163	17,4	-3.380	38.947	84,0

Kaynak: TÜİK tarafından 2008 yılında yayınlanan “Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir” Raporu [1]



Şekil 3.4 İhracatın İthalatı Karşılama Oranları (2000-2007)

Farklı ülke gruplarına göre gerçekleşmiş olan ithalat ve ihracat değerlerine baktığımızda ise (Ek-3.2 ve Ek-3.3), görülmektedir ki en çok ticaret yapılan ülke grupları, Türkiye genelinde de Ege Bölgesi'nde de İzmir'de de genel olarak aynı gruplar olmuştur. Görüldüğü üzere, AB ve diğer Avrupa ülkeleri ile olan ticaret en büyük paya sahiptir.

Bu ticari ilişkide bulunulan ülkeleri ithalat ve ihracat yapılan hacimlere göre sıraladığımızda ise karşımıza şöyle tablolar çıkmaktadır:

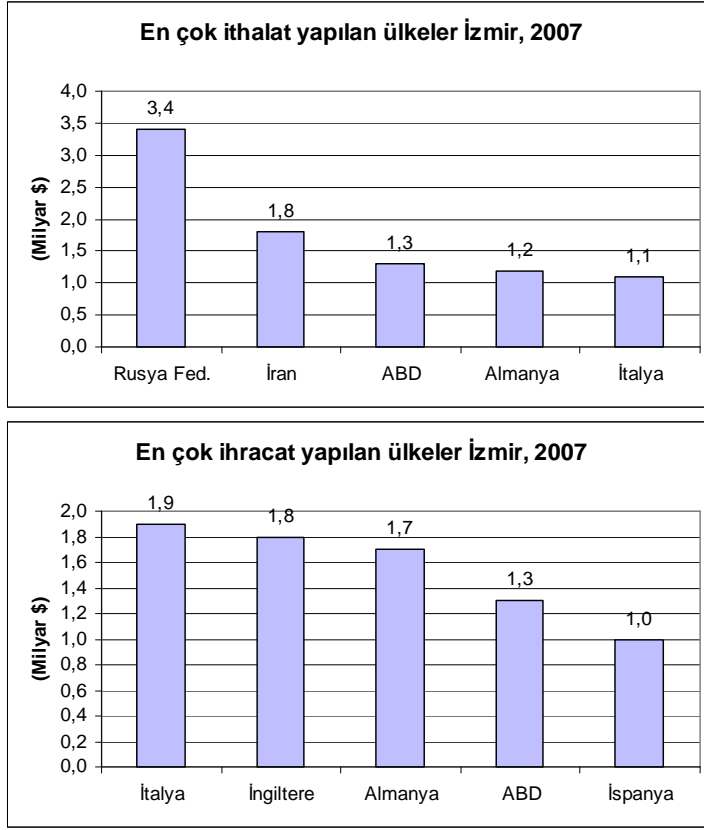
Tablo 3.8 En çok ithalat ve ihracat yapılan 10 ülke, 2007

Türkiye					
	İthalat		İhracat		
	(milyon \$)	(%)	(milyon \$)	(%)	
Toplam	170.062	% 100,0	Toplam	107.262	% 100,0
Rusya Fed.	23.508	% 13,8	Almanya	11.993	% 11,2
Almanya	17.540	% 10,3	İngiltere	8.627	% 8,0
Çin	13.234	% 7,8	İtalya	7.480	% 7,0
İtalya	9.968	% 5,9	Fransa	5.974	% 5,6
ABD	8.166	% 4,8	Rusya Fed.	4.727	% 4,4
Fransa	7.850	% 4,6	İspanya	4.580	% 4,3
İran	6.615	% 3,9	ABD	4.171	% 3,9
İngiltere	5.477	% 3,2	Romanya	3.644	% 3,4
İsviçre	5.269	% 3,1	BAE	3.241	% 3,0
Diğer	72.435	% 42,6	Diğer	52.825	% 49,2

Ege Bölgesi	İthalat		İhracat		
	(milyon \$)	(%)	(milyon \$)	(%)	
	Toplam	21.878	100,0	Toplam	19.392
Rusya			İtalya	2.043	10,5
Fed.	3.403	15,6	Almanya	1.924	9,9
İran	1.785	8,2	İngiltere	1.897	9,8
Almanya	1.345	6,1	ABD	1.309	6,8
ABD	1.297	5,9	İspanya	1.084	5,6
İtalya	1.156	5,3	Fransa	890	4,6
Çin	1.127	5,2	Hollanda	684	3,5
İngiltere	959	4,4	BAE	675	3,5
Fransa	588	2,7	Romanya	462	2,4
İsviçre	98	0,4	Diğer	8.424	43,4
Diğer	10.120	46,3			

İzmir	İthalat		İhracat		
	(milyon \$)	(%)	(milyon \$)	(%)	
	Toplam	21.163	100,0	Toplam	17.785
Rusya			İtalya	1.888	10,6
Fed.	3.403	16,1	İngiltere	1.788	10,1
İran	1.784	8,4	Almanya	1.668	9,4
ABD	1.295	6,1	ABD	1.293	7,3
Almanya	1.234	5,8	İspanya	1.024	5,8
İtalya	1.096	5,2	Fransa	837	4,7
Çin	1.085	5,1	BAE	674	3,8
İngiltere	949	4,5	Hollanda	585	3,3
Fransa	533	2,5	Ege Ser.		
İsviçre	87	0,4	Blg.	442	2,5
Diğer	9.697	45,8	Diğer	7.586	42,7

Kaynak: TÜİK tarafından 2008 yılında yayınlanan "Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir" Raporu [1]



Şekil 3.5 En çok ithalat ve ihracat yapılan ülkeler, 2007

İzmir Limanı

Konu İzmir olunca, ticarete büyük katkısı bulunan limanlarımız ile de ilgili bir takım ithalat/ihracat bilgilerine de yer vermek gerekir. Bu konuda ulaşılabilen en güncel bilgiler şu şekilde olmuştur:

Tablo 3.9.1 2006 – İhracatı en çok yapılmış ilk 5 ürün

Yükün Cinsi	Miktarı	Birim	Gittiği Ülke
Feldispat	571.825	TON	İtalya
Dökme Çimento	221.180	TON	İtalya
Klinker	78.080	TON	Arnavutluk
Çimento	65.350	TON	Arnavutluk
Buğday	53.450	TON	İtalya

Tablo 3.9.2 2006 - İhracatı en çok yapılmış ilk 5 ürün (TEU*cinsinden)

Yükün Cinsi	Miktarı	Birim	Gittiği Ülke
Dolu	118.317	TEU	İtalya
Dolu	25.809	TEU	İspanya
Dolu	21.653	TEU	Mısır
Dolu	15.839	TEU	Yunanistan
Dolu	14.654	TEU	İspanya

Tablo 3.9.3 2006 - İthalatı en çok yapılmış ilk 5 ürün (TEU cinsinden)

Yükün Cinsi	Miktarı	Birim	Gittiği Ülke
Dolu	45.199	TEU	İtalya
Dolu	32.096	TEU	Yunanistan
Dolu	15.222	TEU	Mısır
Boş	13.971	TEU	Suriye
Boş	10.118	TEU	Yunanistan

Kaynak: İzmir Alsancak Limanı internet sitesi (Erişim tarihi: Ekim 2008)[6]

* TEU, standart genişlik ve yüksekliğe sahip (2.4m x 2.6m – 20’lik Konteyner) konteynerin uzunluğunu belirten bir ölçü birimidir. Konteynerler bir de standart boyutun iki katı uzunluğunda (40’lık Konteyner) boyunda bulunmaktadır.

2006 yılında gerçekleşmiş olan ihracat faaliyetlerinde, ülkelere göre gönderilmiş olan ürünlerin detaylı listesi Ek-3.4 ve Ek-3.5’te verilmiştir.

Özellikle Ek-3.5’te görülebileceği üzere, 2006 yılında gerçekleşmiş olan ihracatın % 71,24’ü AB ve EFTA ülkelerine yapılırken, ithalatın da % 58,22’si bu ülkelerden yapılmıştır.

Çeşme Limanı

Ro-Ro taşımacılığı yapılan Çeşme Limanı’nda 2002-2008 yılları arasında gerçekleşen taşımalarla ilgili bilgiler tablodaki gibidir:

Tablo 3.10 Yıllar İtibariyle Ro-Ro Gemileri İle Taşınan Araç Sayısı (2002-2008)

HATLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ÇEŞME - TRIESTE	20.073	27.559	28.280	29.591	30.889	36.717	30.039
TR TOPLAM ARAÇ (TIR-KAMYON)	200.016	220.345	263.910	274.778	291.562	348.213	330.100

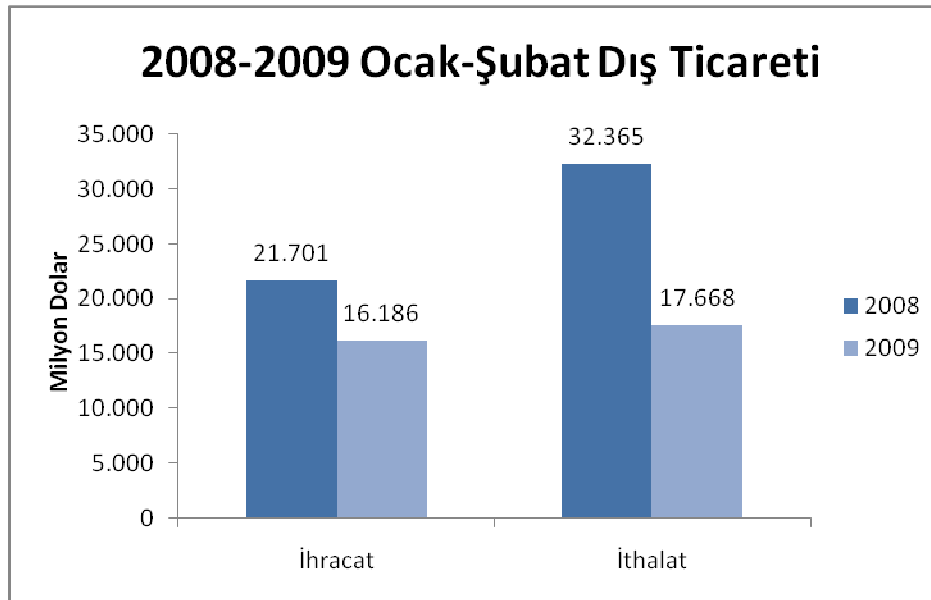
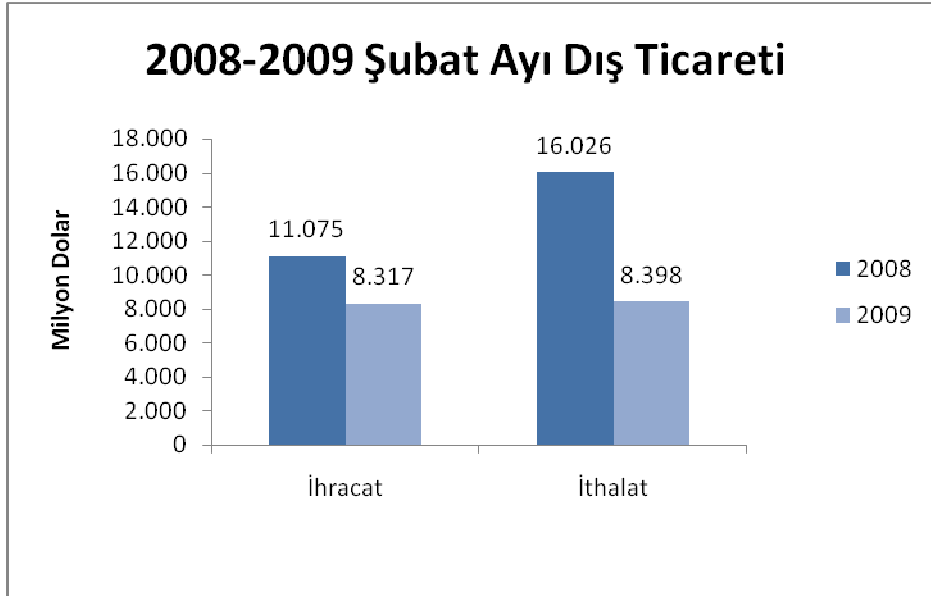
Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı [2]

Krizin Etkileri

2009 Şubat ayında dış ticaret geriledi

Türkiye İstatistik Kurumu ve Gümrük Müsteşarlığı işbirliği ile oluşturulan geçici dış ticaret verilerine göre; 2009 yılı Şubat ayında; 2008 yılının aynı ayına göre ihracat % 24,9 azalarak 8.317 Milyon Dolar, ithalat % 47,6 azalarak 8.398 Milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde dış ticaret açığı % 98,4 azalarak 4.951 Milyon Dolardan, 81 Milyon Dolara gerilemiştir (Tablo 3.9.1).

2008 Şubat ayında % 69,1 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı, 2009 Şubat ayında % 99'a yükselmiştir.



Şekil 3.6 Ocak ve Şubat Ayları Dış Ticaret Hacimleri

2008 Şubat ayında % 51,3 olan Avrupa Birliği'nin (AB) ihracattaki payı 2009 Şubat ayında % 37,4'e gerilemiştir. AB'ye yapılan ihracat, 2008 yılının aynı ayına göre % 45,2 azalarak 3.111 Milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir.

2009 Şubat ayında en fazla ihracat yapılan ülke, altın ihracatının artmasına bağlı olarak İsviçre olmuştur. Bu ülkeye yapılan ihracat 2008 Şubat ayına göre % 178 artarak 1.225 Milyon Dolar olurken, İsviçre'yi sırasıyla Almanya (701 Milyon Dolar), İtalya (435 Milyon Dolar) ve Fransa (403 Milyon Dolar) takip etmiştir. İthalatta ise Rusya Federasyonu ilk sırada yer almıştır. Bu ülkeden yapılan ithalat % 52,2 azalarak 1.196 Milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. Rusya'yı sırasıyla Almanya (774 Milyon Dolar), Çin (745 Milyon Dolar) ve ABD (507 Milyon Dolar) izlemiştir.

2009 Şubat ayında fasıllar düzeyinde en büyük ihracat kalemi, inci, kıymetli taş ve metal mamulleri (1.644 Milyon Dolar) olurken, bu faslı kara taşıtları ve bunların aksam-parçaları (786 Milyon Dolar), demir-çelik (731 Milyon Dolar), makineler, mekanik cihazlar, kazanlar ve aksam-parçaları (560 Milyon Dolar), örme giyim eşyaları (489 Milyon Dolar) ve elektrikli makine ve cihazlar (457 Milyon Dolar) izlemiştir.

Aynı ayda; en yüksek ithalatı olan fasıl mineral yakıtlar, mineral yağlar (1.892 Milyon Dolar) olmuştur. Bu faslı makineler, mekanik cihazlar, kazanlar ve aksam-parçaları (1.016 Milyon Dolar), elektrikli makine ve cihazlar (688 Milyon Dolar) ve demir-çelik (620 Milyon Dolar) izlemiştir.

Aylara göre dış ticaret

Tablo 3.11.1 Aylara göre dış ticaret (2008-2009)

		İhracat (FOB)		İthalat (CIF)		Dış Ticaret Dengesi		(Milyon \$)
Aylar	Yıl	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
Ocak- Şubat	2008	21.701		32.365		-10.664		67,1
	2009	16.186	-25,4	17.668	-45,4	-1.483	-86,1	91,6
Şubat	2008	11.075		16.026		-4.951		69,1
	2009	8.317	-24,9	8.398	-47,6	-81	-98,4	99,0

Sektörlere göre dış ticaret

Tablo 3.11.2 Sektörlere göre dış ticaret (2008-2009)

		Şubat				Ocak-Şubat				(Milyon\$)
		2008		2009		2008		2009		
Sektörler		Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	
İHRACAT (FOB)										
USSS*	Toplam	11.076	100,0	8.317	100,0	21.701	100,0	16.186	100,0	
	Tarım ve Ormancılık	301	2,7	293	3,5	683	3,1	715	4,4	
	Bahkçılık	12	0,1	27	0,3	81	0,4	56	0,3	
	Madencilik ve Taşocakçılığı	152	1,4	54	0,6	289	1,3	152	0,9	
	İmalat	10.572	95,4	7.916	95,2	20.562	94,8	15.210	94,0	
	Diğer	39	0,4	27	0,3	86	0,4	53	0,3	
İTHALAT (CIF)										
GEGS**	Toplam	16.028	100,0	8.398	100,0%	32.365	100,0	17.669	100,0%	
	Sermaye (Yatırım) malları	2.277	14,2	1.355	16,1	4.466	13,8	2.558	14,5	

Ara (Ham madde) malları	11.858	74,0	5.885	70,1	24.344	75,2	12.815	72,5
Tüketim malları	1.814	11,3	1.121	13,3	3.381	10,4	2.186	12,4
Diğerleri	79	0,5	37	0,4	174	0,5	110	0,6

*USSS: Ekonomik faaliyetlere göre mal sınıflaması

**GEGS: Geniş Ekonomik Grupların Sınıflaması

Ülke gruplarına göre dış ticaret

Tablo 3.11.3 Ülke gruplarına göre dış ticaret (2008-2009)

(Milyon\$)

Ülke Grupları	Şubat				Ocak-Şubat			
	2008		2009		2008		2009	
	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)
İHRACAT (FOB)								
Toplam	33.357	100,0	19.827	100,0	66.330	100,0	40.095	100,0%
Avrupa Birliği (27 Ülke)	5.677	51,3	3.111	37,4	11.134	51,3	6.498	40,1%
Diğer Ülkeler	5.398	48,7	5.207	62,6	10.567	48,7	9.687	59,9%
İTHALAT (CIF)								
Toplam	16.026	100,0	8.398	100,0	32.365	100,0	17.668	100,0%
Avrupa Birliği (27 Ülke)	6.256	39,0	3.111	37,0	12.264	37,9	6.242	35,3%
Diğer Ülkeler	9.770	61,0	5.287	63,0	20.101	62,1	11.427	64,7%

Ekonomik Kriz ve Lojistik Sektörü

Piyasalarda durgunluk, ekonomilerin küçülmesi, ticari mal hareketlerinin zayıflaması, lojistik sektörü olarak lojistik faaliyetlerin hacminin küçülmesini kaçınılmaz hale getirmektedir. Krizin ortaya çıkması daha az ithalat ve ihracat yapılmasına ve bu da reel sektöre hizmet veren lojistik şirketlerinin pazarlarının daralmasına neden olmaktadır.

Lojistik sektöründeki faaliyetlerin küçülmesi sektörün bütününde taşıma operatörleri, lojistik terminaller, gemi işletmecileri, depo-antrepo işletmeciliği yapan kuruluşlar gibi lojistik hizmet üreten tüm tarafların yanında, sektörde dolaylı hizmet üretenleri de etkilemesi kaçınılmaz görünmektedir. Lojistik-taşımacılık sektöründe ithal taşımalarda % 40'a varan ciddi düşüşler yaşanırken, ihracat yüklerinde durgunluk devam etmektedir. Araç lojistiği hizmetlerinde ise % 70'i bulan daralmalar söz konusudur.

Krize lojistik sektörü yönünden bakıldığında en büyük yurt dışı pazar olan AB'de ise % 2-3'lük küçülme bile kriz olarak algılandığından, 2009'da son 5 yıldaki ihracat ve ithalat büyüme eğiliminin azalacağı görülmektedir.

Krizin lojistik sektörüne olan etkilerinden bahsederken, göze çarpan büyük bir sorun da yapılan ihracatların sonunda geri dönmek için, tırların dönüş yükü bulamamaları sorunu olmaktadır. Bu nedenle tırlar Avrupa ülkelerinde kalmakta ve dolayısıyla ihracat yüklemelerinin fiyatları çok fazla yükselmektedir.

Avrupa'da yaşanan ekonomik sorunlar, Türkiye'nin en büyük ihracat limanı olan İzmir Limanı'ndaki iş hacmini önemli oranda etkilemekte ve iş hacminde geçen yıla göre yaklaşık % 50 oranında durgunluk söz konusu olmaktadır [5].

Bu durumla baş etmek için İzmir’de Çeşme Limanı’ndan Ro-Ro ile gönderilen araçların yüklerini boşalttıktan sonra belli bir süre içinde geri dönmesi durumunda, dönüşleri ücretsiz gerçekleştirilmeye başlanmış durumdadır.

Referanslar:

[1] TÜİK tarafından 2008 yılında yayınlanan “Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir” Raporu

[2] T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı

[3] <http://www.ebso.org.tr/kurumsal/ara.php> adresinden erişilebilen veritabanından yararlanılarak hazırlanmıştır. (Erişim tarihi: Nisan 2009)

[4] http://ehizmet.izto.org.tr/cgi-bin/cgiip.exe/WService=wsbroker2/uye_firmalar.htm adresinden erişilebilen veritabanından yararlanılarak hazırlanmıştır. (Erişim tarihi: Nisan 2009)

[5] www.iso.org.tr/tr/web/500buyuk/gecmisyillar/500buyukgecmisyillar.htm (Erişim tarihi: Nisan 2009)

[6] İzmir Alsancak Limanı internet sitesi (Erişim tarihi: Ekim 2008)

[7]<http://www.kaptanhaber.com/LIMANLAR/214-Izmir-Limaninda-Isler-Yariya-Dustu.html>

4. TAŞIMACILIK VE ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ

Taşımacılıkta geçerli olan modlar havayolu, denizyolu, karayolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığıdır. Bu modlar hız ve teslim süreleri bakımından hava, karayolu, demiryolu, boru hattı ve denizyolu şeklinde sıralanmaktadır. Havayolu maliyet açısından en pahalı taşıma türüdür. Onu karayolu, demiryolu, boru hattı ve denizyolu taşımacılığı takip etmektedir.

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde genellikle deniz ve karayolu tercih edilirken, demiryolu taşımacılığının geliştirilmesinin önemi her geçen gün daha iyi anlaşılmaktadır. Bu modların kendilerine özgü olan avantajlarının bir sinerji içinde kullanılması ve daha büyük avantajlar yaratılması için intermodal taşımacılığın geliştirilmesi gerekmektedir.

4.1. Taşıma Modlarına Göre Türkiye Dış Ticareti

2000-2007 yılları arasında demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu ile yapılan ithalat ve ihracat toplam rakamları aşağıdaki gibidir.

Tablo 4.1 Taşıma Modlarına Göre Türkiye Dış Ticareti (İthalat+İhracat)

	2000				2001			
	Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)		Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)	
	1.000 Ton	%	1.000 USD	%	1.000 Ton	%	1.000 USD	%
Deniz Yolu	111.743	88,6	40.638.510	47,4	96.992	87,5	35.691.062	49,3
Demir Yolu	673	0,5	323.847	0,4	657	0,6	454.937	0,6
Karayolu	10.887	8,6	30.314.727	35,4	11.135	10,0	26.660.559	36,8
Hava Yolu	198	0,2	8.230.708	9,6	198	0,2	7.486.870	10,3
Diğer	2.632	2,1	6.141.035	7,2	1.913	1,7	2.140.821	3,0
TOPLAM	126.133	100	85.648.827	100	110.895	100	72.434.249	100

	2002				2003			
	Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)		Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)	
	1.000 Ton	%	1.000 USD	%	1.000 Ton	%	1.000 USD	%
Deniz Yolu	128.626	87,2	41.857.508	48,1	141.237	86,8	57.155.645	49,0
Demir Yolu	1.075	0,7	708.736	0,8	1.414	0,9	1.054.336	0,9
Karayolu	14.701	10,0	33.562.867	38,6	18.289	11,2	43.934.111	37,7
Hava Yolu	237	0,2	8.657.830	10,0	176	0,1	11.673.306	10,0
Diğer	2.941	2,0	2.169.435	2,5	1.566	1,0	2.775.130	2,4
TOPLAM	147.580	100	86.956.376	100	162.682	100	116.592.528	100
	2004				2005			
	Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)		Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)	
	1.000 Ton	%	1.000 USD	%	1.000 Ton	%	1.000 USD	%
Deniz Yolu	150.453	86,4	80.876.384	50,4	159.221	86,1	102.167.289	53,8

Demir Yolu	2.102	1,2	1.845.728	1,1	2.168	1,2	2.573.457	1,4
Karayolu	19.790	11,4	58.234.461	36,3	21.845	11,8	60.271.018	31,8
Hava Yolu	237	0,1	16.201.418	10,1	275	0,1	17.050.735	9,0
Diğer	1.648	0,9	3.466.590	2,2	1.431	0,8	7.719.220	4,1
TOPLAM	174.230	100	160.624.581	100	184.940	100	189.781.719	100

	2006				2007			
	Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)		Miktar (Ton)		Mal Değeri (USD)	
	1.000 Ton	%	1.000 USD	%	1.000 Ton	%	1.000 USD	%
Deniz Yolu	178.079	87,6	124.066.678	55,3	190.309	86,4	153.300.825	50,4
Demir Yolu	2.162	1,1	3.107.866	1,4	2.758	1,2	3.630.269	1,1
Karayolu	21.165	10,4	67.853.942	30,4	22.330	11,4	82.785.408	36,3
Hava Yolu	275	0,1	18.574.108	8,3	712	0,1	23.851.645	10,1
Diğer	1.705	0,8	11.508.256	4,7	387	0,9	13.664.370	2,2
TOPLAM	203.386	100	225.110.850	100	216.496	100	277.232.517	100

Kaynak: TÜİK [1]

Aynı taşıma modları kanalıyla yapılan ihracat değerleri aşağıdaki gibidir:

Tablo 4.2 Taşıma Modlarına Göre İhracat (1.000 ABD Doları)

Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2000	27.774.906	13.080.017	93.957	12.013.620	2.338.492	248.819
2001	31.334.216	15.521.220	173.592	13.219.437	2.263.689	156.277
2002	36.059.089	17.013.192	249.366	16.416.566	2.339.331	40.634
2003	47.252.836	23.233.359	394.459	20.306.073	3.227.575	91.370
2004	63.167.153	31.259.851	577.822	27.104.284	3.906.835	318.361
2005	73.476.408	35.425.856	756.935	31.602.012	3.978.592	1.713.013
2006	85.534.676	42.655.303	911.754	35.156.474	4.863.452	1.947.692
2007	107.271.750	52.174.049	1.081.911	44.482.360	7.018.292	2.515.138
2008*	81.397.391	41.699.462	773.594	31.017.426	6.098.071	1.808.538

* İlk 7 ay bilgisidir.

Kaynak: TÜİK [1]

Bu verilere bakıldığında hem toplam dış ticaretin (ithalat+ihracat) hem de sadece ihracatın parasal değer olarak öncelikle denizyolu ve karayolu ile yapıldığı görülmektedir. Havayolu taşımacılığı genellikle uzak mesafeye pahada yüksek yükte hafif malların taşınmasında kullanıldığı için daha az tercih edilmekteyken, demiryolu taşımacılığının dış ticaret ve ihracat taşımacılığında gerekli payı alamadığı görülmektedir.

4.2. Demiryolu Taşımacılığı

Özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması, yolcu seferlerinin klasik trenlerden hızlı trenlere kayması ile yurtiçi demiryolu yük taşımalarında artış olacağı düşünülmektedir.

Yurtdışı demiryolu yük taşımalarına imkan sağlamak için kombine taşımacılık geliştirilmelidir. Kombine taşımacılığı etkin hale getirmek için organize sanayi bölgelerine iltisak hatlarıyla bağlantıların sağlanması büyük önem taşımaktadır.

Bu bağlamda Ege Bölgesi'nde toplam ana hat uzunluğu 887.461 metre, şube hatları 104.261 metre ve banliyö hatları toplam 84.365 metredir.

Tablo 4.3 Ege Bölgesi Demiryolu Toplam Hat Uzunlukları

Ege Bölgesi Toplam Hat Uzunlukları		
		Metre
Anahat	Basmane-Oturak	357.558
	Alsancak-Goncalı	253.891
	Manisa- Bandırma	276.012
	Ana Hat Toplamı	887.461
	Pay	% 82
Şube Hatları	Torbalı-Ödemiş	62.548
	Çatal-Tire	10.801
	Ortaklar- Söke	21.654
	Goncalı-Denizli	9.258
	Toplam	104.261
	Pay	% 10
Banliyö Hatları	Alsancak-Şirinyer	6.023
	Şirinyer-Buca	2.460
	Basmane-Kemer	685
	Alsancak-Halkapınar	339
	Basmane-Çiğli	15.884
	Şirinyer-Cumaovası	15.030
	Çiğli-Menemen	15.956
	Menemen-Aliğa	26.014
	Alsancak-Kemer	1.974
	Toplam	84.365
	Pay	% 8
	Toplam Hat Uzunluğu	1.293.772

Kaynak: TCDD İzmir Bölge Müdürlüğü, 2009 [2]

4.2.1. Ege Bölgesindeki Tren İstasyonları ve Hizmetler

Ege Bölgesi'nde tam vagon taşımaya açık tren istasyonları şunlardır:

- Alsancak Lojistik Müdürlüğü
- Aydın Lojistik Müdürlüğü
- Balıkesir Lojistik Müdürlüğü
- Bandırma Lojistik Müdürlüğü
- Biçerova Lojistik Müdürlüğü
- Denizli Lojistik Müdürlüğü
- Manisa Lojistik Müdürlüğü
- Soma Lojistik Müdürlüğü
- Uşak Lojistik Müdürlüğü
- Kuşçeneti Lojistik Şefliği
- Ortaklar Lojistik Şefliği
- Nazilli Lojistik Şefliği
- Akhisar Gar Şefliği
- Salihli Gar Şefliği
- Söke Gar Şefliği
- Susurluk Gar Şefliği
- Torbalı Gar Şefliği
- Turgutlu Gar Şefliği
- Banaz İstasyon Şefliği
- Eşme İstasyon Şefliği
- Gazimir İstasyon Şefliği
- Sığircı İstasyon Şefliği

Ege Bölgesi'nde uluslararası taşımaya açık istasyonlar ve işyerleri aşağıda belirtilmektedir:

- Alsancak Lojistik Müdürlüğü
- Balıkesir Lojistik Müdürlüğü
- Bandırma Lojistik Müdürlüğü
- Biçerova Lojistik Müdürlüğü
- Denizli Lojistik Müdürlüğü
- Manisa Lojistik Müdürlüğü
- Uşak Lojistik Müdürlüğü
- Nazilli Lojistik Şefliği
- Ortaklar Lojistik Şefliği
- Ortaklar Gar Şefliği
- Söke Gar Şefliği
- Susurluk Gar Şefliği
- Turgutlu Gar Şefliği

İzmir Alsancak Garı büyük konteyner taşımalarına açık gar olma özelliği taşımakta fakat metro çalışmaları nedeniyle ikinci bir bildirim kadar taşımaya kapalı bulunmaktadır [2].

