



T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI



T.C.
Güney Ege Kalkınma Ajansı

GEKA

DENİZLİ’NİN DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ





T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI



DENİZLİ’NİN DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Hazırlayanlar:

Emre KEMİK

Dilşad AKAR

2025

OCAK

ÇALIŞMANIN KAPSAMI

Bu çalışmada, Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın faaliyet gösterdiği illerden biri olan Denizli'nin bölgede lojistik bir üs olabilmesi için sahip olduğu potansiyeli ve demiryolu yük taşımacılığı özelinde sorunları incelenmiş, bu sorunlara çözüm önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır.

HAKLAR BEYANI

Bu çalışma, yalnızca ilgililere genel rehberlik etmesi amacıyla hazırlanmıştır. Çalışmada yer alan bilgiler çalışmanın hazırlandığı zaman diliminde doğru ve güvenilir olduğuna inanılan kaynaklar ve bilgiler kullanılarak, paydaşları bilgilendirme amaçlı olarak yazılmıştır. Çalışmadaki bilgilerin değerlendirilmesi ve kullanılması sorumluluğu, doğrudan veya dolaylı olarak, bu çalışmadaki bilgileri ve değerlendirmeleri kullanma kararını veren şahıs ve kurumlara aittir. Bu rapordaki bilgilere dayanarak bir eylemde bulunan, eylemde bulunmayan veya karar alan kimselere karşı Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Güney Ege Kalkınma Ajansı sorumlu tutulamaz. Bu raporun tüm hakları Güney Ege Kalkınma Ajansı'na aittir. Raporda yer alan görseller ile bilgiler telif hakkına tabi olabileceğinden, her ne koşulda olursa olsun, bu rapor hizmet gördüğü çerçevenin dışında kullanılamaz. Bu nedenle; Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın yazılı onayı olmadan raporun içeriği kısmen veya tamamen kopyalanamaz, elektronik, mekanik veya benzeri bir araçla herhangi bir şekilde basılamaz, çoğaltılamaz, fotokopi veya teksir edilemez, dağıtılamaz, kaynak gösterilmeden iktibas edilemez.

İçindekiler

Yöntem ve Amaç.....	2
1. Denizli Hakkında Genel Bilgiler	3
1.1. Denizli Sanayi Yapısı ve İhracat Rakamları.....	3
1.1.1. Denizli Organize Sanayi Bölgeleri.....	4
1.1.2. Denizli Serbest Bölgesi	4
1.2. Denizli Ulaşım ve Lojistik Altyapısı.....	5
1.2.1. Kara Yolu Ulaşım Altyapısı.....	5
1.2.2. Demir Yolu Ulaşım Altyapısı.....	6
1.2.3. Hava Yolu Ulaşım Altyapısı	7
1.2.4. Kalkık Lojistik Merkezi.....	8
1.2.5. Sarayköy Lojistik Merkezi	9
2. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planında Denizli.....	10
3. Demiryolu Yük Taşımacılığı Sorunları ve Çözüm Önerileri.....	11
i) Çamlıktepe Rampası ve İZBAN Hattı.....	11
ii) Kalkık Lojistik Merkezinin Etkin Bir Şekilde Kullanılamaması.....	12
iii) İzmir Limanlarına Kesintisiz Demiryolu Ulaşımı	12
iv) Denizli OSB Yükleme Merkezi.....	13
v) Ahmet Nazif Zorlu Sanayi Sitesi Yükleme Merkezi.....	13
vi) Denizli Çardak OSB Yükleme Merkezi.....	13
4. Denizli Lojistik GZFT Analizi.....	14
SONUÇ.....	15
Kaynakça	16

Tablolar:

Tablo 1: Ülkelere ve Ulaştırma sistemlerine göre yük taşımaları (ton-km)	1
Tablo 2: Denizli 2024 yılı Sektörel İhracat Performansı (1000\$)	3
Tablo 3 : Devlet Yolu, Otoyol ve Bölünmüş Yol Uzunlukları	5
Tablo 4: Demiryolu Hat Uzunlukları	7
Tablo 5: Denizli Hat kesimlerine göre yük ve yolcu taşımacılığı	7
Tablo 6: Çardak Havalimanı Uçuş, Yolcu ve Yük İstatistikleri	8
Tablo 7: Kaklık Lojistik Merkezi Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı	8
Tablo 8: Sarayköy Lojistik Terminali Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı	9

Şekiller:

Şekil 1:Denizli Karayolu Ulaşım Altyapısı	5
Şekil 2: Denizli Demiryolu Ulaşım Altyapısı	6

Giriş

Lojistik, hammadde başlangıç noktasından, ürünlerin üretilmesi ve nihai tüketiciye ulaştırılması tedarik zincirinin en önemli kısmını oluşturmaktadır. Günümüzde tüketicilerin istekleri doğrultusunda ürünlerin üretilmesi kadar bu ürünlerin düşük bir maliyetle, tam ve zamanında son tüketiciye ulaştırılması da rekabet edebilirliğin ön koşulu haline gelmiştir. Ayrıca bütün dünyada iklim değişikliğine yönelik tedbirler doğrultusunda lojistiğin ne kadar yeşil yapıldığı da giderek önem kazanmaktadır.

Bu doğrultuda yük taşımacılığı hususunda özellikle demiryolu taşımacılığı limanlara ulaşımında düşük maliyeti ve büyük parti mal taşınmasına imkân vermesi nedeniyle ön plana çıkmaktadır. Ayrıca demiryolu ile yük taşımacılığı sayesinde karbon salınımı azalmakta, her seferde yüzlerce kamyonu trafikten çekilmekte, şehir içinde trafik sıkışıklığı azaltılmaktadır.

