

# 2000'Lİ YILLARDA TÜRKİYE LİMANLARI

Ülker YETGİN İnşaat Yüksek Mühendisi

(DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü)

## I- GENEL :

Ülkelerin ekonomik büyümelerinde, Ulaştırma Sektöründeki gelişmelerin gözardı edilemeyecek payı bulunmaktadır. Deniz Ulaştırması, en ekonomik taşıma sistemi olma özelliği ile bu pay içinde önemli katkıya sahiptir.

Dünya ticareti ve ulaştırma daima rekabetçi bir pazar ortamında yer aldıklarından, ulaştırma ve ticaretin ortak halkasını teşkil eden limanlar bu rekabetin vazgeçilmez ögesidir. Liman ve sanayi kavramları birbirine hayat veren unsurlardır. Sanayinin olduğu yerde liman faaliyeti mutlak bir gereksinimdir. Liman hizmetinin olduğu yerde ise sanayi faaliyetleri gelişir. Sanayinin gelişmesi üretim, istihdam, ihracaat demektir. Bütün bunlar Ülke ekonomisine direkt katkıyı beraberinde getirir.

Liman ve deniz ulaşımına gereken önemi veren ülkeler, kalkınmadaki yansımalarını çok kısa sürede gözlemişlerdir. Son yıllarda özellikle Uzakdoğuda bu tür örnekler görülebilmektedir. (Kore, Tayvan, Honkong, Singapur, Malezya, Sri Lanka, Çin v.b)

Ülkemiz, Doğu ile Batı, hammadde üreten gelişmekte olan Ülkeler ile hammaddeye ihtiyaç duyan sanayileşmiş Ülkeler, petrol üreten ve petrole büyük gereksinim duyan Ülkeler arasında potansiyel ticaret açısından son derece dinamik bölgede yer almaktadır.

Ancak, Türkiye limanlarında fonksiyon, işletmecilik, altyapı olarak istenilen düzeyde hizmet verebilir ve diğer Ülke limanlarıyla rekabet edilebilir seviyeye ulaşamamıştır.

Bu konuda değerlendirmeler yapabilmek amacıyla öncelikle Dünya'da liman sektörü ile ilgili teknolojik gelişmelerin izlenerek, Türkiye'yi etkileyen son yıllarda meydana gelen politik, sosyo-ekonomik değişimlere göz atmak gerekir.

## 2- DIŞ GELİŞMELER :

2.1- 1960'lı yıllardan beri Dünya'da deniz taşımacılığında sürat, emniyet, düzenlilik sağlanması amacıyla sistem değişikliğine gidilmiş olup,

- Yüklerin birimler halinde (Konteyner) taşınması,
- Kombine taşımacılık prensibinin benimsenerek kesintisiz olarak, kapıdan kapıya ulaşımının temini amaçlanmıştır.

Ulaştırma zincirinin, tüm ulaşım modlarını içerecek şekilde Bölgeden bölgeye taşıma şekline dönüşmesi sonucu artık limanlarda kendine özgü teknelci hinterland kavramı ortadan kalkmıştır.

Konteyner taşımacılığında limanlar işlev olarak, Ana liman, Feeder limanı olarak karakterize olmaktadır.

Ana transit hatları üzerinde yer alan ana limanlara ulaşan konteynerler buradan daha küçük tonajlı gemilere transfer edilerek feeder limanları dediğimiz daha küçük limanlara gönderilmektedir. Burada demiryolu, karayolu veya su yolu ağına girerek varış noktasına ulaşmaktadır.

Konteyner limanlarında genel olarak;

- Büyük geri sahalara,
- Derin rıhtımları,

- Büyük kapasiteli rıhtım ve saha ekipmanına,
- Yüksek kapasiteli kominikasyon araçlarına,

ihtiyaç duyulmaktadır.

İşletmecilik alanında ise tüm işlemlerin yapılmasında hatta ekipmanların çalışmasında, insan gücü yerini yavaş yavaş bilgisayar destekli sistemlere bırakmaktadır.

Gemilerin limanda bekleme sürelerinin azaltılması hususu limanlararası rekabette önemli faktörü oluşturmaktadır. Konteyner taşıyan gemilerin dizaynında ise, gün geçtikçe ebatların büyümesi yönünde genel eğilim devam etmektedir.

Türkiye limanları esas itibari ile konvansiyonel türde planlanmış olup, çağın gereklerine ayak uydurmak amacıyla, bu limanlarda iyileştirme ve modernleştirme çalışmaları yapılmakta olup, yeni konteyner terminallerine duyulan ihtiyaç nedeniyle yatırım programlarımızda bu tür projelere yer verilmiştir. Şimdiye kadar Feeder Limanı olarak işlev veren limanlarımızda gelecekte belirli noktalarda ana limanların gerçekleştirilmesi önemle üzerinde durulması gereken bir konudur.