4.2.2. Organize Sanayi Bölgeleri ve İltisak Hatları

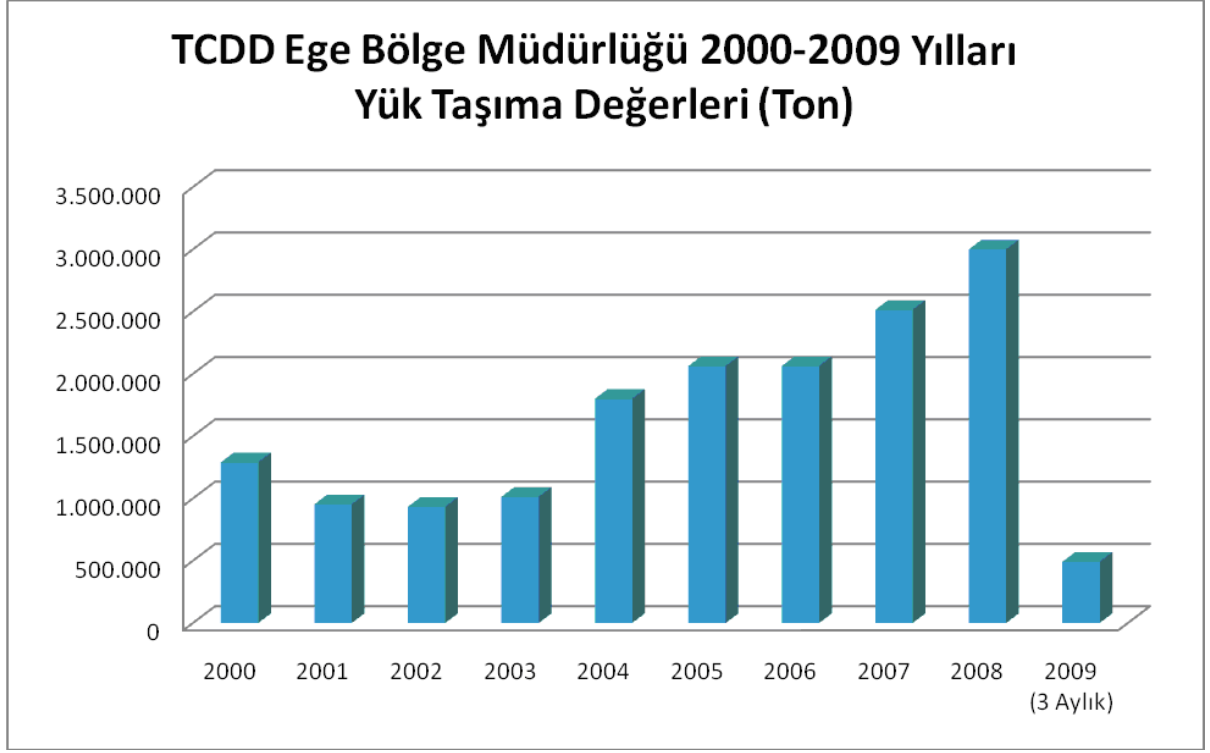
Organize Sanayi Bölgeleri ile özel sektöre ait merkezlere iltisak hattı yapılması kombine taşımacılığı geliştirecektir. Muradiye İstasyonu'ndan ayrılıp Manisa Organize Sanayi Bölgesi'ne uzanan 4 km uzunluğundaki iltisak hattının yapımı tamamlanmış olup Organize Sanayi Bölgesi'nin İzmir Liman bağlantılı yüklerinin taşınmasında önemli bir etkisinin olacağı bilinmektedir. Henüz faaliyete geçmemiştir.

Turgutlu Manisa İstasyonları arasında bulunan Çobanisa mevkiinden ayrılıp Ege Seramik ve akabinde Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi'ne uzanacak olan 27 km.lik iltisak hattının yapımı sürmektedir.

Turgutlu, Salihli, Tire ve Uşak Organize Sanayi Bölgeleri'ne yapılması düşünülen iltisak hatları için hazırlanan projeler OSB Müdürlükleri tarafından değerlendirme aşamasındadır [2].

4.2.3. Yük Taşımacılığı

Yük taşımacılığında 2009 yılı ilk 3 ayında, 2008 yılı ilk 3 ayına kıyasla görünen yaklaşık % 15'lik düşüş, yaşanan global krizle ilişkilendirilebilir.



Şekil 4.1 TCDD Ege Bölge Müdürlüğü 2000-2009 Yılları Yük Taşıma Değerleri (Ton)

Tablo 4.4 TCDD Ege Bölge Müdürlüğü 2000-2009 Yılları Yük Taşıma Değerleri (Ton)

AYLAR	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (3 Aylık)
OCAK	81.434	81.887	50.376	47.472	69.180	150.044	115.020	175.208	210.451	170.561
ŞUBAT	104.726	66.029	64.036	54.511	77.957	160.022	161.056	180.080	201.034	150.345
MART	99.186	83.155	81.200	71.146	101.455	164.047	164.272	212.336	232.910	170.290
NİSAN	112.847	85.578	66.974	69.800	118.879	157.119	172.464	213.053	263.463	-
MAYIS	135.432	92.362	80.014	70.979	145.465	165.070	195.237	210.140	270.210	-
HAZİRAN	117.136	81.744	73.424	77.523	161.778	180.016	138.121	193.182	275.125	-
TEMMUZ	96.860	74.908	78.938	85.122	192.107	205.024	120.025	217.047	270.071	-
AĞUSTOS	106.806	98.193	77.667	101.629	218.948	177.163	180.770	240.195	251.535	-
EYLÜL	126.554	100.808	101.602	94.440	197.401	187.431	187.479	224.723	250.266	-
EKİM	112.254	77.370	103.516	106.476	168.101	191.091	192.290	216.030	280.077	-
KASIM	108.463	58.579	78.419	143.302	168.132	158.147	201.550	225.080	300.062	-
ARALIK	89.008	52.982	77.491	90.623	181.202	168.320	235.723	208.028	194.879	-
TOPLAM	1.290.706	953.595	933.657	1.013.023	1.800.605	2.063.494	2.064.007	2.515.102	3.000.083	491.196

Kaynak: TCDD İzmir Bölge Müdürlüğü, 2009 [2]

4.3. Havayolu Taşımacılığı

4.3.1. İzmir Adnan Menderes Hava Limanı

1987 yılında hizmete giren İzmir Adnan Menderes Hava Limanı'nın şehre olan uzaklığı 18 km olup toplam 8.230.945 m² 'lik alana kurulmuştur. 30.967 m²'lik alan üzerinde 1.005 araç kapasiteli bir otoparka sahiptir. Hava limanında 28.500 m² iç hatlar ve 107.699 m² dış hatlar olmak üzere toplam 136.199 m² lik 9 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2 yolcu terminali mevcuttur. 3.240x45 metre boyutlarında iki adet pist bulunmaktadır.

Yap işlet-devret modeli ile gerçekleşen ve TAV tarafından işletilen Dış Hatlar Terminali aşağıdaki özelliklere sahiptir:

- 107.699 m²'lik alan,
- 5 milyon yolcu/yıl kapasite,
- 9 adet yolcu köprüsü,
- 5.354 m² üzerine kurulu 66 adet check-in kontuarı,
- 16 pasaport kontuarı,
- 4 adet gümrük muayene bankosu,
- 69.000 m²'lik alan üzerinde 80 açık Otobüs parkı dahil 2.311 araç park kapasiteli kapalı otopark.

İç Hatlar Terminali ise şu özelliklere sahiptir:

- 28.500 m²'lik alan,
- 4 Milyon yolcu/yıl kapasite,
- 6 Adet Yolcu köprüsü,
- 38 adet Check-in kontuarı [3]

İzmir Adnan Menderes Havaalanı 2001-2006 yılları arası uçak trafiği, yolcu sayısı ve taşınan yük(ton) sayıları aşağıdaki gibidir:

Tablo 4.3.1 İzmir Adnan Menderes Havaalanı 2001-2006 yılları arası uçak trafiği, yolcu sayısı ve taşınan yük(ton)

	İniş-kalkış yapan uçak sayısı			Yolcu sayısı					Taşınan yük (Ton)				
	Toplam	Türk	Yabancı	Toplam	İç hat		Dış hat		Toplam	İç hat		Dış hat	
					A	B	A	B		A	B		
2001	26.969	20.039	6.930	2.464.278	482.120	498.531	734.287	749.340	51.445	9.717	9.893	14.579	17.256
2002	25.902	19.966	5.936	2.489.392	473.445	486.674	755.303	773.970	51.983	10.861	10.193	14.900	16.029
2003	25.592	20.517	5.075	2.337.749	487.388	497.664	672.675	680.022	50.300	10.381	10.840	13.997	15.082
2004	28.735	24.102	4.633	2.942.281	695.135	708.186	765.958	773.002	56.305	12.636	12.806	14.844	16.019
2005	36.283	31.289	4.994	3.660.586	986.584	997.247	824.670	852.085	62.174	14.334	14.376	15.834	17.630
2006	44.412	40.093	4.319	4.411.034	1.481.322	1.478.651	718.919	732.142	65.060	18.007	18.342	13.717	14.994

Kaynak: TÜİK [4]

Hava Yük Taşımacılığı

Hava kargoda ithalatta İzmir Adnan Menderes Havalimanı'na taşınan mallar genellikle kimyevi (genelde tekstile dönük boyalar ve benzeri), elektrik/elektronik (yedek parça, mamul), makine-aksamlar (yedek parça, mamul), gıda katkı maddeleri, tıbbi malzemeler (ortopedik malzemeler, gözlükler, lensler) ve ilaçlar (aşılar-serumlar) olarak sınıflandırılabilir.

İhracatta ise tekstil (iç /dış giyim, ev tekstili, hazır giyim, tişört vs), deri hazır giyim (azalmakta), halı/kilimler (azalmakta), kurye taşımaları (evrak/doküman/küçük boyutlu kargolar), deniz ürünleri (doğal/plantasyon), zirai ürünler (taze/kurutulmuş mantarlar, meyve/sebzeler, numune nitelikli mamul, beyaz eşyalar, bazı makine-aksamlar ve yedek parçalar, oto yedek parçaları, ambalaj malzemeleri kargo olarak gönderilmektedir.

Hava kargo İzmir çevresinden ve hinterlandından gelmekle beraber ağırlıklı besleme noktası halen Denizli ve merkez Manisa'dır.

Gönderme noktalarına bakıldığında öncelik Batı Avrupa ülkeleri olurken, sezonluk taşımalarda K.Amerika, Uzakdoğu ve Ortadoğu ülkelerine de gönderim yapılmaktadır.

Yolcu taşımacılığında olduğu gibi hava kargoda da yaşanan ana sorun, İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın ana terminal durumunda olmamasıdır. İstanbul Atatürk Havalimanı ana terminal konumunda olduğundan Adnan Menderes Havalimanı'nda hava taşıyıcı trafiği azdır ve bu durum kargo taşımacılığındaki rekabet unsurunu zayıflatmaktadır. Rekabette öne geçebilmek için İzmir Havalimanı hava yük taşımacılığında ana terminal haline getirilmeye çalışılmalıdır [16].

4.3.2. Ege Bölgesi Havalimanlarının Karşılaştırılması

Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren İzmir Adnan Menderes Havaalanı, Muğla Dalaman, Muğla Milas-Bodrum, Denizli (Çardak), Uşak ve Türkiye havalimanlarının uçak, yolcu, ticari uçak, kargo açısından genel toplamları ve yıllar bazında karşılaştırılmaları aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

- **Türkiye-Ege ve İzmir Havayollarının Uçak, Yolcu, Ticari Uçak, Kargo Trafiği Açısından Karşılaştırılması**

Tablo 4.3.2 Uçak Trafiği

Havaalanları	2007			2008		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	37.647	14.127	51.774	38.014	14.000	52.014
Muğla Dalaman	5.708	15.641	21.349	6.386	16.802	23.188
Muğla Milas-Bodrum	10.059	10.968	21.027	10.417	11.895	22.312
Denizli (Çardak)	1.500	6	1.506	1.704	9	1.713
Uşak	513	-	513	430	2	432
Türkiye	365.177	323.291	688.468	385.764	356.001	741.765

Tablo 4.3.3 Yolcu Trafiği

Havaalanları	2007			2008		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	3.635.414	1.600.890	5.236.304	3.757.891	1.697.407	5.455.298
Muğla Dalaman	398.814	2.497.153	2.895.967	437.174	2.771.494	3.208.668
Muğla Milas-Bodrum	825.510	1.752.590	2.578.100	846.068	1.903.720	2.749.788
Denizli (Çardak)	150.937	275	151.212	156.780	581	157.361
Uşak	31.328	-	31.328	25.305	-	25.305
Türkiye	31.949.341	38.347.191	70.296.532	35.832.776	43.605.513	79.438.289

Tablo 4.3.4 Ticari Uçak Trafiki

Havaalanları	2007			2008		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	33.847	13.060	46.907	33.426	13.192	46.618
Muğla Dalaman	4.326	14.462	18.788	4.488	15.671	20.159
Muğla Milas-Bodrum	7.962	10.141	18.103	8.386	10.967	19.353
Denizli (Çardak)	1.436	6	1.442	1.512	9	1.521
Uşak	435	-	435	412	-	412
Türkiye	306.415	308.326	614.741	315.798	337.519	653.317

Tablo 4.3.5 Kargo Trafiki (ton)

Havaalanları	2007			2008		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	12.669	2.545	15.214	12.309	1.898	14.207
Muğla Dalaman	518	8	526	474	7	481
Muğla Milas-Bodrum	290	-	290	253	3	256
Denizli (Çardak)	-	-	-	-	-	-
Uşak	-	-	-	-	-	-
Türkiye	73.252	322.579	395.831	66.554	335.485	402.039

- Türkiye-Ege ve İzmir Havayollarının Uçak, Yolcu, Ticari Uçak, Kargo Trafiki Açısından 2008 -2009 İlk Üç Aylarının Karşılaştırılması

Tablo 4.3.6 2008-2009 İlk Üç Ay Tüm Uçak

Havaalanları	2008			2009		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	6.020	1.156	7.176	5.438	1.076	6.514
Muğla Dalaman	379	114	493	415	55	470
Muğla Milas-Bodrum	653	71	724	914	16	930
Denizli (Çardak)	233	3	236	248	6	254
Uşak	83	-	83	50	-	50
Türkiye	52.305	35.177	87.482	54.313	34.110	88.423

2008-2009 karşılaştırma %		
iç hat	dış hat	toplam
-10%	-7%	-9%
9%	-52%	-5%
40%	-77%	28%
6%	100%	8%
-40%	-	-40%
4%	-3%	1%

Tablo 4.3.7 2008-2009 İlk Üç Ay Yolcu Trafiki

Havaalanları	2008			2009		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	567.070	115.940	683.010	630.188	109.799	739.987
Muğla Dalaman	22.065	11.365	33.430	24.991	8.993	33.984
Muğla Milas-Bodrum	52.545	5.724	58.269	56.117	905	57.022
Denizli (Çardak)	23.199	-	23.199	21.314	581	21.895
Uşak	5.096	-	5.096	2.744	-	2.744
Türkiye	4.896.935	3.343.342	8.242.277	5.589.701	3.130.543	8.700.244

2008-2009 karşılaştırma %		
iç hat	dış hat	toplam
11%	-5%	8%
13%	-21%	2%
7%	-84%	-2%
-8%	-	-6%
-46%	-	-46%
14%	-6,4%	6%

Tablo 4.3.8 2008-2009 İlk Üç Ay Ticari Uçak Trafiki

Havaalanları	2008			2009		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	5.412	1.081	6.493	4.960	1.028	5.988
Muğla Dalaman	222	97	319	213	47	260
Muğla Milas-Bodrum	529	41	570	497	12	509
Denizli (Çardak)	229	3	232	224	6	230
Uşak	81	-	81	42	-	42
Türkiye (DHMI)	41.404	30.477	71.881	41.544	30.075	71.619

2008-2009 karşılaştırma %		
iç hat	dış hat	toplam
-8%	-5%	-8%
-4%	-52%	-18%
-6%	-71%	-11%
-2%	100%	-1%
-48%	-	-48%
0,3%	-1%	0%

Tablo 4.3.9 2008-2009 İlk Üç Ay Yük Trafiki (bagaj, kargo, posta) (ton)

Havaalanları	2008			2009		
	iç hat	dış hat	toplam	iç hat	dış hat	toplam
İzmir Adnan Menderes	6.366	2.594	8.960	6.504	2.433	8.937
Muğla Dalaman	210	171	381	228	127	355
Muğla Milas-Bodrum	451	93	544	474	14	488
Denizli (Çardak)	152	-	152	175	-	175
Uşak	41	-	41	23	-	23
Türkiye (DHMI)	54.036	108.589	162.625	56.673	96.498	155.171

	2008-2009 karşılaştırma %	
iç hat	dış hat	toplam
2%	-6%	0%
9%	-26%	-7%
5%	-85%	-10%
15%	-	15%
-44%	-	-44%
5%	-9%	-5%

Kaynak: (Tablo 4.3.2 – 4.3.9) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü [5]

4.3.3 Yolcu Taşımacılığında İzmir'den Yurtiçi ve Yurtdışına Yapılan Direkt Uçuşlar

İzmir'den yapılan yolcu taşımacılığında temel sorunlardan biri direkt uçuşların sayıca az olmasıdır. Aktarmalı uçuşlar, çoğu zaman caydırıcı bir rol oynamakta ve İzmir'in bazı koşullarda seçilebilirliğini etkilemektedir. Bu durumu ortadan kaldırmak için hem yurtiçi hem de yurtdışı direk uçuş sayılarının artırılması gerekmektedir.

Tablo 4.3.10 İzmir'den Yurtiçi ve Yurtdışına Direkt Uçuşlar

Yurtiçi Uçuşlar		Yurtdışı Uçuşlar	
Variş Yeri	Sıklık/Hafta	Variş Yeri	Sıklık/Hafta
Adana	7	Amsterdam	6
Ankara	7	Berlin	5
Antalya	7	Köln	7
Diyarbakır	7	Düsseldorf	7
Erzurum	5	Frankfurt	7
Gaziantep	3	Hanover	3
İstanbul	7	Lefkoşa	3
Mardin	3	Londra	3
Kars	2	Münih	7
Kayseri	3	Nürnberg	2
Malatya	2	Stokholm	2
Samsun	3	Stuttgart	3
Trabzon	7	Tahran	2
Van	7	Zürih	2

Kaynak: Havayolları Web Siteleri [6]

4.4. Karayolu Taşımacılığı

Taşıma modları arasında en fazla kullanılan mod olan karayolları 7 Trilyon USD olarak tahminlenen küresel lojistik pazarında, 1 Trilyon USD'lik paya sahiptir.

Yan sektörleriyle birlikte 400.000 kişiye istihdam sağlayan karayolu taşımacılığı, ulusal ekonomiye yılda yaklaşık olarak 3 Milyar USD gelir getirerek % 10 katkı sağlamaktadır [7].

4.4.1. Ege Bölgesi Ulaşım Ağının Genel Yapısının İncelenmesi

Ege Bölgesi'nde 262 km otoyol, 3.725 km devlet yolu ve 3.572 km il yolu bulunmaktadır. İzmir, gelişmiş ve gelişmekte olan otoyolu projeleri ile çevre yol ağlarına bağlanmaktadır.

Tablo 4.4.1 Ege Bölgesi Ulaşım Ağının Genel Yapısının İncelenmesi

Otoyol, devlet ve il uzunluğu, 2007 (km)			
	Otoyol	Devlet yolu	İl yolu
Türkiye	1.987	31.333	30.579
Ege	262	3.725	3.572
İzmir	174	545	769

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü ve Tarım ve Köy, İşleri Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı [8]

Ege Bölgesi'nde 3 temel karayolu hattı bulunmaktadır:

Kuzey Hattı: İki temel kuzey karayolu hattı bulunmaktadır. İlki Manisa üzerinden Balıkesir, Bursa ve İstanbul ile bağlantıyı sağlar ikincisi, Ege Denizi kıyılarını izleyerek Aliğa ve Bergama üzerinden Çanakkale'ye bağlanır.

Doğu Hattı: Uşak ve Afyon'dan geçerek Ankara'ya uzanır. Bu yol, Ege Bölgesi'nin iç kısımlarını ve İç Anadolu'yu Ege Denizi'ne bağlar.

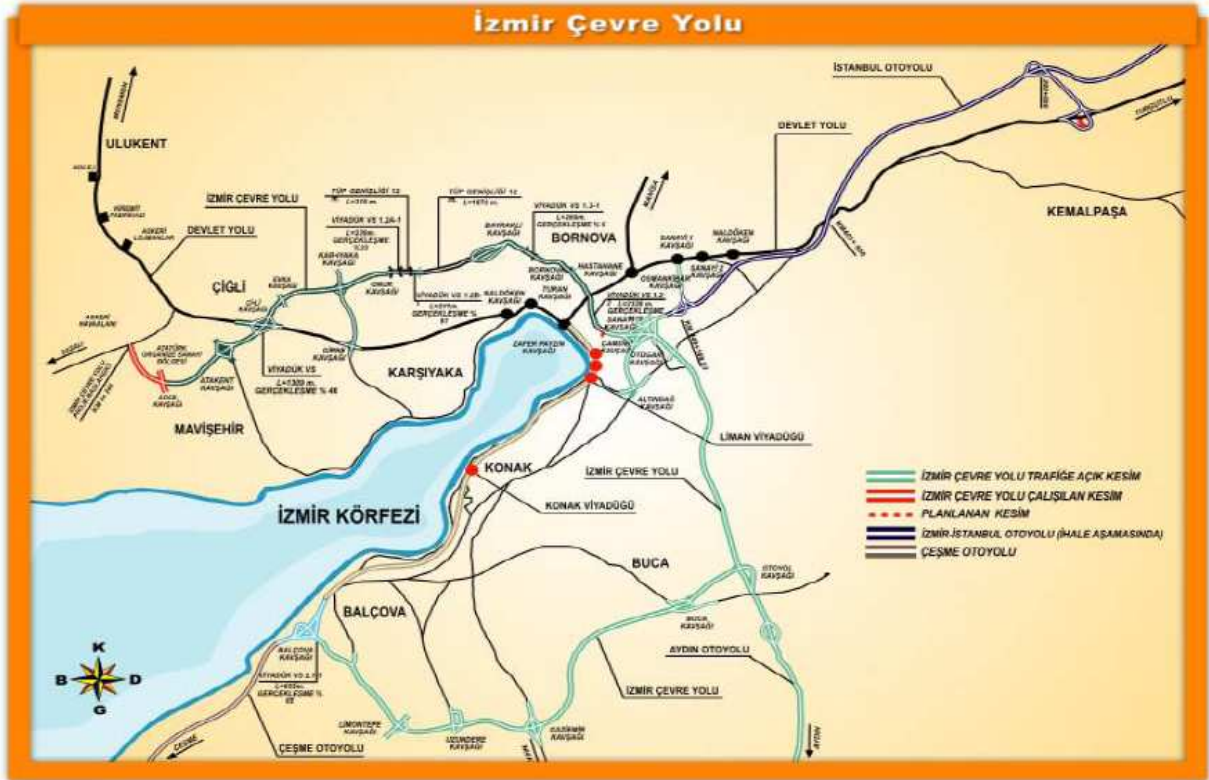
Güney Hattı: İlk hat Ege Denizi kıyılarını izleyerek Seferihisar ve Kuşadası'na; ikincisi ise İzmir-Aydın otoyoluna paralel olarak Aydın'a ulaşır.

İzmir'de İzmir-Çeşme ve İzmir-Aydın arasında otoyol bulunmaktadır. Otoyollar dışında İzmir'in çevre illeri ile bağlantısını sağlayan devlet karayolları genellikle bölünmüş yol şeklindedir.

İzmir – Aliğa – Ayvalık - Çanakkale Aksı, Menemen - Manisa - Turgutlu Aksı, İzmir - Manisa - Akhisar - İstanbul Aksı, İzmir - Turgutlu - Salihli - Uşak - Ankara Aksı, Bergama - Akhisar - Salihli - Alaşehir - Denizli - Acıpayam – Antalya Aksı, Torbalı – Bayındır – Ödemiş – Kiraz – Alaşehir Aksı, Kemalpaşa - Torbalı Aksı, Seferihisar - Kuşadası - Söke - Milas - Bodrum Akslarında yapılacak iyileştirme ve genişletme çalışmaları ile İzmir ve Ege Bölgesi karayolu bağlantıları güçlendirilecektir.

İzmir-Menemen-Aliğa-Çandarlı-Çanakkale güzergahının her gün artan sanayi, ticaret ve turizme dayalı ağır ve yoğun potansiyel trafik yükünü azaltmak için otoyolun Aliğa'ya ve Çandarlı Limanı'na kadar uzatılması ve oradan da Savaştepe'de İzmir-İstanbul ve Kınıalı-Çanakkale-Savaştepe Otoyolları ile bağlanması hayati bir konu haline gelmiştir.

İstanbul - Bursa - Balıkesir - İzmir Otoyolu, Aydın - Denizli Otoyolu ve Çiğli - Aliğa Otoyolu projelerinin hayata geçirilmesi ile ulaşımda hız ve etkinlik sağlanacaktır.



Harita 4.4.1 İzmir Çevre Yolu ve Bağlantıları [8]

Ege Bölgesi ve İzmir ilinde on bin kişi başına düşen motorlu taşıt ve özel otomobil sayısı Türkiye genel ortalamasından yüksektir.

Tablo 4.4.2 Ulaştırma Göstergeleri, 2007

	On bin kişi başına motorlu taşıt sayısı	On bin kişi başına özel otomobil sayısı
Türkiye	1.845	917
Ege	2.491	1.068
İzmir	2.316	1.224

Kaynak: TÜİK [1]

Ege Bölgesindeki kayıtlı motorlu taşıt sayısı Türkiye genelinin yaklaşık % 18'ini oluşturmaktadır.

Tablo 4.4.3 Kayıtlı Motorlu Taşıt

	Türkiye	Ege	İzmir
2000	8.320.449	1.512.574	559.449
2001	8.521.956	1.555.401	574.165
2002	8.655.170	1.595.613	588.394
2003	8.903.843	1.643.577	605.740
2004	10.236.357	1.798.046	674.140
2005	11.145.826	1.961.861	731.995
2006	12.227.393	2.171.603	812.126

Kaynak: TÜİK [1]

Tablo 4.4.4 2007 yılı İzmir Bölge Müdürlüğü Otoyolları Yıllık Ortalama Günlük Trafik (Y.O.G.T) Değerleri

Kesim-Adı	Uzunluk(km)	Hafif Taşıt(taşıt/gün)	Ağır Taşıt (taşıt/gün)	Toplam Y.O.G.T (taşıt/gün)
Şehitlik-Seferihisar	12,5	17.051	1.553	18.604
Seferihisar-Urla	9,3	11.559	1.179	12.738
Urla-Karaburun	15,4	7.477	907	8.384
Karaburun-Zeytinler	6,4	6.022	737	6.759
Zeytinler-Alaçatı	17	5.556	678	6.234
Alaçatı-Çeşme	11,3	1.752	303	2.055
Işıkkent-Tahtalıçay	11,4	18.081	7.148	25.229
Tahtalıçay-Torbalı	13,6	16.354	6.062	22.416
Torbalı-Belevi	21,5	13.599	5.114	18.713
Belevi-Germencik	21,8	10.446	4.417	14.863
Germencik-Şevketiye	21,7	8.606	3.552	12.158
İzmir Çevre Yolu				
Balçova-Gaziemir	9	39.817	2.683	42.500
Gaziemir-Otoyol Ayr.*	10	28.278	6.328	34.606
Otoyol Ayr.-Otogar*	9	34.727	10.611	45.338

* Tahmini değer

Not: İzmir Çeşme otoyolunda uygulanan ücret politikası nedeniyle alt kesimlere ait trafik dağılımı net tespit edilememiş olup belirli kabuller doğrultusunda elde edilmiştir.

Kaynak: Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü [9]

Bu bilgilere bakıldığında toplam yıllık ortalama günlük trafik değerleri bakımından Işıkkent-Tahtalıçay kesiminin en yoğun hat olduğu görülmektedir. Bu hattı Tahtalıçay- Torbalı kesimi izlemektedir.

Çevre yolunda ise en yoğun kesimlerin Otogar hattı ve sonrasında da Gaziemir hattı olduğu görülmektedir. Bu yoğunlukların nedeni bu hatlardan yolcu taşımacılığının yoğun olarak yapılması ve serbest bölge ve sanayinin yoğun olduğu akslara bu hatlardan ulaşım sağlanmasıdır.



Kaynak: Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü [9]

Tablo 4.4.5 Karayolları İzmir Bölge Müdürlüğü Yıllık Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri (2007)

	Taşıt-Km Değerleri (000)		
	Otoyol	Devlet Yolu	Toplam
Otomobil-Km	980.956	5.291.914	6.272.870
Orta Yüklü Ticari Taşıt	0	556.095	556.095
Otobüs-Km	43.307	187.749	231.056
Kamyon-Km	183.417	1.075.857	1.259.274

Kamyon+Römork, Çekici+Yarı Römork-Km	28.022	351.562	379.584
	Taşıt-Km, Yolcu-Km ve Ton-Km Değerleri (000)		
	Otoyol	Devlet Yolu	Toplam
Taşıt-Km	1.235.702	7.463.177	8.698.879
Yolcu-Km	3.820.891	21.848.584	25.669.475
Ton-Km	2.090.698	16.948.452	19.039.150
	Türkiye Geneline Oranı		
	Otoyol	Devlet Yolu	Toplam
Taşıt-Km	10%	15%	14%
Yolcu-Km	9%	15%	13%
Ton-Km	6%	12%	11%

Kaynak: Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü [9]

Tablo 4.4.6 İzmir İli Bazında Yıllık Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri (2007)

	Taşıt-Km, Yolcu-Km ve Ton-Km Değerleri (000)		
	Otoyol	Devlet Yolu	Toplam
Taşıt-Km	1.056.698	2.447.104	3.503.802
Yolcu-Km	3.222.005	7.160.507	10.382.512
Ton-Km	1.658.145	4.361.803	6.019.948

Kaynak: Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü [9]

İzmir ili bazında gerçekleşen taşıt trafiğinin yaklaşık % 70'i , yolcu taşımacılığının % 69'u ve yük taşımacılığının % 72'si devlet yollarından gerçekleştirilmektedir. Bunun nedeni her hatta otoyolların olmaması ve otoyollar ile bazı bölgelere erişim sağlanamaması olabilir.

4.4.2. Kara Taşımacılığında Geçiş Belgesi Sorunu

Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı geçiş belgeleri ile düzenlenmiştir. Ülkeler karayolu taşıması yapılan her ülkeye kendi önceliklerine göre ikili taşımalar ve transit geçişler için belirlediği geçiş belgelerini verir. Taşımalar, geçiş belgesi sayısı ile sınırlı kalmak zorundadır. Türkiye kara taşımacılığında geçiş belgesi sorunu yaşanmaktadır ve bu kota durumu ihraç mallarına olumsuz şekilde yansımaktadır.

Türkiye gibi geçiş belgesi sorunu yaşayan ülkelerin kotaları bittiğinde taşımalar ancak sipariş iptallerine varan gecikmeler ve gümrük kapılarında beklemeler sonrasında ilave geçici belge temini ile mümkün olur.

Kara taşımacılığında geçiş belgesi sorunu, Avrupa Birliği üye ülkelerine yönelik taşımalarda Türk nakliyecilerin karşılaştıkları sorunların başında gelmektedir. İhracatımızın % 60'ı AB ülkelerine yöneliktir. Bu ihracatın ise % 90'ı karayolu ile taşınmaktadır. Bu güzergahta yaşanan kota sorunu sebebiyle taşımalar pahalı ve gecikmeli olarak gerçekleşmektedir. UND verilerine göre kotalardan dolayı yıllık kayıp en az 5,5 Milyar USD olarak belirlenmiştir.

Türkiye, Avrupa Topluluğu ile kararlaştırdığı Gümrük Birliği ile malların ve malları taşıyan araçların serbest dolaşımı hakkını elde etmiş, ancak 10 yıl boyunca bu hakkını talep etmemiştir. Türk liman ve havaalanlarının AB gemi ve uçaklarına açılması için "malların serbest dolaşımı" ilkesine dayanırken, Türk nakliyecilerin geçiş belgesi sorunu malların serbest dolaşımı kapsamında görülmemektedir [10].

