

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI
(*Hadımköy as a Logistic Center and Its Problems*)

Doç. Dr. Mehmet KARAKUYU

Fatih Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü,
mkarakuyu@fatih.edu.tr

ÖZET

21. yüzyılda ulaşım sektöründe yaşanan teknolojik gelişmeler ve küreselleşmenin etkisiyle beraber ticari faaliyetlerde de gelişmeler yaşanmış ve bu gelişmelere bağlı olarak da lojistik faaliyetlerin önemi artmıştır. Bunun sonucu olarak da Avrupa başta olmak üzere gelişmiş ülkelerde lojistik köyler kurulmaya başlanmıştır. Bu bağlamda İstanbul'daki desentralizasyon hareketleri ve gelişen ticari faaliyetlerin sonucunda öncelikle Haydarpaşa Limanı'nın yükünün kanatlara yayılması ve lojistik firmaların Hadımköy, Tuzla ve Gümüşyaka'da konuşlanması öngörülmüştür. Bu çalışmada da lojistik bir merkez olarak belirlenen Hadımköy'deki lojistik faaliyetlerin gelişimi, özellikleri ve sorunları ele alınmış ve incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hadımköy, Lojistik, Ulaşım.

ABSTRACT

There have been some developments in commercial activities thanks to the technological developments in transportation and globalization in 21st century and the importance of logistic activities has increased. As a result, logistic villages started to be founded in developed countries especially in Europe. In this sense, in consequence of decentralization activities and developing commercial activities in Istanbul, it is anticipated that the shipload of Haydarpaşa harbor be spreaded to wings and logistic firms be positioned in Hadımköy, Tuzla, and Gümüşyaka. In this study, the development of logistic activities, its features, and its problems of Hadımköy as a logistic centre are handled and analyzed.

Keywords: Hadımköy, Logistic, Transportation.

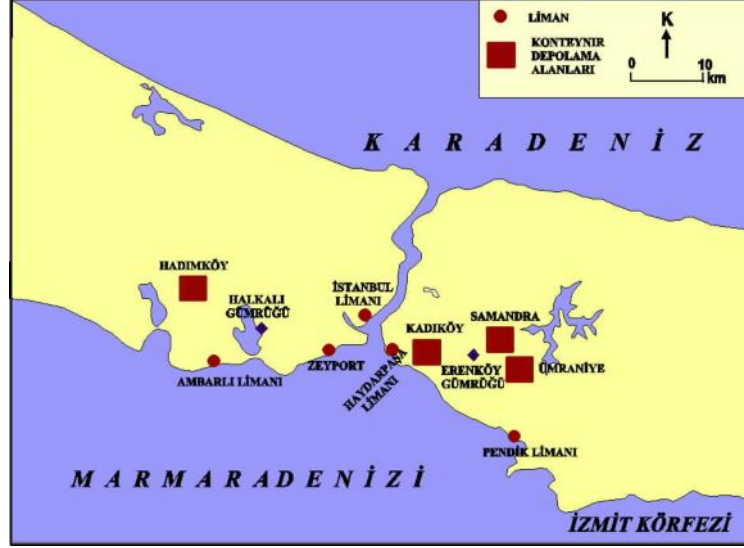
1.GİRİŞ

Lojistik, Türkiye'nin en hızlı büyüyen sektörleri arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Sektör, 40 bin araçlık filosuyla Türkiye'nin toplam ihracatının % 53'ünü, toplam ithalatının ise % 24'ünü taşımaktadır (http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=89292;30.01.2008). Bu sektöre 2006 yılında 5 milyar dolar civarında yatırım yapılmış ve bu sektördeki istihdam da 400 bine ulaşmıştır. Bunun yanında aynı yıl içerisinde bu sektörün Türkiye ekonomisine katkısı 3,5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca bu sektörün 2008 yılındaki Türkiye'deki işlem hacmi 10 milyar dolar iken, 2010 yılında bu rakamın 15 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Ancak bu sektörün Türkiye'deki gerçek potansiyelinin 45 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir (Demir, 2007; http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=89292;30.01.2008).

Lojistik sektörü, Türkiye'de yeni olmasına rağmen coğrafi konumundan dolayı çok kısa bir sürede gelişme göstermiştir ve kısa süre içerisinde daha da gelişmesi ve dünyadaki en önemli lojistik merkezlerden birisi olması beklenmektedir. Türkiye'de 2008 rakamlarına göre 200 civarında ulaşım komisyoncusu bulunurken, 600 civarında karayolu taşımacılığı yapan ve taşıt filosu bulunan şirket ve 300 civarında da gümrük müşavirliği bulunmaktadır (İstanbul Ticaret Odası, 2008). Bu şirketlerin de önemli bir kısmı İstanbul'da bulunmaktadır. Lojistik tesislerin İstanbul metropolü içerisindeki dağılımına bakıldığında, Anadolu yakasında Tuzla'da ve Avrupa yakasında ise Gümüşyaka ve Hadımköy olmak üzere üç bölgede geliştikleri ve yoğunlaştıkları görülmektedir (Şekil 1).

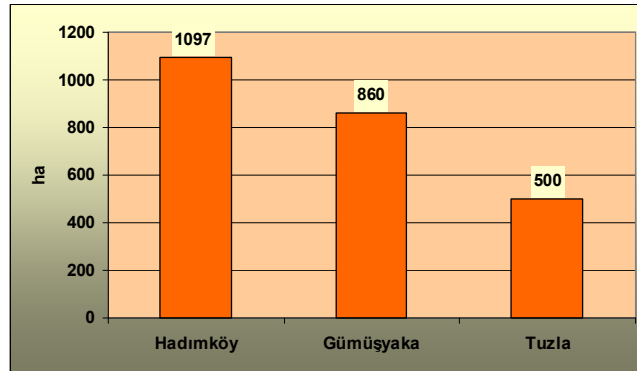
Bu üç lojistik bölge İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/25.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı'nda öngörüldüğü şekilde konumlandırılmıştır. Bu planda lojistik fonksiyonlar için Hadımköy'de 1097, Gümüşyaka'da 860 ve Tuzla'da 500 ha'lık alana ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir (Şekil 2). Bunun yanı sıra, planda İstanbul'da sanayinin sektörler içerisindeki payının % 20'lere düşürülmesi ve bunun için sanayi talebinin Batıda Çorlu'ya, Doğuda Gebze'ye kaydırılması hedeflenmiştir.