2.2- Son yıllarda Türkiye'yi çevreleyen komşu ülkeleri içine alana siyasi tabloda önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bunların en önemlisi SSCB'nin dağılması sonucu içlerinde Türk Cumhuriyetlerinin de bulunduğu Bağımsız Devletler ortaya çıkmıştır. Bu devletlerin bugüne kadar SSCB'ye bağımlı olan ekonomilerini tek başına yürütmek zorunda kalmaları nedeni ile dışa açılma gerekliliği sonucu kendi bölgeleriyle, gelişmiş dış Ülkeler arasında yoğun bir ticaret ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan 25 Haziran 1992 tarihinde oluşturulan Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde, Karadeniz'e komşu ve ilgili Ülkeler arasında ticaret, ulaşım, ekonomik gelişme konularında işbirliği yapılması üzerinde mutabakata varılmıştır. Bu kapsamda Karadeniz yöresi önemli bir odak noktası olmak durumundadır.

2.3- Karadeniz ve Marmara bölgesindeki ticaret yollarının yoğunlaşmasına etken olan bir diğer konu ise Tuna ve Ren nehirlerinin Orta Avrupa'da kanal ile birleştirilerek, Kuzey Denizi ve Baltık denizinden Karadenize uzanan kesintisiz su yolu oluşturulmasıdır. 1992 yılında, trafiğe açılan Tuna su yolunda halen tamamlanamayan havuz ve köprü inşaatları nedeniyle trafik istenilen düzeye ulaşmamıştır. Nehirdeki inşaatların 2000 yılının başlarında tamamlanacağı beklenmektedir.

Tuna-Ren su yolu projelerinin Türkiye'nin Batı Avrupa Karadeniz Bölgesi Ülkelere yapacağı ihracat ürünlerinin nakliyesinde önemli rol oynaması beklenebilecektir.

2.4- Uzakdoğu Ülkeleri ile Avrupa Ülkeleri arasındaki uzun mesafe Konteyner taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz üzerinden geçmekte ve günümüzde ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, İskenderiye limanlarından hizmet almaktadır.

Doğu Akdenizde limanlar arasında, transit yüklerden pay alabilmek amacıyla gittikçe kızışan rekabet mevcuttur. Bu yarışta, Türkiye Limanlarının Akdeniz içindeki konumunun ortaya koyduğu şansı kullanmak durumundadır.

Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta Doğu Akdeniz'deki konumları itibari ile özellikle Mersin ve İzmir Limanları giderek büyüyen Transshipment (Aktarma) Konteyner trafiğinden pay alabilecek durumdadır.

2.5- Orta Doğu'daki savaş ve anlaşmazlığın yerini barış sürecine bırakmasındaki gecikmeler de, Orta Doğu Ülkelerinin ticaret yollarının Türkiye üzerinden geçmesini gerekli kılmaktadır.

2.6- Türkiye'nin Avrupa üyeliği ise, Ülkenin ulaşım sisteminin Uluslararası kombine taşımacılık ağına entegrasyonunda yeni bir boyut getirecektir.

### 3. İÇ GELİŞMELER :

Son yıllarda Türkiye içinde de limanlarımızın geliştirilmesini zorunlu kılacak hususlarda gelişmeler kaydedilmiştir. İzmit Körfezi, Trakya Bölgesi, Bursa yöresi, İç Ege, İzmir Çevresi, Çukurova Bölgesi, Gaziantep ve civarında, Otomotif Sanayi, Maden, Tekstil, Zirai Ürünler, Petro Kimya v.s. ile ilgili yeni sanayi alanları tesis edilmektedir. Antalya, Mersin, Ege, Trabzon'da Serbest Bölgeler tesis edilmiş olup, faaliyet halindedir.

Ülkemiz mevcut tarım alanlarına ilave olarak, GAP projesi ile 1.6 Milyon hektarlık tarım alanı kazanılmış olacaktır.

Ülkesel bazdaki bu gelişmeler nüfus artışının getirdiği mevcut ilave talebin yanısıra limanlarımızın ilave yük talebini artırmaktadır.

### 4. GELECEKTE TÜRKİYE LİMANLARI :

İçte ve dışta bahsettiğimiz bu gelişmelerin ortaya koyacağı "talebin" ve zorlamanın karşısında, limanlarımızın bir halkasını oluşturduğu kombine taşımacılık zincirinde çağdaşlığın gerektirdiği biçimde kabuk değişimine gidilmesi, yapısal anlamda olduğu kadar, mevzuat işletme alanlarında da gerekli tedbirlerin vakit geçirmeksizin alınması zorunludur.