Tablo 4.4.7 Ülkelere Göre Türkiye'ye Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotası (adet)

Ülke	İhracat (milyon USD)			Türkiye'ye Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotası (adet)		
	2006	2007	Değişim	2006	2007	Değişim
Yunanistan	1.603	2.262	41%	42.000	42.000	0%
Romanya	2.350	3.651	55%	36.000	38.000	5%
Almanya	9.686	11.994	23%	146.500	151.550	4%
Macaristan	486	776	59%	39.900	39.900	0%
Avusturya	710	844	18%	17.500	18.000	2%
Fransa	4.604	5.974	29%	25.000	27.000	8%
İspanya	3.720	4.580	23%	3.700	4.050	10%

Kaynak: UND [7]

4.4.3. Ege Bölgesi'nde Yetki Belgesi Sahiplik Durumu

İzmir Bölge Müdürlüğü, sahip olunan yetki belgesi sayısı bakımından Türkiye genelinde % 14,62'lik paya sahiptir. (Diğer Bölge Müdürlükleri ile karşılaştırma için bakınız Ek 2)

İzmir Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde sahip olunan K1, K2, K3, C1, C2, C3, D, F1, G1, G2, H1, H2, N1, N2, T2 yetkilerinin sayısı 2009 yılı itibariyle şöyledir:

Tablo 4.4.8 İzmir Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Sahip Olunan Yetki Belgelerinin Türleri ve Sayıları

İzmir Bölge Müdürlüğü (Manisa, Uşak, Aydın, Denizli, Muğla)		
K1: 17.434	C1: 14	H1: 215
K2: 25.145	C2: 62	H2: 3
K3: 128	C3: 0	N1: 16
D: 177	G1: 56	N2: 39
F1: 255	G2: 29	T2: 44
TOPLAM: 43. 617		
TÜRKİYE GENEL TOPLAM: C2: 1.446, C1/3: 114, D: 1.301, G: 510, H: 1.455, F1: 2.200		

Kaynak: <http://www.kugm.gov.tr/kugm/kugm-ana-sayfa> [11]

İzmir Çevre Müdürlüğü sınırları içinde sahip olunan belgelerin açıklamaları aşağıdaki gibidir:

K1: Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya taşımacılığı yapacaklara verilir.

K2: Taşımacının kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir.

K3: Ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara verilir.

C1: Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir.

C2: Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir.

C3: Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara verilir.

D: Ticari amaçla otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.

F1: Yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.

G1: Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.

G2: Uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.

H1: Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.

H2: Uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.

N1: İl sınırları içinde nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara verilir.

N2: Yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara verilir.

T2: Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim birimlerindeki yolcu terminali işletmeciliği yapacaklara verilir.

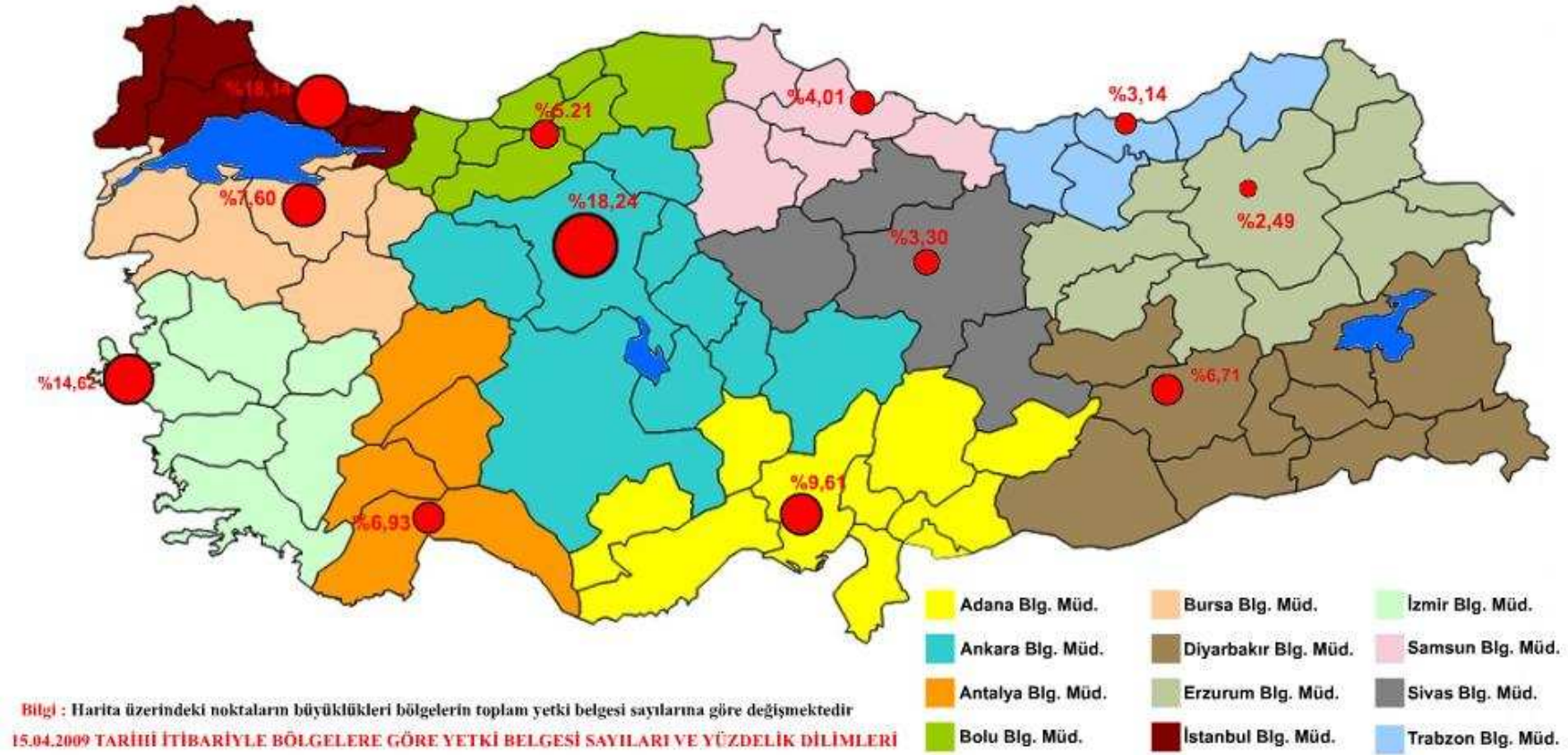
Bu belgeler dışında, A1, A2, A3, B1, B2, B3, E1, E2, F2, G3, G4, L1, L2, M1, M2, M3, P1, P2, R1, R2, T1 ve T3 belgeleri de bulunmaktadır [12].

İzmir Bölge Müdürlüğünde sahip olunan yetki belgeleri 2004'ten 2005'e aşağıdaki gibi artış göstermiştir. Sadece G tipi yetki belgesinde yani uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacakların aldığı belgede azalma gözlenmiştir.

Tablo 4.4.9 İzmir Bölge Müdürlüğü Yetki Belgeleri Sayısındaki Değişim (2004-2009)

	2004	2009
C2	51	62
C1-C3	8	14
D	51	177
G	89	85
H	35	218
F1	202	255

Kaynak: <http://www.kugm.gov.tr/kugm/kugm-ana-sayfa> [11]



Harita 4.4.2 15.04.2009 Tarihi İtibariyle Bölgelere Göre Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdelik Dilimleri

Kaynak: <http://www.kugm.gov.tr/kugm/kugm-ana-sayfa> [11]



Harita 4.4.3 Karayolları 2. Bölge Haritası

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü [13]

4.4.4 İzmir'de Tır Parkları Sorunu

Tırların bekleme yaptığı ya da muhtelif üretim merkezlerinden gelerek gümrük işlemlerinin ve yükleme boşaltma işlemlerinin gerçekleştirildiği sahalardır. Genelde gümrük denetiminde olan alanlardır.

Özellikle İzmir Alsancak Limanı'na yük boşaltmak ve almak için giren tır ve kamyonlar, limanın şehir merkezindeki konumu nedeniyle trafiğin tıkanmasına neden olmaktadır. Tıkanan trafik Bornova ve Karşıyaka yönünden Alsancak'a gelen ve Çınarlı, Halkapınar ve Basmane Semtleri'ne giden yollarda sorun yaratmaktadır. Tırlar için bekleme alanlarının oluşturulması İzmir trafiğini rahatlatacaktır.

İzmir'de gecede en az 4000 kamyonun şehir içinde konaklaması tır parklarını önemli bir konu haline getirmektedir [14]. Bu sorunun giderilmesi için belirli önlemlerin alınması gerekmektedir. Giriş çıkış yapan tırlara ilçe belediyelerince belirli alanların gösterilmesi, ruhsatsız konteyner depolama alanı ve tır garajlarının çoğalmasını ve alanların imar planında yeşil alan olarak belirlenen yerlerde faaliyet göstermesini engelleyecektir.

Şehir merkezindeki artan konteyner depolama alanlarının ve tır garajlarının şehir trafiğine uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

Yapılacak olan tır parklarının etraflarının çevrili olması ve 24 saat koruma sağlanması, soğutucu makineler için elektrik bağlantısı ve tehlikeli eşya taşıyan tırların barınabilmesi için ayrı alanların sağlanması (ADR sınıf 1 kapsamında patlayıcı maddeler) gerekmektedir. Bunların dışında konaklayacak tır şoförleri için restoran ve konaklama mekanlarının oluşturulması kolaylık sağlayacaktır.

Şehir merkezinde daha çok Mürselpaşa Bulvarı'nda konteyner depolama alanları bulunmaktadır. U.N.D İzmir Tır Parkı - Gümrük, Ankara ve Çanakkale yolu kavşakları ayrımında 180 araçlık bir tır parkı bulunmaktadır [15].

Bornova Işıkkent ve çevresi dışında, kuzey ve güney bölgelere ve şehrin giriş akslarına konteyner ve tır parkları kurulması önerilebilir. Kurulma aşamasında olan lojistik köyler içerisinde tır parkları oluşturmak şehir trafiği ve lojistik etkinliğin sağlanması açısından doğru bir adım olacaktır.

Mevcut tır parkları [16]:

- Sasalı- Deri Serbest Bölgesi
- Sasalı Tır Parkı
- Alsancak - UMAT Depoları
- Alsancak - Supalan (Devlet Demir Yolları Ambarı)
- UKAT Bayraklı - Manavkuyu Tır Parkı
- UND Bayraklı - Manavkuyu Tır Parkı
- Gaziemir Serbest Bölgesi

4.5. Denizyolu Taşımacılığı

4.5.1. İzmir ve Çevre Limanlar

İzmir, denizyolu ulaşımını çok etkin ve yaygın kullanan bir merkez ve Türkiye'nin deniz yoluyla dışa açılan kapısı konumundadır. İzmir Alsancak Limanı ile Çeşme, Aliğa, Dikili ve çevre ilçelerdeki limanlar deniz ulaşımında önemli noktaldır.

İzmir Alsancak Limanı

Yıllık 8.200.000 ton kapasiteli İzmir Alsancak Limanı genel kargo, konteyner, kuru yük ve sıvı yük gemileri ile birlikte yolcu gemilerine de hizmet verebilmektedir. 902.000 m² liman sahasına sahip limanın konteyner stoklama kapasitesi 266.000 TEU/yıl, yük elleçleme kapasitesi ise 5.551.000 ton/yıldır. Limana demiryolu ile ulaşım mümkündür.

Kuruluşundan beri; Türkiye ve İzmir ticaretinde önemli bir yere sahip olan İzmir Limanı; tüm dünya limanlarının yaşadığı sorunlara benzer sorunlar yaşamaktadır. Şehrin gelişmesiyle birlikte tam olarak şehir merkezinde kalan liman için genişletme çalışmaları, kanal taraması, teknik ekipman alımı gibi faaliyetler gündemdedir. Limanın şu anki yapısı bazı büyük gemilerin, kanal derinliği nedeniyle limana yanaşamamasına sebep olmaktadır. İzmir Limanı'na yanaşamayan büyük çekerli gemiler, diğer limanları tercih etmektedirler. Bu bağlamda, İzmir Limanı sadece konteyner limanı olarak hizmet vermekte olup, bir ana liman olma özelliğine henüz kavuşmamıştır. Bu nedenle limana su çekerli büyük gemilerden daha çok küçük besleme gemileri ve orta boy gemiler gelmektedir.

Konteyner terminallerinde limanın verimliliğini değerlendirmek için çok sayıda performans ölçütü bulunmaktadır. Bu performans ölçütlerinden bazıları şu şekilde örneklendirilebilir; konteynerin liman içinde kalma süresi, liman içerisinde kullanılan çeşitli araçların konteyner elleçleme için harcadıkları zaman ve liman içerisinde konteynerin yerleştirilmesi için kat edilen mesafe gibi gruplandırılabilir. Limanın etkin ve verimli bir şekilde işleyebilmesi için alan; rıhtım-ekipman tahsislerinin bu mesafeyi minimumda tutacak şekilde yapılması gerekir. Limanda rıhtımlar değişik boy ve derinliklerdedir. Mevcut bulunan rıhtım uzunlukları ve derinlikleri gemilerin limana yanaştırılma kararlarında etkili olmaktadır. İzmir Limanı'nda 24 adet rıhtım bulunmaktadır. Uzunluk ve derinlikleri birbirinden farklı olan rıhtımların en kısası 75 m, en uzununu ise 220 m'dir. Derinlikleri ise 6 m-10.5 m arasında değişiklik göstermektedir.

Tablo 4.5.1 Alsancak Limanı Rıhtım Uzunlukları ve Derinlikleri

Rıhtım nosu	Uzunluk	Derinlik
1	140 m.	7 m.
2	190 m.	8.5 m.
3	130 m.	10.5 m.
4	120 m.	10.5 m.
5	150 m.	10.5 m.
6	75 m.	10 m.
7	130 m.	9.5 m.
8	120 m.	9.5 m.
9	122 m.	9.5 m.
10	126 m.	6 m.
11	97 m.	7 m.
12	125 m.	8 m.
13	150 m.	9.5 m.
14	144 m.	10 m.
15	144 m.	10 m.
16	162 m.	10 m.
17	150 m.	10 m.
18	150 m.	10 m.
19	150 m.	10 m.
20	130 m.	10.2 m.
21	150 m.	10.2 m.
22	120 m.	10 m.
23	220 m.	10 m.
24	205 m.	10 m.
	Toplam: 3.400 m.	

Kaynak: TCDD İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü, Liman İstatistikleri [17]

Su çekeri 11 metrenin üzerinde olan gemiler, derinliğin yeterli olmaması nedeniyle İzmir Limanı'na % 25 - % 30 eksik kapasiteyle girip çıkmaktadırlar. Bu durum dış ticareti olumsuz etkilemektedir.

Derin olmadığı için limana büyük yük gemileri yanaşamamakta, yüklerin yarıya yakını Yunanistan'ın Pire Limanı'na kadar küçük gemilerde taşınarak burada büyük gemilere yüklenmekte veya yurtdışından büyük gemilerle gelen yükler, Pire Limanı'nda küçük gemilere aktarılarak İzmir Limanı'na getirilmektedir.

Limana giriş ve çıkışlar dört kapıdan yapılmaktadır. A kapısından personel giriş-çıkışları, gerçekleştirilirken B kapısı kargo ve işçi giriş çıkışları için kullanılmaktadır. C kapısı konteynerler, D kapısı ise kamyon ve tır giriş çıkışları için ayrılmış durumdadır.

Limana içinde mevcut demir yolu hattı olmasına karşın; dış çevre bağlantılarının olmaması ve bağlantı olan noktalarda yük taşımacılığına uygun rayların bulunmaması, demiryolu ile yapılacak kombine taşımacılığın artırılmasında engel teşkil etmektedir.

Limana ana sahası ithal, ihraç, boş konteyner alanı ve konteyner dolmuş alanı olarak dört parçaya bölünmüştür. İthal konteyner depolama alanında konteynerlerin hangi gemiye tahsis edileceği ve ne zaman alandan alınacağı belirlenmiş değildir. İhraç konteyner alanında ise konteynerlerin hangi gemiye tahsis edileceği belirli durumdadır. İthal ve ihraç için konteynerin yerleştirme usulü tamamen boş bulunan yer mantığına göre işlemektedir.

İzmir Limanı'nda standart istifleme yapılmamaktadır. Gümrük işlemleri gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmemiş konteynerler birlikte (aynı yığılda) istiflendiği için konteynerler gereksiz bir şekilde hareket ettirilmekte ve fazladan yeniden düzenleme hareketi yapılmaktadır. Depolama alanında istifleme 22 hat, 13 sıra şeklinde yapılmaktadır. Bir sıranın uzunluğu 225 metredir.

Limanda konteyner dolmuş alanı yapılmaktadır. Konteyner içi dolmuş alanının liman içerisinde bulunması problem yaratmaktadır. Artık hiçbir limanda rastlanmayan bu uygulamada, dolmuş alanının liman dışındaki başka bir sahada olması gerekirken, bu saha liman istifleme alanı içerisinde bulunmaktadır. Bu durum haliyle gemiye konteyner yükleyecek araçların hareketlerini yavaşlatarak operasyonu uzatmaktadır. Konteyner içi dolmuş alanı, diğer limanlarda olduğu gibi ya liman dışındaki bir sahaya ya da yeni betonlanacak alana kaydırılmalıdır.

İzmir Limanı'nda uygulamalar daha çok manuel olarak yapılmaktadır. Limanda barkod sistemi bulunmamaktadır. Barkod kullanımına alternatif olarak el terminali kullanımına geçiş başlamıştır. Arkas'ın kendi el terminalleri bulunmaktadır.

Gemilere rıhtım tahsisi manuel olarak yapılmaktadır. Gemiler limana gelmeden birkaç gün öncesinde limana ne zaman geleceğini, gemiden kaç konteyner boşaltma ve yükleme yapılacağı ve numaralarını bildirmektedirler. Gemi gelmeden bir gün önce operasyon sorumluları toplanarak geminin yanaşacağı rıhtımı ve tahsis edilecek materyal elleçleme ekipmanlarını manuel olarak belirlemektedirler.

Tablo 4.5.2'de İzmir Limanı konteyner trafiği ve bu trafikte yıllar bazında gözlemlenen artış gösterilmektedir. Bu tabloda belirtilen adetler TEU cinsinden değerlendirilmiştir.

Tablo 4.5.2 İzmir Alsancak Limanı Konteyner Trafiği

	YÜKLEME				BOŞALTMA				TEU*
	20	20	40	40	20	20	40	40	
Yıllar	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Adet
2000	93.749	5.348	63.424	7.678	29.090	58.479	42.932	27.921	328.621
2001	101.409	4.573	70.728	3.176	24.498	72.693	32.242	37.956	347.275
2002	114.177	4.962	85.855	3.476	32.997	74.469	40.497	43.475	399.908
2003	130.341	4.625	104.417	4.728	38.577	92.790	51.983	56.103	483.564
2004	147.126	12.099	112.933	8.901	53.966	104.640	66.816	54.716	561.197
2005	152.624	3.358	111.466	8.605	49.861	104.216	66.759	50.329	547.218
2006	154.538	6.168	124.258	7.625	58.614	99.156	73.742	59.100	583.201
2007	38.765	1.335	29.044	2.427	14.545	27.648	16.009	14.948	144.721

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/liman/konteyner.htm> [18]

Not: 2007 yılı Mart ayı itibariyle geçerlidir.

* TEU, standart genişlik ve yüksekliğe sahip (2.4m x 2.6m – 20'lik Konteyner) konteynerin uzunluğunu belirten bir ölçü birimidir. Konteynerler bir de standart boyutun iki katı uzunluğunda (40'lık Konteyner) bulunmaktadır.

İzmir Alsancak Limanı Donanım Bilgileri

İzmir Limanında 7 adet iskele vinci, 1 adet çatı vinci, 5 adet ayaklı köprülü vinç (gantry crane), 12 adet mobil vinç, 35 adet konteyner forklifti, 25 adet forklift, 35 adet çekici, 25 adet treyler, 19 adet transtrainer, 3 adet loder, 15 adet traktör, 1 adet tow tipi traktör bulunmaktadır. Bunlarında dışında çeşitli hizmetlerde kullanılan 10 adet kara nakil vasıtası ve 4 adet deniz vasıtası bulunmaktadır (İzmir Limanı donanım ayrıntıları için bakınız Ek.4).

Operatör bulunmaması nedeniyle 35 adet çekici, limanda verimli şekilde hizmet verememektedir. Çekicilerin kullanılmaması nedeniyle oluşan atıl kapasite problemi, limandan hizmet alan firmaların kendi turlarıyla konteynerleri gemilerden almasına neden olmaktadır. Bu durum liman trafiğini de olumsuz olarak etkilemektedir. Yükleme ve boşaltmalarda kullanılan araç ve gereçlerin sıklıkla arıza yapması; verimli çalışmaması İzmir Limanı'nda çeşitli aksaklıklara sebebiyet vermektedir. Araçların sık bozulmasına sebep olarak ekipmanın aşırı kullanımı, bakım-onarım periyotlarının atlanması gösterilmektedir.

Tablo 4.5.3 Liman Hizmet Vasıtaları

İskele Vinci	7 adet
Çatı Vinci	1 adet
Gantry Crane	5 adet
Mobil Vinç	12 adet
Container Forklift	35 adet
Forklift	25 adet
Çekici	35 adet
Treyler	25 adet
Transtainer	19 adet
Loder	3 adet
Traktör	15 adet
Tow Tipi Traktör	1 adet
Kara Nakil Vasıtası	10 adet
Deniz Vasıtası	4 adet
TOPLAM	197 adet

Kaynak: İzmir Liman İşletmesi, Liman İstatistikleri [17]

İzmir Limanının Özelleştirilmesi

T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı İzmir Limanı'nın 49 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 4 Ocak 2006 tarihinden itibaren verilen ilanlarla ihale açılmıştır.

Liman ihalesi, 3 Mayıs 2007 tarihinde yapılan açık artırma yöntemiyle 1 milyar 275 milyon Dolarlık en yüksek teklifi veren Global-Hutchison ve EİB LİMAŞ (Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve Taşımacılık A.Ş) Ortak Girişim Grubu'na bırakılmıştır. Bu girişim içinde yer alan Hutchison firması, dünyanın en büyük ve yoğun limanı olan Shanghai limanının 6 konteyner terminalinden 3'ünün ortağı bulunmaktadır.

İhaleyi kazanan grubun, şartname gereği öncelikle Alsancak Limanı'nın kapasitesinin artırılması ve liman derinliğinin 9 metreden 14 metreye çıkarılması ve bu yatırımlarını 5 yıl içinde tamamlaması beklenmektedir. Bu yatırımların tamamlanması halinde limana 10 bin tonluk büyük konteyner gemilerinin yanaşması mümkün olabilecektir, limanın kapasitesinin kafi gelmemesi nedeniyle uygulanan sıkışıklık zammının sona ermesi mümkün olabilecektir. Alsancak Limanı'nda şartname gereği taahhüt edilen çalışmaların yapılması ile Yunanistan'ın Pire Limanı ile rekabet edebilecek kapasiteye kavuşması beklenmektedir.

Özelleştirme Kapsamında Yapılması Beklenen İyileştirmeler

Rıhtımın uzatılması: Şu anda boş konteyner depolamada ve taş yüklemede kullanılan rıhtımın uzatılmasıyla ek alan kazancı sağlanacaktır. Limanın yeni kısmının bitirilmesiyle 480.000 m² alan kazanılacak ve böylelikle toplam liman sahası yaklaşık olarak 1 milyon metrekareye ulaşacaktır. Rıhtımın 600 m uzatılması liman için iyi bir gelişme olacaktır.

Kanal çalışması: Su çekeri 11 metrenin üzerinde olan gemiler, derinliğin yeterli olmaması nedeniyle İzmir Limanı'na % 25 - % 30 eksik kapasiteyle girip çıkmaktadırlar. Bu durum dış ticareti olumsuz etkilemektedir. Kanalın Pelikan Burnu'ndan itibaren derinleştirilmesi çalışmalarında 7,5 km.lik bir alan için, 14 metre derinliğe ve 250 metre genişliğe ulaşmak hedeflenmektedir. Bu çalışma için 6 milyon metreküplük tarama gerekmektedir.

Depo-antrepo kurulması: Limanın ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik depo ve antrepoların kurulması gerekmektedir.

Tablo 4.5.4 İzmir Alsancak Limanı'ndan En Fazla Gönderilen Yük Cinsleri ve Gönderildikleri Ülkeler

Feldispat*	571.825	TON	İtalya
Dökme Çimento	221.180	TON	İtalya
Klinker**	78.080	TON	Arnavutluk
Çimento	65.350	TON	Arnavutluk
Buğday	53.450	TON	İtalya

Kaynak: İzmir Alsancak Limanı, Ekim 2008

*Feldispat, seramik, porselen ve cam endüstrisinde kullanılan önemli bir endüstriyel hammaddedir. Dünya feldispat üretiminin %60'ı seramik, %35'i cam sanayiinde, %5'i kaynak elektrotu, kauçuk, plastik ve boya sanayilerinde dolgu malzemesi olarak kullanılmaktadır.

**Klinker, çimento üretimi sırasında pişmiş kil ve kalkerlerin birleşiminden oluşan iri taneli malzemedir. Çimentonun bir önceki safhası olarak adlandırılabilir.

İzmir Alsancak Limanı'nda Tıkanıklık Problemi

İzmir Limanı ile ana sorunlardan bir tanesi de tıkanıklık sorunudur. Limana yanaşmayı bekleyen gemi sayısı fazla ise limanda tıkanıklık sorunundan bahsedilebilir. İzmir Limanı'ndaki durum bunun bir yansımasıdır. İzmir Limanı'na talep fazla olmasına karşın, var olan teknik yetersizlikle bu talebe cevap vermekte eksik kalmaktadır. Limanlarda olan tıkanıklık problemi, limanın ihtiyacı karşılayamadığının ve liman işlemlerinde etkinlik probleminin en açık göstergesidir [19]. Gemiler körfezdeki tıkanıklık nedeniyle beklemekte ya da en başından İzmir Limanı'nı tercih etmeyip başka limanlara gitmektedirler.

İzmir Alsancak Limanı'nda 7 adet rıhtım vinci bulunmaktadır. Bu vinçlerden ikisi özel bir lojistik firmasının mülkiyetinde olup, öncelik esasına göre diğer firmaların gemilerinin kullanımına da sunulmaktadır. Bu bağlamda, İzmir Alsancak Limanı'na aynı anda 7 konteyner gemisi yanaşabilmektedir. Fakat bu sayı limana yanaşacak gemilerin kendi vinçleri olması durumunda artmaktadır. Gemilerin kendi vinçlerinin olması, vinç olmayan rıhtımlara da geminin yanaşmasını mümkün kılmaktadır.

Dış ticaretin artması, limandaki alan darlığı ve ekipman yetersizliği gemilerin açıkta beklemesine ve yükleme-boşaltma sürelerinin uzamasına neden olduğu için 15.09.2004 tarihinden itibaren gemi sahipleri (armatörler) tarafından navlun ücretlerine ek olarak sıkışıklık zammı (congestion surcharge) alınmaya başlanmıştır [20].

Sıkışıklık zammı olarak adlandırılan bu ek ücret miktarı, Akdeniz ve Kuzey Avrupa ülkelerine sefer yapan gemi sahiplerinin üye olduğu EMTA (Europe Mediterranean Trade Agreement) adlı Uluslararası Deniz Taşımacılığı Birliği tarafından 20 feet uzunluğundaki bir konteyner (TEU) birimi itibarıyla belirlenmektedir.

İzmir Alsancak Limanı'na 2004 yılında gelen giden toplam 1.160 gemiden, 476 adedi (% 41'i) 12 saatten fazla beklemiştir. 2005 yılında gemi sayısı % 42 oranında artarak 1.642'ye ulaşmasına rağmen, 12 saatten fazla bekleyen gemi sayısı 322'e, oranı ise % 41'den % 20'ye düşmüştür. 2006 yılının Ocak-Nisan döneminde 12 saatten fazla bekleyen gemilerin oranı % 24'tür. Limanda gemilerin beklemesine neden olan sorunlar büyük ölçüde çözümlendiği ve gerekli iyileştirmeler yapıldığı halde sıkışıklık zammı uygulamasının sürdürüldüğü görülmektedir [21].

Sıkışıklık zammı uygulamasında temel sorun, bekleme süresine bakılmaksızın sıkışıklık zammı alınmasıdır. Sıkışıklık zammı alınması gereken bekleme süresinin kaç saat olduğuna ilişkin bir kriter mevcut değildir. Dünya ortalamasına göre 6 saate kadar olan bekleme süresinin normal olduğu ve 6 saati aşan bekleme sürelerinin sıkışıklık olarak değerlendirildiği ifade edilmektedir. Navlun bedellerini arttıran sıkışıklık zamlarının uygulanmasında adil bir yöntem düzenlenmeli ve bekleme süresine göre kademeli tarife belirlenerek sıkışıklık zammı alınmalıdır.

Çevre Limanlar

İzmir Limanı ve Ege Bölgesi'nde bulunan diğer limanların 2008 yılı yükleme ve boşaltma verileri aşağıdaki tabloda belirtilmiştir (Ek-5).

Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı

Kuzey Ege Limanı sahası İzmir'e karayolu ile 80 km, deniz yolu ile 55 deniz mili uzaklıkta yer almaktadır. Kurulacak olan Çandarlı Limanı Akdeniz'den kuzey yönünde 300 deniz mili uzakta bulunan Çandarlı Körfezi'nde yer almakta, 4.529 hektarlık arka alanı ve yaklaşık 10 milyon tonu aşkın kapasitesi ile Akdeniz'in en büyük dünyanın ilk 10 limanından biri olma potansiyeline sahip bulunmaktadır.

Aradaki 300 mil mesafeye karşın, Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı, liman kapasitesi, yönetimi, genişleme, alanı, gerçekleştirilecek altyapı ve üst yapı olanakları, Akdeniz-Karadeniz hattı üzerinde bulunması, boğazlardan önceki son ana liman olması, doğu batı koridorunun merkezinde yer alması, stratejik konumu gibi avantajları ile Hafiya, Dameitta ve Pire limanlarına rakip olabilecek ve Doğu Akdeniz'in önemli ana limanlarından biri olacak potansiyele sahiptir.

Çandarlı Kuzey Ege Limanı'nın -14 m su derinliği, 3.240 m. rıhtımı ile öncelikli olarak konteyner gemilerine hizmet vermesi hedeflenmektedir.

Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın hizmete girmesi şu nedenlerle önem taşımaktadır:

- İzmir Alsancak Limanı'nı desteklemek,
- Türkiye ve Ege Bölgesi'nin gelecekteki liman ihtiyacını karşılayabilmek,
- Transit yük taşımacılığına ve daha büyük hacimli gemilere hizmet verebilmek
- Akdeniz'de transit yük taşımacılığına hizmet veren Malta, Pire, Mısır limanları arasına girip, rekabet edebilmek ve böylelikle önemli bir bölge limanı olabilmek.

Çandarlı Limanı'nda yap-işlet-devret modeli ile bir tersane kurulması ve özel sektörden 11 şirkete verilmesi planlanmaktadır. Tersane yapıldığında aynı anda 8 gemi giriş yapabilecek; 6 gemi üretimi, 2 gemi bakım onarımı aynı anda yapılabilecektir [22].

Dolgu, dalgakıran, rıhtım, ekipmanlar, üstyapı ve kara ulaşım tesislerinden oluşan projenin yatırım bedeli 2004 yılı fiyatlarıyla toplam 192.540.227 Euro olarak belirlenmiştir..