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI



Şekil 1: İstanbul'un limanları ve lojistik merkezleri.

Mekânsal öngörülerde; toplam ihtiyaç duyulan alan büyüklükleri, şehirlere, üretim merkezlerine, limanlara ve havalimanına yakınlık ve ulaşım olanakları, mevcut raylı sistem bağlantıları ve yapılabirliği gibi kriterler göz önünde bulundurulmuştur (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı; s. 252). Bu bağlamda İstanbul'un en önemli lojistik merkezleri Haydarpaşa limanı çevresinde Kadıköy, Samandıra ve Ümraniye'de, Pendik limanı çevresinde Tuzla'da ve Ambarlı Limanı çevresinde Hadımköy'de konuşlanmıştır (Şekil 1).



Şekil 2: İstanbul Metropol bütünü lojistik bölge büyüklükleri (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı; s. 252)

İstanbul'un plânlanmasında öncelikle yakalar arası dengelenme stratejisi doğrultusunda çok merkezli yapılanmaya gidilirken, metropoliten düzeyde desantralizasyon hedeflenmektedir. Mekânsal dengelenmenin metropoliten düzeyde gerçekleştirilmesi için geliştirilen ve raylı sisteme ağırlık verilen ulaşım altyapısı İstanbul'un kanat noktalarındaki Hadımköy, Silivri ve Tuzla gibi lojistik merkezlere taşınması planlanmaktadır. Lojistik merkezlerin, üretim ve iş merkezleri ile buluşturulduğu odaklardan Tekirdağ ve Kırklareli üzerinden batıda Avrupa'ya ve Kocaeli, Adapazarı ve Düzce üzerinden doğuda Anadolu'ya açılımlar, anakent düzeyinde geliştirilen ulaşım eksenlerinin uzantılarını oluşturmaktadır. Kanatlardaki odak noktalarının havalimanı ve liman bağlantıları ile diğer merkezlere açılımları sağlanırken, Marmara'yı içdeniz olarak kullanmak suretiyle anakentin kanat odaklarından Bandırma ile Yalova ve Mudanya'ya kurulacak merkezlerin ise bölgesel düzeyde desantralizasyona destek olması planlanmaktadır. Böylelikle; metropoliten düzeydeki desantralizasyonun bir ileri adımı olarak bir üst ölçekte ve bölgesel düzeyde desantralizasyona yönelinerek, bölgesel düzeyde de çok merkezli ve dengeli mekânsal gelişme stratejisi çerçevesinde daha etkin adımlar atılacaktır (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 2007;151). Avrupa yakasında Gümüşyaka ve Hadımköy'de, Anadolu yakasında ise Orhanlı'da *Lojistik Bölgeler* önerilmektedir. Ayrıca, Erenköy ve Halkalı Gümrük Alanları'nın Lojistik Bölge içerisine taşınması da planlanmaktadır (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 2007, s. 92).

Bu çalışmanın amacı İstanbul'un en önemli lojistik merkezlerinden biri olan Hadımköy'deki lojistik firmaların gelişimini ve İstanbul içerisindeki yerini, planlar ve sorunlarıyla beraber ortaya koymaktır. Bu amaçla öncelikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bölge ile ilgili planları ve raporları araştırılmış ve literatür taraması yapılmış ve son olarak da Hadımköy'deki lojistik firmalarında şirketleri ve sorunlarıyla ilgili yüz yüze anket ve mülakatlar yapılmıştır.

2. HADIMKÖY'ÜN KONUMU VE COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

İstanbul'un batısında üç göl havzası üzerinde bulunan Hadımköy, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan TEM otoyolunun hemen kuzeyinde Eşkinöz Deresi vadisi içerisinde yer almaktadır. Büyükçekmece, Küçükçekmece, Sazlıdere ve Terkos gölleri arasında bulunan

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI

Hadımköy'ün kuzeyinde Baklalı ve Boyalı, doğusunda Çilingir, Haraççı, Kayabaşı ve Şamlar, güneydoğusunda Bahçeşehir ve Esenyurt, güneyinde Kıraç ve Büyükçekmece ve güneybatısında Bahşayış ve Karaağaç, batısında İzzettin, Örcünlü ve Kestanelik ve kuzeybatısında Kestanelik, Dağyenice ve Yazlık yerleşim alanları bulunmaktadır (Karakuyu, 2008; 1).



Şekil 3: Hadımköy'ün İstanbul içerisindeki konumu (Karakuyu, 2008; 2).

Hadımköy'ün batısındaki Avcılar ve Küçükçekmece ilçeleri 3030 sayılı yasa ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi kapsamına alınırken 2004 yılında alınan 5216 sayılı yasa kapsamında Hadımköy ile birlikte Bahçeşehir, Esenyurt, Kıraç, Beylikdüzü, Gürpınar yerleşim alanları İlk Kademe Belediyesi olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetki alanına dâhil edilmiştir (Karakuyu, 2008; 2). Daha sonra 06.03.2008 tarihinde çıkartılan 5747 sayılı kanun ile Hadımköy İlk Kademe Belediyesi Arnavutköy İlçesi'ne bağlanmıştır. Hadımköy'ün merkezi bölümleri (Hastane ve İstasyon mahalleleri) Eşkinöz Deresi'nin her iki kenarında ve eski istasyonun çevresinde kurulmuştur. Lojistik ve sanayi merkezi olmadan önce Hadımköy'ün merkezinde askeri lojmanlar ve orduevi bulunurken, kuzeyinde, güneyinde ve doğusunda askeri alanlar yer almaktaydı. Ancak son yıllarda bölgede sanayileşmenin artması ve lojistik merkezlerin burada yoğunlaşmasıyla beraber yerleşmenin bu organik dokusu bozulmuş ve çevresinde gelişmeye başlayan birçok toplu

konut alanı ve yerleşim alanıyla beraber Hadımköy kentleşme sürecine girmiştir. Hadımköy'deki sanayi alanları, lojistik merkezler daha çok yerleşme ile TEM Otoyolu arasında yoğunlaşırken toplu konut alanları daha çok yerleşmenin kuzeyinde gelişmeye başlamıştır. Bu bağlamda 1975 yılında 5961 olan Hadımköy'ün nüfusu 2007 yılında 16663'e ulaşmıştır (Karakuyu, 2008; 57).