Ülkelerin Lojistik faaliyetlerine ilişkin performansını gösteren Lojistik Performans İndeks (LPI) 2023 yılı sonuçlarına göre Türkiye dünya sıralamasında 42. sırada yer almaktadır. Ülkelerin gümrük, altyapı, kalite, uluslararası sevkiyat, takip ve izleme alanlarındaki faaliyetlerinin değerlendirildiği endekse göre Türkiye altyapı hariç tüm kriterlerde gelişme göstermiştir. Aşağıda ülkelerin yük taşıma yollarını gösteren tabloda görüleceği üzere demiryolu ile yük taşımacılığı alanında Türkiye Avrupa Birliği Ortalaması, Amerika, Çin ve Rusya'nın gerisinde kalmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye'de özellikle demiryolu ve bağlantılarıyla ilgili fiziksel eksikliklerinin giderilmesi ülkenin lojistik başarısı için önem arz etmektedir.

Tablo 1: Ükelere ve Ulaştırma sistemlerine göre yük taşımaları (ton-km) (Milyar)

ÜLKE	DEMİRYOLU	%	KARAYOLU	%	İÇ SU YOLU	%	PETROL BORU HATTI	%	TOPLAM
TÜRKİYE	15,9	4,2	311,8	82	-	-	52,6	13,8	380,3
AVRUPA BİRLİĞİ	409,6	22,6	1178,5	65	136,1	7,5	88,7	4,9	1812,8
AMERİKA	2239,4	29,9	3129	41,8	653,1	8,7	1472,1	19,6	7493,6
ÇİN	3323,8	14,9	6908,7	30,9	11557,8	51,8	541,9	2,4	22332,2
RUSYA	2639	61,8	285	6,7	115	2,7	1230	28,8	4269

Kaynak: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2019-2023 İstatistik Yıllığı

2024-2028 yıllarını kapsayan 12. Kalkınma Planında ulaştırma ve lojistikte etkinliğin ve verimliliğin artırılması, maliyetlerin düşürülmesi, modlar arası entegrasyonun sağlanarak rekabetçi üretim ve ihracatı destekleyen altyapının oluşturulması böylece lojistikte bölgesel bir üs olma potansiyelimizden azami düzeyde faydalanılması amaçlanmaktadır.

Bu doğrultuda imalat sanayii lojistiğinde demiryolu yük taşımacılığının payının üretim yerleri ile limanlar ve lojistik merkezleri arasında iltisak hatları kurularak artırılması tedbiri belirlenmiştir. Yine Ulaştırma ve lojistik sektöründe çevresel etkilerin ve maliyetlerin en aza indirilmesi ile enerji verimliliğinin artırılması amacıyla demiryolu ve denizyolu taşımacılığına öncelik verileceği belirtilmektedir.

Yöntem ve Amaç

Bir sanayi ve üretim kenti olan Denizli, Ege ve Akdeniz limanlarına yakınlığı nedeniyle iç kesimlerin limanlara ulaşımında lojistik bir üs olabilme potansiyeline sahiptir. Ancak Türkiye geneline benzer şekilde çeşitli nedenlerden dolayı ilde demiryolu etkin bir şekilde kullanılamamaktadır. Bu durum Denizli'nin bir lojistik merkezi olmasının önündeki en büyük sorun olarak görülmektedir.

Bu çalışmada Denizli'nin ulaşım ve lojistik altyapısı incelenmiş; demiryolu özelinde sorunlar analiz edilerek çözüm önerileri geliştirilmiştir. Çalışmada mevcut durumu ortaya koyabilmek adına Kalık Lojistik Merkezi Şefliği, Sarayköy Lojistik Şefliği, Denizli OSB Müdürlüğü, Başaranlar Mermer, Kaynak Mermer yetkilileriyle görüşmeler yapılmış, saha ziyaretleri gerçekleştirilmiş literatür taraması yapılarak daha önceki çalışmalar analiz edilmiştir.

Tespit edilen sorunlar hakkında görüş alışverişinde bulunmak ve çözüm önerileri geliştirmek amacıyla TCDD Taşımacılık A.Ş. İzmir ve Afyon Bölge Müdürlerinin, TCDD 3. ve 7. Bölge Müdürlerinin, Denizli OSB, Çardak OSB ve Denizli Sanayi Odasının katılımıyla bir toplantı gerçekleştirilmiştir.

1. Denizli Hakkında Genel Bilgiler

1.1. Denizli Sanayi Yapısı ve İhracat Rakamları

Denizli hem coğrafi konumunun yarattığı avantaj hem de ticaret yolları üstünde olması sayesinde ihracata dayalı sanayileşmeyi başarabilmiş girişimcilik kültürü gelişmiş bir ilimizdir.

Denizli genel ekonomik yapısı itibarıyla “Tekstil ve Konfeksiyon Sanayisi” ile tanınmaktadır. Ancak sanayi yapısı sektör bakımından çeşitlilik göstermektedir. İlde metal ve kablo sanayi, mermer sanayi, gıda sanayi, deri sanayi, cam sanayi, kâğıt sanayi gibi önemli sektörlerde de üretim yapılmaktadır.

İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından hazırlanan “Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu (İSO 500)” 2023 yılı listesinde Denizli’den 14 firma yer almaktadır. Sektörel dağılım bakımından 6 firma kablo ve bakır tel, 4 firma gıda, 2 firma demir-çelik, 1 firma tekstil ve 1 firma enerji sektöründe faaliyet göstermektedir.