Tablo 4.5.5 Kuzey Ege Limanı'nda Yapılması Beklenen Yatırımlar

Tesisler Yatırım Bedeli (Euro)	
Dolgu	42.117.735
Dalgakıran	8.343.549
Rıhtım	27.239.783,47
Tesisler ve Makineler	61. 677.000
Üstyapı	12.412.160
Lojistik Alan	5.000.000
Kara Ulaşımı	35.750.000
TOPLAM	192.540.227,50

Aliağa Nemrut Limanı

İzmir'in kuzeyinde, işleticileri farklı toplam 7 iskeleden oluşan ve yılda yaklaşık 3.000 geminin yanaştığı Aliağa-Nemrut'ta, petrol, kimyevi ürünler ve dökme yüklerin doldurma-boşaltma işlemleri yapılmaktadır. Demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

Dikili Limanı

İzmir'in kuzeyinde, enlemi 39 10' 00" K Boylamı 26 46' 00" D olan Madra Çayı ile Enlemi 30 02' 30", K Boylamı 60 48' 48" D olan Adatepe Burnu'nu birleştiren hattın iç kısmında kalan Dikili Limanı'ndaki mevcut iskele, hem dökme yük gemilerine hem de yolcu-turist gemilerine hizmet verebilecek niteliktedir. İzmir merkeze yaklaşık 100 km uzaklıkta bulunmaktadır. 271 metrelik rıhtıma sahip olan Dikili Limanı 3 yolcu gemisinin yanaşabileceği kapasiteyle hizmet vermektedir.

Tablo 4.5.6 Dikili Limanı Kapasite Bilgileri

Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	Ortalama Derinlik (m)	Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet/Yıl)	Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)
271	7	300.000	200	-

Kaynak: http://www.oib.gov.tr/portfoy/dikili_limani.htm [23]

Çeşme Limanı (İzmir)

İzmir'deki bir diğer liman olan Çeşme Limanı ise yolcu gemileri ve Ro-Ro seferleri için kullanılmaktadır. Limandan yapılan Ro-Ro seferleri ile turların Avrupa'ya ulaşması sağlanmaktadır. İzmir merkeze yaklaşık 70-80 km mesafede yer almaktadır. Demiryolu ile ulaşım olmamasına karşın limana İzmir ve Aydın'dan otoyol ile ulaşmak mümkündür. Yıllık gemi kabul kapasitesi 1.060 olan Çeşme Limanı'nın rıhtım uzunluğu 300 metredir.

Güllük Limanı (Muğla)

Muğla ili sınırlarında bulunan Güllük Limanı özellikle feldispat ihracatının yapıldığı bir limandır. Feldispat yükü dışında zımpara taşlarının da yükleme yapıldığı limanın kapasitesi yaklaşık 1.670.000 ton/yıldır.

Kuşadası Limanı (Aydın)

Aydın ili sınırları içerisindeki Kuşadası Limanı ise yolcu gemilerinin yanaştığı turistik bir limandır. Limanda iki iskele bulunmaktadır. İzmir merkeze yaklaşık 100 km uzaklıkta bulunmaktadır. Bölgede ayrıca limanlar dışında pek çok yat limanı, balıkçı barınağı, yanaşma ve barınma yeri bulunmaktadır.

Tablo 4.5.7 2008 Ege Bölgesi, Limanlar Bazında Yapılan Yükleme Boşaltma Bilgileri (2000-2007 arası tablolar için bakınız Ek-4.4)

TON

2008*	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliağa	3.216.597	10.013.728	13.230.325	1.084.162	23.831.797	24.915.959	0	38.146.284
Ayvalık	0	7.427	7.427	0	44	44	0	7.471
Bandırma	241.155	919.253	1.160.408	261.349	2.857.657	3.119.006	0	4.279.414
Bodrum	0	0	0	50	0	50	0	50
Bozcaada	0	0	0	375	0	375	0	375
Çeşme	0	3.845	3.845	28.693	1	28.694	0	32.539
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	1.530	371.218	372.748	1.745	89.529	91.274	0	464.022
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	0	0	0	0	0
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	0	0	0	0	0
Güllük	70.190	4.634.853	4.707.053	202	49.842	50.044	2.010	4.757.097
İzmir	104.767	6.608.848	6.730.507	344.448	3.955.183	4.308.324	25.585	11.038.831
Kuşadası	0	0	170	609	0	609	170	779
Marmaris	0	3.920	3.920	20.039	2	20.041	0	23.961
EGE BÖLGESİ	3.634.239	22.563.092	26.216.403	1.741.672	30.784.055	32.534.420	27.765	58.750.823
GENEL TOPLAM	18.922.148	73.244.972	142.211.630	20.134.058	151.531.311	172.365.809	50.744.950	314.577.439

Veriler Web Tabanlı Liman Programı üzerinden hazırlanan Yola Elverişlik Belgelerinden alınmıştır

Kaynak: Deniz Ticaret Müşterarlığı [24]

Referanslar:

- [1] TÜİK 2008 Yayını “Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir” Raporu
- [2] TCDD İzmir Bölge Müdürlüğü’nden sağlanan veriler, 2009
- [3] İzmir Adnan Menderes Bilgi Kitapçığı, TAV, 2009
- Erişim: <http://www.adnanmenderesairport.com/16.php?id=2374>
- [4] TUİK , Havayolları Raporu, Adnan Menderes
- [5] Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- [6] Havayolları Web Siteleri
- [7] Alper ÖZEL , UND İcra Kurulu Üyesi ‘Kara Taşımacılığı- Lojistik İlişkisi’ ,İzmir Ekonomi Üniversitesi Sunumu , 28 Nisan 2008 – İzmir
- [8] Karayolları Genel Müdürlüğü ve Tarım ve Köy, İşleri Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı
- [9] 2007 Trafik ve Ulaşım Bölgeleri , Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü, Haziran 2008,
Linki:<http://www.kgm.gov.tr/asps/istatistik/2007%20TRAFIK%20VE%20ULASIM%20BILGILERI%20KITABI.pdf>
- [10] Kotasız Avrupa Bilgilendirme Servisi, 10 Soruda Kota Sorunu, Erişim:
http://www.kotasizavrupa.com/?page_id=10
- [11] T.C Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Resmi İnternet Sitesi,
Erişim: <http://www.kugm.gov.tr/kugm/kugm-ana-sayfa>
- [12] Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi Tramer “Taşımacılık Yetki Belgesi nedir? Yetki Belgesi Türleri ve Belge Alınması İçin Gerekli Koşullar ”, Erişim: http://www.traport.org.tr/ya_ayinkonusu.php?yID=28
- [13] Karayolları Genel Müdürlüğü
- [14] İzmir Ticaret Odası, İZTO’nun 1/25.000 Ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Değerlendirmesi, 2007
- [15] UND, Ulviye Aydın, Bölge Müdürü (Kişisel Görüşme)
- [16] Muammer ÇEVİK, UTİKAD İzmir Bölge Müdürü (Kişisel Görüşme)
- [17] İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü, Liman İstatistikleri
- [18] Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/liman/konteyner.htm>
- [19] Ada, Erhan; Hizmet Üreten Sistemlerde Kuyruk Kuramı ve Monte-Carlo Benzetim Tekniğinin Önemi: Mersin Limanı Uygulaması, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 1984
- [20] İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi Resmi İnternet Sitesi, Bölgesel Araştırmalar, İzmir Limanındaki Sıkışıklık Zammı Kaldırılmalı, Erişim:
www.iaosb.com.tr/uploads/limandasikisiklikzammı.doc

[21] Biyan, Ö. Alomaliye. Yayın kurulu Başkanı Yazısı

Erişim: www.alomaliye.com/2007

[22] İzmir Ticaret Odası, Kuzey Ege Çandarlı Limanı, 2007

[23] T.C Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Erişim:

http://www.oib.gov.tr/portfoy/dikili_limani.htm

[24] T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet Sitesi,

Erişim 2009

5. DEPOLAMA FAALİYETLERİNİN ANALİZİ

Depolama faaliyetleri, tüm lojistik faaliyetler arasında taşımacılık ve dağıtımdan sonra en büyük payı oluşturan faaliyetlerdir. Şirketlerin, stok maliyetlerine katlanmak istememeleri yönündeki gittikçe artan eğilimi, mevcut depolara ek yeni depoların açılmasına neden olmaktadır. Depolar, genel amaçlı olabileceği gibi ithalat/ihracat operasyonlarında kullanılmak üzere de tasarlanabilir. Bu raporda, İzmir ve çevresinde deposu bulunan bazı lojistik firmalarının depoları ile Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı İzmir Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü denetiminde faaliyet gösteren antrepolar incelenmiştir. Bu noktada kısaca, antrepo tanımını belirtmek gerekir.

5.1 Antrepolar

Antrepolar, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın veya izin verildiği durumlarda ihraç eşyasının konulduğu; genel ve özel antrepo olarak ikiye ayrılan depolardır. Uygulamadaki özellikleri sebebiyle, genel antrepoların (a), (b) ve (f) tipleri; özel antrepoların (c), (d) ve (e) tipleri bulunur.

- A tipi antrepo, işleticisinin, stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya konulan eşyada herhangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergilerini ödemekten sorumlu olduğu genel antrepo tipidir.
- B tipi antrepo, antrepoya konulan eşyadan, Gümrük Kanunu'nun 97. maddesinin birinci fıkrasında belirtilen kullanıcının sorumlu olduğu, antrepo beyannamesini kullanıcının verdiği genel antrepo tipidir. Antrepo işleticisinin sorumluluğu sınırlıdır. Antrepo işletici sadece antrepoyu kiralar. Antrepo stok kayıtları tutulmadığından, beyanname ve belgeler gümrük kontrolüne esas teşkil eder.
- C tipi antrepo, işleticisi ve kullanıcısı aynı kişi olan ve antrepoya alınan eşyadan bu kişinin sorumlu olduğu özel antrepo tipidir.
- D tipi antrepo, işleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanunu'nun 104. maddesinin 3. fıkrasının uygulandığı özel antrepo tipidir.
- E tipi antrepo, işleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanunu'nun 93. maddesinin 4. fıkrası uyarınca, izin hak sahibinin depolama yerinin antrepo addedildiği veya depolama yeri olmazsa dahi eşyaya antrepo rejimi hükümlerini uyguladığı özel antrepo tipidir.
- F tipi antrepo, gümrük idarelerince işletilen genel antrepo tipidir. Serbest dolaşımda olmayan eşyanın sergilendiği fuar ve sergiler de özel antrepo sayılır.

Posta idaresinin sorumluluğu ve gümrüğün denetlenmesi altında yabancı menşeli kolilerin konulması için ayrılmış kapalı yerler de genel antrepo sayılır.

Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı İzmir Gümrük Muhafaza Başmüdürlüğü denetiminde faaliyet gösteren antrepoların dağılımı şu şekildedir:

Tablo 5.1 Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı İzmir Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü Denetiminde Faaliyet Gösteren Antrepolar

	A Tipi	C Tipi	E Tipi	Toplam	Oranlar
Aliağa	13	24		37	28,03%
Kemalpaşa	11	22		33	25%
Torbali	1	12		13	9,85%
Manisa	3	5		8	6,06%
İAOSB	1	6		7	5,30%
Gazimir	4	3		7	5,30%
Bodrum	2	3		5	3,79%
Menderes	4			4	3,03%
Alsancak	3			3	2,27%
Sasalı	2	1		3	2,27%
Pınarbaşı	1	1		2	1,52%
Işıkkent		2		2	1,52%
Salhane		1	1	2	1,52%
Ayvalık	1			1	0,76%
Harmandalı		1		1	0,76%
Tire		1		1	0,76%
Sarnıç	1			1	0,76%
Denizli	1			1	0,76%
Kuşadası		1		1	0,76%
Toplam	48	83	1	132	100,00%

İzmir Gümrük Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı antrepolar en çok Aliağa ve Kemalpaşa etrafında toplanmışlardır. Bu iki bölge, İzmir ve çevresindeki antrepoların % 50'sinden fazlasına ev sahipliği yapmaktadır. Bu durum, Aliağa'daki başta TÜPRAŞ VE PETKİM kaynaklı yoğun petrol ve petrol ürünleri hareketi ile açıklanabilir. Buna bağlı olarak Aliağa Organize Sanayi Bölgesi'nin dış ticaret hacmi, bu bölgede antrepo ihtiyacının görünen vadede azalmayacağı yönündedir. Aksine, altyapı olarak son derece gelişmiş olan Aliağa Organize Sanayi Bölgesi'nin henüz kapasitesinin % 10'u civarı ile çalışıyor olması, bu bölgede kayda değer bir iş potansiyeli ve fırsatı olduğunu kanıtlar.

Aynı durumun gerekçesi Kemalpaşa'da, şehrin bu yönlere doğru büyümesine paralel olarak, bölgedeki üretimin de oldukça büyük hacimde olması ile açıklanabilir. Büyümeye devam etmekte olan bölgede, oradaki tesislerin depolama gibi ihtiyaçlarını karşılayabilecek başka şirketlere de gereksinim duyulacaktır. Türkiye'nin, genel olarak yüksek ithalat rakamlarına sahip bir ülke olması sebebiyle antrepo ihtiyacı, belki ekonomiye bağlı nedenlerle artmasa da en azından azalmayacaktır. Listeye göre en az sayıda antrepo işleticisi birer tesis ile Tire, Denizli, Sarnıç ve Kuşadası'nda bulunmaktadır. Listeye göre ayrıca, İzmir ve çevresinde en çok C tipi özel antrepo, daha sonra ise A tipi genel antrepo bulunmaktadır.

Bu antrepoların bağılı oldukları müdürlükler, tipleri, sayıları ve kapasiteleri Ek 5.1’de tablolaştırılmış olarak verilmektedir. Antrepolarla ilişkin kapasite bilgisi hacim (m³) cinsinden verilmiş; ilk aşamada elimize alan cinsinden kapasitesi verilen antrepoların hacimleri ise alan değerinin, ortalama depo yüksekliği olan 7 metre ile çarpılmasıyla bulunmuştur. Bu tabloya göre, İzmir’de toplam 6.260.622 m³ hacminde A tipi antrepo ile 5.599.673 m³ hacminde C tipi antrepo bulunmaktadır.

Söz konusu liste resmi kayıtları yansıtmakla birlikte, İzmir’de varlığı bilinen bazı D, E ve F tipi depolara yer vermemektedir. Bu listede, İzmir ve çevresinde mevcut bazı D, E ve F tipi antrepoların, A ve C tipleri olarak belirtildiği, ayrıca bazı D, E ve F tipi antrepoların bu listede yer almadığı düşünülmektedir. Çeşitli kurumlardan alınıp derlenen bilgilere göre İzmir ve çevresinde en çok C tipi antrepo bulunmaktadır. 60’ın üzerinde tesis ile birinci sırada yer alan C tipi antrepoları sayı bakımından 40’a yakın tesis ile D tipi antrepolar ve 4 tesis ile E tipi antrepolar takip etmektedir. Yani toplamda yaklaşık 140 olan antrepo sayısının 104’ünü, C, D ve E tipi “özel antrepolar” oluşturmaktadır. Bu da, İzmir ve çevresinde faaliyet göstermekte olan antrepoların % 74’ünün, firmaların kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarladığı ve işlettiği antrepolar olduğunu göstermektedir. Bu antrepolar dışarıdan mal kabul etmez ve sadece işletici firmanın gümrüklü malını muhafaza ederler; dolayısıyla işleticileri genellikle üretici firmalardır.

Özel antrepoların dışında kalan yaklaşık 40 antreponun 33’ü A tipi, 4’ü E tipi ve 3’ü F tipi olmak üzere, işleticisi ile kullanıcısının farklı kişiler olduğu “genel antrepolar”dır. Bu antrepolarda, herhangi bir kişi kira karşılığı gümrüklü malını stoklayabilir. Lojistik firmalarının işletmekte olduğu antrepolar bu tip genel amaçlı antrepolardır. Gümrük Müsteşarlığı İzmir Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü denetiminde, Barsan, Elmas, Balnak, Arkas, Sistem Satış gibi firmalara ait antrepolar vardır. İzmir’de işletilmekte olan bu antrepolar, başka firmaların gümrüklü ithal mallarına ilişkin depolama ve stok yönetimi ihtiyaçlarını, (malların ithalat işlemleri bitinceye kadar geçen sürede) karşılamayı amaçlamakta ve ihraç mallarıyla ilgilenmemektedirler. Lojistik firmalarının işlettiği genel antrepolar dışında gümrük tarafından işletilen İzmir Limanı ve Adnan Menderes Havaalanı’ndaki antrepolar da genel amaçlıdır.

İzmir ve çevresindeki antrepoların tipleri ve sayıları açısından varılabilecek sonuç, İzmir ve çevresindeki toplam antrepo ihtiyacının büyük çoğunluğunun firmaların kendileri tarafından karşılanmakta olduğu ve üçüncü parti lojistik (3PL) hizmet sağlayıcılığın henüz yerleşmemiş bir olgu olduğudur. Bu eksiklik, antrepo hizmeti verebilecek yeterlilikte olan firmalar veya yatırımcılar için bir fırsat olarak düşünülebilir çünkü antrepo ihtiyacı olan, ve bu ihtiyacı kendi karşılamaya çalışarak büyük bir yükün altına kendini sokan çok sayıda firma vardır. Antrepo yatırımı yapacak olanların üzerine düşen, bu tip özel antrepo işleticilerinin ihtiyaçlarını tam olarak saptamak, onlara hizmet verebilecek altyapıyı oluşturmak ve bu firmaları işi kendilerine bırakmalarının onlara daha büyük fayda sağlayacağı konusunda bilinçlendirmek ve ikna etmektir.

5.2 Genel Amaçlı Depolar

Depolama faaliyetleri konusunda antrepolardan daha sık rastlayabileceğimiz unsur, çok sayıdaki genel amaçlı depolardır. İzmir’de çok sayıda genel amaçlı depo bulunmakla birlikte, mevcut depoların çoğu kayıt altında değildir. Bu nedenle, İzmir’de deposu bulunan bazı lojistik firmalarının depoları incelenmekle yetinilmiş, bu depoların durumu göz önünde bulundurularak bir değerlendirme yapılmıştır.

Tablo 5.2 İzmir'deki Genel Amaçlı Depolar

Yer	Kapasite 1 (şirketlerin belirttiği şekliyle gerçek değerler)		Kapasite 2 * (Hesaplanmış hacim)	Kullanılan Sistem/Program	Otomasyon Seviyesi
Kemalpaşa	7.200 m ²	4.200m ² kapalı + 3.000m ² açık alan	29.400	SOFT	Manuel
Kısıkköy	60.000 m ³	8.571m ² kapalı + 138.430m ² açık alan	60.000	SQL database üzerinde, DELPHI ile geliştirilmiş şirketin kendisine ait ait BARSİS	Kısmi otomasyon
Kemalpaşa	31.875 m ³	3.750m ² kapalı + 750m ² açık alan	31.875	LV3 ve SAP	Tam otomatik
Kemalpaşa	5.000 m ²	tümü kapalı alan	35.000	QUADRO(tüm lokasyonlarda(29 adet) kullanılan şirketin kendi yazılımı	Manuel
Kemalpaşa	35.000 m ²	9.976m ² kapalı + 25.024 m ² açık alan	69.832	-	Manuel
Torbalı	10.000 m ²	tümü kapalı alan	70.000	ODIS veritabanı (Oracle içinde) + BARKOD sistemi	Kısmi

* Hacim değerleri hesaplanırken, kapasitesi alan olarak bilinen depoların alan değerleri ortalama depo yüksekliği olan 7 metre ile çarpılmıştır.

Antrepolarla benzer şekilde, İzmir'deki belli başlı lojistik firmalarının depoları da genellikle Kemalpaşa ve Torbalı'da konumlanmıştır. Kemalpaşa ve Torbalı'nın her ikisi de İzmir'in Anadolu'ya açılan çıkışlarında bulunmaktadır. Kemalpaşa'nın Ankara yolu üzerinde olması, Torbalı'nın da Karabağlar ve Gazimir gibi sanayi bölgeleriyle yakınlığı önemlidir. Bu nedenle, şehir merkezinde tesis kurmak yoğunluk nedeniyle zorlaştıkça, şirketler bu tip güzergahlarda, şehir dışına doğru açılmakta ve şehre mümkün olduğu kadar yakın noktalarda konumlanmaktadır.

Bu yayılma dışı doğru devam ettikçe İzmir, Kemalpaşa ve Torbalı yönünde sanayileşmekte; sanayileştikçe altyapı ihtiyacı artmakta ve bu ihtiyaç yavaş yavaş karşılanmaktadır. Bu bakımdan, Kemalpaşa ve Torbalı'daki organize sanayi bölgesi oluşumları, İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi ve benzer organize sanayi bölgelerinden farklıdır. İAOSB'de önce altyapı çalışması yapıldı sonra şirketler faaliyete başlamışken, bu bölgelerde şirket sayısı ve bunların ihtiyacı artıkça altyapı aşaması da gelişmektedir. Bu çalışmada incelenmekte olan depo/antrepolar da, gerek kendi ihtiyaçlarını karşılamak gerek dış müşterilere depo/antrepo hizmeti vermek üzere bu bölgelerde bulunmaktadır.

İzmir'deki depoların kapasiteleri genellikle İstanbul'a göre düşük, kullandıkları sistemler ve otomasyon seviyelerinin az gelişmiş olması, İzmir'de lojistik sektörünün gelişmesi açısından orta vadede sınırlayıcı bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Mevcut durum incelendiğinde ise, İzmir'de üretim veya ticaret yapmakta olan firmaların toplam depo ihtiyacının, mevcut depoların toplam kapasitelerinin üzerinde olduğu görülebilir. Bu durum, yeni depolar kurmak yoluyla yatırım yapmayı planlayan yatırımcılar için bir fırsat teşkil etmektedir.

5.3 Soğuk Hava Depoları

Genel amaçlı depolar ve antrepolardan sonra incelenmesi gereken depolar, soğuk hava depolarıdır. Soğuk hava depoları, malzemelerin doğallık ve tazeliklerini uzun süre korumaları amacına yönelik, hijyenik ortamı sağlarlar. Bu tür depolar özellikle gıda sektörü ile, kimyasal ve tıbbi malzemeler sektörlerinde çok yaygın olarak kullanılır. “Soğuk depolar sayesinde çeşitli sektörlerde, nakliye ve fiyat ekonomisi için toplu malzeme alımı mümkün olmakta, alınan malzeme tam arzu edilen ısılarda korunmakta, bu sayede kalitede arzu edilen seviyeler yakalanabilmektedir.”

İzmir’de soğuk hava depoları genellikle yaş sebze meyve sektörüne hizmet veren tipte depolardır. Ancak soğuk depolarının da bağlı oldukları herhangi bir kurumun olmaması, bu konuda yeterli bilgiye ulaşılmamasının önünü tıkamıştır. İzmir ve çevresindeki soğuk hava depolarına örnek teşkil edecek bir tablo aşağıda sunulmaktadır.

Tablo 5.3 İzmir’deki Soğuk Hava Depoları

Firma Adı	Yer	Oda Sayısı	Oda Özellikleri	Kapasite (Ton)
Tanınmış Soğuk Hava	Ayrancılar	15	İhtiyaç olması durumunda, tüm odalar donmuş ürünleri muhafaza etmek için kullanılabilir.	4500
Sarıkavak Soğuk Hava	Kaynaklar	26	Değişik ölçülerdeki odalardan ikisi donmuş ürünleri -18-20 derecede muhafaza etmek üzere kullanılıyor.	4000
Ege Soğuk Hava	Kaynaklar	24	Değişik ölçülerdeki odalardan ikisi donmuş ürünleri -18-20 derecede muhafaza etmek üzere kullanılıyor.	4000
Narita Soğuk Hava	Pınarbaşı	24	Ölçüleri birbirinden farklı olmak üzere, donmuş ürünler, peynir ve meyveler için odaları bulunuyor.	5000
Yaşar Buz	Torbalı	10	Tamamı donmuş ürün muhafaza etmeye yönelik değişik ölçülerde 10 odası bulunuyor.	2500
İzmir Soğuk Hava	Çamdibi	11	Peynir ve donmuş ürün depolamaya yönelik 11 odanın ikisi şok odası olarak kullanılıyor.	2000
Başak Depoculuk	Salhane	24	Odalar peynir, meyve ve yumurta depolama amacıyla kullanılıyor.	5000

Bu tip depoların sayı ve kapasite yönünden yetersizliği İzmir’de başta organik tarım olmak üzere bazı iş alanlarının gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir.

6. HABERLEŞME SEKTÖRÜ VE İLETİŞİM ALT YAPISININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Lojistik, kısa bir tanımla üreticinin üreticisinden, müşterinin müşterisine kadar bir zincirde, doğru malzemenin, bilginin ve hizmetin; doğru zamanda, doğru yerde, doğru miktarda ve doğru kalitede bulundurulmasını sağlayan faaliyetlerin tümüdür. Tanım içeriği itibariyle lojistik günümüzde mal, hizmet ve bilginin sunulduğu her birimde oldukça önemlidir. Bu bağlamda ana lojistik faaliyetler şunlardır: Müşteri hizmeti, talep tahmini / planlaması, envanter yönetimi, lojistik iletişim, malzeme elleçleme, sipariş işleme, paketleme, servis ve yedek parça desteğinin sağlanması, üretim yeri ve depo seçimi, tedarik, geri dönen malların elleçlenmesi, ters lojistik, taşımacılık ve depolama faaliyetleridir [1].

Lojistik yönetiminde en önemli unsur birimler arasındaki hizmet, mal ve bilgi akışının kesintisiz, zamanında ve doğru şekilde iletilmesidir. Bu kapsamda ana lojistik faaliyetlerinin tümünde etkin bir yönetim için iletişim alt yapısı oldukça önemlidir. İletişim alt yapısının istenilen düzeyde hizmet verebilmesi, gerekli hizmet sağlayıcıların kullanıcı taleplerini ve gereksinimlerini karşılaması ile ilişkilidir. Bilgi çağında, iletişim alt yapısı eksikliği rekabet edebilme yetisini olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren lider telekomünikasyon kuruluşları hem bireysel hem de kurumsal düzeyde hizmet vermektedirler. Telekomünikasyon alt yapısının güçlü ve çağın koşullarına uygun olarak tasarlanmış olması sadece toplumda yaşayan bireyleri değil, ülke çapında faaliyet gösteren işletmeleri de yakından ilgilendirmektedir.

Alt yapının güçlü olması, sektörde çalışan işletmelerin ve örgütlerin çalışmaları ve geleceği öngörmeleri ile yakından ilgilidir. Türkiye’de haberleşme sektöründe Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı faaliyet gösteren Haberleşme genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, PTT ve Türksat A.Ş. bulunmaktadır. Haberleşme sektöründe örgütsel faaliyetler kapsamında, Bilişim Sivil Toplum Örgütleri (11 Sivil Toplum Örgütünün bir araya gelmesiyle kurulmuştur), MOBİSAD (Mobil İletişim Sistemleri ve Bilgi Teknolojileri İş Adamları Derneği) ve TÜSİAD Bilgi Toplumu ve Yeni Teknolojiler Komisyonu faaliyet göstermektedir.

Bu bağlamda, raporun bu bölümünde, telekomünikasyon sektörünün amaçları, faaliyette bulunan ana firmalar, sunulan hizmetlerin kurumsal boyuttan değerlendirilmesi, lojistik yönetiminde iletişimin ve bilgi teknolojilerin kullanılmasının önemi ve İzmir’de sürdürülmekte olan İzmirNet projesi ile ilgili bilgilendirme yapılacaktır.

Telekomünikasyon sektörünün yapısı açısından temel amaç ve öncelikler şunlardır [2]:

- a) Pazarın büyümesi: Pazarda gerek yatırımların ve gerekse de pazarın toplam hacminin büyümesinin sağlanması,
- b) Ülke kalkınmasının desteklenmesi: Lokomotif bir sektör olan telekomünikasyonun sağlık, eğitim, ticaret gibi ekonomik ve sosyal tüm sektörlerin gelişmesini desteklemesi,
- c) Oyuncu sayısının artırılması: Sektördeki faaliyet gösteren oyuncu sayısının çoğaltılması, özel sektör yatırımlarının özendirilmesi ve desteklenmesi,
- d) Devletin yatırım yükünün azaltılması: Hizmetlerin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve evrensel hizmet yükümlülüğünün karşılanması ile ilgili harcamaların piyasadaki tüm oyuncular tarafından paylaşılması.

6.1 Haberleşme Sektörü Ana Oyuncular

6.1.1. Türk Telekom

Türk Telekom, 17,8 milyon sabit hat, 5,2 milyon ADSL, 11 milyon GSM ve 50 milyonu aşkın kullanıcısıyla (Avea GSM operatörünün % 81’ine sahiptir) dünyanın 13. Avrupa’nın 5. büyük Telekomünikasyon kuruluşudur [3].

Ağustos 2008’den itibaren etkilerini hissettiğimiz global mali kriz piyasa şartlarını etkilemiştir. Haberleşme sektörü mali krizden etkilenmiş ve rekabet koşulları kriz koşullarına göre yeniden şekillenmiştir. Krizde, Türkiye’nin lider telekomünikasyon kuruluşu Türk Telekom mali krizde yatırımlarına ara vermeden devam etmektedir. Büyük yatırımlardan bazıları şunlardır: Kırsal alan dönüşüm projesi, yakınsama projesi, altyapı dönüşüm projesi, müşteri ilişkileri sistem projesi ve videofon, IOTV ve WIRO gibi yeni teknolojik yatırımlar yapmaktadır. Diğer sektörlerde olduğu gibi, haberleşme sektöründe de amaç maliyetleri düşürmek ve

tedarikçileri ayakta tutmaktır. Türk Telekom, 2009 Tedarik Zinciri Yönetimi Projesi kapsamında; mevcut depo sayılarının ve yapılarının veri analizleri modellemeleri, dağıtım ağının optimizasyon modelinin oluşturulması hedeflenmektedir.

6.1.2. Türk Telekom Bünyesinde Sunulan Kurumsal Hizmetler

Kurumsal hizmetler kapsamında Türk Telekom bünyesinde aşağıda belirtilen hizmetler sunulmaktadır.

