

TERMİNAL ŞEHİR İZMİR

- PROJE ÖNERİSİ -

Bu projeyle, yeni İpekyolu olarak da bilinen Çin'in Kuşak Yol Girişimi kapsamında İzmir'in Avrupa ve Kuzey Afrika'ya açılan bir terminal haline getirilmesi amaçlanmaktadır. İzmir, Asya'nın en batısındaki konumu, insan sermayesi, teknoloji, sanayi ve serbest bölge altyapısı, mevcut limanları ve genişlemeye açık liman kapasitesiyle, bu lojistik koridor için Türkiye'nin en cazip bölgesidir. Bu önemli fırsatın değerlendirilebilmesi, Kuşak Yol ile uyumlu olarak, Türkiye'nin Orta Koridor girişimi üzerinde konumlanması, Güneyde deniz koridoruna entegre olması ve Çin yatırımlarının Türkiye'ye çekilmesine bağlıdır.

İzmir'in batıya açılan bir köprü niteliğini taşımasıyla, Çin başta olmak üzere, Asya'dan ve Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC) üye ülkelerinden kara ve deniz yoluyla İzmir'e getirilecek tam ve yarı mamullerin bölgede işlenmesi ve Avrupa'ya nihai ürün olarak gönderilmesi için gerekli altyapı büyük oranda İzmir ve bölgesinde bulunmaktadır.

Bu bağlamda, mevcut altyapının iyileştirilmesinin yanı sıra vergi avantajları başta olmak üzere yeni devlet destekleri ve teşvik olanaklarının tasarlanması ve işbirliği politikalarının geliştirilmesi sağlanmalıdır. İzmir, serbest bölgelerinin sağladığı vergi muafiyetleri ve teşvikler sayesinde, hali hazırda yüzlerce yerli ve yabancı firmaya ev sahipliği yaparak söz konusu lojistik avantajlardan yararlanmaktadır. İzmir'in limanlarına kolay ulaşım sağlayacak şekilde, bölge ölçeğinde sağlanacak yeni bir teşvik mekanizması, APEC üye ülkelerinden Türkiye'ye çok sayıda ve büyük yatırımların çekilmesini sağlayacaktır.

Aşağıda, İzmir'in bir terminal şehir olarak tasarımı ve ilgili politikaların geliştirilmesine olan ihtiyacı ortaya koymak amacıyla Kuşak ve Yol ile Orta Koridor girişimlerinin mevcut durumu kısaca aktarılmış, İzmir'in lojistik ve sanayi avantajları değerlendirilmiş ve Terminal Şehir proje fikri gerekçelendirilerek ve proje kapsamı taslak olarak özetlenmiştir.

Kuşak Yol ve Orta Koridor Girişimleri

Türkiye, çok taraflı ulaştırma politikası çerçevesinde, bölgesel ulaştırma koridorlarının geliştirilmesine yönelik girişimlerde yer almakta ve bu girişimlere katkı sağlamaktadır¹. Bu bağlamda Orta Koridor ve Kuşak Yol Girişimleri Türkiye'nin dış politikası ile birlikte ticari, ekonomik ve yatırım ilişkilerinde de önemli bir yer tutmaktadır.

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını öngören Orta Koridor² Girişimi, Doğu ile Batı arasında bağlantının geliştirilmesini hedefleyen Kuşak ve Yol Girişimini destekler niteliktedir³. Söz konusu girişimlerin uyumlaştırılmasına yönelik mutabakat muhtırası⁴, G20 Liderler Zirvesi vesilesiyle 14 Kasım 2015 tarihinde Antalya'da imzalanmıştır. Bu çerçevede, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında,

¹ Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası ve ulaşım koridorları hakkında detaylı bilgi T.C. Dışişleri Bakanlığı internet sayfasında yer almaktadır: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa

² Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) olarak tanımlanmaktadır.

³ <http://english.www.gov.cn/beltAndRoad/>

⁴ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası

Orta Koridor üzerinden Ankara'ya 6 Kasım 2019'da ulaşan ilk yük treni olma özelliğine sahip Çin Demiryolu Ekspresi Chang'an Treni, Orta Koridoru ve BTK demiryolu ve Marmaray dahil olmak üzere Türkiye'nin ulaştırma altyapısını kullanarak Çin'in Xi'an kenti ile Çekya'nın başkenti Prag arasındaki seferini 18 günde tamamlamıştır.

Kuşak yol girişiminin Güney Koridoru halen İran üzerinden geçmektedir. Türkiye'den başlayarak Kafkaslar bölgesine, Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben Orta Asya ve Çin'e ulaşan Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridor bu rotaya alternatif oluşturmaktadır. Orta Koridor Türkiye'den başlayarak, demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizine, buradan da Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip ederek Çin'e uzanmaktadır.