Sanayi Sicil Bilgi Sistemi (SSBS) kayıtlarına göre Denizli ilinde 210’u OSB’lerde, 667’si sanayi sitelerinde ve 2.773’ü planlı sanayi bölgeleri dışında 3.650 sanayi işletmesi vardır. İşletmelerin 106’sı (%2,9) madencilik, 3.385’i (%92,74) imalat, 159’u (%4,36) enerji sektöründedir.

Denizli ilinde sanayi işletmelerinin sektörel dağılımı incelendiğinde; ilk sırada %40,96 ile ‘Tekstil ürünlerinin imalatı’, ikinci sırada %15,1 ile ‘Gıda ürünlerinin imalatı’, üçüncü sırada ise %7,07 ile ‘Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı’ alt sektörlerinin yer aldığı görülmektedir.

İl ekonomisinin en önemli özelliği, üretimin ihracata dayalı olmasıdır. Denizli, 2024 yılında Türkiye genelinde en çok ihracat yapan iller arasında 4.3 milyar dolar ile 9. sırada yer almaktadır. Denizli’nin 2024 yılı sektörel bazda ihracat rakamları şu şekildedir:

Tablo 2: Denizli 2024 yılı Sektörel İhracat Performansı (1000\$)

Sektör	İhracat Performansı
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	1.113.458,11
Elektrik ve Elektronik	878.563,99
Demir ve Demir Dışı Metaller	630.068,37
Çelik	617.308,35
Tekstil ve Hammaddeleri	282.649,59
Madencilik Ürünleri	261.764,45

Kaynak: TİM 2024 Verileri

1.1.1. Denizli Organize Sanayi Bölgeleri

Denizli’de faaliyette 2 adet karma OSB, 1 adet deri ihtisas OSB, 1 adet tarıma dayalı ihtisas OSB bulunurken; Denizli Makine İhtisas OSB’nin kuruluş sonrası alt yapı çalışmaları, Çivril OSB’nin kuruluş aşamaları devam etmektedir.

- ✚ Denizli OSB: Denizli Organize Sanayi Bölgesi, Denizli-Afyonkarahisar karayolu üzerinde Denizli’ye 18 km. mesafede 5.179.480 m² büyüklüğünde bir alanda kurulmuştur. Bölgede büyüklükleri 5.000 m² ile 110.000 m² arasında değişen toplam 215 adet sanayi parseli bulunmakta olup parsellerin hepsi dolu durumdadır. OSB’de ağırlıklı olarak Tekstil, Mermer, Enerji ve Makine gibi sektörlerden firmalar faaliyet göstermektedir.
- ✚ Çardak Özdemir Sabancı OSB: Denizli-Afyonkarahisar karayolu bitişiğinde Denizli’ye 50 km mesafede bulunan OSB yaklaşık 3.250.000 m²’lik bir alana sahiptir. 86 adet parsel bulunan OSB’de 18 parsel faal, 12 parsel inşaat halindedir. OSB’de tekstil, metal ve plastik-kauçuk sektörlerinden firmalar faaliyet göstermektedir.
- ✚ Denizli Deri İhtisas OSB: Honaz Kaklık Mahallesi’nde yer alan OSB Denizli’ye 36 km mesafede olup Denizli-Afyonkarahisar karayoluna mesafesi yaklaşık 4 km’dir. OSB nin alanı 630.000 m² ‘dir. Bu alanda 43 adet sanayi parseli bulunmakta olup parsellerin hepsi dolu durumdadır. Ağırlıklı sektör grubu deri ve deri ürünleri üretimidir.
- ✚ Denizli Sarayköy Tarıma Dayalı İhtisas OSB: Sarayköy İlçesi Karataş Köyü Hamamaltı mevkiinde bulunan OSB Denizli İzmir Karayoluna ve Demiryoluna bitişik durumdadır. OSB’nin büyüklüğü 712.000 m² olup 14 parselden oluşmaktadır. Bu alanın 477.000 m² sinde seracılık faaliyetleri yürütülmektedir. 2007 yılında kurulan OSB ülkemizin ilk jeotermal kaynaklı sera tarıma dayalı ihtisas organize sanayi bölgesidir.

1.1.2. Denizli Serbest Bölgesi

Denizli Serbest Bölgesi, il merkezine 57 km mesafedeki Çardak Havalimanı ve Çardak Özdemir Sabancı OSB bitişiğinde 538.285 m²’lik bir alan üzerine kurulmuştur. Özel statüde kurulan Serbest Bölge Denizli Serbest Bölge Kurucusu ve İşleticisi A.Ş. tarafından işletilmektedir. 39 kayıtlı firmanın bulunduğu bölge 2023 yılında 94 milyon dolarlık bir ticaret hacmine ulaşmıştır.

1.2. Denizli Ulaşım ve Lojistik Altyapısı

Denizli; başta Akdeniz ve İç Ege olmak üzere diğer bölgelerin de İzmir limanlarına demir yolu ve kara yolu ile ulaşımı için bir kesişim noktası görevi görmektedir. Denizli, İzmir'deki limanlar dışında Antalya, Muğla ve Aydın kıyıları ile Türkiye'nin iç kesimlerinin bağlantısını sağlamaktadır. Denizli'nin lojistik sektörü, karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı ile desteklenmektedir.