Hadımköy'ü diğer merkezlere bağlayan ve 2008 yılında inşaatı tamamlanan ve bölgedeki lojistik tesisler bakımından çok büyük önem taşıyan Hadımköy-Yassıören karayolu yerleşmenin batısından geçerek TEM ve E-5 karayoluna ulaşmaktadır. Yassıören'den itibaren asfalt yol doğuya doğru Çilingir – Arnavutköy üzerinden İstanbul'a, batıya doğru Saray-Vize üzerinden Kırklareli il merkezine uzanmaktadır. Doğu istikametindeki uzantı Yassıören'den 2 km kuzeye bir yolla Durusu ile Baklalı üzerinden Kemerburgaz'a bağlanmaktadır. Hadımköy'ün İstanbul'a (Topkapı) olan uzaklığı 48 km iken Ambarlı Limanı'na olan uzaklığı 20, E-5 karayoluna olan uzaklığı 15 ve TEM otoyoluna olan uzaklığı ise 8 km'dir (Karakuyu, 2008; 2).

İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolu daha önceleri Hadımköy'den geçmekte iken bu hattın kısaltılarak kapasitesinin arttırılmasıyla Hadımköy istasyonu işlevini yitirmiştir. Ömerli-Yeşilbayır arasına inşa edilen tünelin 14 Kasım 1980 tarihinde hizmete açılmasıyla Hadımköy'den geçen demiryolunun kullanımına son verilmiştir (Karakuyu, 2008; 3).

3. LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve İstanbul Ticaret Odası tarafından geliştirilen *lojistik köyler projesi* uygulamaya konulursa lojistik sektörünün bundan çok olumlu bir şekilde etkilenmesi ve büyük bir ciro artışının meydana gelmesi beklenmektedir. Bu projelerle Türkiye'nin en hızlı büyüyen sektörleri arasında başı çeken lojistik, 10 milyar doları bulan hacmiyle yeni bir açılımın içerisine girmiştir. Bu projeye lojistik sektörün belirli alanlarda toplanması ve rekabet ve altyapı avantajı sağlanması hedeflenmektedir. Bu bağlamda Hadımköy ve Tuzla-Tepeören'de iki lojistik köyün kurulması plânlanmaktadır (www.denizhaber.com; 01.02.2008).

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI

İçinde lojistik, ulusal ve uluslararası taşımacılık ve eşyanın dağıtımını ile ilgili tüm faaliyetlerin toplandığı, alanlara *lojistik köy* adı verilmektedir. Lojistik köylerin işlevlerini yerine getirebilmeleri için tüm kamu imkânlarıyla donatılması ve yükleme, boşaltma, aktarma ve tartı hizmetleri gibi olanakları sağlaması gerekmektedir. Bu yeni oluşum, taşımacı ve müşterinin tüm gereksinimlerini karşılayabilecek bir yapı içerdiği gibi, çevresel, sosyal ve yaşam kalitesiyle ilgili talepleri de karşılayabilmektedir. Bu bölgeler ayrıca taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alanı ve donanımlarına sahiptirler. Bu bağlamda lojistik köylerin ortaya çıkış nedenlerinden belki de en önemlisi artan üretimle beraber artan ticaret hacminin ve beraberinde getirdiği lojistik hareketliliğin şehir içinde yaptığı baskıları ve meydana getirdiği trafik sıkışıklığını önlemektir. Çünkü bütün dünyada artan küresel ticaret, ülke ekonomilerine olumlu bir etki yapmakta, satışları artırmakta ve iş dünyasına hareketlilik sağlamaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008; 3-4).

Kurulacak olan lojistik köylerin her birine 200'er milyon dolarlık yatırım yapılacağı ve her iki köyün 5000 dekar içinde 560000 m² kapalı alana sahip olacağı ifade edilmektedir. Hadımköy'deki lojistik köyden 230 şirket, Tuzla-Tepeören'deki lojistik köyden ise 200 şirketin yararlanması beklenmektedir. Avrupa'da oldukça yaygın olan lojistik köyler, TIR'ların şehir içinde meydana getirdikleri trafiği de azaltmaktadır. Bu bağlamda bu projeler hayata geçerse 4000 TIR'ın İstanbul'da şehir trafiğine girmesi engellenmiş olacaktır. Avrupa'da 60'ın üstünde lojistik köy bulunmakta ve yaklaşık 2400 adet taşıma işletmecisi bu köylerden yararlanmaktadır (www.denizhaber.com; 01.02.2008).

Bu bağlamda lojistik firmalar, 1990'lı yılların sonlarından itibaren Hadımköy'de konuşlanmaya başlamışlardır. Bu firmaların bölgede yoğunlaşmasının nedenleri arasında öncelikle karar vericilerin yönlendirmeleri ve izinlerinin yanı sıra, ulaşım olanakları, geniş boş arazilerin olması, kira ve arazi fiyatlarının uygun olması ve bütün bunların yanında Ambarlı Limanı'na olan yakınlığı yer almaktadır. İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu'nda, metropolitan alan bütününde dağınık olarak bulunan lojistik faaliyetlerin bir araya toplanması amacıyla lojistik bölgelerin belirlenmesi kararı doğrultusunda Hadımköy'de 1097 ha'lık bir alan bu sektöre ayrılmıştır. Lojistik faaliyetlerin yapılacağı bu alana da *Hadımköy Lojistik Bölgesi Özel Proje*

Alanı ismi verilmiştir (İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu, 2006, C. II. s. 188). Bu sınırlar içerisinde kalan Ömerli ve Deliklikaya yerleşim alanlarında, düzenlenecek toplulaştırma paket projeleri ile lojistik bölgenin merkez fonksiyonlarının yer alması öngörülmekte ve Eşkinöz Deresi vadisinin ise geniş tutularak yeşil, hizmet ve donatı alanı olarak değerlendirilmesi planlanmaktadır (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 2007, s. 180). Mevcut durumda metropol bütününde dağınık olarak bulunan gümrükler, depolar, antrepolar, konteyner depoları, haller, nakliye ambarları, kargo aktarma tesisleri, TIR ve diğer kamyon parkları, raylı sistem yük taşımacılığı güzergâh, depolama alanları vb. lojistik yük odakları ile lojistik hizmet birimlerinin; plan döneminde Hadımköy’de önerilen lojistik merkezde organize bir şekilde yer alması, zaman ve verimlilik bakımından çok önemli kazançlar sağlanması planlanmaktadır.