Kuşak Yol Girişimi ve Orta Koridor



Çin'den Avrupa'ya bir yıl içinde giden 10 milyon konteynırın %96'sı denizyoluyla, %4'ü ise Kuzey Koridoru olarak adlandırılan Trans-Sibiry Demiryolu hattı üzerinden sevk edilmektedir. Orta Koridor, Avrupa ile Asya arasında bir ticaret yolu olarak Kuzey Koridoruna oranla daha hızlı ve daha ekonomiktir. Ayrıca, 2.000 km daha kısa ve iklimsel olarak daha avantajlıdır ve deniz yoluna kıyasla ulaşım süresini üçte bir oranında, 15 gün kısaltmaktadır. Orta Koridor ayrıca, Türkiye'nin liman bağlantıları sayesinde Asya'daki yük trafiğinin Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine ulaşması için önemli fırsatlar sunmaktadır.

2023 yılı başında, OECD Avrasya Rekabetçilik Programı⁵ ve OECD İstanbul Merkezi tarafından başlatılan, Çin ve Avrupa arasında, Rusya geçişli Kuzey Koridoruna alternatif olarak Orta Koridorun ana ticaret yolu olma potansiyelinin analiz edilmesine yönelik yapılan son araştırmalar kapsamında, Orta Asya, Hazar Denizi ve Kafkasya geçişli Orta Koridorun, Kuzey Koridordan ortalama 2500 kilometre daha kısa olduğunu, potansiyel olarak seyahat süresini birkaç güne

⁵ Detaylı bilgi için: <https://www.oecd.org/eurasia/competitiveness-programme/>

kadar kısalttığını ve aynı zamanda transit ülkeler arasındaki ticareti de artırabileceğini göstermektedir. Öte yandan, ticaret potansiyelinin hayata geçirilebilmesi için, rotanın hem fiziki hem de fiziki olmayan altyapısındaki mevcut sorunlarının ele alınması gerekmektedir.

Orta Koridor kapsamında yürütülmekte olan işbirliği çerçevesinde, Türk Konseyi üye ülkelerinin Ulaştırma Bakanları arasında bir “Ortak İşbirliği Protokolü” imzalanmıştır. Ayrıca, ülkeler arasında ulaştırma alanında çıkabilecek sorunlara pratik çözümler getirmesi öngörülen Bakan Yardımcıları düzeyinde bir Koordinasyon Kurulu oluşturulmuştur. Ek olarak, Bakü, Aktau ve Samsun Limanları arasında Kardeş Liman ilişkisi tesis eden bir Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır. Türk Konseyi çatısı altında ayrıca, üye ülkeler arasında “Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması” taslağı üzerinde müzakereler sürdürülmektedir.

Tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasına yönelik olarak Türkiye içinde çeşitli ulusal ve bölgesel projeler hayata geçirilmiştir. Bu çerçevede, gümrükler arası işbirliğine yönelik Kervansaray Projesinin yanı sıra İstanbul ağırlıklı olmak üzere aşağıdaki projeler tamamlanmıştır:

- **Marmaray Projesi**
- **Yavuz Sultan Selim Köprüsü**
- **Avrasya Tüp Geçidi**
- **İstanbul Havalimanı**
- **1915 Çanakkale Köprüsü**

Ayrıca, halen proje aşamasında olan Çandarlı, Filyos ve Mersin Limanlarının inşası ve genişletilmesi projeleri ve Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayacak olan “Edirne - Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesine yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Akdeniz ve Türkiye’de Çin Yatırımları

Türkiye’nin Kuşak-Yol girişimine aktif katılımı 2015’ten 2020’ye kadar geçen sürede görece yavaş ilerlemiştir. 2020’den günümüze kadar geçen süreçte ise Covid-19 salgını ve Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Çin’in Türkiye’nin Orta Koridoruna olan ilgisinin arttığı görülmektedir. Covid-19 nedeniyle deniz taşımacılığı yavaşlamış ve Çin’in Türkiye üzerinden kara bağlantılarına önem vermesini sağlamıştır. Diğer yandan, Ukrayna’daki savaş nedeniyle, Rusya üzerinden karadan Kuzey Koridoru kapanmış ve Orta Koridor boyunca kara taşımacılığında yeni bir ivme sağlanmıştır⁶.