1.2.1. Kara Yolu Ulaşım Altyapısı

Denizli il sınırları içinde 813,9 km Devlet Yolu, 68 km otoyol bulunmaktadır. Denizli'nin çevre iller ile karayolu ulaşımı İzmir-Ankara-Antalya olmak üzere üç ana arterden yapılmaktadır. Güneydoğuda Antalya, kuzeyde Afyonkarahisar ile güçlü kara yolu bağlantısı olan Denizli; başta Akdeniz ve İç Ege olmak üzere diğer bölgelerin de İzmir limanlarına demir yolu ve kara yolu ile ulaşımı için bir kesişim noktası görevi görmektedir.

Tablo 3 : Devlet Yolu, Otoyol ve Bölünmüş Yol Uzunlukları

	İl ve Devlet Yolu (km)	Otoyol (km)	Bölünmüş Yol (km)**
Denizli	813,9	68	402,3
Aydın	693,3	148	314,7
Muğla	965,8	-	451,2

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024 yılı verileri

Denizli iki ayrı karayolu ile İzmir'e bağlanmıştır. Bunlardan biri Manisa üzerinden (D585), diğeri Aydın üzerinden kurulan (D320) bağlantılarıdır. 2020 yılında temeli atılan Denizli-Aydın Otoyolu'nun 2024 yılı Ekim ayında tamamlanması ile Denizli'nin İzmir'e otoyol ile de bağlantısı sağlanmıştır.

Şekil 1: Denizli Karayolu Ulaşım Altyapısı



Kaynak: Kara Yolları Genel Müdürlüğü

Büyük Menderes Grabenini takip ederek Kıyı Egeyi iç kesimlere bağlayan D320 karayolu aynı zamanda Afyonkarahisar üzerinden Denizli'nin doğuya açılan kapısı durumundadır.

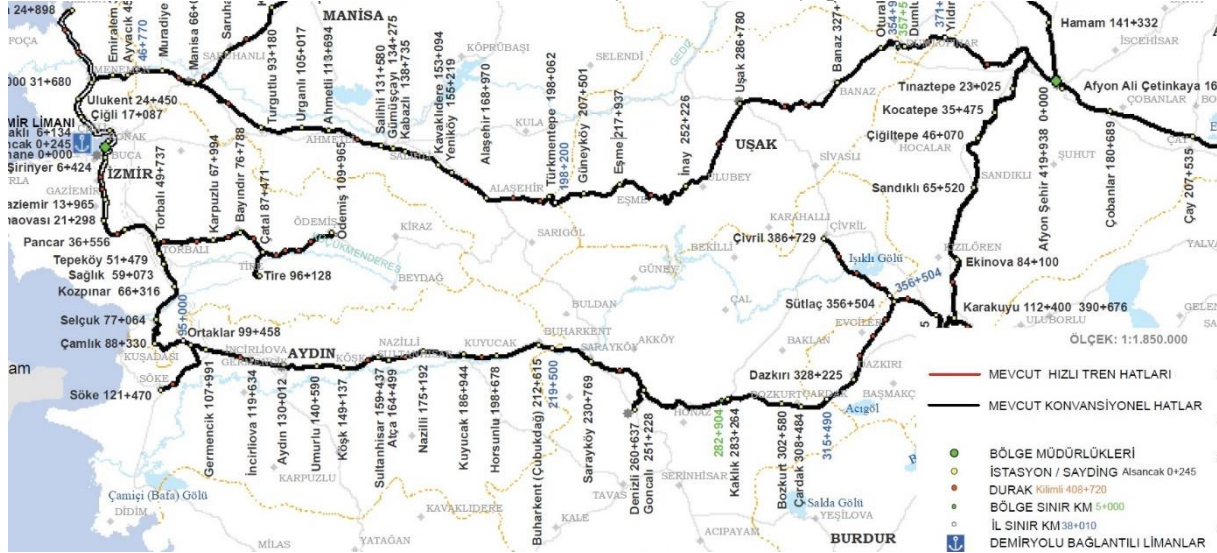
Antalya ilini Ege'ye bağlayan karayolu (D85), Denizli ulaşımı açısından diğer önemli bir yol güzergâhıdır. Denizli-Antalya Yolu'ndan ayrılan bir kol (D330), Denizli'yi Muğla'ya bağlar.

Karayolu ile Denizli, İzmir'e 224 km, Aydın'a 126 km, Manisa'ya 208 km, Uşak'a 150 km, Afyonkarahisar'a 222 km, Burdur'a 150 km, Muğla'ya 145 km ve Antalya'ya 220 km uzaklığındadır. Denizli aynı zamanda İzmir ve Antalya gibi şehirlere oldukça yakındır.

1.2.2. Demir Yolu Ulaşım Altyapısı

Osmanlı Devleti döneminde İç kesimlerde elde edilen ürünlerin kıyı kesimlere ulaştırılması amacıyla 1856 yılında yapımına başlanan Aydın-İzmir demir yolu 1866 yılında tamamlanmıştır. Bu demir yolu aynı zamanda Anadolu topraklarındaki ilk demiryoludur. Daha sonra bu hat 1888 yılında Denizli'ye kadar uzatılmıştır.

Şekil 2: Denizli Demiryolu Ulaşım Altyapısı



Kaynak: : T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2019-2023 İstatistik Yıllığı

Denizli-Aydın-İzmir karayolunu (D320) takip eden ve tek hattan oluşan bu demiryolu hala iç kesimlerde üretilen ürünlerin dış pazarlara açılmak üzere limanlara ulaştırılmasında oldukça önem arz etmektedir. Denizli'nin Ankara ile demiryolu bağlantısı Denizli-Afyonkarahisar-Kütahya-Eskişehir üzerinden kurulmuştur.