Hadımköy Lojistik Bölgesi, Büyükçekmece, Küçükçekmece ve Sazlıdere havzaları içerisinde mevcut plânlarda sanayi alanı olarak ayrılmış ancak yapılaşmamış 1097 ha’lık alan üzerinde konumlandırılmıştır. Plânda ayrıca Hadımköy Lojistik Bölgesi ile Ambarlı Limanı’na raylı sistemlerle bağlanmasından da bahsedilmektedir. Ayrıca Ambarlı Limanı ve Hadımköy Lojistik Bölgesi arasındaki raylı sistem bağlantısının Ispartakule’de Marmaray ile bütünleşmesinin sağlanması ve bu doğrultuda Ispartakule’nin yük transfer merkezi olarak düzenlenmesi düşünülmektedir (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 2007). Kısa ve orta vadede İstanbul’da, Avrupa yakasının tek limanı olarak işlev verecek Ambarlı Limanı, plan döneminde kısıtlı da olsa geliştirilmesi önerilmiş ve Hadımköy’deki lojistik merkez ile olan ulaşım bağlantıları güçlendirilmiştir. Bu plana göre de Hadımköy, lojistik bölge olmasının yanı sıra aynı zamanda kuzey kesimi sanayi bölgesi ve mesken alanı olarak planlanmıştır.

İstanbul’un en önemli lojistik merkezlerinden biri olan Hadımköy’de lojistik kuruluşlarının sayısı, kapladıkları alan çalıştırdıkları kişi sayıları ve ülkeye kattıkları katma değer çok önemli bir yer tutmaktadır. Hadımköy çevresindeki yatırım, üretim, ihracat, dolayısıyla lojistik ve taşımacılık potansiyeli her geçen gün artmaktadır. Haydarpaşa Limanı’nın Ambarlı Limanı’na kaydırılması ve Marmara Bölgesi yük taşımacılığında deniz taşımacılığına ağırlık verme projeleri Hadımköy’ün bu önemini kazanmasında oldukça etkili olmuştur. 1990’lı

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI

yıllardan sonra bölgede yerleşmeye ve önemli bir yer tutmaya başlayan lojistik, taşıma ve depolama sektöründe istihdam edilen işgücü sayısı 3 bini geçmiştir. Hadımköy’de otomotiv, metal ve makine sanayi, gıda, tekstil, alüminyum, ambalaj ve çuval, aydınlatma, bakır tel, baskı – matbaa, bilgisayar ve güvenlik sistemleri, bisiklet ve çocuk gereçleri, boya ve kimyasal madde, cam ve cam ürünleri, çelik ve ürünlerinden, tekstil, tekstil kimyasalları ve makineleri imalatı, tekstil yan ürünleri, tel çekme ve tel ezme, tıbbi malzeme, traktör yedek parça, yardımcı kimyasal madde sanayileri gibi çeşitli üretim alanları bulunmaktadır. Söz konusu sanayi sektörlerinin çoğu da ağırlıklı olarak ihracata dayalı üretim yapmaktadır. Bölgeden yapılan ihracatlarda tekstil ve yan sanayi başta gelirken, onu makine ve yan sanayi, gıda, metal, otomotiv ve yan sanayi takip etmektedir.

Ulaşım bakımından stratejik bir konumda bulunan çalışma alanı, deniz, hava, karayolu ve demiryolu ulaşımının tümünün lojistik hizmet sunabileceği ender merkezlerden birisidir. E-5 ve TEM yolları, Atatürk Havalimanı, Kumport ve Armaport limanları, Sirkeci-Avrupa demiryolu hattı, Kıraç-Hadımköy, İkitelli ve Çorlu sanayi bölgeleri ve Trakya Serbest Bölgesi gibi merkezlere yakınlığından dolayı Hadımköy birçok lojistik firmasının geliştiği bir yer olmuştur. Ayrıca Marmaray Projesi’nin bölgeye yeni bir hareketlilik ve yoğunluk getirmesi beklenmektedir. Bunun yanında Marmaray’ın rahatlatacağı ulaşımın bölgede yatırımları artırması beklenmektedir. Barsan, Ekol, Ulusoy, Horoz gibi büyük çaplı lojistik firmaların tesisleri burada özellikle konumlandırılmıştır ve ayrıca Betatrans Uluslararası Taşımacılık, Çarıkız Global Lojistik, Hakan Nakliyat - İlaç Kargo Depolama ve Transalkım Uluslararası Nakliyat gibi firmaların yönetim merkezleri de Hadımköy’de bulunmaktadır.

Lojistik ve taşımacılık hizmet sunucularının merkez, depo, antrepo tesislerinin yoğunlukla bulunduğu Hadımköy’de lojistik faaliyetlerin artarak devam edeceğini gösteren gelişmelere ek olarak, yeni sanayi üretim tesisleri ile revize yatırımlar sürmektedir. Yine Hadımköy, İstanbul emlak piyasasının en hareketli ve arsaların sürekli prim yaptığı merkezlerden biri durumundadır.