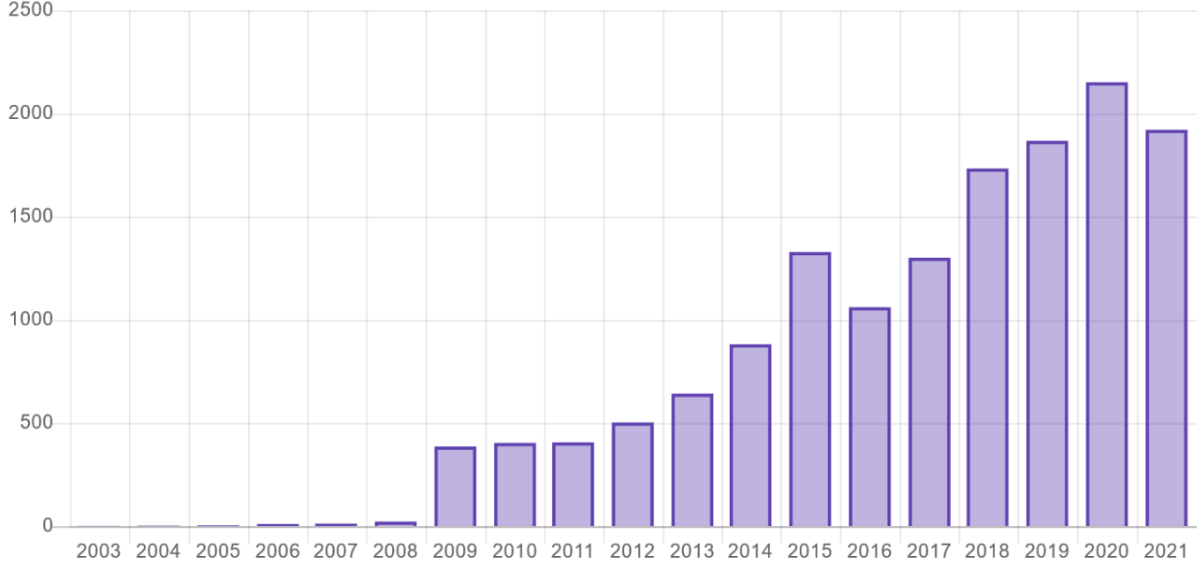
Bu dönemde Türkiye’deki büyük altyapı projelerine Çin yatırımlarının çekilmesine yönelik çalışmalar yürütülmüştür. İstanbul’daki Kumport Limanının Çinli bir konsorsiyum tarafından satın alınmasıyla Çin’in Türkiye’deki en büyük ulaşım yatırımı gerçekleşmiştir. Öte yandan aynı başarı Çandarlı Limanının inşası sürecinde henüz hayata geçirilememiştir.

Ticaret bağlantıları nedeniyle, lojistik sektörü ve ulaştırma projeleri ön planda olsa da Kuşak Yol Girişimi sanayi yatırımları konusunda da önemli fırsatlar taşımaktadır. Halen, büyük Çinli firmalar Türkiye’de özellikle telekomünikasyon ve enerji alanlarında yatırım yapmaktadırlar. Ayrıca bu alanlarda yeni yatırım potansiyeli de bulunmaktadır.

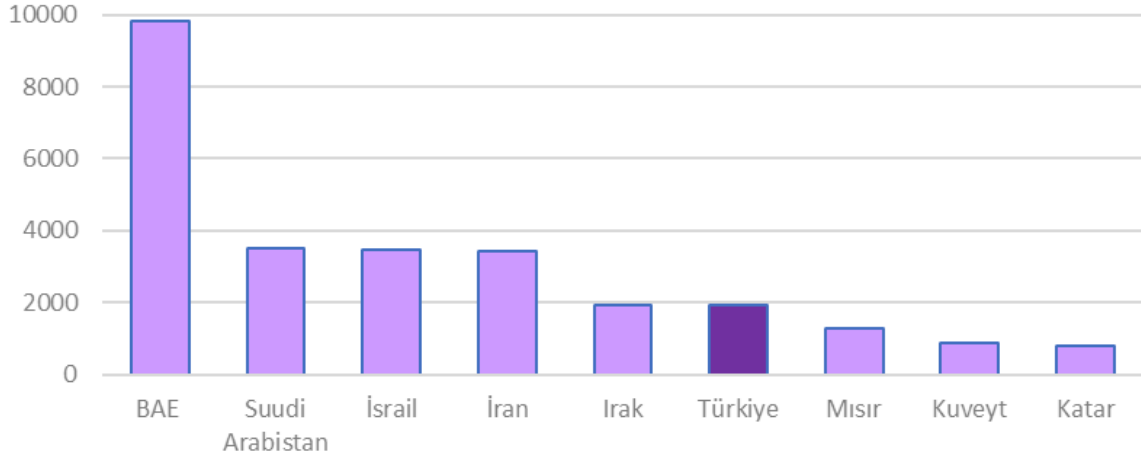
⁶ James Jay Carafano, “Central Asia’s Middle Corridor Gains Traction at Russia’s Expense,” GIS, August 29, 2022, <https://www.gisreportsonline.com/r/middle-corridor/>

Öte yandan, Türkiye’deki Çin yatırımları beklentilerin oldukça gerisinde kalmaktadır. 2023 yılı itibarıyla Çin’in Türkiye’deki toplam yatırım tutarı 5,11 milyar ABD dolarıdır⁷. Çin’in aynı dönemde tüm dünyada gerçekleştirdiği toplam yatırım 1,37 trilyon ABD Doları olmuştur. Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki yatırımların ise yalnızca %1,3’ü Türkiye’de gerçekleşebilmiştir⁸. Dolayısıyla, her ne kadar Türkiye’ye gelen Çin yatırımları artmakta olsa da bölge ülkeleriyle kıyaslandığında Türkiye’nin en düşük yatırımı çektiği görülmektedir.