Tablo 4: Demiryolu Hat Uzunlukları

Bölge	Konvansiyonel Hatlar	Yüksek Hızlı Tren Hattı
Denizli	214	-
Aydın	205	-
Muğla	-	-
Türkiye	11.668	2032
Denizli/TR (%)	1,8	-

Kaynak: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019-2023 İstatistik Yıllığı

Türkiye demir yolu uzunluğunun %1,8'i Denizli'de bulunmakta olup il sınırlarında hızlı tren hattı bulunmamaktadır. Denizli hat kesimlerini gösteren 4 nolu tablodan görüleceği üzere hem yük, hem de yolcu olarak yoğunluğun İzmir yönlü olduğu görülmektedir.

Tablo 5: Denizli Hat kesimlerine göre yük ve yolcu taşımacılığı

	Hat Kesimleri	Anahat Yolcu	Yük
Hat Kesimlerine Göre Tren-Kilometre	Basmane - Denizli	2.103.378	358.557
	Goncalı-Eğridir	46,618	21,887
Hat Kesimlerine Göre Hamton Kilometre (1000)	Basmane - Denizli	418.127	324.294
	Goncalı-Eğridir	9.781	14.840
Hat Kesimlerine Göre Netton Kilometre (1000)	Basmane - Denizli		187.380
	Goncalı-Eğridir		8.325

Kaynak: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019-2023 İstatistik Yıllığı

1.2.3. Hava Yolu Ulaşım Altyapısı

Denizli'de hava yolu taşımacılığı Denizli Çardak Havalimanı üzerinden gerçekleştirilmektedir. Çardak Havalimanı yurt içi uçuşlarını sadece İstanbul ile karşılıklı gerçekleştirmektedir. Yurt dışı uçuşları ise şehirde yoğun olarak yaşayan İranlılar için Tahran ile yapılmaktadır. Deniz seviyesinde 852 m yükseklikte bulunan havalimanının kuzeyinde Maymun Dağı güneyinde ise Söğüt Dağı bulunmaktadır. Çevre illere de yakın konumda bulunan havalimanının Burdur il merkezine yaklaşık 90 km, Isparta il merkezine uzaklığı yaklaşık 120 km'dir. Dolayısıyla Çardak Havalimanı çevre illerde hizmet vermektedir.

TÜİK verilerine göre son dört yılda çardak havalimanından gerçekleşen uçuş sayısı yolcu sayısı ve taşınan yük miktarı tabloda gösterilmektedir. Tablodan görüleceği üzere yıllar

itibari ile havalimanından taşınan hem yük miktarı hem de yolcu miktarı artış eğilimi göstermektedir.

Tablo 6: Çardak Havalimanı Uçuş, Yolcu ve Yük İstatistikleri

	2020	2021	2022	2023
Uçuş Sayısı	5708	4613	5328	5201
Yolcu Sayısı	233197	315714	391112	434859
Taşınan Yük /Ton	2310	3455	4027	4254

Kaynak: TÜİK, Bölgesel İstatistikler

1.2.4. Kaklık Lojistik Merkezi

Kaklık Lojistik Merkezi TCDD tarafından 2014 yılında hizmete açılmıştır. Lojistik merkezi Denizli'nin 40 km kuzeydoğusunda ve İzmir-Isparta demir yolunun 283. kilometresinde bulunmaktadır. Kaklık Lojistik Merkezi; mermer ocaklarına ve Denizli Serbest Bölgesi'ne yakın olması nedeniyle elverişli bir konumda yer almaktadır. 120.000 m² lik bir alanda kurulan lojistik merkezinde; yükleme/boşaltma hizmetleri için 3 adet portal vinç yolu, yükleme rampası, elektronik kantar, gümrükleme faaliyetlerinin merkezde yapılabilmesine imkan sağlayacak ofis ile lojistik firmaları için tahsis edilecek ofisler bulunmaktadır.

Yıllık 1 milyon ton yükleme boşaltma kapasitesine sahip olan Kaklık Lojistik Merkezinin son iki yıla ait yük taşıma miktarları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 7: Kaklık Lojistik Merkezi Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı

Yıl	2022	2023
Giden Yük (Ton)	19.124	8.948
Gelen Yük (Ton)	23.566	7.844
Toplam	42.690	16.792

Kaynak: TCDD Kaklık Lojistik Şefliği

Lojistik merkezine ağırlıklı olarak Kütahya Tunçbilek'ten kömür gelmekte, giden yük olarak ise çimento başı çekmektedir. Ancak son yıllarda kömür rezervlerindeki azalmadan dolayı kömür sevkiyatı azalmıştır. Ayrıca Suriye'deki iç savaş nedeniyle çimento sevkiyatında da azalma yaşanmıştır.

1.2.5. Sarayköy Lojistik Merkezi

Günaydın Group ile TCDD arasında imzalanan protokolle lojistik merkezi 2011 yılında faaliyete başlamıştır. 83.000 m² 'lık bir alanda faaliyet gösteren lojistik merkezinde aylık ortalama 1400 dolu konteyner operasyonu gerçekleştirilmektedir.

Firma ildeki fabrikalardan gelen talepler doğrultusunda boş konteynerleri fabrikaya sevk etmekte dolumu yapıldıktan sonra mühürleyerek tekrar lojistik merkezine getirmektedir. Daha sonra buradan tren sevki yapılmaktadır. Denizli Konteyner sevk ihtiyacının önemli bir kısmı Sarayköy Günaydın Lojistik Merkezinden yapılmaktadır. Bu uygulama ulusal lojistik planında vurgulanan çok modlu taşımacılığa güzel bir örnektir.