4. LOJİSTİK TESİSLERİN HADIMKÖY'DEKİ GELİŞİMİ VE ÖZELLİKLERİ

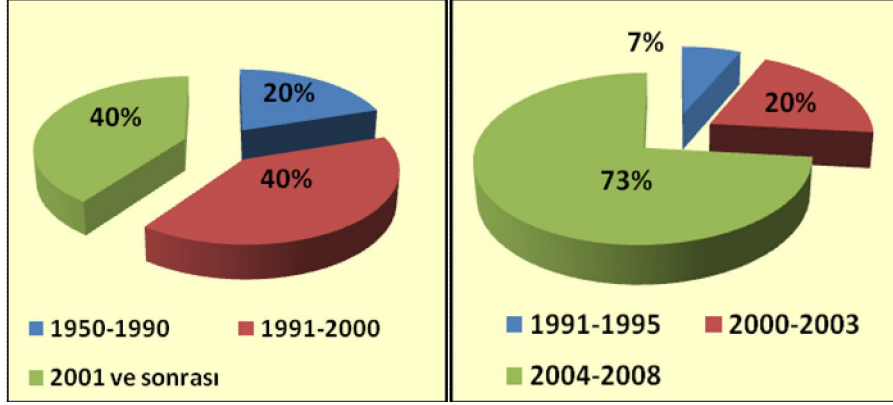
Hadımköy'de faaliyet gösteren lojistik firmalarının kuruluş yıllarına göre dağılımına bakıldığında % 20'sinin 1950–1990 yılları arasında, % 40'ının 1991–2000 yılları arasında ve geri kalan % 40'ının da 2000 yılı sonrasında kurulduğu görülmektedir (

). Buna göre bölgedeki lojistik tesislerin % 80'inin 1990 yılından sonra kurulduğu anlaşılmaktadır. Yine bu firmaların Hadımköy'e taşınma zamanlarına bakıldığında % 73'ünün 2004–2008 yılları arasında, % 20'sinin 2000–2003 yılları arasında ve % 7'sinin 1991–1995 yılları arasında buraya taşındıkları görülmektedir (Şekil 5). Ayrıca buradaki firmaların % 30'unun ilk defa burada kurulduğu anlaşılmaktadır. Bu da bu dönemdeki Türkiye'deki lojistik sektöründeki büyümeyi açıkça ortaya koymaktadır.

İlk lojistik tesislerin 1990'lı yıllarda kurulmaya başlandığı Hadımköy'de İstanbul'daki sanayinin desentralizasyonunun yanı sıra şehir içerisinde uygun geniş arazilerin bulunmaması ve serbest bölgelerdeki ticaretin de İstanbul dışına çıkarılmasının önemli bir yeri vardır. Buna göre İstanbul Atatürk Havalimanı (AHL) Serbest Bölgesi ile İstanbul Trakya Serbest Bölgesi önemli ticaret merkezleri olmayı sürdürmekle beraber İstanbul AHL'nin ticaret hacminde düşüş görülürken İstanbul Trakya Serbest Bölgesi'nin ticaret hacminde artış görülmüştür (http://www.lojistikhaber.com/company_info.asp?Company_id=155;15.01.2008). Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bölgeye yönelik orta ve uzun dönem planlarında lojistik altyapı ve hizmetlerine yönelik yoğun çalışmaları bulunmaktadır. Bu bağlamda, Atatürk Havalimanı'nın yükünün Sabiha Gökçen'le paylaşılması sağlanırken, Ulaştırma Bakanlığı'nın hava kargo taşımacılığını Çorlu Havalimanı'na kaydırması planlamaları devam etmektedir. Bu durumda da Hadımköy bir lojistik merkezi olmayı sürdürecektir ve havalimanından alınan ürünler İstanbul'a ve bütün yurda dağılmadan önce bu alandaki antrepo ve depolarda depolanacaktır. Diğer taraftan, Haydarpaşa Limanı'nın Ambarlı'ya kaydırılması, Gümüşkaya'da yeni bir liman inşası, Marmara Bölgesi yük

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI

taşımacılığında deniz moduna ağırlık verilmesi projeleri hızla devam etmektedir.

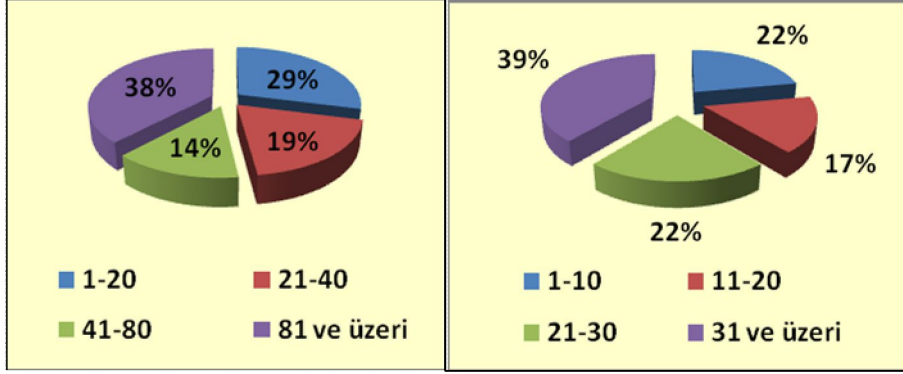


Şekil 4: Hadımköy'deki lojistik firmaların kuruluş yıllarına göre dağılımı.

Şekil 5: Lojistik firmaların Hadımköy'e taşınma tarihleri.

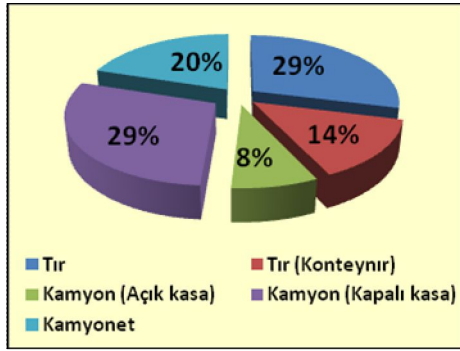
Hadımköy'de konuşlanan lojistik firmalarının % 29'unda 20 kişiden daha az, % 19'unda 21 ile 40, % 14'ünde 41 ile 80 arasında ve % 38'inde 80 kişiden daha fazla kadrolu (TIR ve kamyon şoförleri hariç) çalışan bulunmaktadır (Şekil 6). Buradaki lojistik firmalarındaki araç sayılarının dağılımına bakıldığında % 22'sinde 10'dan daha az, % 17'sinde 11 ile 20 arasında, % 22'sinde 21-30 arasında ve % 39'unda 31 ve üzerinde araç bulunduğu tespit edilmiştir (Şekil 7). Buna göre Hadımköy'deki lojistik firmalarının genel itibariyle çalışan sayısı ve araç sahipliklerine göre büyük firmalar olduğu görülmektedir.