Çin’in Yıllara Göre Türkiye’deki Doğrudan Yatırımları (Milyon Dolar)⁹



Bölge Ülkelerinde Çin’in Doğrudan Yatırımları (Milyon Dolar)¹⁰



⁷ Demir, E. "Turkey–China partnership: Is Beijing's Belt and Road Initiative not delivering enough?" Kaynak: <https://globalvoices.org/2023/03/15/turkey-china-partnership-is-beijings-belt-and-road-initiative-not-delivering-enough/>

⁸ Gürel, B., & Kozluca, M. (2022). Chinese Investment in Turkey: The Belt and Road Initiative, Rising Expectations and Ground Realities. *European Review*, 30(6), 806-834. doi:10.1017/S1062798721000296

⁹ ChinaMed: <https://www.chinamed.it/chinamed-data/middle-east/turkey>

¹⁰ ChinaMed verisi kullanılarak hesaplanmıştır: <https://www.chinamed.it/chinamed-data/middle-east>

Çin'in Kuşak Yol Girişimi kapsamındaki en önemli stratejilerinden birisi de Akdeniz'deki varlığını artırmasıdır. Çinli firmalar Akdeniz'deki birçok limana yatırım yapmaktadır. Çin'in Akdeniz'deki büyük liman yatırımlarının en yenisi, Mart 2023'te COSCO'nun, 375 milyon dolar karşılığında, Mısır'ın Ayn el-Sokna şehrindeki liman işletmesinin yüzde 25 hissesini almasıyla gerçekleşti.¹¹

Çin'in devlet firması olan, dünyanın en büyük 3'üncü konteyner gemisi şirketi COSCO'nun (China Ocean Shipping Company) yüzde 67'lik hissesine sahip olduğu Pire Limanı Avrupa'ya denizden giriş kapısı olarak işlev görmektedir. Bu dönemde Pire Limanı dünyanın en hızlı büyüyen limanı olmuş ve Akdeniz'in en büyük ikinci limanı haline gelmiştir. Ancak, Pire limanının doğal kapasitesinin sonuna gelinmiştir. Ayrıca Yunanistan'ın iş ve dış politika önceliklerinin bulunması limanın genişletilmesinin önünde bir engel olduğu da değerlendirilmektedir.

Türkiye, Akdeniz'de en yüksek işlem hacmine sahip ilk 10 konteyner limanı içerisinde 4. sırada bulunan Ambarlı ve 9. sırada bulunan Mersin Limanlarına sahiptir.¹² Halen tamamlanmamış olan Çandarlı Limanı ise bağlantıları ve sanayi bölgelerine yakınlığı dolayısıyla, büyük rekabet avantajıyla, Pire Limanının yerini alabilecek Türkiye'nin en önemli alternatifidir. Çandarlı Limanı, Kuşak Yol Girişiminin hem orta koridoru üzerinden Avrupa'ya bağlantısı için önem taşımakta hem de kara yolundan düşük maliyetle ve yüksek tonajlı taşımacılık yapılabilmesi nedeniyle deniz koridoru açısından da oldukça kritik bir konumda bulunmaktadır.

Özet olarak Türkiye, Avrupa, Orta Doğu ve Orta Asya ile kesişen konumu itibarıyla önemli bir geçiş ülkesi olsa da Kuşak Yol Girişiminden henüz hak ettiği ölçüde yararlanamamaktadır. Türkiye'nin bu potansiyelini en üst düzeyde kullanabilmesi, uluslararası ve dış politika önceliklerinin yanı sıra içeride de belli yatırım avantajları oluşturulması ve altyapı yatırımları yapılmasına bağlıdır. Bu bağlamda İzmir ve bölgesi hem mevcut olanakları nedeniyle hem de hali hazırda devam eden liman ve diğer büyük altyapı projeleri sayesinde ideal bir konumdadır. Ayrıca, Çin ve APEC üye ülkelerinden gelecek yatırımlar için İzmir, kapasiteleri dolan ve genişleme imkanları oldukça azalan Avrupa limanlarına çok iyi bir alternatif sunmaktadır. Halen sanayi bölgeleri ve serbest bölgelerindeki uygun ve genişlemeye olanak tanıyan yatırım alanlarının bulunması da İzmir'i Çin yatırımları için ideal bir konum haline getirmektedir.

İzmir Bölgesindeki Limanlar ve Yatırım Alanları

İzmir, binlerce yıl boyunca batıya açılan bir limanlar şehri olmuştur. Günümüzde, İzmir ve Bölgesi Kuşadası, Çeşme, Alsancak, Nemrut ve Çandarlı olmak üzere 5 büyük liman bölgesine sahiptir. Söz konusu limanlara büyük oranda otoyol ve demiryolu bağlantılarıyla kara ulaşımı sağlanabilmektedir. İzmir ayrıca sanayi bölgeleri ve serbest bölgelerinin sağladığı vergi muafiyetleri ve teşvikler sayesinde, hali hazırda yüzlerce yerli ve yabancı firmaya ev sahipliği yaparak, bu konum avantajlarından yararlanmaktadır.