Bu bağlamda *bölge bazındaki değerlendirmeler* aşağıda verilmektedir.

#### 4.1- KARADENİZ BÖLGESİ :

Hopa, Rize, Trabzon, Samsun bu bölgede yer alan büyük limanlardır. bu limanlar yalnız kendi alanlarına ve transit taşımacılığına hizmet vermektedir.

Dünya'daki siyasi gelişmeler, Sovyetler Birliğinin dağılması ile ortaya çıkan siyasi tablo nedeni ile değişen ekonomik dengeler Tuna-Ren bağlantısı nedeni ile Avrupa kaynaklı yükler için Karadenizin bir geçiş alanı haline gelmesi sonucu, Karadeniz limanlarımızın geçmiş senelere göre beklenmeyen bir yük trafiğine maruz kalması ihtimalini ortaya çıkarmaktadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (*KEİB*) çerçevesinde beklenen hizmetin verilebilmesi için sırası ile, mevcut limanlarımızın işletmecilik koşullarının iyileştirilmesi, ekipman eksikliklerinin giderilmesi, oluşan trafiğin zorlaması halinde mevcut limanlarımızın tevsi, uzun vadede ise, gerek duyulması halinde yeni liman noktalarının tesbit edilerek ilave kapasitelerin yaratılması, söz konusu olacaktır.

Trabzon Limanında, 830 metre uzunluğunda çok amaçlı konteyner terminali inşaatı tamamlanmış olup, henüz ekipman eksikliği, işletme ve yol bağlantısı yetersizliği nedenleriyle, gerçek anlamda konteyner terminali şeklinde hizmet verilememiştir. Konteyner vinçlerinin ve saha ekipmanının sağlanması ile bu limanımızda 175.000 TEU/Yıl'lık konteyner maniplasyonu yapılabilecektir.

Trabzon limanındaki mevcut konteyner terminalinin ihtiyaca cevap verememesi halinde *HOPA LİMANI* bu amaç için geliştirilebilecektir.

Liman tevsiyatına ihtiyaç duyulacak düzeyde trafiğin zorlaması halinde öncelikle tevsiyat yapılabilecek limanlardan biri,

- Demiryolu, karayolu bağlantıları
- Büyük, korunmuş su alanı avantajları ile *SAMSUN* Limanıdır.

*Samsun Limanında* yeni bir konteyner terminali projesi geliştirilmiş olup ihtiyaç duyulması halinde bu terminalin gerçekleştirilmesi ile ilave 200.000 TEU/Yıl'lık kapasite yaratılabilecektir.

Diğer taraftan, Batı Karadeniz’de FİLYOS çayının denize döküldüğü noktada bir liman projesi geliştirilmiş olup, Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmek üzere ihaleye çıkmıştır.

Bu proje ile, Karadeniz’de odaklaşacak yük trafiğine çağdaş bir biçimde cevap verilebilecek,

- Arkada yer alacak yeni sanayi alanları ve serbest bölgenin denize çıkışı sağlanmış,
- Orta Anadolu’nun bir bölümün liman ihtiyacı sağlanmış olacaktır.

#### **4.2- MARMARA BÖLGESİ :**

Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Gemport bu bölgede yer alan büyük limanlardır. Bunun dışında, Tekirdağ, Mudanya vesair özel iskelelerden de yükleme-boşaltma hizmeti verilmektedir.

Genel olarak, Marmara Bölgesinde liman sıkışıklığı konusu gündemde olup, Marmara Denizi çevresinde yer alan yoğun sanayi alanlarının ihtiyacına yeterince cevap verememenin yanısıra, Orta Anadolu Hinterlandına hizmet vermesi nedeniyle ilave tesislere ihtiyaç duyulmaktadır.

Bölgede en büyük öneme haiz **HAYDARPAŞA LİMANININ** şehrin içinde yer alması ve liman geometrisinin tevsiata izin vermemesi nedenleri ile gelecek yıllar ilave kapasite ihtiyacının buradan karşılanması mümkün görülmemektedir. Bugün Trakya Bölgesinin yük ihtiyacı genellikle Haydarpaşa Limanı üzerinden Boğaz Köprüsü bağlantısı ile karşılanmakta olup, boğaz köprülerinde sıkışıklığa neden olmaktadır.

Halen Japon Hükümeti Kuruluşu JICA tarafından hibe yardım olarak Marmara Bölgesi liman ihtiyacı konulu Master Plan Çalışması yürütülmektedir. 1997 yılı içinde tamamlanacak olan bu çalışmanın ara sonuçlarına göre;

- 2015 yılında Marmara Bölgesinin konteyner yük talebinin 2,5 Milyon TEU’ya ulaşacağı, bunu karşılamak amacıyla da,
- 1 Milyon TEU kapasiteli **DERİNCE KONTEYNER TERMİNALİNİN**,
- 800.000 TEU kapasiteli **KUZEY MARMARA LİMANININ**,
- Mevcut limanlarda da yaklaşık 150.000 TEU’luk ilave kapasite yaratılacak ek tesislerin gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.