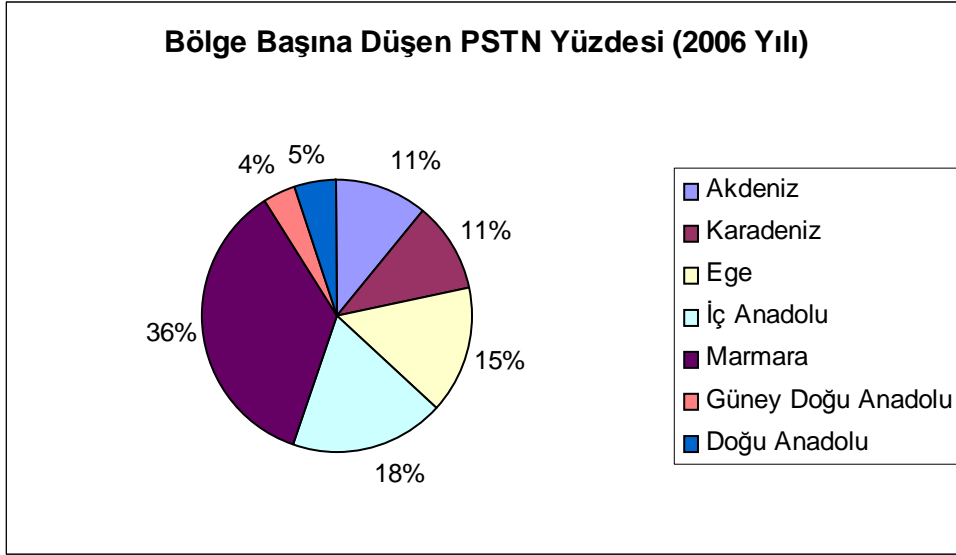
Tablo 6.1 Türk Telekom bünyesinde sunulan kurumsal hizmetler

İş Telefonu	Özel Numaralar	Ücretsiz Numaralar	TT SMS	Centrex
Telesekreter	11811 (Bilinmeyen numaralar servisi)	TT WIRO Yurt Dışından Arama Servisi	Videofon	Web Alanı Barındırma
E-posta barındırma	Veri depolama ve yedekleme	Sunucu barındırma	Kiralık devre (Data, telefon, telgraf)	ATM
Frame Relay	Metro Ethernet	G.SHDSL	ADSL	ISDN
Turpak	Çoklu IP ve BGP Tanımı	TT VPN	TT Kurumsal Güvenlik Hizmetleri	

Kaynak: Türk Telekom web sitesi[4]

Tablo 6.2 Sabit Hat Abone Sayısı (2000-2006 Yılları Arası)

Yıl	PSTN (Public Switched Telephone Network)	Nüfusa Göre Telefon Penetrasyon Değerleri (%)
2000	18.395.171	28
2001	18.904.486	28,5
2002	18.890.000	27,1
2003	18.916.721	26,7
2004	19.125.163	27
2005	18.978.223	26,3
2006	18.831.616	25,8



Şekil 6.1 Bölge Başına Düşen PSTN Yüzdesi (2006 yılı)

Tablo 6.3 ADSL Abone Sayıları (2002-2006)

Yıllar	ADSL Abone Sayısı
2002	2.999
2003	56.624
2004	452.398
2005	1.539.477
2006	2.723.547

Kaynak: (Tablo 6.2, Tablo 6.3, Şekil 6.1) http://www.ubak.gov.tr/st/pdf/ulasimdan_iletisime.pdf, [2]

Tablo 6.4 Türk Telekom İzmir İl Müdürlüğü Santral Kapasitesi ve Bağlı Abone Sayısı

	Santral Kapasitesi			Bağlı Abone Sayısı		
	Şehir İçi	Kırsal Alan	Toplam	Şehir İçi	Kırsal Alan	Toplam
2004	1.034.008	425903	1459911	916027	348607	1264634
2005	226.350	1251788	1478138	162156	1118240	1280396
2006	224.408	1223989	1448397	161754	1117513	1279267
2007	207.989	1231209	1439198	156291	1089679	1245970
2008	205.951	1237465	1443416	150223	1064037	1214260

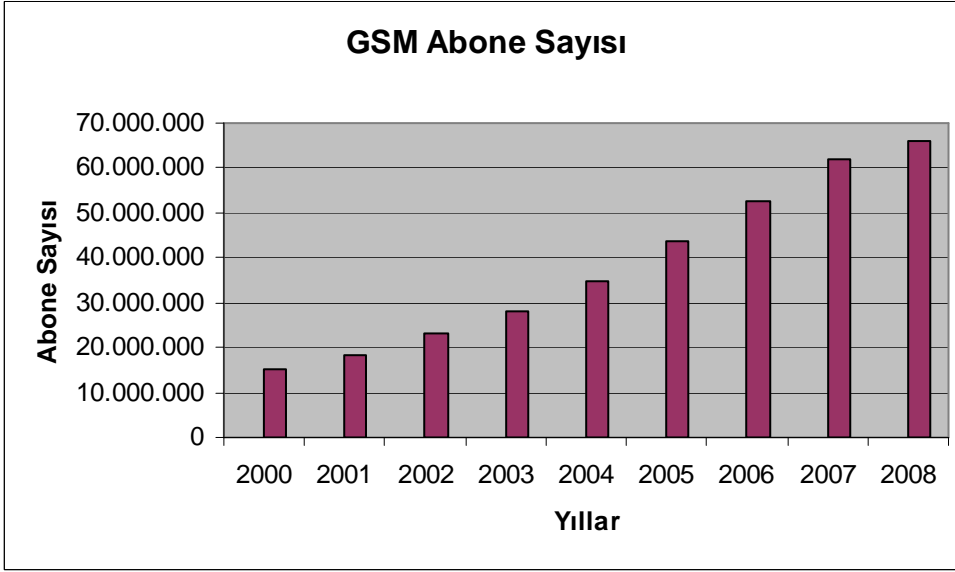
Kaynak: (Tablo 6.4 ve 6.5) Türk Telekom, İzmir İl Müdürlüğü [5]

6.1.3. GSM Operatörleri ve Sunulan Kurumsal Hizmetler

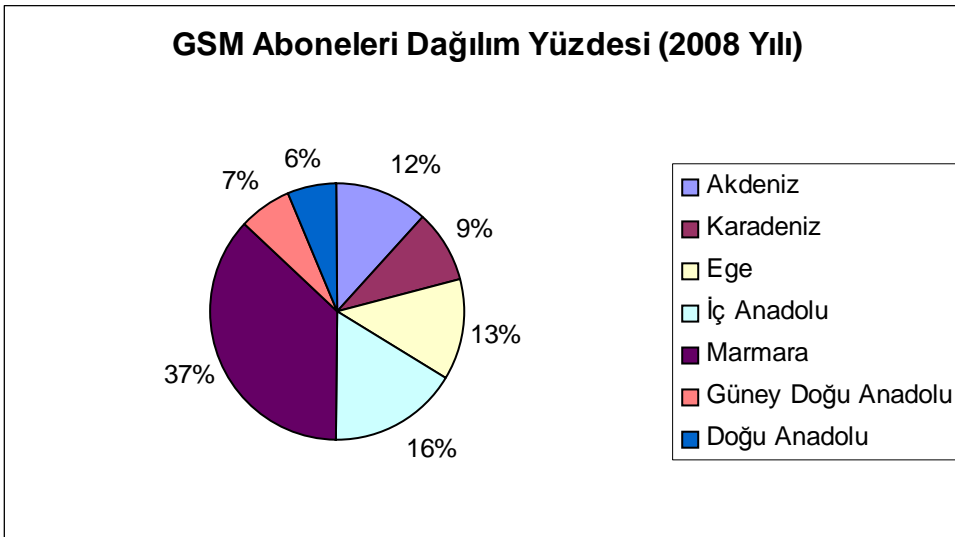
Türkiye’de faaliyet gösteren üç GSM operatörü bulunmaktadır. Verilen kurumsal hizmetler kapsamında farklılıklar bulunmasına rağmen genel hizmetler şunlardır: Kurumsal hat avantajları, mobil internet, mobil ofis, saha yönetim ve ortak tarife avantajları bulunmaktadır. İlgili operatörler sektörlere ve firmalara özel hizmetler de sunmaktadır. Rekabet ortamında sunulan hizmetlerin amacı şirketlerin iletişim maliyetlerini düşürmek ve iletişimdeki hızı arttırmaktır.

Tablo 6.5 GSM Abone Sayısı (2000-2006)

Yıl	GSM Abone Sayısı
2000	14.970.000
2001	18.228.598
2002	23.323.113
2003	27.887.535
2004	34.707.549
2005	43.608.965
2006	52.662.701



Şekil 6.2 GSM Abone Sayısı (2000-2008)



Şekil 6.3 GSM Operatörleri Dağılım Yüzdesi (2008 yılı)

Kaynak: (Tablo 6.6, Şekil 6.3, Şekil 6.4) http://www.ubak.gov.tr/st/pdf/ulasimdan_iletisime.pdf, [2]

Ekonomik krizle birlikte, cep telefonu aboneliğinde %12'lik bir düşüş gözlenmiştir [6].

Türkiye’de faaliyet gösteren lider bir GSM operatörü, lojistik şirketlerine özel çözümler sunmaktadır. Lider GSM operatörünün amacı özel mobil çözümlerle lojistik şirketlerinin rekabette fark yaratmasını sağlamak, verimlilik artışıyla müşteri memnuniyetini üst seviyelere taşımalarına destek olmayı hedeflemektedir. Mobil teknolojiler, her sektörde olduğu gibi lojistik sektörünün gelişimi için de büyük bir öneme sahiptir. Lider GSM operatörünün sunduğu kurumsal hizmetler aşağıda belirtilmektedir.

Tablo 6.6 Sunulan Kurumsal Hizmetler ve Detayları

Mobil Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Seyir halindeyken ekipman yardımıyla internet erişimi
Saha Gücü Yönetimi	<ul style="list-style-type: none"> • Saha ekiplerinin ziyaret rotalarını, niteliklerini etkin bir şekilde takip etme ve yönetme, • Sahadan toplanan bilgilerin anında merkeze ulaşması, • Ziyaret anında müşteriye özel ürün, fiyat ve kampanya sunumu, sevkıyat başlatma, cari hesap / bakiye kontrolü
Araç Takip	<ul style="list-style-type: none"> • Araç takip servisi, GPS sistemi kullanarak araçların kontrol merkezindeki bilgisayarlar aracılığı ile dijital haritalar üzerinden takibinin yapılmasını sağlar. Araç filolarını yönetmek, anlık olarak izlemek, güvenliklerini ve optimal kullanımlarını sağlamak amacıyla geliştirilmiştir. • Araç takip servisi ile araçları harita üzerinde online izleme imkanı ve araçların bulunduğu adres ve araçla ilgili özet bilgilere (sürücüsü, taşıdığı yük, hız vb.) ulaşabilme. • Araçların hızları ve duraklama yapılan yerler ve rölanti süreleri gibi durumlar için uyarılar tanımlama ve her araç için ayrı raporlar alabilme imkanı. • İhtiyaca bağlı olarak, sistemin ani hızlanma/yavaşlama, rölantide bekleme süresi, araç içi sıcaklık ölçümü, yakıt kapağı sensörü ve rota optimizasyonu gibi katma değerli özelliklerden faydalanma.
Ekip Mobil	<ul style="list-style-type: none"> • Çalışanların buldukları yer bilgisini internet üzerindeki haritalardan tespit edebilme ve kısa mesajla yönlendirme yapılabilen bir servistir.
Toplu Mesajlaşma Çözümleri	<ul style="list-style-type: none"> • Müşterilere toplu bir şekilde yeni bir kampanya ya da ürünü duyurmak, • Müşteriler ve diğer paydaşlarla toplu iletişim imkanı

Tablo 6.7 Sunulan Kurumsal Hizmetler ve Hizmeti Kullanan Lojistik ve Ulaşım Şirketleri

Mobil Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Ulusoy A.Ş.
Saha Gücü Yönetimi	<ul style="list-style-type: none"> • Aktif Dağıtım, Ceva Lojistik, DHL WW Express, UPS
Araç Takip	<ul style="list-style-type: none"> • TransAntalya, Yurtiçi Kurye, Omsan Lojistik, Reysaş Lojistik, Borusan Lojistik, Martaş Grup, Turkon Holding
Ekip Mobil	<ul style="list-style-type: none"> • Yurtiçi Kargo, Reysaş Lojistik, Borusan Lojistik, DHL, Arkas Lojistik
Toplu Mesajlaşma Çözümleri	<ul style="list-style-type: none"> • Türk Hava Yolları, Pegasus Havayolları, Kamil Koç

Tablo 6.8 Şirket Ünvanlarına Göre Kurumsal Hizmetlerden Yararlanan Firma Sayıları (İzmir, Manisa ve Aydın İlleri için)

Taşıma, Ulaşım, Dağıtım	533
Nakliye, Lojistik	205
Deniz, Hava, Kara Taşımacılığı	42
Gümrük Acentesi	9
Kargo Şirketi	20
Taşıma, Depolama	58

6.2. Haberleşme-Lojistik İlişkisi ve Değerlendirilmesi

Haberleşme sektöründe sunulan hizmetler farklılık gösterse de, kurumsal hizmetler firma içi ve firmalar arası iletişimi hızlandırmak ve iletişim maliyetlerini düşürmek üzerine planlanmıştır.

Daha öncede belirtildiği gibi ana lojistik faaliyetlerin tümünde iletişim ve haberleşmenin rolü oldukça önemlidir. Lojistikte etkinliğin sağlanması zamanın ve kaynakların verimli kullanılmasına bağlıdır. Bu kapsamda, yapılan ithalat ve ihracat işlemlerinde bürokratik prosedürlerin tamamlanması zaman almakta ve işlemleri geciktirmektedir. Bilgilerin saklanması, kayıt dışı ekonominin önlenmesi ve işlemlerin takibini hızlandırabilmek için E-Devlet projesi kapsamında bürokratik işlemlerin bazıları elektronik olarak yapılabilmektedir.

Aşağıdaki kısımda dünyada E-devlet uygulamasını kullanan ülkeler, Türkiye'nin yeri ve dış ticarete kullanılan e-belge türleri incelenecektir.

6.2.1. Dünyada E-Devlet

Birleşmiş Milletler tarafından 2004 yılında yapılan bir araştırmaya göre, 169 ülkeden % 89'u Internet ve bilişim teknolojilerini kullanarak, kamu hizmetlerini elektronik ortamda sunmaya başlamıştır. Raporu göre, çok az sayıda ülke (sadece 17 ülke) vatandaşlarına elektronik ortamda (on-line) işlem yapma olanağı tanımaktadır. Türkiye'nin e-Devlet yolunda yaptığı çalışmalarla dünyada geldiği yer Birleşmiş Milletlerin hazırlanmış olduğu raporda, Türkiye 169 ülke arasında 43. sırada yer almaktadır. Türkiye, 1.88'lik e-devlet endeksi ile dünya ortalamasının biraz üstündedir. Türkiye'nin e-Devlet Endeksindeki Yeri ABD 3,11 Avustralya 2,60 Singapur 2,58 Norveç 2,55 Türkiye 1,88. Kurumlar arasında entegre hizmet veren web siteleri henüz hayata geçirilememiştir. Bilgisayar kullanımı: Diğer bağlantı araçları (cep telefonu, kablolu televizyon, vs) çerçeve hızla yayılmasına rağmen, bugün itibari ile bilgisayarlar Internet ve diğer elektronik işlemlere ulaşma açısından birinci sırada yer almaktadır. Dolayısıyla bilgisayar kullanım oranlarının bilinmesi, e-devlet uygulamalarında önemli bir yer teşkil etmektedir.

2004'de yayınlanan BM raporuna göre, Türkiye'de her 26 kişiye bir bilgisayar düşmektedir (yani her 100 kişiden 3.81 kişi bilgisayar sahibidir). E-devlet uygulamalarında iyi bir düzeye gelmiş ülkelerle kıyaslandığında, bu oran çok düşüktür.

Telefon ve Cep Telefonu: E-devlet uygulamalarına bakıldığında, en önemli ve temel bağlantı şekli olması açısından sabit telefon hatlarının sayısı bir ülkedeki e-devlet çalışmaları için önemli bir göstergedir. Yine aynı şekilde, cep telefonlarının kullanım seviyeleri de kablosuz haberleşmenin o ülkedeki yaygınlığını göstermektedir. Özellikle kablosuz iletişimi sağlayan cep telefonları, gelişmekte olan ülkelerde teknolojik uygulamaları hızlandırmıştır. Bu sayede birçok yeni teknoloji uygulamaya sokulmuştur. Sabit telefon hatlarının yanında, cep telefonları birçok ülkede e-devlet uygulamalarına ulaşma yolunda yeni bir kanal olarak görülmüş ve bu konuda önemli yatırımlara gidilmiştir [7].

6.2.2. Dış Ticarete E-Belge Projesi

Dış ticarete kullanılacak doğru bilişim sistemleri ve prosedürleri eşyanın dolaşım hızını önemli bir şekilde azaltmaktadır. Gümrük Müsteşarlığı tarafından koordine e-belge projesi başlatılmıştır. Proje; ticaret çevresi

ile devletler arasında bilgi akışını hızlandırarak, işlemleri basitleştirmek ve uluslararası veri değişimi hedeflemektedir.

Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, Muhabere ve Elektronik Dairesi Başkanlığı biriminde Gümrük Otomasyonu Web uygulamaları kapsamında; bilge şifre işlemleri, telafi edici vergi, vergi sorgulama, VEDOP sorgulama, EDI (Elektronik Veri Değişimi) Tescil Sorgulama, teminat sorgusu, gemi takip programı, antrepo web, muhafaza şifre işlemleri, elektronik beyanname ve firma dosya takip sistemi işlemleri yapılmaktadır. Aşağıda yer alan tabloda ilgili işlemlerin kapsamı belirtilmiştir.

Tablo 6.9 Gümrük Otomasyonu Web Uygulamaları

Bilge Şifre İşlemleri	Bilgisayarlı Gümrük İdarelerinde, Veri Giriş Salonlarında ve EDI'de Özet ve Detaylı Beyanın doldurulması için kullanıcı kodlarının şifre tanımlaması ve değiştirilmesinde kullanılır.
Telafi Edici Vergi	Veri ambarında bulunan ihracat beyannamelerine ait telafi edici vergi bulunup bulunmadığının sorgulanabileceği bir web uygulamasıdır.
Vergi Sorgulama	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarına göre güncel vergi oranlarını sorgular.
VEDOP Sorgulama	Gümrükte kapanmış ihracat beyannamelerinin Maliye Bakanlığının VEDOP Sistemi'ne aktarılıp aktarılmadığını sorgular.
EDI Tescil Sorgulama	EDI yolu ile tescil edilen beyanname numaralarını verir.
Teminat Sorgulama	UND, RODER, DAC, GAR, GDS1, GDS2, BUNKER, GTRANT, GTR1 ve GTR2 sahibi firmaların kendi teminatlarını kullanan özet beyan ve beyannameleri sorgular.
Gemi Takip Programı	Gümrüklerin modernizasyonu amacıyla başlatılan çalışma kapsamında limanlardaki gümrük kapılarına yurtdışından gelecek ve bunlardan yurtdışına gidecek tüm gemilerin mevzuat çerçevesinde kontrol takibinin yapılması açıklanmaktadır.
Antrepo Web	Antrepolarda ambar giriş-çıkış işlemlerinin yapılabilmesi, antrepo beyanname dökümlerinin alınabilmesi, muayene bloke onay işlemleri, antrepolarda tır muayene işlemlerinin yapılabilmesini sağlar.
Muhafaza Şifre İşlemleri	Bilgisayarlı Gümrük İdarelerinde, Veri giriş salonlarında veya WEB tabanlı programlar.
Firma Dosya Takip Sistemi	Gümrükte işlem yapan firmaların dosyalarının, sadece ilgili Gümrük Müdürlüğü'nde tutulması ve diğer gümrük müdürlüklerinden de bilgisayar sistemi üzerinden izlenebilirliğinin sağlanması amacı ile geliştirilmiş ve uygulamaya açılmış web tabanlı bir programdır.
Elektronik Beyanname	Uygulama pilot bölge olan Ankara Tır Gümrüğü ve Atatürk Hava Limanında Haziran 2008'de başlamıştır. Şu anda 14 Gümrük Müdürlüğü'nde elektronik imzalı web servis uygulaması kullanılmaktadır. Ayrıca dış ticarete "e-belge" uygulaması için yapılan çalışmalarda Bursa Serbest Bölgesi pilot bölge olarak seçilmiştir.

Kaynak: <https://uygulamalar.gumruk.gov.tr/> [8]

Yukarıda belirtilen işlemlerin tamamının elektronik ortamda yapılması, bilgi güvenliğinin artırılması, verilerin depolanması, işlemlerin hızlanması ve maliyetlerin düşürülmesi anlamında oldukça önemlidir.

İzmir Gümrük Müdürlüğü elektronik imzalı web servis uygulamasına geçen Gümrük Müdürlükleri arasındadır.

Tablo 6.10 BİLGE Sistemini Kullanan İzmir Gümrük Müdürlükleri Toplam Beyanname Sayıları ve EDI Oranları (Şubat 2009)

Sıra No	Gümrük İdareleri	Toplam TCGB (Gümrük Beyannamesi)	EDI Oranı (%)	Toplam ÖZBY (Özet Beyan)	EDI Oranı (%)
1	İzmir Gümrük Müd.	23.586	93,66	6.221	13,74
2	İzmir Menemen Deri Ser. Böl. Güm. Müd.	379	46,97	46	0,00
3	İzmir TIR Gümrük Müdürlüğü	108	98,15	95	40,00
4	İzmir Yolcu Salonu Gümrük Müd.	64	18,75	163	64,42

Kaynak: <http://www.customs-edi.gov.tr/icerik.aspx?id=genelbilgiler> [9]

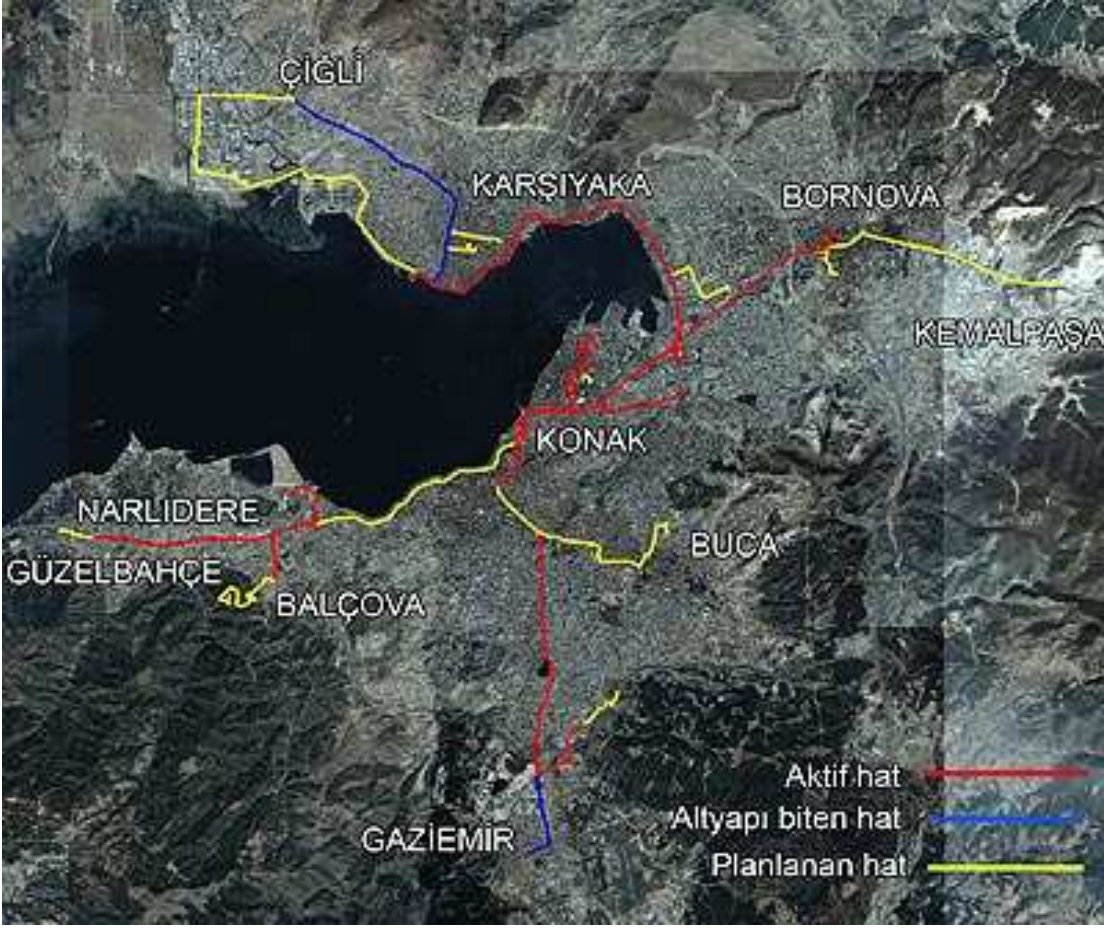
6.2.3. İzmirNet Projesi

İzmir Büyükşehir Belediyesi İzmirNet Projesi

Türkiye'nin en kapsamlı kamu ağ projesi sayılan İzmirNet Projesi, Büyükşehir Belediyesi tarafından İzmir'de oluşturulmuştur. İzmirNet adlı proje e-belediye, e-devlet, e-ticaret, e-sağlık, e-egitim, e-araştırma, e-eglençe hizmetleri de sağlayarak İzmir'in iletişim alt yapısının güçlendirilmesinde oldukça önemli bir yere sahiptir.

İlgili proje elektronik hizmetler, kent terminalleri, internet kameraları gibi araçlarla İzmir'de her türlü iletişim faaliyetinin hızlanmasını ve doğru yapılmasını amaçlamaktadır. Ayrıca İzmirNet, afet yönetim ve kriz merkezi uygulamaları için gerekli alt yapıyı sağlamaktadır. Sistemin Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne de ulaştırılıp sanayicilerin hizmetine sunulması planlanmaktadır [10].

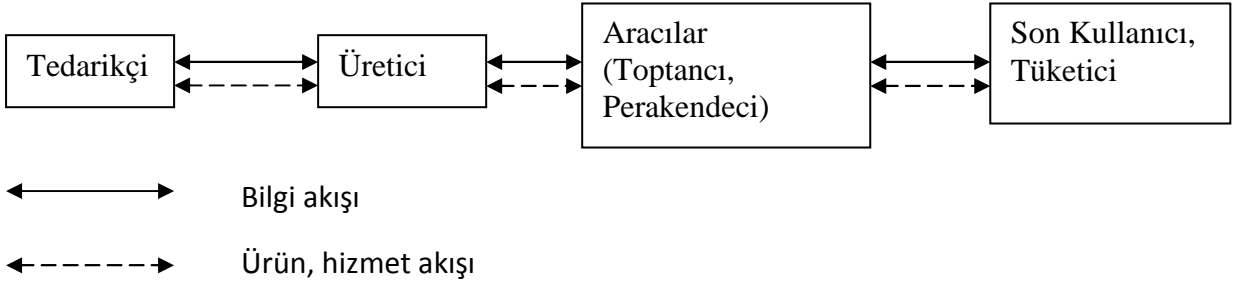
Bu bağlamda, lojistik alt yapı güçlendirmeleri ile birlikte İzmirNet projesinin İzmir'in yatırımcılar için potansiyel yer olma ihtimali güçlenecektir.



Harita 6.1 İzmirNet Projesi Kapsamında İnşa Edilen, Aktif Olan ve İnşa Edilmesi Planlanan Hatlar

6.3. Bilgi Akışının Lojistik Yönetiminde Önemi

Günümüzün ağır rekabet koşulları etkin müşteri cevap sistemi, müşterilerin ihtiyaçlarına hızlı şekilde cevap verebilmeyi, veri depolamayı, veri madenciliğini ve artan e-ticaret işlemlerini yönetebilmeyi zorunlu kılmaktadır. Geleceğin organizasyonları müşteri tarafından beklenen bu şartları karşılayabilecek organizasyonlar olmak zorundadır. İstenilen alt yapıyı planlamak, yönetebilmek ve kontrol edebilmek ise güçlü bilgi işlem teknolojilerinin kullanılması ile mümkündür.



Şekil 6.5 Tedarik Zinciri Örneği

İnternetin yaygın bir şekilde kullanılması ve son zamanlarda gerçekleşen diğer teknolojik gelişmeler yeni ekonomi kavramını ortaya çıkarmıştır. Dijitalleşme ve bağlantılık, internet kullanımının patlaması, yeni aracı çeşitleri ve kişiselleştirme yeni ekonomi kavramının altında yatan temel güçler olarak sayılabilir. Tedarik zinciri sistemleri, basit üretim ve planlama sistemlerinden, gelişmiş e-iş teknolojilerini kullanan gerçek zamanlı, esnek ve interaktif bilgi sistemleri haline dönüşmüştür. Yükselen dijital çağ ile birlikte yeni ekonomi iş yapma şekillerini yeniden şekillendirmektedir.

Bu kapsamda, bilgi tabanlı lojistik araçlar yaratmak endüstriler bazında etkinlik sağlamak ve kavramların ayırt edici özellikte kullanılması açısından oldukça yararlıdır. İşletme lojistiği kapsamında bilgi tabanlı araçlar yaratmakla ilgili lojistik faaliyetler gösterilmektedir.

Tablo 6.11 İşletme Lojistiği için Bilgi Tabanlı Faaliyet Örnekleri

Veri	Tesis yerleri ve planlanan rota	Üretim planlaması ve bileşen ihtiyaçları	Alınan siparişlerin kaydı	İşletme içerisinde veri toplama
Bilgi	Alternatif kaynaklar ve rota kapasiteleri	Koordine üretim bileşenleri planlaması	Parça taleplerinin trend (eğilim) analizi	İşletmeler arası veri toplama ve analiz
Bilgi Birikimi	Yeni rotalama modelleri geliştirme	Üretimden hemen önce bileşenlerin montaj için hazır hale getirilmesi	Optimize (en uygun) envanter bulundurma	Bilginin karar verme aracı olarak kullanılmak üzere bilgi birikimine dönüştürülmesi

Kaynak: [15]

Referanslar:

- [1] Lambert, D.M., Stock, J.M., Ellram, L.M. (1998), *Fundamentals of Logistics Management*, McGraw-Hill International Editions
- [2] http://www.ubak.gov.tr/st/pdf/ulasimdan_iletisime.pdf, “Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007” Raporu, Ulaştırma Bakanlığı
- [3] Adıgüzel, H. (2009), “Telekomünikasyon Devi Türk Telekom’da Tedarik Zinciri ve Lojistik Uygulamaları”, *11. Lojistik Yönetimi Zirvesi*, İstanbul
- [4] <http://www.turktelekom.com.tr/tt/portal>, Türk Telekom
- [5] *Türk Telekom, İzmir İl Müdürlüğü Yetkilileri (Kişisel Görüşme)*
- [6] <http://www.bitdunyasi.com/tr/>, Bilgi ve İletişim Teknolojileri Dünyası
- [7] http://hgm.ubak.gov.tr/hb/haberlesme_anasayfa, E-Devlet, *Haberleşme Genel Müdürlüğü*
- [8] <https://uygulamalar.gumruk.gov.tr/>, *Gümrük Müsteşarlığı Muhabere ve Elektronik Dairesi Başkanlığı*, Gümrük Otomasyonu Projesi Web Uygulamaları
- [9] <http://www.customs-edi.gov.tr/icerik.aspx?id=genelbilgiler>, “Gümrük Partnerlerinin EDI Kullanımı”, *Gümrük Müsteşarlığı Elektronik Veri Değişimi*
- [10] <http://www.izmir.bel.tr/Details.asp?textID=4826>, E-İzmir’e Doğru, İzmir Büyükşehir Belediyesi
- [11] Bayraktar, E., Jothiskankar, M.C., Tatoglu, E., Wu, T. (2007), “Evolution of Operations Management: Past, Present and Future”, *Management Research News*, Vol. 30, No.11, s.843-871
- [12] Cooper, M.C., Ellram, L.M. (1993), “Characteristics of Supply Chain Management and the Implications for Purchasing and Logistics Strategy”, *The International Journal of Logistics Management*, Vol.4, No.12, s. 13-24
- [13] Singh, J. (1996), “The Importance of Information Flow Within the Supply Chain”, *Logistics Information Management*, Vol.9, No.4, s.28-30
- [14] Christopher, M. (2000), “The Agile Supply Chain: Competing in Volatile Markets”, *Industrial Marketing Management*, Vol. 29, No.1, s. 37-44
- [15] Greis, N.P., Kasarda, J.D. (1997), “Enterprise Logistics in the Information Era”, *California Management Review*, Vol.39, No.3, s.55-78

7. İZMİR'İN MEVCUT DURUMUNUN ve POTANSİYELİNİN FARKLI ŞEHİRLERLE KARŞILAŞTIRILMASI

7.1. Avrupa Lojistik Sektörüne Genel Bakış

Tüm dünyada hızla gelişmekte olan lojistik sektörü, sürdürülebilirlik kavramı ve çoklu taşımacılık sistemlerinin gelişmesi ile birlikte günümüzde önemli bir dönüm noktasındadır. Ülkemizin de içinde bulunduğu Avrupa - Ortadoğu bölgelerinde yaşanan gelişmeler Türkiye lojistik sektörünün geleceği açısından belirleyici olacaktır. Avrupa ve dünyada lojistik alanında, ana yatırımlar entegre lojistik köy, çoklu taşımacılık (intermodal) sistemleri, kuru liman (dry port) ve liman yatırımları olarak göze çarpmaktadır. Özellikle Bulgaristan, Avrupa taşımacılık koridorları (Şekil 7.1) Ortadoğu bağlantılarını geliştirmek amacıyla seçilmiş ve karbondioksit emisyonu düşük olan raylı ve nehir taşıma modları teşvik edilmektedir.