Tablo 8: Sarayköy Lojistik Terminali Yıllara Göre Taşınan Yük Miktarı

Yıl	2022	2023
Giden Yük (Ton)	152.689	204.513
Gelen Yük (Ton)	95.665	64.066
Toplam	248.354	268.579

Kaynak: TCDD Sarayköy Lojistik Şefliği

Yüklü miktarda bakır ithalatı yapan bazı firmaların 2023 yılında kara taşımacılığını tercih etmeleri nedeniyle 2023 yılında demir yolu ile gelen yük miktarında belirgin bir düşüş olmuştur.

2. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planında Denizli

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, ulaştırma ve lojistik sektörünü içerecek şekilde hazırlanan ve Nisan 2022 tarihinde çalışmaları tamamlanan Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı ile 2053 yılına kadar olan süreçte rasyonel ve matematiksel modeller kullanılarak stratejiler, gerekli yatırımlar ve yatırımların öncelikleri ile 2053 yılına kadar dönemsel takvimleri belirlenmiştir.

Planın vizyon ve hedeflerinde, Yüksek katma değerli üretimin canlandırılması ve ihracatı destekleme amacıyla yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ana ulaştırma ve lojistik koridorları geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca, “Ulaştırma ve lojistikte etkinliği ve verimliliği sağlamak, maliyetleri düşürmek:” amacı da planda bulunmaktadır. Bu amaç doğrultusunda, taşımacılıkta etkinlik ve verimliliğinin artırılması ile Lojistik merkezlerde etkinlik, verimlilik ve hizmet kalitesinin artırılması hedeflenmektedir.

Planda, 2035 yılına kadar Karayolu ile taşınan yük miktarının %17, denizyolu ile taşınan yük miktarının %24, demiryolu ile taşınan yük miktarının ise %457 artırılması da çevreci senaryo öngörülleri arasında yer almaktadır.

İlgili dokümanda Denizli için aşağıdaki yatırım planlarına yer verilmiştir.

- Denizli – Burdur – Antalya Otoyolunun 2030 – 2035 döneminde tamamlanması öngörülmektedir.
- Denizli Çevre Yolunun 2036 – 2053 döneminde tamamlanması öngörülmektedir.
- Aydın - Denizli Hızlı Tren güzergâhının 2024 – 2029 döneminde tamamlanması planlanmaktadır.
- Ayrıca yol genişletme ve çevre yolları kapsamında; Denizli’nin çeşitli ilçelerinde çalışmalar yürütüleceği Ana Planda belirtilmiştir.

Denizli özelinde yukarıdaki belirtilen yatırımlar dışında bir hususa yer verilmemiştir. Ancak özellikle demiryolları ve lojistiğin geliştirilmesi alanında önerilecek yatırım ve projelerin, planın hedef ve amaçlarına uygun olacağı değerlendirilmektedir.

3. Demiryolu Yük Taşımacılığı Sorunları ve Çözüm Önerileri

İhracata dayalı sanayi kenti olan Denizli'nin lojistik altyapısının gelişmesi özellikle dış pazarlarda rekabetçiliğini koruyabilmesi adına büyük önem arz etmektedir. Liman ve diğer şehirler ile Denizli arasında yıllık ortalama 500 bin ton bakır hammaddesi ve kablo taşınmaktadır. Yine yıllık ortalama 700 bin ton ham ve işlenmiş mermer ihracatı yapılmaktadır. Bu miktarlara çimento hammaddesi ve diğer ürünler de eklendiğinde taşınan yük miktarı oldukça artmaktadır.

Ancak bu yükün görece düşük bir miktarı demiryolu ile taşınmaktadır. Sarayköy yükleme sahası ve Kaklık Lojistik Merkezinden alınan verilere göre demir yolu ile taşınan yük miktarının 2022 ve 2023 yıllarının ortalaması yaklaşık 290 bin ton'dur. Çeşitli nedenlerden dolayı demiryolu ile taşınan yük miktarı, potansiyelinin çok altındadır. Bu durum Denizli'nin lojistik bir üs olmasının önündeki en önemli engellerden biridir. Gerçekleştirilen görüşmeler ve araştırmalar neticesinde çözüme kavuşturulması gereken önemli hususlar öncelik sırasına göre şu şekilde belirlenmiştir:

i) Çamlıktepe Rampası ve İZBAN Hattı

Denizli İzmir demiryolu hattında Ortaklar Selçuk arasındaki Çamlık bölgesinde yer alan rampadan dolayı yük trenlerinin taşıma kapasiteleri sınırlandırılmaktadır. Bu sınırlamadan dolayı demiryolu hattında yük taşıma verimi yaklaşık %50 oranında düşmektedir.

Denizli'den çıkan yük trenleri torbalıya geldiğinde İZBAN hattının devreye girmesi ve önceliğin yolcu trenlerinde olması nedeniyle burada uzun süre bekletilmektedir. Yük trenlerinin limanlara varış süresi uzamaktadır. Bu nedenle firmalar limanlara demiryolu ile ulaşımında esnek zaman planlaması yapamamaktadır.