Hadımköy'deki lojistik firmaların sahip olduğu araçların tiplere göre dağılımına bakıldığında % 43'ünün TIR (% 29 kapalı kasa TIR ve % 14 konteyner taşıyabilen TIR olmak üzere), % 37'sinin kamyon (% 29'u kapalı kasa kamyon ve % 8'i açık kasa kamyon olmak üzere) ve % 20'sinin kamyonet olduğu görülmektedir (Şekil 8). Bu rakamlara göre bölgenin önemli oranda tır ve kamyon taşımacılığına yönelik olduğu görülmektedir. Bu firmaların % 35'i şehirlerarası taşımacılık yaparken % 33'ü şehir içi taşımacılık ve % 32'si uluslar arası taşımacılık yapmaktadır (Şekil 9).

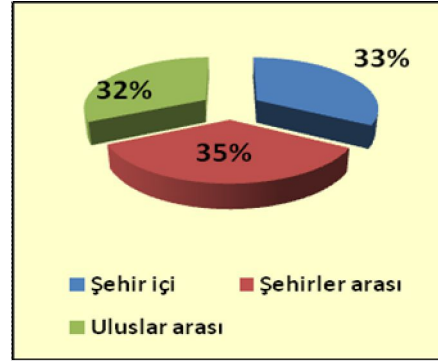


Şekil 7: Hadımköy'deki lojistik firmalarında çalışanların sayılarına göre dağılımı.

Şekil 6: Hadımköy'deki lojistik firmalarındaki araç sayılarının dağılımı.

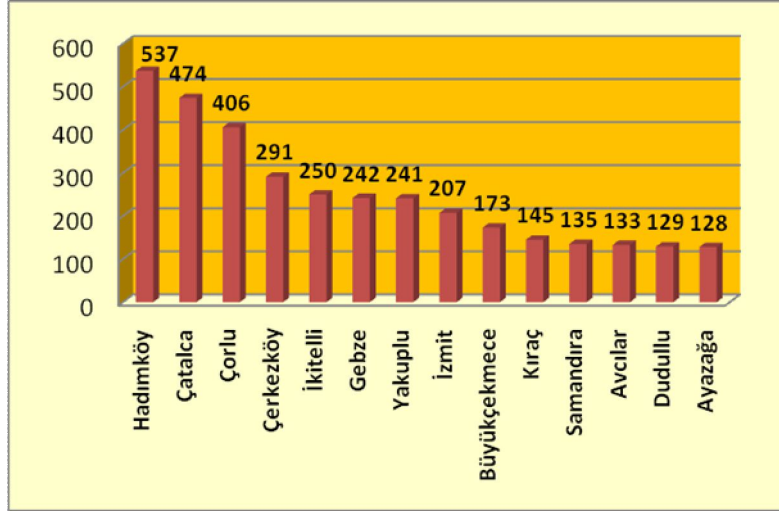


Şekil 8: Firmaların sahip olduğu araç tipleri.



Şekil 9: Firmaların taşımacılık yaptığı alanlar.

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI

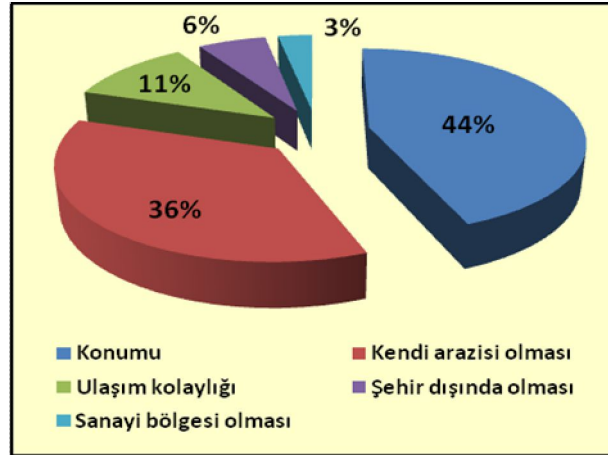


Şekil 10: Ambarlı Limanı'na gelen-giden yüklerin çeşitli merkezlere göre dağılımı (ALTAŞ Ambarlı Limanı İşletmeciliği, 2005).

Şehir içi taşımacılık İstanbul'un tamamını kapsarken şehirlerarası taşımacılık Türkiye'nin tamamını kapsamaktadır. Uluslararası taşımacılık yapan firmalar Almanya, Romanya, İtalya, Fransa ve İngiltere gibi ülkeler başta olmak üzere daha çok Avrupa ülkelerine taşıma yapmaktadırlar. Ambarlı Limanı'na gelen giden yüklerin bölgelere göre dağılımına bakıldığında bu limanla en fazla ilişkisi bulunan bölgenin 537 araç ve % 15'lik bir oranla Hadımköy olduğu görülmektedir (Şekil 10). Hadımköy'ü 474 araçla Çatalca ve 406 araçla Çorlu takip etmektedir (Şekil 10). 2003-2004 yılları arasındaki Ambarlı bölgesi konteyner taşıma rakamlarına göre Ambarlı Limanı içerisinde hizmet veren 3 liman şirketinin (Kumport, Marport ve Mardaş) Türkiye konteyner elleçlemedeki payı 2003 yılında % 31,1 iken bu rakam 2004 yılında % 35'e yükselmiştir (İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu, 2006, C. II. s. 452). Bu oranlar Ambarlı Limanı'nın ve dolayısıyla Hadımköy lojistik bölgesinin önemini açıkça ortaya koymaktadır.