Avrupa Birliği tarafından hazırlanan ve 2007 yılında uygulanmaya başlayan Yük Taşımacılığı Aksiyon Planı'nda [1] yer alan ana konular şunlardır:

1. Elektronik yük ve akıllı taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi (e-Freight and Intelligent Transport Systems (ITS)) ve bilgi akışının karşılıklı işlerliğe uygun bir şekilde standardize edilmesi
2. Sürdürülebilir kalite ve verimlilik çerçevesinde performans ölçütlerinin geliştirilmesi ve analizi
3. Taşıma zincirlerinin idari, dokümantasyon, sigorta ve güvenlik açılarından basitleştirilmesi
4. Araç ve yükleme standardizasyonu
5. Yeşil ve çevre dostu taşıma koridorlarına TEN-T [2], Marco Polo [3], NAIADES [4] projeleri ile öncelik verilmesi
6. Şehir içi taşımacılığın iyileştirilmesi.

Bahsedilen plan dâhilinde verimlilik ve sürdürülebilirlik olan genel amaçlar doğrultusunda toplam lojistik maliyetlerinin düşürülmesi, yük taşımacılığında kaynaklanan kirlilik ve CO₂ emisyonlarının azaltılması hedeflenmektedir. Intermodal sistemler ve lojistik köylere yapılan yatırımlar sonucunda tesis kapasite kullanım oranlarında yükselme, trafik sıkışıklığında kaybolan iş saatlerinde azalma, taşıma zamanlarında kısalma, yasal ve idari maliyetlerde düşüşle birlikte eğitim sertifikalı lojistik çalışanı sayısında artış olduğu rapor edilmiştir. Dolaylı olarak Türkiye'nin de dahil olduğu bu planın izlenmesinde göre bahsedilen göstergeler sürekli olarak izlenmektedir.

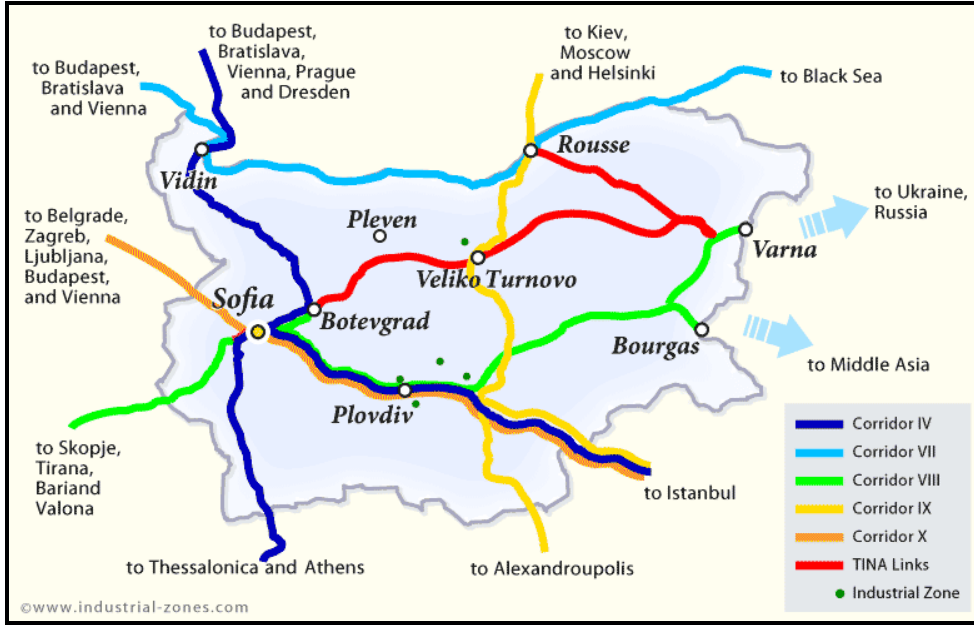


Şekil 7.1 Farklı renkler ile belirtilmiş Avrupa lojistik koridorları [2]

Lojistik Sektörü Açısından Bulgaristan ve Türkiye

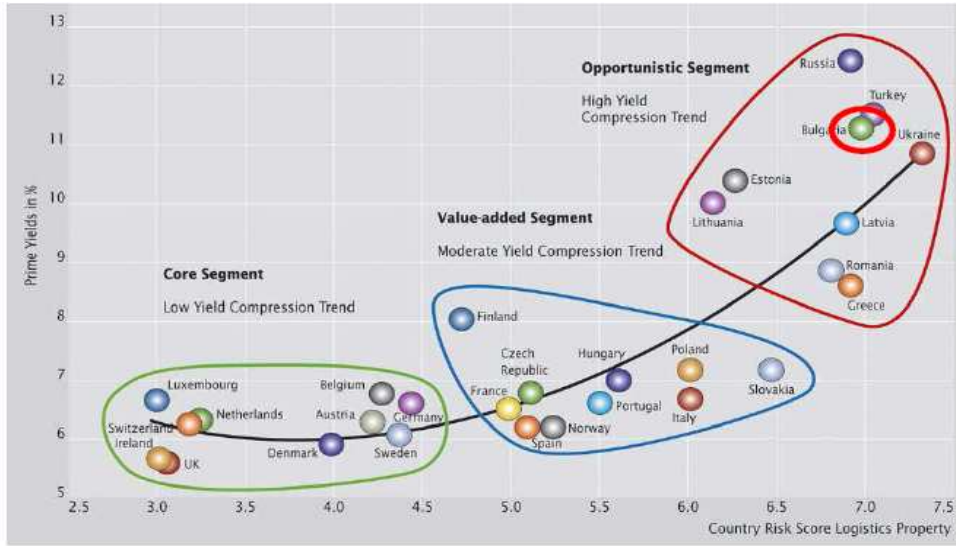
Şekil 7.3’de belirtilen Avrupa lojistik yatırımlarının ülke risk puanı ve yatırım getirisine göre sınıflandırmasına göre, Türkiye yüksek kazanç getiren fakat riskli ülkeler grubunda yer almaktadır. Türkiye kadar yüksek getirisi olmasa da Avrupa için coğrafi açıdan avantajlı diğer bir lojistik yatırım merkezi Bulgaristan’dır.

Avrupa taşıma koridorlarından Şekil 7.3’de gösterilen beş tanesi Bulgaristan sınırları içerisindedir. Bu nedenle lojistik entegrasyon ve altyapı yatırımlarına büyük bir hız veren AB ve Bulgaristan Hükümeti, Türkiye’nin kuzeyinden geçen bağlantılarla yeni rotalar oluşturmaktadır. Tarihi İpek yolu projesi çerçevesinde kurulan Orta ve Uzakdoğu bağlantıları ve planları dışında kalmak, Türkiye için çok önemli kazanımlara engel olacak bir durumdur. Bu nedenle, Avrupa taşıma koridorlarına entegrasyon için gereken altyapı projelerinin, lojistik köy ve liman iyileştirme geliştirme çalışmalarının ivedikle tamamlanması hedeflenmelidir.



Şekil 7.2 Bulgaristan lojistik altyapısı ve Avrupa taşıma koridorları [6]

2007 yılında Dünya Bankası tarafından hazırlanan rapora [7] göre ülkelerin lojistik performansları gümrük, altyapı, dış ticaret, yetkinlik, izlenebilirlik, maliyet ve zamanında teslim kriterlerine göre incelenerek elde edilmiş lojistik performans indeksleri (LPI) Tablo 7.1’de verilmiştir. Bu rapora göre, Türkiye Doğu Avrupa ülkeleri arasında en iyi üçüncü konuma sahip olup, birçok ölçüt açısından Bulgaristan’dan üstün konumdadır. Bu raporun sonuçlarında göre, Türkiye lojistik performans indeksi yüksek olan komşu ülkelerden özellikle Yunanistan ile işbirliği ve rekabet çerçevesinde başta İzmir olmak üzere Ege Bölgesi’ndeki lojistik yatırımlarını kapsamlı bir şekilde planlamalıdır.



Şekil 7.3 Avrupa lojistik yatırımlarının sınıflandırması [5]

Türkiye’nin batıya açılan kapısı İzmir, dünyanın liman şehirleri arasında olmanın yanı sıra lojistik sektörünün geleceği için önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak gelişme ve altyapı çalışmaları açısından bakıldığında, İzmir’in bu potansiyelinin yeteri kadar kullanılmadığı tespit edilmektedir.

Tablo 7.1 Ülkelerin Lojistik Performans İndeksleri

Country	LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Domestic logistics costs	Timeliness
United Kingdom	3.99	3.74	4.05	3.85	4.02	4.10	2.21	4.25
Denmark	3.86	3.97	3.82	3.67	3.83	3.76	2.52	4.11
United States	3.84	3.52	4.07	3.58	3.85	4.01	2.20	4.11
Greece	3.36	3.06	3.05	3.11	3.33	3.53	2.87	4.13
Hungary	3.15	3.00	3.12	3.07	3.07	3.00	3.00	3.69
Turkey	3.15	3.00	2.94	3.07	3.29	3.27	2.71	3.38
Slovenia	3.14	2.79	3.22	3.14	3.09	2.91	3.18	3.73
Czech Republic	3.13	2.95	3.00	3.06	3.00	3.27	3.40	3.56
Poland	3.04	2.88	2.69	2.92	3.04	3.12	3.23	3.59
Romania	2.91	2.60	2.73	3.20	2.86	2.86	2.62	3.18
Bulgaria	2.87	2.47	2.47	2.79	2.86	3.14	2.91	3.56
Croatia	2.71	2.36	2.50	2.69	2.83	2.46	3.08	3.45
Ukraine	2.55	2.22	2.35	2.53	2.41	2.53	3.25	3.31
Macedonia, FYR	2.43	2.00	2.29	2.67	2.33	2.50	3.00	2.83
Serbia and Montenegro	2.28	2.33	2.18	2.25	2.29	2.07	3.07	2.54
Albania	2.08	2.00	2.33	2.33	2.00	1.67	2.78	2.13

Kaynak: Dünya Bankası Raporu, [7]

7.2. Lojistik Üs Bakış Açısı

Bu bölümde, Avrupa'nın önde gelen lojistik köyleri incelenmiş ve bir karşılaştırma tablosu hazırlanmıştır. Tablo 7.2'de İzmir ve Mersin illerinde oluşturulabilecek lojistik köy planları göze alınarak ulaşım bağlantılar ve sunulan temel hizmetler karşılaştırılmıştır. Karşılaştırma sonucunda, karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu bağlantılarıyla İzmir diğer Avrupa şehirlerinde bulunan lojistik köy koşullarında faaliyet gösterebilecektir. Lojistik köy için gereken en az 1-2 milyon m² alan İzmir ve civar ilçelerinde mevcut durumdadır. İzmir'de oluşturulabilecek lojistik köy, yükleme, boşaltma, depolama, çapraz sevkiyat, paketleme, fason üretim, gümrükleme, vb. gibi faaliyetleri içererek çevre sanayi bölgelerine, büyük çaplı lojistik firmalarına kolaylık sağlayacaktır.

Lojistik köyün kurulması ve işletilmesi sürecinde kullanılacak iş modelleri aşağıdaki gibi sıralanabilir. Genelde yap-işlet-devret vb. modeller devletin arazi/sahipliği üzerinde özel sektörün faaliyet göstermesi şeklindedir. Ancak karayolu, demiryolu bağlantıları ve antrepo gibi kamu sorumluluğunda olacak konular özel olarak ele alınmalıdır.

- **Ortaklık:** Bu modelde ilgili tüm kuruluşlar başlangıçta ortak bir firma kurarlar ve tüm faaliyetler bu firma tarafından gerçekleştirilir.
- **Yap-İşlet-Devret:** Bu modelde hizmet verecek firma gerekli binaları (depo vb) inşa eder ve araçları satın alır. Ancak firmanın sahipliği söz konusu değildir, belirli bir süre işlettikten sonra bu yatırımları yönetici firmaya devreder. Yönetici firma finansman konusunda hizmet veren firmalara destek verebilir.
- **Yap-Sahiplen-İşlet:** Hizmet verecek firma gerekli binaları (depo vb) inşa eder ve araçları satın alır. Bu modelde firma arazinin ve diğer yatırımların da sahibi olur. Ancak hizmet firması araziye ve diğer yatırımları işletmeme veya başkalarına satma konularında tamamen serbest değildir. Yönetici firma izni olmadan satış, devretme, kiralama veya işletmeme kararları veremez.
- **İşlet-Bakım Yap:** Bu modelde yönetici firma gerekli altyapı ve üstyapı yatırımlarını yapar ve sahip olur. Yönetici firma bu yatırımları hizmet firmasına belirli bir süre için kiralar. Bu süre zarfında hizmet firması işletme ve gerekli bakımları yapma konusunda sorumludur. Anlaşma süresi sonunda yönetici firma aynı firmayla veya başka bir firmayla yeni anlaşma yapabilir. Bu model köy içerisinde yer alacak restoranların işletilmesi için kullanılabilir. Bir başka örnek ise yönetici firmanın satın alacağı pahalı vinçlerin kiralanması olabilir.
- **Yap-Bakım Yap:** Bu model özellikle yol, demir yolu, köprü gibi yatırımlar için uygun olabilir.

Tablo 7.2 Lojistik Köy Karşılaştırmaları [8]

İsim	İzmir	Mersin	Sogaris	Nordic Transport Center	Interport o di Bologna	Bilk Combi Terminal	Interport o Marche	Interport o di Parma	Interport o di Rovigo	Interport o Quadrante Europa	Interport o di Venezia	Interport o di Padova	C.T Zaragoza	Cargo Center Graz	DUBAI Logistics City
Şehir	İzmir	Mersin	Rungis	Aalborg Danimarka	Bologna İtalya	Budapeşte Macaristan	Jesi İtalya	Bianconese di Fontevivo İtalya	Rovigo İtalya	Verona İtalya	Venezia İtalya	Padova İtalya	Orbassano İtalya	Zaragoza İspanya	Werndorf Avusturya
Ülke	Türkiye	Türkiye	Fransa	Danimarka	İtalya	Macaristan	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İspanya	Avusturya
Bağlantılar															
Karayolu	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√		√	√
Demiryolu	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√		√	√
Genel puan	4,0	4,0	4,0		4,36	4,03	4,03	4,09	3,63	3,35	3,92	3,52		4,0	4,0
Hizmetler															
Nehir, Akarsu									√						Hayır
Depolama Özellikleri															
Toplam Yüzey Alanı (1000m ²)	1500	600	540	420	2000	223	6000	2541	1600	2500	240	2000	605	500	140000
Kapalı Alan (1000m ²)			200		76,9	21,3		600		58	47			61,5	
Depolar (1000m ²)			180		150,9		38			432	92		204		
Ofisler (1000m ²)			20	5		2			2	20	5,5	22			
Sipariş Hazırlama			√												
Konteyner terminali					147			150							
İnformasyon terminali					130			65							
Yüksek kapasiteli yüklemeye uygun alan depolar	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Ulusal taşıma (1000m ²)			150	10			38		10		0,7				
Paket depoları	√														
Demiryoluyla kesişen üretim depolar (1000m ²)			80	31	66,8		7		7,5	70	3,5			150	√
Gümrükleme Soğuk Depo (1000m ²)	√	√			13	3,7				85					
Toplam yol trafiği (milyon ton)			2,5											0,35	
Köyde bulunan taşıma/lojistik şirketi sayısı			80				3	80	4	110	10	80			
Köyde çalışan kişi sayısı			2500		1500			1500		1800	250	1200	150		650
Kapasite kullanım yüzdesi (%)					60										



Şekil 7.4. Avrupa kıtasında faaliyet gösteren ana aktarma limanları

7.3. İzmir Limanı ve Diğer Akdeniz Limanları

Şekil 7.4’de gösterildiği üzere, İzmir, Mersin ve İstanbul limanları ana deniz ticaret hatları üzerinde bulunmaktadır. Coğrafi olarak yakınlık ve genel olarak benzerlik gösteren limanlar Pire, Marsilya, Köstence, Mersin ve İzmir olarak tespit edilmiş ve Tablo 7.3’de karşılaştırılmıştır. Son yıllarda artan ekipman ve kapasite artırma, liman-demiryolu bağlantıları, liman yönetimi bilgi teknolojileri yatırımları ile göze çarpan Pire limanının, belirlenen karşılaştırma kriterlerine göre en çok tercih edilen liman olduğu görülmektedir. Özellikle Avrupa ve Uzakdoğu arasında işleyen yüksek TEU kapasiteli gemiler, aktarmalarında Pire limanını tercih etmektedir. Pire limanında demirleyen gemilerin % 52’si Uzakdoğu, % 31’i Akdeniz, % 12’si Kuzey Avrupa, % 2’si Amerika ve % 3’ü diğer bölgelerden gelmektedir.

Tablo 7.3 Önemli limanların karşılaştırması

	Pire Limanı ¹	Marsilya Limanı ²	Mersin Limanı ³	Köstence Limanı ⁴	İzmir Limanı ⁵
Ülke	Yunanistan	Fransa	Türkiye	Romanya	Türkiye
Konteyner işlem oranı	84%	83%	44%	22%	77%
Genel yük işlem oranı	16%	17%	56%	78%	23%
Toplam rıhtım uzunluğu (m)	4174	2127	3170	29830	3.400
Max. derinlik (m)	18	14,5	14,5	19	10,5
Liman alanı	1.725.200	1.370.000	1.097.313	3.926.000	902.000
Konteyner alanı (m ²)	900.000	440.000	420.000	-	-
Saha alanı (m ²)	806.000	880.000	720.000	1.313.000	380.000
Kapalı alan (m ²)	19.200	50.000	32.179	-	29.205
Kapasite (TEU)	1.600.000	1.150.000	436.000	1.000.000	266.000
Crane sayısı	15	15	5	-	7
Straddle crane sayısı	64	43	12	-	12
2007 Konteyner hareketliliği (TEU)	1.373.138	863.545	796.397	1.411.414	898.217

İzmir Limanı ve Mersin Limanı Karşılaştırması

¹ http://www.olp.gr/index_en.html

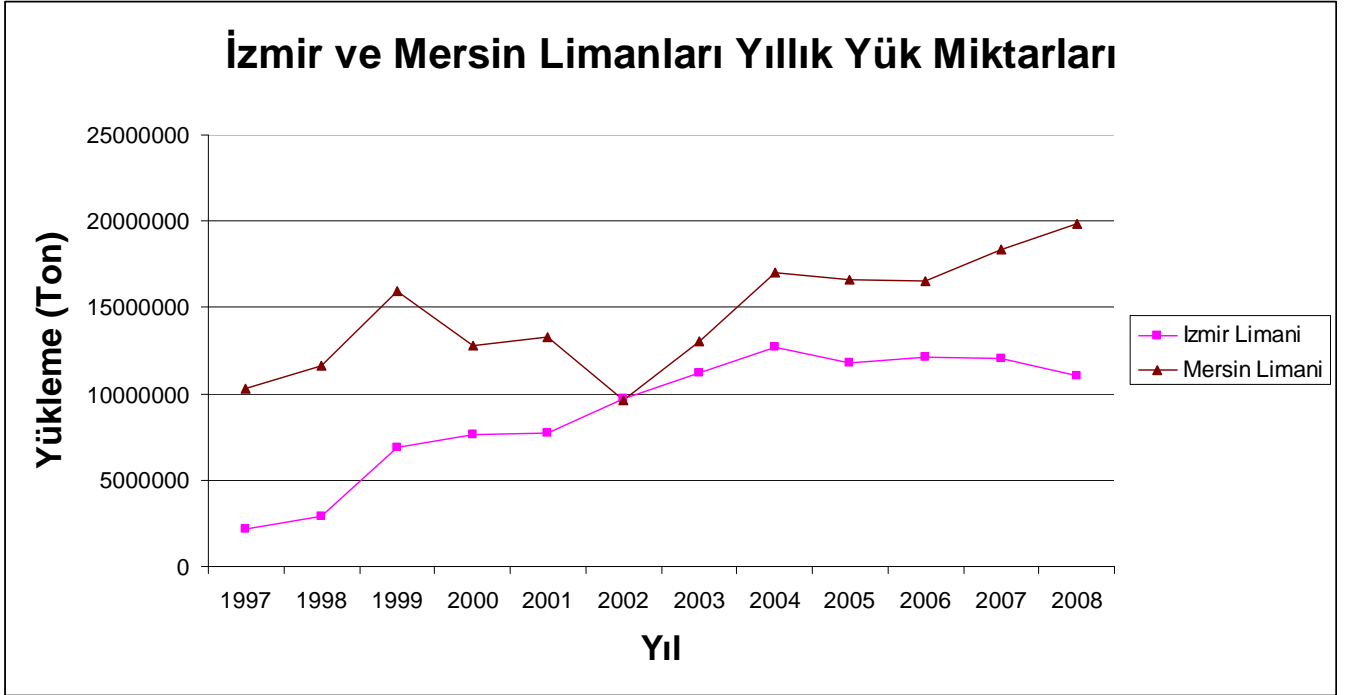
² http://www.marseille-port.fr/v_anglaise/index.htm

³ <http://www.mersinport.com.tr>

⁴ <http://www.portofconstantza.com>

⁵ TCDD İzmir Alsancak Limanı İstatistikleri

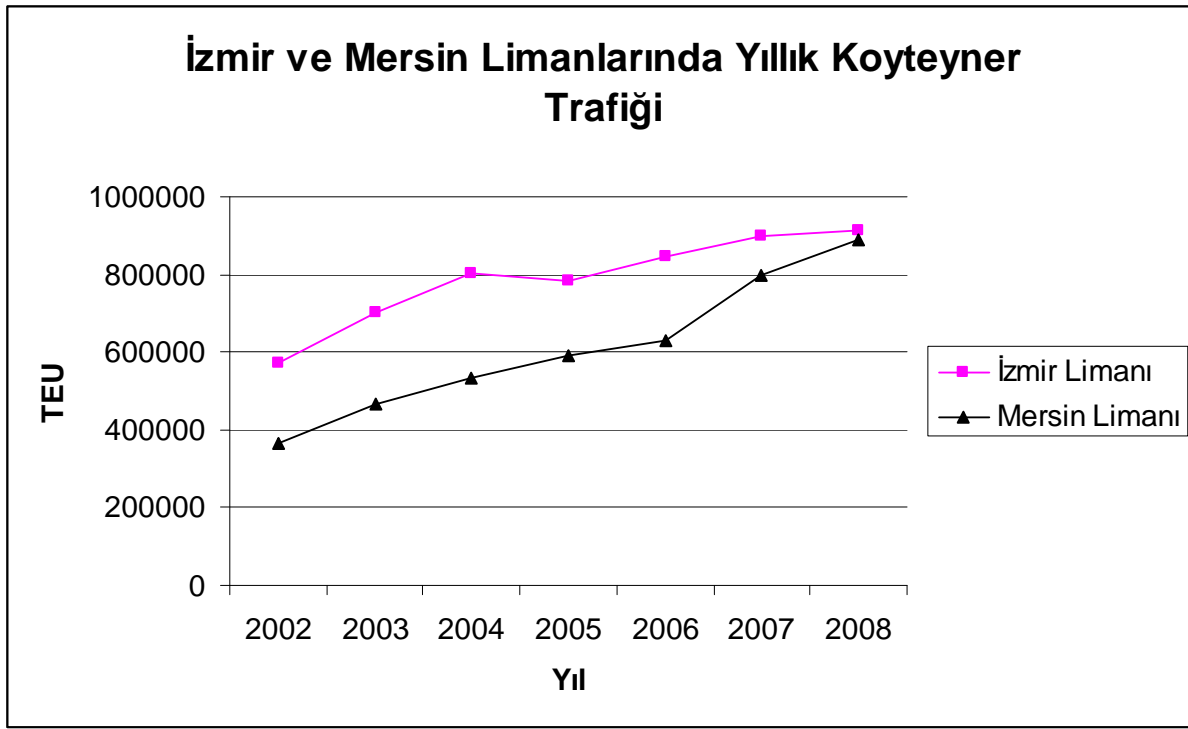
Ana liman şehirlerimizden İzmir ve Mersin ulaşım bağlantıları açısından çeşitli avantajlar sunmaktadır. Mersin'in 052, 400 ve 715 notu karayolları ile diğer illerle ve komşu ülkelerle bağlantıları vardır. Mersin bölgesinde yurtiçi ve uluslararası yük taşımacılığı yapan çok sayıda firma mevcuttur. Mersin ili, Yenice demiryolu istasyonu ile Orta Anadolu'ya, Güneydoğu illeri ile Suriye ve Irak'a bağlanmaktadır. Akdeniz'in ve Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olan Mersin Limanı'ndan dünyanın tüm büyük limanlarına yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Ayrıca liman içerisinde Ataş Petrol Rafinerisi, Serbest Bölge, Petrol Ofisi ve NATO'ya ait özel rıhtımlar mevcuttur. Taşucu Limanı'ndan KKTC'ye yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Gerektiğinde, SEKA Müessesesi Özel Limanı'ndan da yararlanılmaktadır. Yat limanları Mersin, Kumkuyu, Taşucu, Hacıışaklı, Aydıncık, Bozyazı ve Anamur'dur. Mersin ilinde havalimanı bulunmadığından, yük ve yolcu taşımacılığında Adana Şakirpaşa Havalimanı'nı kullanılmaktadır. Lojistik açıdan bu durum bir dezavantaj olarak değerlendirilmektedir.



Sekil 7.5 İzmir ve Mersin Limanlarında Yıllık Yük trafiği

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

Şekil 7.5'de, İzmir ve Mersin limanları, toplam yük trafiği açısından karşılaştırılmış ve 2003 yılından itibaren Mersin limanından taşınan yük miktarının hızla arttığı tespit edilmiştir. Özellikle Mersin limanının özelleştirilmesinin ardından İzmir limanında yük tonajı açısından düşüş gözlenmektedir.



Sekil 7.6 İzmir ve Mersin Limanlarında Yıllık Konteyner trafiği

Kaynakı: www.denizcilik.gov.tr

Konteyner trafiği açısından, İzmir limanı hala Türkiye'nin en önemli konteyner limanı olma özelliğini sürdürmektedir. Mersin limanı ile karşılaştırıldığında (Şekil 7.6), İzmir limanı konteyner trafiği artışında bir yavaşlama ve Mersin limanının konteyner trafiği artışında yüksek bir ivme gözlenmektedir.

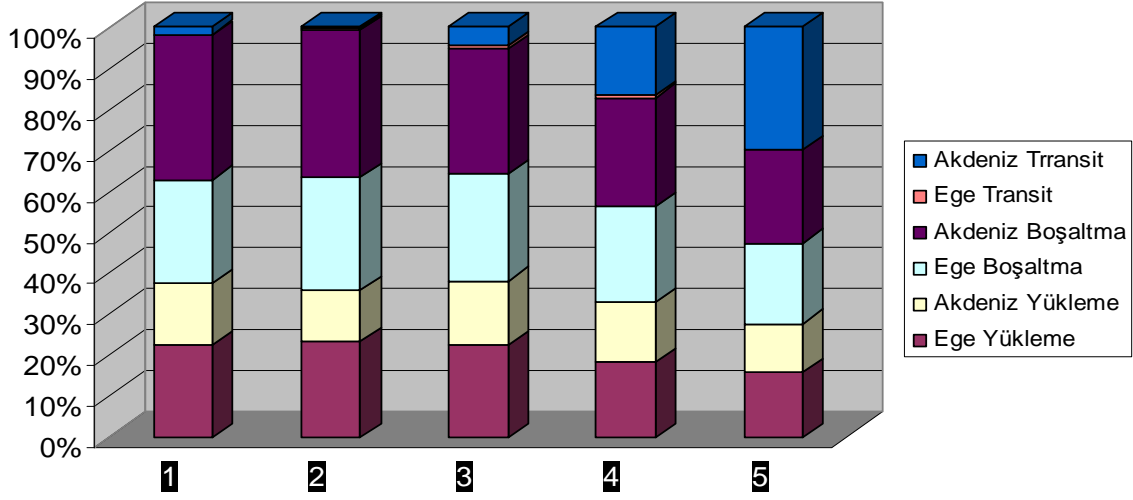
Tablo 7.4 ile liman trafiği istatistikleri bölgesel olarak incelenmiş, Akdeniz bölgesinin ve Mersin limanının transit liman olarak önemini gittikçe artırdığını görülmüştür (Şekil 7.7). Ege Bölgesi'nin ve İzmir Limanı'nın ise daha çok yükleme yani ihracat ve boşaltma yani ithalat amaçla kullanıldığı tespit edilmektedir.

Tablo 7.4 İzmir ve Mersin Limanlarında yük trafiğinin yükleme, boşaltma ve transit geçiş istatistikleri

Yıl	Ege Bölgesi Yükleme	Akdeniz Bölgesi Yükleme	Ege Bölgesi Boşaltma	Akdeniz Bölgesi Boşaltma	Ege Bölgesi Transit	Akdeniz Bölgesi Transit
1999	15.197.574	16.435.894	22.184.494	22.817.395	600	20.796.142
2000	15.079.223	14.708.695	22.794.868	22.697.465	8.250	30.715.575
2001	16.044.023	15.869.324	17.661.665	18.651.475	5.700	28.717.207
2002	18.329.331	11.583.298	21.688.969	18.620.583	141.097	27.623.912
2003	19.974.629	12.011.113	23.210.608	27.958.154	103.542	9.574.870
2004	22.028.928	14.657.609	24.635.386	34.326.772	191.907	1.813.680
2005	22.348.864	12.191.652	26.411.990	34.481.361	443.306	326.987
2006	24.942.708	17.535.955	29.113.279	34.165.474	835.036	5.021.766
2007	25.733.758	20.860.469	32.976.022	37.353.710	740.324	23.521.966
2008	26.197.331	19.605.142	32.525.727	37.583.523	27.765	49.448.704

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

Ege ve Akdeniz Bölgelerinde Yükleme, Boşaltma ve Transit Yük Trafikliği



Şekil 7.7. İzmir ve Mersin Limanlarında yük trafiğinin yükleme, boşaltma ve transit geçiş istatistikleri
Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

Mersin Limanı özelleştirme sonucu, kazandığı hareketlilikle İzmir Limanı'na bir alternatif olarak algılansa da, Türkiye lojistik stratejileri açısından Mersin ve İzmir farklı konumlara sahiptir. İzmir'in kara, deniz, hava ve demir yolu bağlantılarıyla uluslararası lojistik faaliyetler için önemi yadsınamayacak kadar büyüktür. Avrupa ulaştırma ve enerji koridorları daha etkin bir biçimde kullanıldıkça İzmir Limanı'nın önemli ortaya çıkacak ve çevre limanlardan özellikle Çandarlı Limanı'na yapılacak altyapı yatırımları ile desteklenecektir. Artan liman ve lojistik aktivitelerinin, kuru liman ve lojistik üs yatırımları ile daha etkin hale getirilmesi bugünden planlanmalıdır.

Referanslar:

[1] EU Freight Transport Logistics Action Plan, 2007

[2] Trans-European Transport Network European Commission
(http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm)

[3] EUROPA Legislation, Intermodal transport: The Marco Polo Programme
(<http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24159.htm>)

[4] European Commission Inland waterway transport, NAIADES Action Programme (2006-2013)
(http://ec.europa.eu/transport/inland/promotion/naiades_en.htm)

[5] "Growth and restructuring all across Europe- The European Logistics Market", by Prof. Dr. Dieter W. Rebitzer.