Yukarda bahsedilen iki neden Denizli-İzmir demiryolu yük taşımacılığında bir dar boğaz oluşturmaktadır ve bu hususların öncelikli olarak çözüme kavuşturulması gerekmektedir. TCDD bölge müdürleriyle gerçekleştirilen toplantıda Torbalı-Kemalpaşa baypas hattı projesinin ve Çamlıktepe rampasını baypas edecek tünel projelerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne sunulduğu bilgisi edinilmiştir. Genel Müdürlükle gerçekleştirilen görüşmelerde Kemalpaşa Torbalı hattıyla ilgili çalışmalara devam edildiği; Çamlıktepe Rampası Tünel projesinin ise bütçe onayı aşamasında olduğu bilgisi alınmıştır. Söz konusu onay sürecinin takip edilerek sürecin kısa sürede sonuçlandırılması

önem arz etmektedir. Bu projelerin gerçekleştirilmesinin Denizli-İzmir demiryolu taşımacılığındaki darboğazı önemli ölçüde gidereceği değerlendirilmektedir.

ii) Kaklık Lojistik Merkezinin Etkin Bir Şekilde Kullanılamaması

Gelişmiş alt yapı ve gümrükleme olanaklarına sahip olan Kaklık Lojistik Merkezi kurulduğu ilk yıllarda Denizli Çimento Fabrikasına Kütahya'dan kömür taşınması ve Suriye'ye inşaat malzemeleri gönderilmesinde yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Ancak İZBAN ve Çamlıktepe rampasının yarattığı dar boğaz nedeniyle limanlara ulaşımında zaman planlamasının yapılamaması, son yıllarda kömür rezervlerindeki azalma ve Suriye'deki savaş nedenleriyle lojistik merkezinin kapasitesinin çok altında kullanıldığı görülmektedir.

Lojistik merkezinin daha aktif kullanımının sağlanması için aşağıda belirtilen önlemlerin alınabileceği değerlendirilmektedir:

- Kaklık bölgesinde bulunan Denizli mermer firmalarında başta olmak üzere yük kapasite analizi gerçekleştirilerek ek bir yük treni seferi için taleplerin oluşturulması gerekmektedir. Böylece limanlara ulaşımında zamanlama alternatifleri oluşturulabilecektir.
- Kaklık Lojistik Merkezi ile Sarayköy arası demiryolu taşıma ücretlerinin düşürülmesi lojistik merkezini daha avantajlı hale getirecektir.
- Kaklık lojistik merkezinde çok modlu taşımacılık hizmetlerinin verilmesinin firmaların lojistik merkezine olan ilgisini artıracak değerlendirilmektedir.
- Lojistik merkezinde tek firma tarafından gerçekleştirilen elleçleme hizmetlerinin maliyetinin sahada daha fazla firmanın hizmet vermesinin sağlanmasıyla düşürülmesi önem arz etmektedir.

iii) İzmir Limanlarına Kesintisiz Demiryolu Ulaşımı

Denizli-İzmir istikametine yapılan demiryolu yük taşımacılığında Alsancak'ta kesintisiz demiryolu ulaşımı bulunurken, Aliağa Biçerova istasyonundan sonra sadece Nemport limanına demiryolu ulaşımı bulunmaktadır. TCEGE ve SOCAR Limanları'na da kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanması ara nakliye masraflarının azaltacağından demir yolu taşımacılığını daha cazip hale getireceği değerlendirilmektedir.

iv) Denizli OSB Yükleme Merkezi

Bölgenin en büyük OSB'lerinden biri olan Denizli OSB'de iltisak hatları ile yükleme ve boşaltma sahası yapılarak lojistik hizmetlerinin geliştirilmesinin; OSB'deki firmaların ara nakliye masraflarını azaltarak lojistik maliyetlerinin düşürülmesine önemli katkı sağlayacaktır.

Denizli OSB Müdürlüğü ile gerçekleştirilen görüşmelerde OSB'nin yıllık yaklaşık bir milyon ton yük kapasitesi olduğu belirtilmiştir. İltisak hattı oluşturulmasıyla ilgili taleplerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne iletilmesi önem arz etmektedir.

v) Ahmet Nazif Zorlu Sanayi Sitesi Yükleme Merkezi

Denizli'nin en eski sanayi alanı olan Ahmet Nazif Zorlu Sanayi Sitesi Denizli sanayisinin yoğunlaştığı noktalardan biridir. Sanayi alanında Denizli ihracatında ilk sıralarda yer alan Er-Bakır, Pamukkale Kablo gibi firmalar bulunmaktadır.

Sanayi bölgesinin yaklaşık olarak yıllık 350 bin ton yük kapasitesi bulunmaktadır. Bu alanda lojistik merkezi bulunmadığından bazı firmalar 20 km. uzaklıkta bulunan Sarayköy istasyonunu kullanmakta ancak firmaların önemli bir kısmı da karayolunu tercih etmektedir. Bu bölgeye 4 km lik bir iltisak hattı ile lojistik merkezi kurulmasına yönelik 2016 yılında çalışmalar yapılmış ancak sonuca ulaştırılamamıştır.

vi) Denizli Çardak OSB Yükleme Merkezi

2027 yılında %100 doluluk oranına ulaşması beklenen Denizli Çardak OSB, Denizli Serbest Bölge ile aynı aksta yer almaktadır ve yüksek ölçekli ürün ve hammadde sirkülasyonu söz konusudur.

OSB Çardak Tren garına yaklaşık 400 m uzaklıktadır. Mevcut durumda yıllık yaklaşık 24 bin ton yük potansiyeli bulunan OSB'de bu miktarın parsellerin dolmasıyla artacağı değerlendirilmektedir. OSB'ye çok yakın mesafede bulunan Çardak tren garının yük taşımacılığına uygun hale getirilmesi bu bölgedeki firmaların lojistik ihtiyaçlarını demir yolu ile sağlamalarının önünü açacağı değerlendirilmektedir.