#### **4.3- EGE BÖLGESİ :**

**İZMİR LİMANI**, Batı Anadolu Hinterlandında çıkış kapısı olan tek limanımız olup, kapasitesi 5 Milyon Ton/Yıl’dır.

Batı Anadolu Bölgesi, özellikle sanayinin yoğun olduğu bölgelerimizdendir. İmalat Sanayi Sektörünün yerleşmiş olduğu bu bölgede Özel Sektör tarafından işletilmekte olan, çok sayıda iskele bulunmaktadır. Ancak, son yıllarda liman tesislerine olan ihtiyaçların fazlaştığı gözlenmektedir. Hem bunların ihtiyaçlarına cevap vermek, hemde Batı Anadolu Hinterlandına çıkış vermek için ilave liman kapasitesine ihtiyaç duyulmaktadır.

İzmir limanında tamamlanan Konteyner Terminali limanı açık denize bağlayan yaklaşık kanalının çevresel nedenlerle bugüne kadar taranamamış olması nedeniyle tam verimlilik ile çalışmaktadır. Diğer taraftan, elleçlenen kargo miktarı limanın teorik kapasitesi sınırına ulaşmış bulunmaktadır. İzmir limanının, şehrin içinde yer alması ve liman geometrisinin tevsiata izin vermemesi nedenleri ile, Bölgenin gelecek yıllar ilave liman kapasite ihtiyacının mevcut liman bölgesinin dışında düşünülmesi gerekmektedir.

Bu bölgede, gelecek yıllar liman ihtiyacının karşılanması amacıyla tesbit edilecek yeni bir konumda (20 Milyon Ton/Yıl) yeni bir liman yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. **KUZEY EGE LİMANI** ile ilgili fizibilite ve ÇED çalışması halen devam etmektedir.

#### **4.4- AKDENİZ BÖLGESİ :**

Akdeniz Bölgesinde **ANTALYA, MERSİN, İSKENDERUN** limanları yer almaktadır. Bunlardan Mersin ve İskenderun Limanları özellikle şimdide dek İran-İrak ve Ortadoğu Ülkelerine yönelik transit trafiği açısından önemli ölçüde aktif rol oynamış, bu nedenle Ortadoğu'daki siyasi tabloya paralel olarak gerçekleşen yük elleçleme miktarları değişkenlik göstermiştir.

Diğer taraftan **GAP PROJESİNİN** tamamlanması ile ortaya çıkabilecek, yerinde tüketilmeyen yük miktarının ve burada kurulacak sanayilerin ihtiyacı olan malzemelerin deniz aşırı noktalara ulaştırılması ihtiyacının paralelinde liman kapasitelerinin gözden geçirilmesi gereği ortaya çıkmıştır.

Bilindiği gibi, Doğu Akdeniz üzerinden Ana Konteyner taşımacılık hatları geçmektedir. Bu husus, Mersin ve İskenderun Limanlarının önemini daha da arttırmaktadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ortaya çıkan Cumhuriyetlerin Dünya'ya açılmalarında bu limanlar, (Hinterland bağlantılarının iyileştirilmesi durumunda) cazip bir duruma gelmektedir.

Orta Doğu'daki siyasi ve ekonomik belirsizliğin gelecekte, geçmişte olduğu gibi transit yükü talebi getireceği veya mevcut talebi artıracığı ihtimali kuvvetlidir.

**İSKENDERUN LİMANININ** tevsii amacıyla konteyner terminali projesi geliştirilmiş olup, bu projenin gerçekleşmesi ile 300.000 TEU/Yıl'lık ilave konteyner maniplasyonu sağlanmış olacaktır.

**MERSİN LİMANI**, ana liman konumuna elverişli noktada yer almaktadır.

Mersin limanının yanında gerçekleştirilmesi planlanan Mersin Konteyner Limanı ile de yılda 1 Milyon TEU'luk kapasite ile, bu ana hat üzerinde gelecekte ana liman hizmeti verilmiş olacaktır.

Her konuda olduğu gibi, ulaşım önceliklerinin kararlaştırıldığı Uluslararası Konferanslarda Ülke limanlarının Dünya pazarlarındaki rekabetini tesis edecek güçlü politikalar ortaya konularak, yapılan yatırımların ekonomiye olan katkılarının sağlanmasına destek verilmesi sonuçları itibari ile büyük önem taşımaktadır.