Ege bölgesinde faaliyet gösteren 22 limanın 16'sı İzmir'de yer almaktadır. Bütün yük tiplerine hizmet verilebilen bu limanlarda, 80 milyon tonun üzerinde yük hacmi ile Türkiye'deki toplam yükün %16'sı, ve konteyner yükünün ise %15'ini elleçlenmektedir.¹³ İzmir'in il sınırları içindeki

¹¹ <https://www.dunya.com/ekonomi/cinli-sirket-misir-limanindan-yuzde-25-hisse-satin-aldi-haberi-688830>

¹² Yılmaz, Z. & Sabancı, B. (2021), "Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları", Ekonomi Maliye İşletme Dergisi, 4(1): 87-100

¹³ İzmir Kalkınma Ajansı tarafından, İzmir limanlarının mevcut durumu ve gelişme olanaklarını inceleyen çeşitli araştırma raporları hazırlanmıştır. İzmir limanlarına ilişkin detaylı analizlerin yer aldığı bu çalışmalara

limanlar kuzeyde ve Çeşme Yarımadasında yer almaktadır. Bölgenin dökme yük, konteyner ve RO-RO yüküne hizmet verebilen ana limanları aşağıda yer almaktadır:

- TCDD İzmir Limanı (Konak)
- Çeşme Ulusoy Limanı (Çeşme)
- Dikili Limanı (Dikili)
- Nemport Limanı (Aliğa)
- Socar Terminal (Aliğa)
- Ege Gübre Limanı (Aliğa)
- Batı Liman (Aliğa)
- Petkim Limanı (Aliğa)
- İDÇ Limanı (Aliğa)

İzmir Limanlarına İlişkin Temel Göstergeler¹⁴



İzmir'in ve Türkiye'nin Kuşak Yol Girişimine daha fazla entegre olabilmesi ve Çin'den ve diğer APEC üye ülkelerinden yatırımları çekebilmesi için liman kapasitelerinin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. İzmir özelinde, mevcut limanların verimliliklerini artırmaları ve yeni rıhtımlar ve geri sahalar ekleyerek fiziksel koşulların geliştirilmesi ve yeni ekipman alımlarıyla liman elleçleme kapasitelerinin artırılmasını gerekmektedir.¹⁵ Öte yandan çok büyük ölçekli bir devlet projesi olarak, inşa halindeki Çandarlı Kuzey Ege Limanının tamamlanması önem taşımaktadır.

Limanların geliştirilmesi için liman gerisinde ve bağlantılarında da altyapı yatırımları hayata geçirilmelidir. İzmir hinterlandında lojistik merkez olarak yalnızca, halen inşaat halinde olan Kemalpaşa Lojistik Merkezi yer almaktadır. Bölgesel bir lojistik merkez haline gelme olanağı bulunan bu merkezin önemli altyapı ihtiyaçları tamamlanmıştır ancak halen faaliyete geçmesi için ek yatırımlara ihtiyaç vardır. Ayrıca, yük aktarma merkezi olarak görev yapmakta olan Biçerova demiryolu istasyonu, Aliğa limanlar bölgesine çok yakın olmasına rağmen limanları destekleyecek alt yapıya sahip değildir.¹⁶

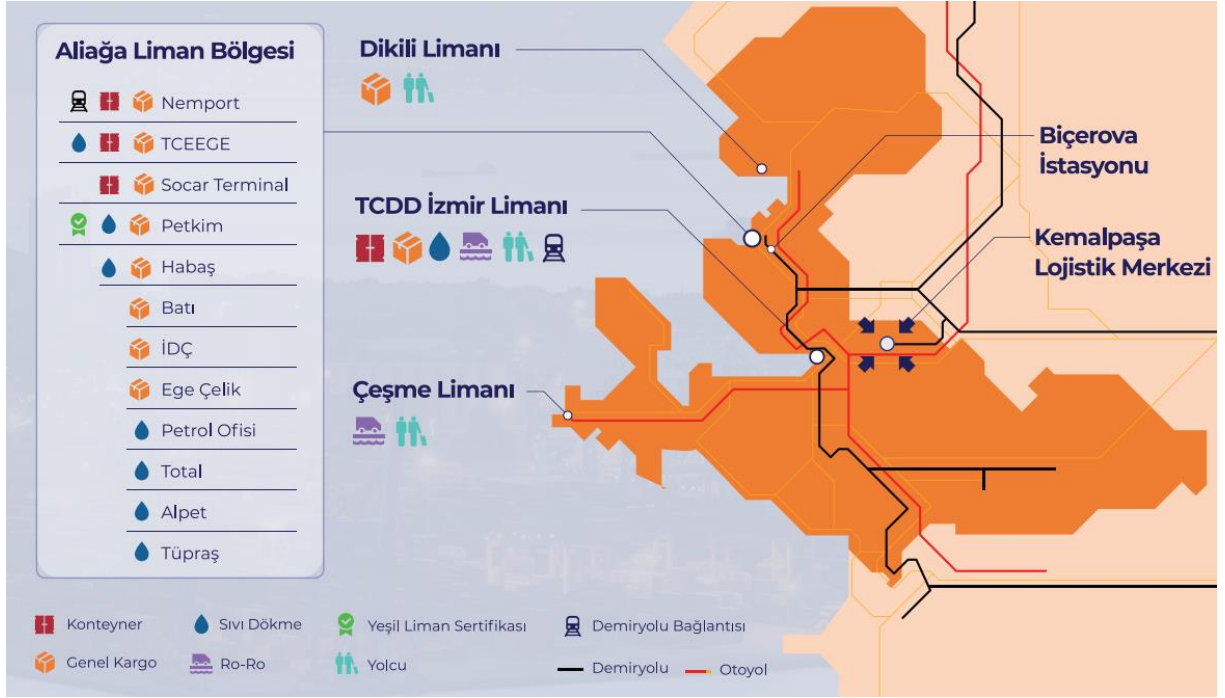
İZKA'nın internet sayfasından erişilebilmektedir: <https://izka.org.tr/izmir-limanlari-mevcut-durum-analizi-ve-gelisim-perspektifi-calismasi-yayinda/>