Lojistik firmalarının lokasyon olarak Hadımköy'ü tercih etme nedenleri sorulduğunda % 44'ü konumu, % 36'sı kendi arazisi olması, % 11'i ulaşım kolaylığı, % 6'sı şehir dışında olması ve % 3'ü de sanayi

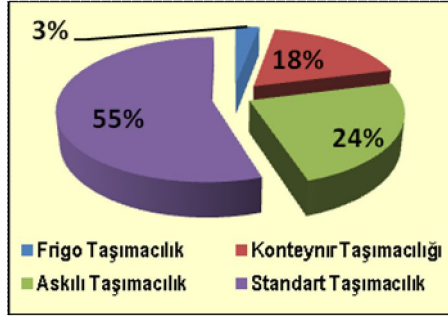
bölgesi olduğu için burayı tercih ettiklerini söylemişlerdir (Şekil 11). Firmaların kuruluş yeri seçiminde benimsedikleri en önemli kısıtlardan biri operasyon maliyetlerinin en aza indirmektir. Ulaşım maliyetleri, işçi, kamu hizmeti ve genel giderleri de kapsayan operasyon maliyeti, tesisin yerinin seçilirken ilk olarak arsa, bina ve donanım maliyetlerinin dahil olduğu sabit maliyet önem taşımaktadır (Kasilingam, 1998, Birsal ve Cerit; 2009). Bu nedenle de lojistik firmaların sabit maliyeti minimuma indirebilmek için arsa ve bina maliyetlerinin düşük olduğu Hadımköy'de konuştukları görülmektedir. Ayrıca ulaştırma olanakları ve erişilebilirlik lojistik firmalarının yer seçiminde önem verdikleri diğer iki önemli etkeni oluşturmaktadırlar (Akdemir, 2003, Birsal ve Cerit; 2009). Bu bağlamda ulaştırma maliyetleri, zaman ve erişilebilirlik bakımından konumundan dolayı çok uygun bir yerde bulunan Hadımköy firmalar tarafından en önemli tercih nedeni olarak seçilmiştir.



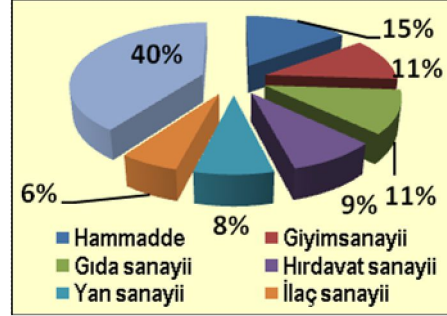
Şekil 11: Firmaların Hadımköy'ü tercih etme nedenleri.

Hadımköy'deki bu firmaların % 55'i standart taşımacılık yaparken % 24'ü askılı taşımacılık, % 18'i konteyner ve % 3'ü frigo taşımacılığı yapmaktadır (Şekil 12). Hadımköy'deki firmaların % 15'i hammadde taşıırken % 11'eri giyim ve gıda sanayine, % 9'u hırdavat sanayine, % 8'i yan sanayiye, % 6'sı ilaç sanayine ve % 40'ı diğer sektörlere hizmet vermektedir (Şekil 13).

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI



Şekil 13: Firmaların taşıma şekli.



Şekil 12: Firmaların hizmet verdiği sektörlerin dağılımı.

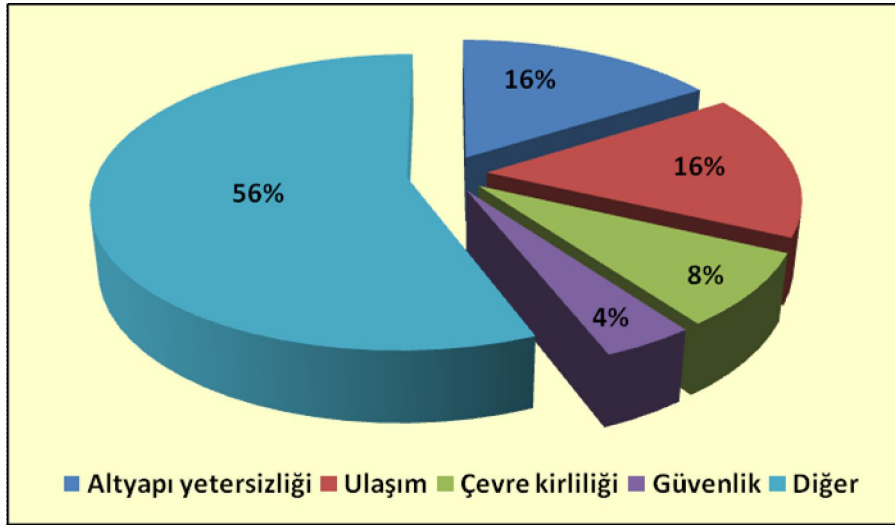
5. HADIMKÖY'DEKİ LOJİSTİK TESİSLERİN SORUNLARI

Hadımköy, çevre kirliliğinin ve plansız kentleşmenin ve altyapı eksikliklerinin yoğun yaşandığı yerleşim yerlerinden biri durumundadır. İstanbul'un önemli su havzaları arasında yer alan Hadımköy, kıyısı olmasa da Küçükçekmece Gölü'nün kirliliğindeki en çok paya sahip bölgelerden birisidir. Bu sürece paralel olarak; metropoliten alanda yerleri Tuzla ve Hadımköy olarak belirlenen lojistik bölgelerin öncelikle gelişmesi ve Marmaray Projesi bitimine kadar önerilen raylı sistemde de mesafe kaydedilmesi, belirtilen hedeflere ulaşılması bakımından son derece önemlidir. Bu nedenle, İstanbul'da lojistik faaliyetler konusunda yatırımlara öncelik verilmesine ve sektörün gelişmesine hizmet verecek faaliyetlerin çoğaltılmasına ihtiyaç bulunmaktadır (1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 2007, s. 56).

Hadımköy'de, Sazlıdere ve Büyükçekmece Gölü su toplama havzaları içerisinde hızla büyümekte olan sanayi alanları ve depolama tesisleri ve bunların çevresinde düzensiz ve kontrol edilemez bir şekilde gelişmekte olan yerleşim alanları, havzalar için çok ciddi tehditler oluşturmaktadır. Bu durum, İstanbul'un doğal ve ekolojik yapısını tehdit etmekte ve temel yaşam kaynaklarının yok olması tehlikesini ortaya çıkarmaktadır.