[6] Bulgaria Industrial Zones, <http://www.industrial-zones.com/>

[7] World Bank Logistics Performance Index, 2007, <http://go.worldbank.org/88X6PU5GV0>.

[8] İzmir Ekonomi Üniversitesi, Lojistik Yönetimi Bölümü Araştırma Raporu (2008).

8. "TEDARİK ZİNCİRİ" BAKIŞ AÇISIYLA İZMİR DURUM ANALİZİ

Tüm bu değerlendirmelere bakıldığında, İzmir ilinin lojistik sektörü açısından önemli bir potansiyele sahip olduğu bir kez daha ortaya çıkmaktadır. 2007 yılı verilerine göre, İzmir dünyanın en büyük 100. ekonomisine sahip kent olarak belirlenmiştir. Diğer yandan Çin, İzmir'i dünyanın yatırıma en elverişli 70 kentinden bir tanesi olarak seçmiştir. İzmir'de bulunan Ege Serbest Bölgesi de yatırıma en uygun 40 endüstri bölgesinden bir olarak gösterilmiştir. Uluslararası perspektifteki bu konumlandırma yanında yıllık 40 milyar dolara yaklaşan dış ticaret hacmi de var olan potansiyelin ne kadarının etkinleştirilebildiği hakkında bir fikir vermektedir.

Türkiye genelinde baktığımızda ise üçüncü büyük ekonomiye sahip olan İzmir ekonomisinin bileşenleri % 30.5 sanayi, % 23 ticaret, % 13.5 ulaştırma-haberleşme, ve % 8 oranında tarımsal faaliyetler şeklindedir. İlde faal ve proje aşamasında 19 organize sanayi bölgesi bulunmaktadır.

Lojistik sektörü açısından İzmir'in öne çıkan güçlü yanları:

- Türkiye'deki ikinci büyük sanayi şehri olması dolayısı ile sahip olduğu sanayi potansiyeli, tarım ürünlerinin ticaret-ihraç potansiyeli ve hammadde ticaret-ihraç potansiyeli,
- Türkiye'nin en büyük konteyner limanı ve en çok ihracat yapılan limanı olan Alsancak Limanı'na sahip olması, toplam 4 adet aktif limanı olması,
- İzmir Alsancak Limanı sayesinde Ege Bölgesi dışında Orta Anadolu, Doğu Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine hitap edebilme potansiyeli,
- İç pazara yakınlığı
 - Manisa, Denizli, Aydın, Muğla, Bursa, Uşak, Kütahya gibi tarım, sanayi üretimi ve maden işleme kapasitesi yüksek merkezlere yakınlık
- Maliyet avantajı – örneğin Endüstriyel organize sanayi bölgelerinin, ulaşımın İstanbul'a göre daha ucuz olması
- Jeopolitik konumu
 - Akdeniz-Karadeniz ve Ege Denizi üçgeninin kesişiminde yer alması,
 - Anadolu üzerinden Ortadoğu'ya, Balkanlara ve Avrupa'ya yakınlık,
 - Akdeniz-Karadeniz geçişi üzerinde yer alması,
 - Süveyş Kanalı'na yakınlık),
- 8.500 yıldır liman ve ticaret kenti olması,
- 1.200'ü aşkın uluslararası sermayeli firmaya ev sahipliği,
- İyi yetişmiş insan gücüne sahip olması
 - İlde var olan üniversite ve yüksekokullar
 - Lojistik Yönetimi bölümü ile sektöre uygun kalifiye eleman yetiştirilebilmesi
 - Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nin ilgili alanında kalifiye eleman yetiştirmesi
- Çeşitli kurum ve kuruluşların yatırım yapacak firmalara yönelik çalışmaları. Örneğin:
 - İzmir Kalkınma Ajansı'nın kente yatırım yapacak firmaların tüm işlemlerini kendi bünyesinde takip edilmesine olanak sağlaması, uzman kadrosuyla İzmir hakkındaki bütün bilgileri ve verileri yatırım ajansları ve yatırımcılara ulaştırarak, İzmir'e yatırım yapmaları için ikna etmesi, İzmir'in tanıtımı için yurtdışında lobi faaliyetleri gerçekleştirmesi,
 - İzmir Vergi Dairesi Başkanlığı'nın firmaların işlemlerinin kısa sürede tamamlanması sağlaması
 - İzmir Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü'nün işlemleri çabuklaştırmak için faksla gönderilen faturalarla da işlem yapması, bürokrasiyi en aza indirmek için çalışmalar yapması,
 - Ege Bölgesi Sanayi Odası'nın yeni sanayi bölgeleri ile yatırımcıların yer sorununu çözmesi, yurtdışında fuarlar ve görüşmelerle İzmir'i tanıtması, yatırımcıları İzmir'e gelmeleri için ikna etmeye çalışması,
 - Ege Serbest Bölgesi'nin Çin'de ofis açarak Çin'li yatırımcıları İzmir'e çekmeye çalışması, yurtdışında fuarlar ve görüşmelerle İzmir'i tanıtması, yatırımcıları İzmir'e gelmeleri için ikna etmeye çalışması,
 - İzmir Ticaret Odası'nın Dış Ekonomik İlişkiler birimi aracılığıyla, yatırımcılara yönelik projeler hazırlaması, Agora, Kadifekale, Alliano gibi tarihi değerleri ortaya

çıkarak tanıtım yapması, Kruvaziyer turizmini geliştirmek için turistlerin ayak bastı paralarını ödemesi,

- İkliminin uygunluğu ile personel, makine ve ekipman çalışma elverişli olması,

Tüm bu güçlü yanlara karşın, İzmir'in lojistik alanındaki potansiyeline tam olarak ulaşamadığı görülmektedir. Bu konuda etkin olan başlıca zayıf yanlar:

- Karayolu ve demiryolu ağlarının lojistik faaliyetleri desteklemede yetersizliği. Örneğin
 - İzmir çevre yolunun tamamlanmamış olması
 - İzmir – Aydın - Denizli karayolu bağlantısının özellikle Aydın – Denizli kesiminin ve İzmir (Çandarlı) - Bergama – Balıkesir – Bursa bağlantısının istenen standartta olmaması,
 - İzmir - Ankara ve İzmir - İstanbul otoyol bağlantılarının olmaması,
 - Ege Bölgesi'ndeki organize sanayi bölgeleri başta olmak üzere Batı Anadolu'daki tüm sanayi tesislerini demiryolu ile Avrupa'ya bağlayacak Batı Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) projesinin tamamlanmamış olması,
 - Ankara-İzmir arası hızlı tren projesinin tamamlanmamış olması
 - 2005'te başlanan Aliğa-Menderes Raylı Sistem Projesi'nin tamamlanmamış olması,
- Alsancak Limanı'nda yaşanan sıkışıklıkların giderilmesi için gerekli yatırımların, açılan davalar ve kanuni engeller nedeniyle uzun yıllardır yapılamaması,
- Limanın şu anki yapısı, kanal derinliği nedeniyle bazı büyük gemilerin limana yanaşamaması, İzmir Limanı'na yanaşamayan büyük çekerli gemilerin, diğer limanları tercih etmesi,
- İzmir'in bir lojistik köye (Avrupa'da örnekleri görülen çoklu ve intermodal taşımacılık yapan ve tüm sektörü içerisinde barındıran bir merkeze) sahip olmaması,
- İzmir'de lojistik sahaların Alsancak Liman arkası, Çınarlı, Bornova Işıkkent, Pınarbaşı, Torbalı, Kemalpaşa ve kısmen Sasalı'da dağılmış durumda olması,
- Kent yük-kamyon ve tır trafiğinin, merkezdeki depolama alanları, konteyner sahaları nedeniyle fiziksel olarak sıkışması, bunun operasyonel verimsizliğin yanında yatırımcılar açısından da olumsuz görülmesi,
- 1976 yılından bu yana devletin gündeminde bulunan, son 5 yılda büyük aşama kaydedilen Kuzey Ege Limanı (Çandarlı Limanı) yatırım projesinin bir türlü sonlanmaması,
- İzmir'in merkezi kaynaklardan ve teşviklerden düşük pay alması
 - Bütçeye yaptığı % 9 oranındaki katkıya rağmen, bütçe harcamalarından % 2'nin altında pay alması,
 - İzmir'e yapılan imalat sanayi yatırımlar, son 5 yıllık dönemde Türkiye imalat sanayi yatırımlarının % 3,5'ünü oluşturken. İstanbul, Gaziantep, Bursa, Tekirdağ, Kocaeli, Kahramanmaraş'ın, sanayi yatırımı çekmede İzmir'i geride bırakması,
 - Teşvikli yatırımların ağırlıkla İstanbul ve çevresine toplanması, Antalya ve Muğla'da turizm yatırımları hızlanırken, sanayi yatırımlarının da İstanbul'dan sonra Tekirdağ, Bursa ve Gaziantep-Kahramanmaraş aksına kayması
 - Son 5 yıllık döneme bakıldığında, İzmir'in, toplam teşvikli yatırımlardan % 5.1 pay alarak 6'ncı sırada yer alması
 -

Fırsatlar:

- İzmir'in önemli bir lojistik üs olmasına yönelik olarak bir lojistik köy kurulması
- Kuzey Ege Limanı projesinin bitirilmesi ve sektöre yıllık 10 milyon ton kapasiteye sahip bir konteyner limanı kazandırılması,
- Uluslararası şirketlerin sektördeki payının son 5 yılda % 100 artarak % 20'yi geçmesi, bu ilginin devam etmesi ile sektöre sermaye girişi ve operasyonel iyileşme
- Yatırımcıların İzmir'e ve lojistik sektörüne olan ilgisi; sektör şirketlerinin cirosal olarak % 20'lere varan büyümelerinin, sektörde faaliyet göstermeyi cazip hale getirmesi,
- Küresel durgunluğun da etkilemesiyle birim yüklerdeki küçülmenin, farklı sektörlerde özelleşmiş, hızlı ve acil lojistik çözümlerine olan talebi arttırması; yerel şirketlerin rekabet şanslarının artması.

- Teknolojinin ve iletişim altyapısının gelişmesi ile verimliliğin ve hizmet kalitesinin artırılması, maliyetlerin düşürülmesi,

Tehditler:

- Arkas Şirketler Grubu'nun İç Anadolu Bölgesi'ni kat eden demiryolu hat inşası projesi, bu projenin eksenine lojistik üs olarak Mersin Limanı'nı koyması,
- Mersin ilinin ve Mersin Limanı'nın, özellikle yurt içinde İç – Doğu – Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ve yurtdışında Asya'yı kapsayan coğrafya için lojistik merkez olarak İzmir'e önemli bir alternatif olması,
- İzmir'in Türkiye içindeki ticaret bağlantısının gitgide Ege Bölgesi'ne sıkışıp kalması ihtimali,
- İzmir Limanı'nda yaşanan sıkışıklık probleminin uzun süreli devam etmesi nedeniyle yük sahiplerinin farklı rotaları ve farklı limanları tercih etmesi ihtimali,
- Dünya deniz ticaretinde önemli bir ağırlığa sahip olan Yunanistan ve Güney Kıbrıs Limanları'nın, Süveyş Kanalı'ndan gelen hatlar için güçlü bir alternatif olması,
- İzmir'in ekonomisine önemli katkı sağlayan Piyale, Turyağ, İzmir Basma Sanayi, İzmir Pamuk Mensucat, İzmir Yün, Kula Mensucat, Taç Sanayi, Sümerbank Basma, Tariş Pamuk Birliği gibi tesislerin kapanması
- Küresel ekonomik krizin yarattığı tüketim, üretim, istihdam daralmasının tüm sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de olumsuz etkileri.

9. İZMİR'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Sunulan verilerden ve yapılan analizlerden de görüleceği gibi, İzmir, konumu ve özellikleri ile bir lojistik üs olabilecek yapıya sahiptir. Bu noktadan hareketle İzmir'de lojistik sektörünün en önemli sorunu, İzmir'in var olan lojistik potansiyelini tam olarak gerçekleştirememesi olarak ifade edilebilir.

Bu sorunun çözümü için de gerek kamunun, gerek özel sektörün çabası gerekmektedir. Konuyla ilgili kurum ve kuruluşların tek tek gösterecekleri çabaların istenen etkinliği sağlayamayacağı ortadadır. Bu nedenle ortaya konacak ortak sorunları için ortak çabalarla çözüm aranmalıdır.

Ana başlıklar halinde öncelikli sorunlar şöyle özetlenebilir:

- Ulaşım ağlarının yetersizliği,
- Şehre İzmir'in güney ve diğer akslardan gelecek yüklerin bir merkezde toplanarak şehre girmesi ve şehirde toplanması gereken yükün şehre olumsuz etki yaratmadan bu noktada toplanarak tüm dünyaya gönderilmesini sağlayacak bir merkez bulunmaması,
- Alsancak Limanı'nın kapasitesinin yetersizliği,
- Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmemesi,
- Yunanistan (Pire) ve Mersin Limanları'nın artan rekabet baskısına karşı önlem alınmaması,

Bu yönde dile getirilebilecek öneriler şöyle sıralanabilir:

- Makro ölçekteki kamusal yatırımların acilen tamamlanması
 - Otoyol (çevreyolunun tamamlanması, İzmir – Aydın - Denizli bağlantısı, İzmir - İstanbul, İzmir – Ankara otoyolları)
 - Kuzey Ege Çandarlı Limanı ihalesinin yapılması
 - Çandarlı Limanı'na kadar otoyol ve demiryolu bağlantılarının sağlanması ana aktarma limanı olarak hizmet vermesi planlanan limanın bağlantılarının intermodal taşımacılık anlamında güçlendirilmesi,
 - Alsancak Limanı'nın kanal dip taraması, gerekli bilgi sistemlerinin kurulması ve limanın genişletilmesi gibi faaliyetler için gerekli adımların atılması, hukuksal engellerin aşılması,
 - Ankara-İzmir arası hızlı tren projesinin tamamlanması
 - 2005'te başlanan Aliğa-Menderes Raylı Sistem Projesi'nin tamamlanması ve işler hale getirilmesi.
- İzmir'e güney aksından gelen yüklerle ilgili lojistik aktivitelerin gerçekleştirileceği bir lojistik köy kurulması,
- Kruvaziyer turizmi için gündeme alınana projelerin tamamlanması,
- İzmir'in bütçe kaynaklarından aldığı payın artırılması için kalkınma ajansı projeleri gibi alternatifler oluşturulması, girişimlerin artırılması,
- İzmir'in yatırımcılara tanıtılması ile ilgili faaliyetlerin desteklenmesi.

10. SEKTÖRÜN GELİŞME POTANSİYELİ

Ticaret yapılanmasının artık tedarik zinciri yaklaşımı olmaksızın düşünülmediği günümüzde, lojistik sektörü giderek artan bir öneme kavuşmuş, deyim yerindeyse “yıldız” sektör haline gelmiştir. Lojistik faaliyetlerinin etkinliğinin müşteri memnuniyeti üzerindeki etkisi yadsınamaz boyuttadır. Müşterilerin teslim zamanları konusunda ne kadar hassas oldukları bilinmekle birlikte, yanlış adrese gönderilebilecek bir kargonun yaratacağı olumsuz etki de kolaylıkla silinemeyecek izler bırakabilir. Giderek artan bir ölçüde fiyat ve maliyet baskısı yaşayan şirketler, verimliliğin anahtarı olarak görmektedirler. Lojistiğini iyi yöneten şirketler, maliyetlerinde % 15 ile 50 arasında tasarruf sağlamaktadır.

Bu etkenlere paralel olarak, Lojistik sektörü dünyada küresel GSMH ile paralel gelişmekte, hatta dışkaynak kullanımı oranlarındaki artışla her yıl % 10’un üzerinde büyümektedir. 2008 yılı itibarıyla 6 trilyon dolar seviyesinde olan pazarın, 2015 yılında 10-12 trilyon dolarlık bir hacme kavuşması bekleniyor.

Mal hareketlerinin hacmi ve miktarının artması, ile bu hareketleri yönetecek bilgi teknolojilerinin de gelişiminin ve kullanımının artması beklenmektedir. Mal ve hizmetlerin hareketinin planlamasında, evrakların hazırlanmasında, sevkiyat, teslimat, mal bedellerin tahsili, iade mallar gibi lojistikle ilgili bütün lojistik süreçlerde bilgi teknolojilerinin kullanımının yaygınlaşacaktır. Bunun yanında lojistik süreçlerde taşıma operasyonlarından, siparişin alınmasına, sevkiyat bilgilerine, teslimat yerleri, dönüş yükü gibi filo yönetiminin temelini oluşturan bilgi teknolojilerine dayalı alt yapısına kadar tüm süreçler artan oranda bilgi teknolojileriyle yönetecek, işletmeler operasyon maliyetleri düşürmek, standardize edilmiş süreç yapılarıyla müşteri memnuniyetini yükseltmek ve daha rekabetçi bir yapı oluşturulabilmek için bilgi teknolojilerini kullanacaktır.

Sektörde ayrıca depolama ve ambalajlama süreçlerinin öneminin de artması, sanayi firmalarının bu süreçleri gitgide daha çok outsource etmeleri ve lojistik firmaların bu alanlara daha yüksek oranlarda yatırım yapması beklenmektedir.

Bunun yanında, Ters Lojistik (Geri Dönüş), Yeşil ve Afet Lojistiği konularının da AB ülkeleri öncülüğünde sıklıkla gündeme gelmesi beklenmektedir.

Elbette ülkemizin bu gelişmelerin dışında kalması beklenemez. Paralel gelişmeler, ciro artışları, sektör büyümesinin (2008 – 60 milyar dolar, 2015 – 120-150 milyar dolar), yabancı şirketlerin sektöre ilgisinin, buna paralel olarak sektördeki yabancı sermayenin artışının devam etmesi beklenmektedir. Outsource oranlarının Türkiye’de düşük seviyelerde (2008 - % 38) olması, bu yöndeki ivmenin dünya geneline göre daha yüksek olacağına işaret etmektedir.

Sektör, Türkiye çapında Avrasya’nın Lojistik - Ulaşım Merkezi olmayı hedefleyecek, burada Yunanistan ve Rusya ile rekabet halinde olacaktır.

Bu paralelde, lojistik şirketlerinin yurtdışına açılma eğilimlerinin (Balkanlar’a, Irak, İran ve Orta Asya ülkelerine yatırım) devam etmesi beklenmektedir. Örneğin Borusan Lojistik, yurtdışında bölgesel güç olma planları ile büyüme stratejisi kapsamında, Borusan International markasıyla İran, Cezayir ve Birleşik Arap Emirlikleri’nde şirketler kurmuş ve Irak, İran, Ukrayna, Rusya, Bağımsız Devletler Topluluğu, Kuzey Afrika ve Benelüks coğrafi kapsama alanındaki müşterilere hizmet vermeyi planlamaktadır.

Sektörün günümüzde önemli özelliklerinden biri de faaliyet gösteren çok sayıda şirket olmasıdır. Lojistik sektöründe irili ufaklı faaliyet gösteren şirket sayısı binlerle ifade edilmektedir. Ancak sektörün yaşadığı büyüme sonucu bu dağınıklığın düzelmesi, sektör büyürken şirket sayısının azalması beklenmektedir. Şirket birleşmelerinin yoğunlaşacağı, bazı büyük yerel şirketlerin yabancılar tarafından satın alınması küçük şirketlerin kapanacağı, büyüklerin daha da büyüyeceği öngörülmektedir. Gelecekte yurtdışında olduğu gibi,

hizmet kalitesinin ve kapsama alanının en önemli seçim kriterleri haline gelmesi kaçınılmazdır. Sonuçta pazarın büyük bölümünün 10 şirket arasında paylaşılacağı tahmin edilmektedir.

Sektörün İzmir'deki şu anki durumu ise şu büyüklüklerle ifade edilebilir: İzmir'de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık yapan firma sayısı 291, uluslararası taşıma ve antrepo grubunda 44, iç taşımacılık hizmetleri grubunda 1.700 civarında firma bulunmaktadır.

Gelecekte İzmir'in sektörde oynayacağı rolün ne olacağı, Türkiye'deki gelişmelere oldukça duyarlıdır. Örneğin Mersin Limanı'nın Asya ile ticarete önemli bir üs haline gelmesi, İzmir'i daha çok Avrupa ve Akdeniz ülkeleri ile gerçekleştirilecek ticarete ve buna bağlı lojistik faaliyetlere yoğunlaştıracaktır.

Bu noktada ayrıca İzmir'e bir lojistik köy kurulması, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesi, Alsancak Limanı'nın yapısal olarak iyileştirilmesi, sektör için en önemli itici güçler olacaktır. İZTO'nun (İzmir Ticaret Odası) lojistik köy ile ilgili adımlar atması, Çandarlı Limanı'nın ihale aşamasına gelmesi, Alsancak Limanı'nın özelleştirilmesi, bu yönde olumlu adımlar olarak görülebilir. Bu adımlara bağlı olarak lojistik firmalarının İzmir'deki yatırımlarının artması, tarımsal sektöre dayalı dış ticaretin ve buna bağlı lojistik faaliyetlerin sektör payının artması, İzmir'deki yüksek kapasiteli, teknoloji kullanımının üst düzeyde olduğu depo-antrepo ihtiyaçlarındaki artışa paralel olarak bu yönde yatırımların artması da beklenmektedir.

11. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Lojistik sektörünün son 10-15 yılına, ve günümüzde ulaştığı büyüklüğe bakıldığı zaman, sektörün geleceği ile ilgili pek çok öngörü yapmak mümkündür. Bu öngörülerin hepsinde öne çıkan ortak özellikler, lojistiğin bir destek süreç olmaktan çıktığını, maliyetlere, verimliliğe, müşteri memnuniyetine katkıları ile bir ana süreç haline geldiğidir.

Yaşanan bu hızlı değişimin, zaman zaman artan ancak günümüzdeki küresel mali kriz gibi dönemlerde azalan bir ivmeyle devam edeceği tahmin edilmektedir.

Ne var ki, sektör firmaları, her zaman bu gelişmeleri doğru şekilde değerlendirip değişime göre yapılanamamaktadır. Bu noktada sektörle ilgili yapılacak değerlendirmeler, tesbitler, analizler, hem mevcut durumun tesbiti, hem de gelecek stratejilerinin belirlenmesi açısından oldukça büyük bir öneme sahiptir.

Bu raporda, lojistik sektörü, İzmir ili özelinde incelenmiş, sektörün mevcut durumu, lojistik faaliyetlerin önemli bileşenleri olan taşımacılık ve ulaştırma faaliyetleri, depolama faaliyetleri, haberleşme sektörü ve iletişim altyapısı açılarından değerlendirilmiştir.

Daha sonra İzmir ilinin bir lojistik üs olma potansiyeli, dünyadaki ve yurtiçindeki benzer özellikli şehirlerle karşılaştırılarak analiz edilmiştir.

Ayrıca İzmir'in lojistik sektörü açısından güçlü, zayıf yönleri; karşı karşıya olduğu tehdit ve fırsatlar değerlendirilmiştir.

Son olarak İzmir'de lojistik sektörünün sorunları ve çözüm önerileri sunulmuş, gelecek 10 yıl perspektifi ile sektörün dünyada, ülkemizde izleyeceği rota ve İzmir'in bu noktada oynayacağı rol tartışılmıştır.

İzmir, gerek konumu, gerek sahip olduğu bilgi birikimi, doğal özellikleri ile, son yılların yıldız sektörü olan lojistik alanında bir yıldız, bir lojistik üs olmak için gerekli potansiyele sahiptir. Ancak yine açık olarak görülmektedir ki, İzmir bu potansiyelini henüz gerçekleştirememektedir. Bu konuda kamu, özel sektör, eğitim kurumları dahil tüm sektör oyuncularına önemli görevler düşmektedir.

12. EKLER

Ek 3.1 AOSB SEKTÖR BİLGİLERİ

GIDA SEKTÖRÜ ŞİRKET SAYISI VE CİRO BİLGİLERİ		
Sektör	2007	2008
	Şirket Sayısı	Şirket Sayısı
GIDA	13	19
	Ciro	Ciro
GIDA	800.000.000 TL	146.644.943 TL
GIDA	129.182.730 TL	83.850.000 TL
GIDA	78.683.957 TL	38.000.000 TL
GIDA	32.250.000 TL	35.000.000 TL
GIDA	20.515.212 TL	16.941.040 TL
GIDA	14.974.140 TL	15.000.000 TL
GIDA	11.310.474 TL	11.000.000 TL
GIDA	6.500.000 TL	8.800.000 TL
GIDA	3.760.000 TL	8.000.000 TL
GIDA	3.306.566 TL	7.950.000 TL
GIDA - DİĞER	3.829.795 TL	31.350.000 TL
Toplam Giro	1.104.312.874 TL	402.535.983 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı		
MAKİNA SEKTÖRÜ ŞİRKET SAYISI VE CİRO BİLGİLERİ		
Sektör	2007	2008
	Şirket Sayısı	Şirket Sayısı
MAKİNA	33	-64% 31
	Ciro	Ciro
MAKİNA	100.000.000 TL	1.500.000.000 TL
MAKİNA	67.840.000 TL	113.866.504 TL
MAKİNA	39.847.343 TL	107.000.000 TL
MAKİNA	38.826.036 TL	50.000.000 TL
MAKİNA	26.376.210 TL	45.000.000 TL
MAKİNA	19.400.111 TL	30.000.000 TL
MAKİNA	16.364.294 TL	27.560.000 TL
MAKİNA	16.035.000 TL	22.500.000 TL
MAKİNA	12.900.000 TL	19.350.000 TL
MAKİNA	12.720.000 TL	19.000.000 TL
MAKİNA - DİĞER	73.783.366 TL	110.242.668 TL
Toplam Giro	424.092.360 TL	2.044.519.172 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı		1.620.426.812 TL
Önceki yıla göre değişim oranı		382%
KİMYA SEKTÖRÜ ŞİRKET SAYISI VE CİRO BİLGİLERİ		
Sektör	2007	2008

	Şirket Sayısı	Şirket Sayısı
KİMYA	14	16
	Ciro	Ciro
KİMYA	229.283.253 TL	35.000.000 TL
KİMYA	24.000.000 TL	29.670.000 TL
KİMYA	16.972.666 TL	16.400.000 TL
KİMYA	12.000.000 TL	15.000.000 TL
KİMYA	10.000.000 TL	4.381.657 TL
KİMYA	6.780.927 TL	2.180.000 TL
KİMYA	4.895.906 TL	1.290.000 TL
KİMYA	3.288.224 TL	705.020 TL
KİMYA	3.000.000 TL	500.650 TL
KİMYA	2.366.363 TL	500.000 TL
KİMYA - DİĞER	3.770.000 TL	694.389 TL
Toplam Ciro	316.357.339 TL	106.321.716 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı		-210.035.623 TL
Önceki yıla göre değişim oranı		-66%

TEKSTİL SEKTÖRÜ ŞİRKET SAYISI VE CİRO BİLGİLERİ		
Sektör	2007	2008
	Şirket Sayısı	Şirket Sayısı
TEKSTİL	27	28
	Ciro	Ciro
TEKSTİL	83.433.253 TL	140.000.000
TEKSTİL	50.000.000 TL	80.000.000
TEKSTİL	29.634.000 TL	43.500.000
TEKSTİL	27.560.000 TL	24.000.000
TEKSTİL	16.000.000 TL	20.000.000
TEKSTİL	14.369.485 TL	11.000.000
TEKSTİL	14.190.000 TL	9.350.000
TEKSTİL	14.173.416 TL	7.800.000
TEKSTİL	9.720.600 TL	7.420.000
TEKSTİL	9.122.764 TL	4.240.000
TEKSTİL - DİĞER	44.956.540 TL	34.980.684 TL
Toplam Ciro	317.824.830 TL	382.290.684 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı		64.465.854 TL
Önceki yıla göre değişim oranı		20%

AMBALAJ SEKTÖRÜ ŞİRKET SAYISI VE CİRO BİLGİLERİ		
Sektör	2007	2008

	Şirket Sayısı	Şirket Sayısı
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	22	22
	Ciro	Ciro
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	700.000.000 TL	113.575.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	199.914.581 TL	109.650.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	93.048.452 TL	94.615.342 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	91.436.783 TL	90.000.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	84.602.615 TL	50.628.463 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	70.000.000 TL	30.000.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	29.000.000 TL	27.000.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	25.000.000 TL	25.000.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	18.761.000 TL	18.000.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ	18.190.000 TL	11.000.000 TL
PLASTİK-KAUÇUK-AMBALAJ - DİĞER	77.121.311 TL	43.905.282 TL
Toplam ciro	1.407.074.742 TL	613.374.087 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı		-793.700.655 TL
Önceki yıla göre değişim oranı		-56%

ENERJİ SEKTÖRÜ ŞİRKET SAYISI VE CİRO BİLGİLERİ		
Sektör	2007	2008
	Şirket Sayısı	Şirket Sayısı
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	14	16
	Ciro	Ciro
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	82.500.000,00 TL	2.000.000.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	26.187.000,00 TL	600.000.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	8.921.909,00 TL	142.695.018 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	7.000.000,00 TL	30.414.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	4.386.000,00 TL	28.000.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	4.281.178,00 TL	25.800.000 TL

ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	3.915.000,00 TL	16.600.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	3.741.000,00 TL	9.000.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	3.090.184,00 TL	9.000.000 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	3.000.000,00 TL	7.862.378 TL
ELEKTRİK-ELEKTRONİK-ENERJİ	3.816.671,00 TL	9.256.000 TL
Toplam Ciro	150.838.942 TL	2.878.627.396 TL
Önceki yıla göre değişim miktarı		2.727.788.454 TL
Önceki yıla göre değişim oranı		1808%

Ek 3.2

Ülke Gruplarına Göre İthalat

(Milyon \$)

	Toplam	AB	Türkiye Serbest Bölgeleri	Diğer ülkeler			
				Diğer Avrupa (AB Hariç)	Kuzey Afrika	Diğer Afrika	Kuzey Amerika
Türkiye							
2000	54.503	28.527	496	6.149	2.257	457	4.167
2001	41.397	19.823	303	5.738	2.115	704	3.390
2002	51.554	25.689	575	7.487	2.138	558	3.421
2003	69.339	35.140	589	10.341	2.519	820	3.741
2004	97.539	48.103	811	15.757	3.231	1.589	5.114
2005	116.773	52.696	760	20.386	4.212	1.835	5.823
2006	139.576	59.401	944	25.695	4.878	2.526	6.936
2007	170.063	68.612	1.224	34.254	3.616	3.168	9.033
Ege							
2000	7.433	3.119	195	596	509	18	453
2001	5.421	2.022	135	532	508	15	589
2002	6.532	2.677	185	596	524	33	372
2003	9.226	3.945	180	955	639	29	526
2004	12.273	5.022	216	1.547	850	57	505
2005	15.451	5.278	232	2.372	1.202	52	734
2006	18.833	5.765	326	2.933	1.416	88	986
2007	21.878	7.135	357	4.113	464	102	1.374
İzmir							
2000	7.187	2.914	195	576	508	17	447
2001	5.144	1.815	135	526	505	15	586
2002	6.114	2.345	185	575	518	29	371
2003	8.618	3.457	178	940	633	28	523
2004	11.508	4.490	216	1.536	843	49	503
2005	14.629	4.794	231	2.364	1.195	52	717
2006	18.018	5.333	324	2.915	1.409	88	946
2007	21.163	6.743	356	4.101	459	102	1.372

(Milyon \$)