¹⁴ İzmir Kalkınma Ajansı (2020). "İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi"

¹⁵ İzmir Kalkınma Ajansı (2021). "Türkiye ve İzmir Dış Ticaretinin Gelişimi Analizi"

¹⁶ İzmir Kalkınma Ajansı (2021). "İzmir Limanları Mevcut Durum ve Gelişim Analizleri"

İzmir Limanları ile Demiryolu ve Karayolu Bağlantıları¹⁷



Bölgedeki limanların kapasitelerinin artırılması için merkezi düzeyde bir planlama ve yatırım ihtiyacı bulunmaktadır. Liman altyapısının geliştirilebilmesi için demiryolu hatlarının tamamlanması ve geliştirilmesi, karayollarının düzenlenmesi, lojistik merkezin tamamlanması gibi stratejik ihtiyaçlar öncelikli olarak ele alınmalıdır.

İzmir'in sanayi altyapısı ise oldukça gelişmiştir ve halen yatırıma uygun veya yapım aşamasına olan, limanlara yakın konumdaki sanayi bölgelerinde, geniş yatırım alanları bulunmaktadır. İzmir'de 2000'in üzerinde firmanın faaliyet gösterdiği, 3'ü yapım aşamasında olmak üzere toplam 16 Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır. Bu bölgelerde yol, su, doğalgaz, elektrik, haberleşme, atık arıtma vb. hizmetler sanayi kuruluşlarına sunulmaktadır.

İzmir'deki 3 Serbest Bölgeden ikisi büyük firmalara ev sahipliği yapmaktadır. Çandarlı Limanının hemen gerisinde yer alan kuruluş aşamasındaki BASBAŞ serbest bölgesinin ise altyapısı büyük oranda tamamlanmıştır. Özellikle ihracatçı yabancı yatırımcılar için çok cazip teşvikler sağlayan serbest bölgeler, Kuşak Yol girişimine entegrasyon için de önemli bir avantaj sağlayabileceklerdir. İzmir'de ayrıca 5 teknoloji geliştirme bölgesi ve bir endüstri bölgesi bulunmaktadır.

Kapsamlı hizmetlere ve farklı teşvik olanaklarına erişim sağlayan uygun sanayi parsellerinin bulunması sayesinde, İzmir yatırımcılara yönelik önemli fırsatları halen sahiptir. Öte yandan İzmir, Kuşak Yol Girişimi özelinde, bir ulusal politika olarak, farklı vergi avantajlarının sağlanacağı, yeni sanayi, teknoloji ve endüstri bölgelerinin belirlenmesiyle bir Asya'nın Avrupa'ya bağlandığı bir Terminal Şehir haline getirilebilir.

¹⁷ İzmir Kalkınma Ajansı (2020). "İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi"