Hadımköy'deki lojistik firmalara yapılan anket sonucunda bu firmaların en önemli sorununun % 16'lık oranlarla altyapı ve ulaşım

imkânlarının yetersizliği olduğu anlaşılırken bunu % 8 ile çevre kirliliği ve % 4 ile güvenlik sorunu takip etmektedir (Şekil 14). Bütün bunların dışında buradaki lojistik firmaların asıl sorunlarının buraya yönelik olmayan benzin fiyatları, sigorta primleri ve rekabet gibi genel sorunlar olduğu ve bu sorunların % 56 gibi çok ciddi bir orana sahip olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 14: Lojistik firmaların sorunları.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

İstanbul için planlanan 3 lojistik bölgeden bir olan Hadımköy'deki lojistik tesislerin bölgede yer almaya başlaması 1990'lı yılların sonlarında başlamış ve asıl gelişimini 2004 yılından sonra yapmıştır. Hadımköy'e taşınan lojistik tesislerin % 73'ü 2004-2008 yılları arasında taşınmıştır ve bu rakamın bundan sonra daha da artması beklenmektedir. 2008 yılındaki Hadımköy-Yassıören yolunun çift şerit olarak açılması ve 2009 yılındaki Hadımköy-Yassıören yolunun otobanla bağlantısının tamamlanmasından sonra bu gelişimin daha da hızlanması beklenmektedir. Hadımköy'deki lojistik şirketlerin % 62'si 20'den fazla araca sahiptir ve bunların da büyük bir çoğunluğunu tırlar oluşturmaktadır. Ayrıca buradaki şirketlerin % 32'sinin uluslararası, % 35'inin şehirlerarası ve sadece % 33'ünün şehir içi taşımacılık yaptığı

LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK HADIMKÖY VE SORUNLARI

görülmektedir. Bu da Hadımköy Lojistik Bölgesi'nin genel itibariyle ulusal ve uluslararası ticarete yönelik bir lojistik bölge olduğunu göstermektedir.

Yapılan anket sonuçlarına göre lojistik firmaların % 40'ı Hadımköy'ün konumundan dolayı buraya taşınmış veya burada kurulmuşlardır. Bunu % 36'lık bir oranla kendi arazisi olması, % 11'le ulaşım kolaylığı, % 6 ile şehir dışında olması ve % 3 ile sanayi bölgesi olması takip etmiştir. Yine anket sonuçlarına göre firmaların genellikle standart taşımacılık yaptıkları ve hammadde taşıdıkları tespit edilmiştir. Bunun yanında bölgedeki altyapı, ulaşım, çevre kirliliği ve planlama sorunlarının hala giderilmediği ve bu nedenle de bölgenin lojistik bir merkez olarak gelişemediği görülmektedir.

Bölgedeki lojistik firmaların bölgesel sorunları arasında en önemlilerini altyapı ve ulaşım sorunları oluşturmaktadır. Bu bağlamda öncelikli olarak Hadımköy Lojistik Bölgesi'nin yol, su, elektrik ve doğalgaz gibi altyapı sorunlarının giderilmesi gerekmektedir. Bunun yanında ikinci olarak da Hadımköy Lojistik Bölgesi ile Ambarlı Limanı arasındaki, planlarda da yer alan, demiryolu taşımacılığının acil olarak yapılması gerekmektedir. Ayrıca mevcut karayolu taşımacılığında bölgenin en önemli sorunlarından biri olan Hadımköy Lojistik Bölgesi ile Ambarlı Limanı arasındaki bağlantıyı sağlayan TEM-E-5 bağlantı yolundaki trafik sıkışıklığının bir an önce giderilmesi için burada planlanan Ambarlı Limanı ile Hadımköy Lojistik Bölgesi arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan ekspres yolun acil olarak bitirilmesi gerekmektedir. Bütün bunlara ek olarak süre içerisinde Halkalı-Sirkeci banliyö hattının Hadımköy'e kadar uzatılması bölgeyle İstanbul arasındaki ulaşım olanaklarının artmasını sağlayacaktır. Bunun yanında yapılması planlanan 3. Köprü – Kınalı otoyol bağlantısı güzergâhına göre Hadımköy'deki lojistik bölgelerin planlarının ve konumlarının tekrar gözden geçirilmesi ve öncelikli olarak uygulamaya konulması gerekmektedir. Aksi durumda kontrolsüz gelişen lojistik firmaların bölgeye yerleşimi ileride daha fazla sorunlara neden olacaktır. Ayrıca bölgenin önemli bir bölümünün içme suyu havzaları içerisinde yer aldığı göz önünde bulundurulmalı, buna göre bir planlamaya gidilmeli ve planların uygulanması hususunda da hassasiyet gösterilmelidir.

KAYNAKLAR

- Akdemir, A. (2003). Temel İşletmecilik Bilgiler, Yayıncı Yayınları, Kocaeli.
- Aydın, G. T., Öğüt, K. S. (2008) Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul, 2. Cilt s. 1471-1481, <http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Avrupada%20ve%20Türkiyede%20lojistik%20köyler.PDF>.
- Birsel, A., Cerit, A. G. (2009) Lojistik İşletmelerinin Kuruluş Yeri Seçiminde Arazi Faktörü, İzmir Ulaştırma Sempozyumu, İzmir, http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/43_k29_ius_birsel_cerit.pdf
- Demir, G. (2007) “İhracatın Yolu Lojistikten Geçiyor” Ekonomik Forum Dergisi (Aralık 2007), s.10-11.
- Karakuyu, M. (2008) Hadımköy; Beşeri ve Ekonomik Coğrafya Özellikleri ve Kentleşme Süreci, Hadımköy Belediyesi Bilimsel Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kasilingam, R.G. (1998). Logistics and Transportation, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.
- ALTAŞ Ambarlı Limanı İşletmeciliği, 2005.
- İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu, 2006, C. II. s. 188.
- İstanbul Ticaret Odası, Türkiye’nin Ulaşımı ve Altyapı Sektörü Raporu, s.1, 2008.
- <http://www.denizhaber.com>; 01.02.2008.
- http://www.lojistikhaber.com/company_info.asp?company_id=155; 15 Ocak 2008.
- http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=89292; 30 Ocak 2008.
- 1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, 2007.