Seçilmiş ülke grupları

	OECD Ülkeleri*	Avrupa Serbest Ticaret İşbirliği (EFTA)	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ)	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT)	Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT)	Türk Cumhuriyetleri	İslam Konferansı Teşkilatı (İKT)
2000	36.821	1.155	6.746	1.543	5.693	628	6.321
2001	26.886	1.481	5.553	1.238	4.630	283	5.540
2002	34.155	2.512	6.588	1.548	5.555	468	6.072

	2003	45.545	3.396	9.298	2.736	7.777	623	8.195
	2004	62.309	3.911	15.368	3.218	12.927	946	10.631
	2005	69.583	4.440	20.480	5.108	17.253	1.267	14.459
	2006	77.813	4.522	27.021	8.102	23.373	1.967	19.111
	2007	91.857	5.775	34.809	9.972	31.263	2.669	21.524
Ege	2000	3.931	138	622	560	616	169	1.969
	2001	2.850	94	542	261	476	34	1.463
	2002	3.417	146	572	399	520	66	1.801
	2003	4.998	170	1.032	606	898	86	2.281
	2004	6.328	169	1.688	676	1.501	103	2.849
	2005	6.883	146	2.589	1.029	2.412	190	4.135
	2006	7.635	161	3.314	1.899	3.175	373	5.500
	2007	9.515	158	4.544	2.420	4.477	528	5.215
İzmir	2000	3.721	125	611	557	609	169	1.963
	2001	2.648	90	535	254	47	31	1.449
	2002	3.081	129	564	388	508	57	1.779
	2003	4.528	157	1.013	586	879	69	2.248
	2004	5.782	162	1.654	631	1.458	64	2.790
	2005	6.288	140	2.550	991	2.373	154	4.076
	2006	7.115	156	3.271	1.835	3.104	315	5.423
	2007	9.016	147	4.521	2.350	4.409	461	5.129

*OECD ülkeleri: Avustralya, Avusturya, Belçika, Kanada, Çek Cum., Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Japonya, Kore, Lüksemburg, Meksika, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Slovakya, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye, Birleşik Krallık, ABD

Kaynak: TÜİK tarafından 2008 yılında yayınlanan "Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir" Raporu [1]

Ek 3.3

Ülke Gruplarına Göre İhracat

		(Milyon \$)						
		Diğer ülkeler						
	Toplam	AB	Türkiye Serbest Bölgeleri	Diğer Avrupa (AB Hariç)	Kuzey Afrika	Diğer Afrika	Kuzey Amerika	
Türkiye	2000	27.772	15.664	895	1.854	1.087	285	3.309
	2001	31.334	17.546	934	2.095	1.150	371	3.297
	2002	36.060	20.415	1.438	2.607	1.267	430	3.596
	2003	47.253	27.394	1.928	3.362	1.577	554	3.973
	2004	63.167	36.581	2.564	4.507	2.203	765	5.207
	2005	73.477	41.365	2.973	5.855	2.544	1.087	5.276
	2006	85.535	47.935	2.967	7.962	3.097	1.469	5.439
	2007	107.265	60.399	2.943	10.843	4.030	1.947	4.541
Ege	2000	5.495	3.205	228	249	110	51	761
	2001	6.161	3.534	236	272	119	71	843
	2002	7.601	4.450	273	360	141	81	990
	2003	9.807	5.782	327	475	221	109	1.160
	2004	12.134	7.084	487	589	251	118	1.486
	2005	13.983	8.027	515	716	417	248	1.687
	2006	16.900	10.170	455	1.130	513	486	1.511
	2007	19.393	11.505	509	1.303	643	508	1.418
İzmir	2000	5.099	2.874	228	239	107	51	724
	2001	5.864	3.273	236	266	118	71	824
	2002	7.199	4.086	271	350	140	81	985
	2003	9.162	5.239	310	453	218	107	1.155
	2004	11.247	6.362	431	548	247	118	1.480
	2005	12.771	7.078	439	624	411	247	1.680
	2006	15.662	9.225	434	1.003	507	485	1.504
	2007	17.783	10.361	485	1.104	638	508	1.401

(Milyon \$)

Diğer ülkeler

	Orta Amerika ve Karayipler	Güney Amerika	Yakın ve Orta Doğu	Diğer Asya	Avustralya ve Yeni Zelanda	Diğer Ülke ve Bölgeler
Türkiye						
2000	167	120	2.573	1.298	135	385
2001	201	186	3.261	1.331	98	864
2002	197	121	3.440	1.790	122	637
2003	166	131	5.465	2.348	158	197
2004	334	193	7.921	2.544	264	84
2005	411	274	10.184	3.029	271	208
2006	548	341	11.316	3.942	327	192
2007	549	514	15.072	5.227	343	857
Ege						
2000	25	38	470	291	45	22
2001	38	48	637	269	42	52
2002	48	30	775	371	43	39
2003	38	32	1.182	396	63	22
2004	60	36	1.448	491	79	5
2005	64	54	1.745	404	78	28
2006	53	62	1.761	655	91	13
2007	142	88	2.277	769	106	125
İzmir						
2000	25	38	460	289	45	19
2001	38	48	629	268	42	51
2002	48	30	761	369	43	35
2003	37	32	1.137	395	63	16
2004	56	36	1.399	487	78	5
2005	61	54	1.672	400	78	27
2006	52	61	1.642	648	91	10
2007	135	87	2.137	748	106	73

(Milyon \$)

Seçilmiş ülke grupları

	OECD Ülkeleri*	Avrupa Serbest Ticaret İşbirliği (EFTA)	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ)	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT)	Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT)	Türk Cumhuriyetleri	İslam Konferansı Teşkilatı (İKT)
Türkiye							
2000	19.585	324	2.467	874	1.649	572	3.573
2001	27.307	316	2.932	972	1.978	557	4.197
2002	24.498	409	3.599	1.042	2.279	619	4.725
2003	31.920	538	5.044	4.569	2.963	899	7.205
2004	42.648	667	6.779	2.206	3.962	1.194	10.214
2005	47.325	821	8.620	2.670	5.057	1.409	13.061
2006	54.481	1.189	11.584	3.341	6.993	1.982	15.007
2007	65.675	1.328	16.784	4.691	10.088	2.874	20.301
Ege							
2000	4.148	78	258	69	133	25	518
2001	4.555	83	281	63	124	16	668
2002	5.616	121	382	74	123	18	762
2003	7.160	141	591	138	184	29	1.184
2004	8.803	152	694	228	230	45	1.496
2005	9.870	143	856	295	309	50	2.022
2006	11.801	225	1.310	336	478	96	2.080
2007	12.953	157	1.688	391	621	145	2.855
İzmir							
2000	3.777	75	248	65	129	23	504
2001	4.275	82	269	60	119	14	658
2002	5.245	119	363	70	116	16	746
2003	6.610	139	517	134	170	25	1.138
2004	8.068	143	561	213	203	39	1.442
2005	8.909	131	628	277	243	44	1.940
2006	10.850	210	1.029	305	382	80	1.951
2007	11.788	140	1.276	319	444	109	2.702

*OECD ülkeleri: Avustralya, Avusturya, Belçika, Kanada, Çek Cum., Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Japonya, Kore, Lüksemburg, Meksika, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Slovakya, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye, Birleşik Krallık, ABD

Kaynak: TÜİK tarafından 2008 yılında yayınlanan "Bölgesel İzleme Göstergeleri 2007-İzmir" Raporu

Ek 3.4 İzmir Alsancak Limanı'ndan 2006 yılında ihraç edilmiş malların gittikleri ülkelere göre sıralanması

Gittiği Ülke	Yükün Cinsi
A.B.D.	Zeytinyağı Karışık Eşya Sanayi Mamulleri Genel Kargo Fabrika Malzemesi İnşaat Malzemesi İş Makineleri Yat/Gemi
Almanya	Karışık Eşya Rüzgar Kulesi Diğer makineler Aksam ve Parçaları
Arnavutluk	Dökme Çimento Klinker Çimento
B.Arap Emirlikleri	Fabrika Malzemesi Genel Kargo
Bangladeş	Buğday
Belçika	İş Makineleri Karışık Eşya
Bulgaristan	YTONG Blok Feldispat Fayans
Cezayir	Buğday Feldispat Fabrika Malzemesi Kuvars
Şili	Mermer
Fas	Motorlu Kara Nakil Vasıtaları Ak.V. Oto İş Makineleri
Finlandiya	Fabrika Malzemesi
Fransa	Klinker
Gana	Kireç
Güney Kore	Cam
Gürcistan	Klinker
İngiltere	Oto
İspanya	Feldispat Dökme Çimento Klinker Çimento Zeytinyağı Yolcu (Kruvaziyer) Yolcu
İsrail	Dökme Çimento Çimento Klinker

	Feldispat Karışık Eşya Oto Demir
İsveç	Oto
İtalya	Feldispat Dökme Çimento Buğday Oto Çimento Klinker Zeytinyağı Araç Yolcu (Kruvaziyer) Yolcu
Japonya	Karışık Eşya
Kanada	Fabrika Malzemesi
Kıbrıs(KKTC)	Karışık Eşya
	Klinker
	Küspe
Libya	Mısır Özü Yağı
	Mermer
	Sodyum Sülfat
	Fabrika Malzemesi
	Araç
	İş Makineleri
	Biçer Döver
Lübnan	Diğer Çimentolar
	Mermer
	Feldispat
Malta	Yolcu (Kruvaziyer)
Mısır	Sodyum Sülfat
	Oto
	Demir-Çelik Ürünleri
	Buğday
Moritanya	Klinker
Nijerya	Çimento
Pakistan	Askeri Araç
Portekiz	Dökme Çimento
	Çimento
Romanya	Sodyum Sülfat
	Feldispat
	Demir
Rusya Fed.	Feldispat
	YTONG Blok
	Tütün
Slovenya	Oto
Sudan	İş Makineleri
Suriye	Arpa
Tunus	Buğday

	Feldispat
Ukrayna	Feldispat
	YTONG Blok
	Taş
Yunanistan	YTONG Blok
	Dökme Çimento
	Sodyum Sülfat
	Buğday
	Mermer
	Yolcu (Kruvaziyer)
	Polyester
	Oto
Yolcu	

Ek 3.5

Ocak 2006-Aralık 2006			
Eşya Bazında Yapılan İhracat Değerleri (FOB \$)			
Eşya Grubu	AB ve EFTA ülkelerine yapılan	Üçüncü ülkelere yapılan	Toplam
- Makineler ve mekanik cihazlar	1.632.434.550	331.958.319	1.964.392.869
- Canlı hayvanlar ve hayvansal ürünler, bitkisel ürünler, hayvansal ve bitkisel yağlar, gıda sanayi müstahzarları, meşrubat, alkollü içkiler, tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler	844.100.017	651.967.496	1.496.067.513
- Özel dokunmuş mensucat, giyim eşyası ve aksesuarları, ayakkabı ve aksamı	1.012.425.144	246.962.523	1.259.387.667
- Nakil vasıtaları	793.562.112	241.358.553	1.034.920.665
-Taş, alçı, çimento vb. mamul eşya, seramik mamulleri, cam ve cam eşya, kıymetli taşlar, mücevherat	170.883.103	325.521.803	496.404.906

Ocak 2006-Aralık 2006			
Eşya Bazında Yapılan İthalat Değerleri (CIF \$)			
Eşya Grubu	AB ve EFTA ülkelerine yapılan	Üçüncü ülkelere yapılan	Toplam
- Makineler ve mekanik cihazlar	1.099.950.862	1.180.636.095	2.280.586.957
- Plastik, kauçuk ve mamulleri, deri, kösele kürk post ve bunlardan mamul eşya, ağaç ve ahşap eşya, mantar ve mamul eşya, odun veya selülozik maddelerin hamurları, kağıt karton ve mamulleri	870.214.065	385.014.099	1.255.228.164
- Nakil vasıtaları	582.613.324	208.246.865	790.860.189
- Adi metaller ve adi metallere eşya	381.984.379	283.656.984	665.641.363
- Canlı hayvanlar ve hayvansal ürünler, bitkisel ürünler, hayvansal ve bitkisel yağlar, gıda sanayi müstahzarları, meşrubat, alkollü içkiler, tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler	347.177.575	298.121.442	645.299.017

Kaynak: İzmir Gümrük Müdürlüğü verileri, 2007

Ek 3.6



Ek 4.2 Bölge Müdürlüklerine Göre Karayolu Taşıma Yönetmeliği Öncesi ve Sonrası Firma Sayıları

BÖLGE	C2 BELGELİ FİRMA SAYILARI		C1-C3 BELGELİ FİRMA SAYILARI		D BELGELİ FİRMA SAYILARI		G BELGELİ FİRMA SAYILARI		H BELGELİ FİRMA SAYILARI		F1 BELGELİ FİRMA SAYILARI	
	2004 ŞUBAT	15 Nisan 2009	2004 ŞUBAT	15 Nisan 2009	2004 ŞUBAT	15 Nisan 2009	2004 ŞUBAT	15 Nisan 2009	2004 ŞUBAT	15 Nisan 2009	2004 ŞUBAT	15 Nisan 2009
MÜDÜRLÜKLERİ												
ADANA	278	405	2	10	55	124	19	37	10	327	149	245
ANKARA	163	145	8	13	74	149	27	40	12	284	211	270
ANTALYA	4	11	1	3	43	147	6	15		100	81	147
BOLU		62		-		64		10		46		127
BURSA	18	16	5	11	23	86	28	28	13	84	129	167
DİYARBAKIR	108	191	1	-	72	98		12		38	40	100
ERZURUM	14	30	2	4	38	59	7	4		34	103	122
İSTANBUL	425	446	16	50	137	249	402	243	225	228	235	345
İZMİR	51	62	8	14	51	177	89	85	35	218	202	255
SAMSUN	10	16		3	47	58	1	20	1	65	118	151
SİVAS		2		2		50		9		27		83
TRABZON	36	60	6	4	26	40		7		4	130	188
GENEL TOPLAM	1.107	1.446	49	114	566	1.301	579	510	296	1.455	1.398	2.200

*:G1, G2 BELGELİ FİRMALARIN TOPLAM SAYILARI ALINMIŞTIR.

** :H1, H2 BELGELİ FİRMALARIN TOPLAM SAYILARI ALINMIŞTIR.

Kaynak: <http://www.kugm.gov.tr/kugm/kugm-ana-sayfa>

Ek 4.4 İzmir Alsancak Limanı Donanım Bilgisi

iskele vinci	Tonaj	Adet
	3 tonluk	2
	5 tonluk	3
	10 tonluk	1
	15 tonluk	1
Toplam	7	

çatı vinci	Tonaj	Adet
	2 tonluk	1
Toplam	1	

container forklifti	Tonaj	Adet
	42 tonluk	2
	40 tonluk	1
	25 tonluk	1
	12 tonluk	2
	42 tonluk	15
	8 tonluk	14
Toplam	35	

ekiciler	Tonaj	Adet
	40 tonluk	33
	40 tonluk	2
Toplam	35	

transtainer	Tonaj	Adet
	35 tonluk	10
	35 tonluk	9
Toplam	19	

	Adet
traktör	15
tow tipi traktör	1
Toplam	16

deniz vasıtaları	
yüzer vinç (90 ton)	1
sintine dubası	1
su dubası	1
bot X	1
Toplam	5

gentry kreyn	Tonaj	Adet
	35-50 tonluk	5
	Toplam	5

mobil vinç	Tonaj	Adet
	6 tonluk	2
	10 tonluk	9
	25 tonluk	1
Toplam	12	

forkliftler	Tonaj	Adet
	2 tonluk	5
	5 tonluk	4
	10 tonluk	4
	2 tonluk	3
	3 tonluk	9
	Toplam	25

treylarler	Tonaj	Adet
	50 tonluk	25
	Toplam	25

loder	Tonaj	Adet
	0.771 ton	1
	0.771 ton	1
	1 ton	1
Toplam	3	

kara nakil vasıtaları	
kamyon	2
makam otosu	1
ambulans	2
pikap	2
minibüs	1
jeep	1
arazöz	1
Toplam	10

Ek 4.5 2000-2007 YILLARI ARASI EGE BÖLGESİ, LİMANLAR BAZINDA YAPILAN YÜKLEME BOŞALTMA BİLGİLERİ

2007	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Ayvalık	0	7.252	7.252	0	89	89	0	7.341
Bandırma	247.656	971.397	1.219.053	257.398	2.615.283	2.872.681	62.877	4.154.611
Bodrum	0	0	0	0	0	0	1.755	1.755
Bozcaada	653	0	653	6.692	0	6.692	3.350	10.695
Çeşme	40	71.454	71.494	28.754	53.610	82.364	11.309	165.167
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	3.800	330.696	334.496	5.902	148.740	154.642	9.008	498.146
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	0	0	0	0	0
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	25	0	25	0	25
Güllük	26.468	4.472.552	4.499.020	695	11.782	12.477	21.419	4.532.916
İzmir	93.168	7.459.426	7.552.594	276.827	4.176.121	4.452.948	33.827	12.039.369
Kuşadası	0	0	0	235	0	235	534	769
Marmaris	0	87.232	87.232	20.210	13	20.223	32.305	139.760
EGE BÖLGESİ	3.525.139	22.208.619	25.733.758	1.898.797	31.077.225	32.976.022	740.324	59.450.104
GENEL TOPLAM	17.723.114	68.660.270	86.383.384	18.005.809	153.399.349	171.405.158	28.486.106	286.274.648

Kaynak: Deniz Ticaret Müşterarlığı [24]

TON

2006	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliğa	2.999.869	8.757.458	11.757.327	1.157.466	21.887.794	23.045.260	636.982	35.439.569
Ayvalık	0	8.251	8.251	0	198	198	0	8.449
Bandırma	252.147	866.033	1.118.180	176.871	1.686.763	1.863.634	140.050	3.121.864
Bodrum	0	0	0	0	0	0	170	170
Bozcaada	0	0	0	684	0	684	0	684
Çeşme	0	877	877	16.567	10.004	26.571	0	27.448
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	18.920	341.475	360.395	5.005	104.462	109.467	10.842	480.704
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	0	0	0	0	0
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	2.072	0	2.072	0	2.072
Güllük	2.076	3.434.424	3.436.500	310	3.977	4.287	9.655	3.450.442
İzmir	33.255	8.070.684	8.103.939	268.691	3.770.859	4.039.550	10.573	12.154.062
Kuşadası	0	0	0	245	0	245	0	245
Marmaris	0	157.239	157.239	19.706	1.605	21.311	26.764	205.314
EGE BÖLGESİ	3.306.267	21.636.441	24.942.708	1.647.617	27.465.662	29.113.279	835.036	54.891.023
GENEL TOPLAM	15.470.667	63.311.978	78.782.645	15.133.337	139.406.306	154.539.643	11.144.059	244.466.347

TON

2005	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliağa	2.719.004	7.333.996	10.053.000	1.194.590	19.509.460	20.704.050	274.741	31.031.791
Ayvalık	0	27.297	27.297	0	5.116	5.116	0	32.413
Bandırma	211.136	828.653	1.039.789	229.215	1.900.227	2.129.442	73.280	3.242.511
Bodrum	0	0	0	0	0	0	5.068	5.068
Bozcaada	0	0	0	1.440	0	1.440	0	1.440
Çeşme	0	1.240	1.240	13.077	17.571	30.648	0	31.888
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	5.910	308.701	314.611	2.905	46.083	48.988	9.037	372.636
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	5.100	5.100	11.700	0	11.700	450	17.250
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	9.820	0	9.820	1.450	11.270
Güllük	2	2.348.240	2.348.242	1.450	0	1.450	24.590	2.374.282
İzmir	7.968	8.302.269	8.310.237	60.034	3.375.854	3.435.888	36.150	11.782.275
Kuşadası	0	0	0	0	202	202	0	202
Marmaris	0	249.348	249.348	28.851	4.395	33.246	18.540	301.134
EGE BÖLGESİ	2.944.020	19.404.844	22.348.864	1.553.081	24.858.908	26.411.990	443.306	49.204.159
GENEL TOPLAM	14.145.672	54.494.224	68.639.896	13.922.865	126.169.107	140.091.972	5.621.659	214.353.527

TON

2004	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliğa	2.897.242	6.129.558	9.026.800	1.710.807	17.220.419	18.931.226	131.544	28.089.570
Ayvalık	0	26.252	26.252	0	135	135	0	26.387
Bandırma	304.941	941.065	1.246.006	233.532	1.894.882	2.128.414	3.529	3.377.949
Bodrum	0	241	241	0	2.501	2.501	119	2.861
Bozcaada	0	0	0	1.050	0	1.050	0	1.050
Çeşme	43	8.277	8.320	31.467	12	31.479	0	39.799
Datça	0	20	20	0	0	0	0	20
Dikili	3.401	281.716	285.117	5.070	0	5.070	1.200	291.387
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	20	0	20	0	20
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	130	0	130	250	380
Güllük	0	2.141.268	2.141.268	877	2.100	2.977	0	2.144.245
İzmir	11.177	9.182.843	9.194.020	57.729	3.453.788	3.511.517	36.331	12.741.868
Kuşadası	200	129	329	434	201	635	0	964
Marmaris	2.254	98.301	100.555	19.918	314	20.232	18.934	139.721
EGE BÖLGESİ	3.219.258	18.809.670	22.028.928	2.061.034	22.574.352	24.635.386	191.907	46.856.221
GENEL TOPLAM	14.922.573	55.118.561	70.041.134	14.958.778	121.043.378	136.002.155	5.491.810	211.535.099

TON

2003	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliğa	2.617.764	5.627.611	8.245.375	1.137.240	16.604.533	17.741.773	31.848	26.018.996
Ayvalık	0	18.924	18.924	1.500	880	2.380	0	21.304
Bandırma	195.667	1.014.386	1.210.053	204.634	2.069.071	2.273.705	34.989	3.518.747
Bodrum	0	296	296	0	37	37	413	746
Bozcaada	0	0	0	1.880	0	1.880	0	1.880
Çeşme	0	5.514	5.514	19.508	7.260	26.768	0	32.282
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	9.100	262.287	271.387	850	0	850	0	272.237
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	12.000	0	12.000	0	12.000
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	0	0	0	0	0
Güllük	0	2.056.101	2.056.101	0	0	0	4.000	2.060.101
İzmir	50.462	8.010.121	8.060.583	50.036	3.099.478	3.149.514	17.213	11.227.310
Kuşadası	0	97	97	0	0	0	140	237
Marmaris	3.070	103.229	106.299	1.701	0	1.701	14.939	122.939
EGE BÖLGESİ	2.876.063	17.098.566	19.974.629	1.429.349	21.781.259	23.210.608	103.542	43.288.779
GENEL TOPLAM	14.319.652	46.054.532	60.374.184	14.884.389	103.430.982	118.315.371	11.217.198	189.906.753

TON

2002	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliğa	2.628.611	5.166.083	7.794.694	1.703.955	15.276.558	16.980.513	0	24.775.207
Ayvalık	0	7.966	7.966	0	2.703	2.703	0	10.669
Bandırma	123.856	1.185.565	1.309.421	84.451	1.862.732	1.947.183	141.097	3.397.701
Bodrum	0	0	0	0	0	0	0	0
Bozcaada	0	0	0	1.830	0	1.830	0	1.830
Çeşme	0	45.662	45.662	0	73.924	73.924	0	119.586
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	0	303.670	303.670	0	0	0	0	303.670
Edremit		0	0		0	0		0
Enez	0	0	0	29.500	0	29.500	0	29.500
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	0	0	0	590	0	590	0	590
Güllük	0	1.764.111	1.764.111	150	0	150	0	1.764.261
İzmir	50.200	7.053.607	7.103.807	53.469	2.599.107	2.652.576	0	9.756.383
Kuşadası	0	0	0	0	0	0	0	0
Marmaris	0	0	0	0	0	0	0	0
EGE BÖLGESİ	2.802.667	15.526.664	18.329.331	1.873.945	19.815.024	21.688.969	141.097	40.159.397
GENEL TOPLAM	14.032.368	43.004.046	57.036.414	14.746.662	89.828.533	104.575.195	28.541.114	190.152.723

TON

2001	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliğa	2.892.819	3.906.319	6.799.138	1.231.037	13.325.586	14.556.623	0	21.355.761
Ayvalık	900	8.916	9.816	1.300	103	1.403	0	11.219
Bandırma	154.063	1.256.228	1.410.291	109.664	1.256.068	1.365.732	0	2.776.023
Bodrum	0	559	559	0	0	0	0	559
Bozcaada	0	0	0	328	0	328	0	328
Çeşme	0	0	0	28.303	0	28.303	0	28.303
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	0	269.706	269.706	0	0	0	0	269.706
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	0	0	0	5.700	5.700
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	609	0	609	1.200	0	1.200	0	1.809
Güllük	0	1.529.710	1.529.710	0	2.100	2.100	0	1.531.810
İzmir	57.031	5.967.163	6.024.194	153.722	1.552.254	1.705.976	0	7.730.170
Kuşadası	0	0	0	0	0	0	0	0
Marmaris	0	0	0	0	0	0	0	0
EGE BÖLGESİ	3.105.422	12.938.601	16.044.023	1.525.554	16.136.111	17.661.665	5.700	33.711.388
GENEL TOPLAM	13.647.620	40.633.756	54.281.376	12.633.778	72.780.602	85.414.380	28.723.744	168.419.500

TON

2000	YÜKLEME			BOŞALTMA			TRANSİT TOPLAMI	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT TOPLAMI	YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT TOPLAMI	BOŞALTMA TOPLAMI		
Aliğa	4.079.584	2.963.986	7.043.570	3.762.425	13.955.776	17.718.201	0	24.761.771
Ayvalık	6.101	8.514	14.615	10.654	31.953	42.607	0	57.222
Bandırma	153.943	1.170.530	1.324.473	268.237	2.016.380	2.284.617	0	3.609.090
Bodrum	0	48.103	48.103	0	600	600	0	48.703
Bozcaada	0	0	0	200	760	960	0	960
Çeşme	0	0	0	16.270	300	16.570	0	16.570
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	4.500	195.586	200.086	0	0	0	0	200.086
Edremit	0	0	0	0	0	0	0	0
Enez	0	0	0	0	0	0	550	550
Foça	0	0	0	0	0	0	0	0
Gökçeada	1.325	0	1.325	1.916	0	1.916	0	3.241
Güllük	0	1.546.976	1.546.976	0	0	0	7.700	1.554.676
İzmir	120.034	4.780.041	4.900.075	261.198	2.468.199	2.729.397	0	7.629.472
Kuşadası	0	0	0	0	0	0	0	0
Marmaris	0	0	0	0	0	0	0	0
EGE BÖLGESİ	4.365.487	10.713.736	15.079.223	4.320.900	18.473.968	22.794.868	8.250	37.882.341
GENEL TOPLAM	16.309.585	32.284.859	48.594.444	20.840.570	85.828.331	106.668.901	30.770.006	186.033.351

Veriler Web Tabanlı Liman Programı üzerinden hazırlanan Yola Elverişlik Belgelerinden alınmıştır.

**BAŞBAKANLIK GÜMRÜK MÜSTEŞARLIĞI
İZMİR GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ
DENETİMİNDE FAALİYET GÖSTEREN ANTREPOLAR**

	Bağlı Olduğu Müdürlük	Antrepo Tipi	Antrepo Sayıları	Adresi	Kapasitesi	7*
ALIAĞA						
	Aliağa Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	13	Aliağa	756.812 m ³	
	Aliağa Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	24	Aliağa	1.730.622 m ³	
Toplam			37		2.487.434 m³	
KEMALPAŞA						
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	11	Kemalpaşa	425.884 m ³	
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	21	Kemalpaşa	2.908.573 m ³	
Toplam			32		3.334.456 m³	
TORBALI						
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Torbali	30.590 m ³	
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	12	Torbali	833.889 m ³	
Toplam			13		864.479 m³	
ALSANCAK						
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	3	Alsancak	82.572 m ³	
Toplam			3		82.572 m³	
AOSB						
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Çiğli	25.060 m ³	
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	6	Çiğli	30.404 m ³	
Toplam			7		55.464 m³	
SASALI						
	İzmir Tır Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	2	Sasalı	201.306 m ³	

	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Sasalı	45.500 m ³
Toplam			3		246.806 m³
PINARBAŞI					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Pınarbaşı	12.810 m ³
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Pınarbaşı	1.080 ton
Toplam			2		
IŞIKKENT					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	2	Işıkkent	4.478 m ³
Toplam			2		4.478 m³
GAZİEMİR / A.MENDERES HAVALANI					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Gaziemir	107.793 m ³
	Adnan Menderes Gümrük Müd.	A Tipi Genel	2	A. Menderes Havaalanı	7.199 m ³
	Adnan Menderes Gümrük Müd.	A Tipi Genel	1	Gaziemir	2.883 m ³
A Tipi Genel Toplam			4		117.875 m ³
	Adnan Menderes Gümrük Müd.	C Tipi Özel	2	A. Menderes Havaalanı	2.426 m ³
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Gaziemir	7.168 m ³
C Tipi Özel Toplam			3		9.594 m ³
Toplam			7		254.938 m³
AYVALIK					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Ayvalık	4.369.750 m ³
Toplam			1		4.369.750 m³
MENDERES					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	2	Menderes	67.501 m ³
	Adnan Menderes Gümrük Müd.	A Tipi Genel	2	Menderes	9.352 m ³
Toplam			4		76.853 m³

SALHANE					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Salhane	Bilgi yok
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	E Tipi Özel	1	Salhane	Bilgi yok
Toplam			2		
HARMANDALI					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Harmandalı	10.476 m ³
Toplam			1		10.476 m³
MANİSA					
	Manisa Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	3	Manisa O.S.B.	107.484 m ³
A Tipi Genel Toplam			3		107.484 m ³
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Manisa O.S.B.	2.775 m ³
	Manisa Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	3	Manisa O.S.B.	8.211m ³
	Manisa Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Manisa	2.548 m ³
C Tipi Özel Toplam			5		13.534 m ³
Toplam			8		121.018 m³
ULUCAK					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Ulucak	392 m ³
Toplam			1		392 m³
TİRE					
	İzmir Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Tire	6.055 m ³
Toplam			1		6.055 m³
BODRUM					
	Bodrum Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Güllük	35.560 m ³
	Bodrum Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Bodrum Havaalanı	875 m ³
A Tipi Genel Toplam			2		36.435 m ³

	Bodrum Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	3	Bodrum Havaalanı	3.917 m ³
C Tipi Özel Toplam			3		3.917 m ³
Toplam			5		40.352 m³
SARNIÇ					
	Adnan Menderes Gümrük Müd.	A Tipi Genel	1	Sarnıç	5.733 m ³
Toplam			1		5.733 m³
DENİZLİ					
	Denizli Gümrük Müdürlüğü	A Tipi Genel	1	Denizli	11.458 m ³
Toplam			1		11.458 m³
KUŞADASI					
	Kuşadası Gümrük Müdürlüğü	C Tipi Özel	1	Kuşadası	2.240 m ³
Toplam			1		2.240 m³
Toplam Kapasiteler					
İzmir Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü tarafından belirtilen gerçek değerler			A Tipi Genel:		4.743.970 m ³
					216.665 m ²
Ortalama depo yüksekliği(7 metre) ile çarpılarak bulunmuş yaklaşık değerler			C Tipi Özel:		1.193.853 m ³
					629.403 m ²
			A Tipi Genel:		6.260.622 m ³
			C Tipi Özel:		5.599.673 m ³

*Araştırma sürecinde kimi firmalar hacim cinsinden, kimileri ise alan cinsinden depolarının kapasitelerini belirtmişlerdir. Tablonun en alt kısmındaki “İzmir Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü tarafından belirtilen gerçek değerler” olarak geçen bölümde, antrepolar firmalar tarafından belirtilen kapasiteleriyle ifade edilmiştir.