Terminal Şehir Proje Fikri ve Kapsamı

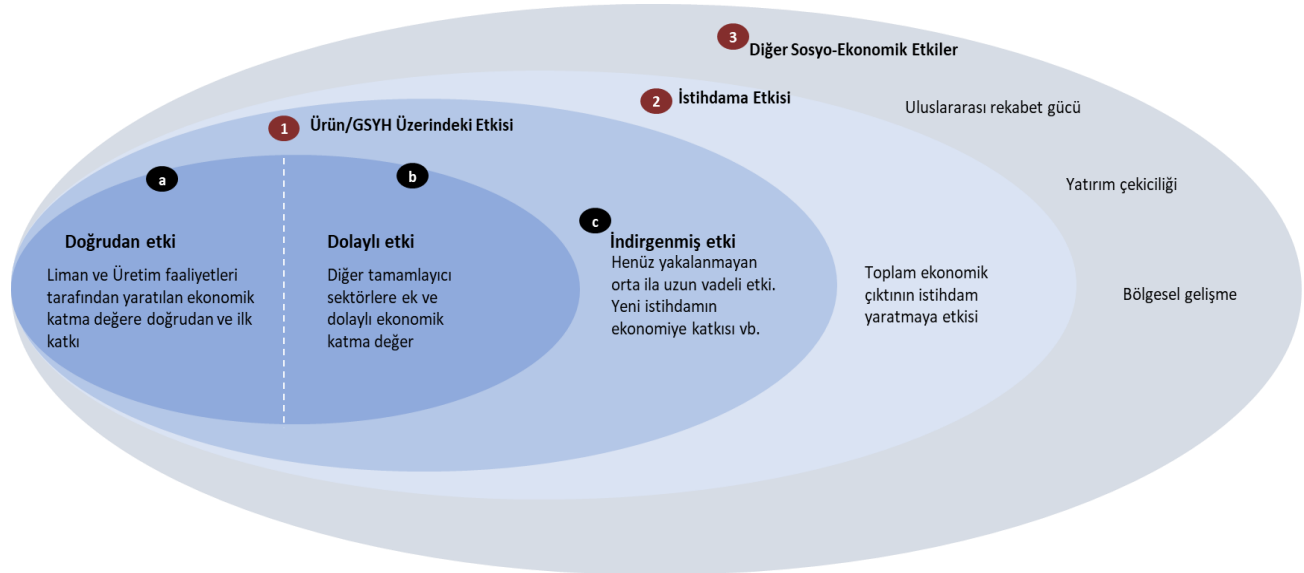
Yukarıda özetlendiği üzere İzmir, Türkiye'nin Kuşak Yol Girişiminden yararlanması için en cazip bölgelerin başında yer almaktadır. Asya'nın en batısındaki konumu, insan sermayesi, teknoloji, sanayi ve serbest bölge altyapısı, mevcut limanları ve genişlemeye açık liman kapasitesi sayesinde, büyük yatırımların çekilmesini ve bu önemli fırsatın değerlendirilmesini sağlayabilir.

Çin Devleti ve şirketleri Kuşak Yol koridorları boyunca büyük altyapı ve sanayi yatırımları yaparak bu bölgelerin kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Bugün Pire Limanı Yunanistan'ın sosyoekonomik kalkınmasında çok önemli bir konuma gelmiştir.

Benzer yatırımların İzmir'e yönlendirilmesi, Türkiye'nin sanayisi ve ticaretinin gelişimine büyük katkı koyacaktır. Bu bağlamda, Çin'den ve diğer APEC ülkelerinden kara ve deniz yoluyla İzmir'e getirilecek tam ve yarı mamullerin bölgede işlenmesi ve Avrupa'ya nihai ürün olarak gönderilmesi için gerekli altyapı büyük oranda İzmir ve bölgesinde bulunmaktadır. Mevcut altyapının iyileştirilmesi ve yeni teşvik olanaklarının tasarlanması ile İzmir'in bir Terminal Şehir haline gelmesi mümkündür.

Terminal Şehir İzmir Projesinin doğrudan ve dolaylı olarak çok geniş bir etki alanı bulunmaktadır. Öncelikle liman faaliyetlerinin gelişmesi ve bölgede yeni oluşacak sanayi üretimiyle elde edilecek ekonomik katma değer Terminal şehrin doğrudan etkilerini oluşturacaktır. Öte yandan, tüm Türkiye'den bölgedeki sanayiye tamamlayıcı ve destekleyici diğer tüm sektörler için katma değer yaratılacaktır. Bölgeye yapılacak bu yatırımlar ve üretim faaliyetlerinin gelişmesi sonucunda, orta ve uzun vadede çarpan etkisi yaratacak yeni ekonomik faaliyetler ve yeni istihdam da Türkiye'nin sosyoekonomik kalkınmasına katkı sağlayacaktır. Dolaylı olarak, İzmir Bölgesinin gelişmesi ve Türkiye'nin yatırım çekiciliğinin artmasıyla, uluslararası rekabet gücümüz artacaktır.

Terminal Şehir İzmir Projesinin Doğrudan ve Dolaylı Etkileri



Bu kapsamda Terminal Şehir İzmir Projesinin aşağıdaki alanlarda katkı sağlaması öngörülmektedir:

- Türkiye'nin makro ekonomik şoklara karşı direncini artırmak
- İzmir'in ileri teknoloji üretimiyle dünyayla rekabet edebilirliğini sağlamak
- Sanayi bölgeleri, yenilik merkezleri, model fabrikalar ve yeni sanayi kümeleriyle İzmir'in teknolojik dönüşümünü hızlandırmak
- KOBİ'lerin uluslararasılaşma çabalarına katkı sağlamak
- Avrupa Birliğine ihracatı öncelleyen, yüksek katma değerli ve teknoloji yoğun sanayiye geliştirmek
- Teknoloji ve inovasyon yoluyla sanayi verimliliğini artırmak
- Kalkınmayı desteklemek için sektörler arası yayılmayı artırmak
- İş gücünün dönüşümü ve yeteneklerini geliştirmek
- Yeni yatırım olanakları geliştirmek
- Kayıt dışı istihdamı azaltmak