4. Denizli Lojistik GZFT Analizi

Gerçekleştirilen görüşmeler ve araştırmalar neticesinde elde edilen veriler ışığında Denizli'nin lojistik alanındaki güçlü ve zayıf yönleri ile sahip olduğu fırsatlar ve olası tehditler, maddeler halinde aşağıda belirtilmektedir:

A- Güçlü Yönleri:

- Denizli'nin İzmir ve Antalya gibi bölgesel öneme sahip kıyı şehirlerine ulaşımında bir bağlantı noktasında bulunması
- Denizli'nin ihracat odaklı sanayileşmeyi başaramış üretim merkezi bir il olması
- Yeni yapılan yollar sayesinde karayolu lojistiği performansının artışı,
- OSB'lerin havalimanının ve serbest bölgenin karayolu ve demiryoluna yakın konumlarda kurulmuş olması
- Alt yapısı tamamlanmış Kaklık Lojistik Merkezinin varlığı
- Lojistik ve taşımacılık hizmeti veren şirketlerin varlığı

B- Zayıf Yönleri:

- Demiryolu ile yük taşımacılığının istenen seviyede olmaması
- Demiryolu altyapı eksiklikleri
- Rekabet koşullarının oluşmaması nedeniyle elleçleme maliyetleri gibi terminal maliyetlerinin yüksek olması,
- Limanlarda bekleme sürelerinin yüksek olması
- Lojistik hizmetlerindeki koordinasyon eksikliği
- Sermaye altyapı yatırımlarının yetersizliği

C- Fırsatlar:

- Savaşlar nedeniyle ülkemizin yer aldığı orta koridor ticaretinin önem kazanması
- Lojistik merkezlerine yönelik farkındalığın artması
- Elektronik ticaret hacmindeki artış
- Girişimci ruha sahip Denizli Halkı
- Güllük liman bölgesinin gelişme potansiyeli

D- Tehditler

- Küresel ve Ulusal Ekonomik krizler sonucu ekonomik daralma, yüksek enflasyon,
- Şehrin 1. derece deprem bölgesinde yer alması
- Alt yapı yatırım maliyetlerinin yüksekliği
- Politik ya da bürokratik sebeplerden ötürü projelerdeki sürdürülebilirliğin sekteye uğraması

SONUÇ

Denizli ulaşım ve lojistik bağlantıları açısından değerlendirildiğinde, bir liman kenti olan İzmir'in hinterlandında ve etkisinde yer aldığı görülmektedir. Denizli, Ege Bölgesinde iç kesimlerin kıyı kesimlere ulaşımı noktasında doğal bir lojistik üs olma potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelin en üst seviyede kullanılabilmesi için başta ulaşım olmak üzere lojistik maliyetlerinin düşürülmesi önem arz etmektedir. Bu noktada düşük maliyetli yük taşıma ve önemini giderek artıran yeşil lojistik yaklaşımı nedenleriyle yük taşımasında demiryolları ön plana çıkmaktadır.

Denizli'de organize sanayi bölgeleri, serbest bölge ve havalimanı mevcut demiryolu hatlarına yakın mesafelere konumlandırılmışlardır. Gerçekleştirilen çalışmada Denizli'de yeterli yük potansiyel olmasına rağmen yük taşımacılığında demiryolu hizmetinden yeterince yararlanılamadığı görülmektedir. Bunun yerine ilde, zamanlama bakımından daha esneklik sağlayan karayolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Bu durum nakliye masraflarını artırarak, trafik sıkışıklığına ve çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Denizli demiryolu yük taşımacılığında İzmir-Denizli demiryolu hattında Torbalı'da İZBAN'ın devreye girerek yük trenlerinin beklemeye alınması ve trenlerin kapasitesinin altında yük taşınmasına neden olan Çamlıktepe rampası hususları bu hat üzerinde yük taşımacılığının en önemli sorunları durumundadır. Bu sorunların çözümüne yönelik uygun projelerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bir sonraki adım olarak yük treni seferi sayısının artırılması özellikle mermer sektöründe limanlara ulaşımında zamanlama bakımından esneklik yaratacağı ve kapasitesinin çok altında kullanılan Kaklık lojistik merkezinin daha aktif kullanımını sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca Denizli OSB, Çardak OSB ve Ahmet Nazif Zorlu Sanayi sitesine yükleme merkezlerinin kurularak lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi Demiryolu yük potansiyelini daha da artıracaktır. Denizli İzmir demiryolu yük taşımacılığında uzun vadeli bir çözüm olarak bu hattın çift hat yapılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Kaynakça

- Denizli Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü. (2021). *Denizli İl Sanayi Durum Raporu 2021*.
- Mustafa BAYHAN, M. T. (2017). Denizli-Kaklık Lojistik Köyünün Swot Analizi. *Mehmet Akif Ersoy Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 555-574.
- Samet BARAN, S. E. (2018). Demiryolu Taşımacılığının Lojistikteki Önemi Ve Türkiye'deki Mevcut Durumu Hakkında Bir Değerlendirme. *IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade And Logistics Congress*.
- T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2024). *2019-2023 İstatistik Yıllığı*.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). *Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı 2053*.
- The World Bank, Turku School of Economics, University of Turku, Developing Trade Consultants. (2023). *Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators*.



Pamukkale Teknokent, Kınıklı Mh. Hüseyin Yılmaz Cd. No:67 B Blok Kat:3 20160 Pamukkale/Denizli

T: +90 258 371 88 44 F: +90 258 371 88 47

www.geka.gov.tr