Öncelikli Faaliyet Adımları

İzmir'in Kuşak Yol Girişimine entegrasyonu ve Türkiye'nin bu süreçten en yüksek faydayı sağlaması için, geçmişten ders çıkararak yaşanan zorlukları tespit etmek, farklı ülkelerin uygulamalarını anlamak ve mevcut durumu detaylıca inceleyerek potansiyel fırsatları belirlemek için kapsamlı bir analiz gerçekleştirmek önem taşımaktadır. Bu analizler ışığında, İzmir'in mevcut lojistik ve sanayi altyapısını geliştirmek için, ihtiyaçlar doğrultusunda ulusal politikalar belirlenmeli, yeni altyapı yatırımları planlanmalı ve kurumsal düzenlemeler yapılmalıdır. Aşağıda Terminal Şehrin atılabilecek temel adımlar özetlenmiştir.

1. Kuşak Yol Girişimi ve Fırsatlarının Detaylı Fizibilite Analizleri

Projenin ilk faaliyeti olarak, öncelikle Kuşak Yol kapsamındaki güncel potansiyelin ortaya çıkarılması ve stratejik alternatifler oluşturulması ve farklı senaryoların, projeksiyonlar ışığında analiz edilmesi gereklidir. Bu kapsamda aşağıdaki çalışmalar hayata geçirilebilir:

- 1.1. Çin'in dış politikası ve Kuşak Yol Girişiminin mevcut durumunun değerlendirilmesi
- 1.2. Avrupa ve Asya ülkelerinden iyi uygulama ve yatırım projesi örneklerinin incelenmesi
- 1.3. Terminal Şehir modelinin tasarımı için iyi uygulama örneklerinin değerlendirilmesi

2. Öncelikli Sektörlerin ve Yatırımcı Talebinin Analiz Edilmesi

Potansiyel yatırım sektörlerinin belirlenmesi, oluşturulacak ulusal ve bölgesel politikalar, teşvik mekanizmaları ve İzmir'de gerçekleştirilecek altyapı yatırımları için bir çerçeve sunacaktır. Bu bağlamda öncelikli büyük yatırımcılar da tanımlanabilir:

- 2.1. Çin ve diğer APEC ülkelerinin ihracatında önce çıkan ham madde sektör ve ürünlerinin değerlendirilmesi
- 2.2. Yatırımlar için kilit sektörlerin belirlenmesi
- 2.3. Öncelikli sektörlerde faaliyet gösteren büyük hedef firmaların belirlenmesi
- 2.4. Her bir alt sektör ve firma grubuna yönelik olarak potansiyel projelerin analiz edilmesi

3. İzmir ve Bölgesinin İhtiyaç Analizi

İzmir'in Limanları, lojistik altyapısı ve sanayi bölgelerinin, yatırımcılara sunulan olanaklarının ve bunların gelişme potansiyellerinin detaylı analizi gereklidir.

- 3.1. İzmir ve çevre illerde planlanan ve faaliyette olan limanlar, sanayi bölgeleri ve serbest bölgelere yönelik sektör, ihtisas ve doluluk açısından mevcut durum değerlendirmesi
- 3.2. Bölgede öne çıkan sektörlerin rekabetçilik ve teknolojik gelişimlerinin analizi
- 3.3. Yatırımlarda öncelikli sektörlerle göre İzmir'in rekabet avantajlarının özetlenmesi
- 3.4. Potansiyel yatırımcılar için farklı ve yatırım olanaklarının analizi
- 3.5. Altyapının geliştirilmesine yönelik ihtiyaçların belirlenmesi ve teknoloji gereksinimlerinin tanımlanması
- 3.6. Terminal şehir projesinin bölgesel ve sosyoekonomik faydalarının değerlendirilmesi

4. Politika Çerçevesi Tasarımı ve Kurumsal Yapılanma

Terminal Şehrin Hayata Geçirilebilmesi için yatırımcıların ham madde ve yarı üretilmiş girdileri APEC ülkelerinden getirerek Türkiye'de nihai ürün haline getirmesinin sağlanması ve Avrupa'ya bunların ihracatının kolaylaştırılması için vergi avantajlarını da kapsayan geniş bir politika çerçevesi oluşturulmalıdır. Ayrıca, yukarıdaki analiz ve önceliklendirme faaliyetleri doğrultusunda ve uygulamayı kolaylaştıracak biçimde bir kurumsal yapılanma ve yönetim mekanizması oluşturulmalıdır.

- 4.1. Kuşak Yol Girişimi kapsamında yeni teşvik ve destek mekanizmalarının oluşturulması
- 4.2. Yatırım ortamını iyileştirmek için, yatırımcıların öncelikli sektörlerine yönelik diğer politikaların hayata geçirilmesi
- 4.3. Ulusal ve bölgesel düzeyde koordinasyonu sağlamak üzere yönetim mekanizması ve süreç tasarımına ilişkin öngörülerin belirlenmesi