

SIKIŞIKLIK YAŞANAN LİMANLARIMIZA ALTERNATİF LİMAN ÖNERİLERİNİN DÜNYA DENİZ TİCARETİ VE KOMBİNE TAŞIMACILIK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Nesrin (CİLASIN) BAYKAN

Adnan O. AKYARLI

Pamukkale Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi
İnşaat Mühendisliği Bölümü
Kınıklı Kampüsü-20070 DENİZLİ

Öztüre Holding, İzmir
Şehit Nevres Bulvarı
Kızılay İş Merkezi 3/7
35210-İZMİR

ÖZET

Bütün dünyada olduğu gibi, ülkemizde de uluslar arası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmekte olup, taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanlar, ülke ekonomisinin geliştirilmesinde etkin rol oynamaktadırlar. Ülkemizin demiryolu şebekesi ile bağlantısı bulunan yedi büyük genel amaçlı limanı olan Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin ve İskenderun limanları Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Bu yedi limana ayrıca 1985'de "Haydarpaşa Konteyner Kara Terminali" eklenmiş olup etkin biçimde hizmet vermektedir.

Günümüzde bir yük, varış noktasına çeşitli taşıma türlerini kullanarak ulaşmaktadır. Bir yükün hedefine varışında, birden fazla taşıma türünün kullanılmasına "kombine taşımacılık" denilmektedir. Bu durumda limanlarımız ve geri saha bağlantıları, yük akışında darboğaz yaratmayacak şekilde birbirleriyle uyumlu çalışabilecek yeterli kapasitede ulaşım sistemleriyle entegre olmalıdır. Limanlarımız ülkemizin konumu gereği ancak böyle bir politikayla transit taşımacılıktan hakkı olan payı alabilecektir.

Bu çalışmada sıkışıklık yaşanan limanlarımıza alternatif olarak planlanan yeni liman önerileri açıklanmakta; bu bağlamda bölgemizde bulunan ve ulusal ölçekte artan yük trafiğine hizmet vermesi ve Türkiye'nin transit taşımacılıktaki eksiğinin giderilmesi amacıyla yapımı planlanan Kuzey Ege Limanı¹, dünya deniz ticareti ve kombine taşımacılık bağlamında değerlendirilerek ülkemiz koşullarına uygun çözüm önerileri sunulmuştur.

¹ Birinci yazar, bu konuda DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından yapılan fizibilite çalışmalarına katılmıştır.

1.GİRİŞ

Deniz taşımacılığının en önemli unsuru olan limanlar için en genel tanım; “ gemilerin bağlanıp ayrılması veya demirleyebilmesi, hizmet görmesi ve yükün karada, denizde teslimine kadar korunması için tesisleri ve olanakları bulunan, gemiden kıyıya, gemiden gemiye, kıyıda gemiye yük ve insan naklinin gerçekleştirildiği, ülkenin belli bölgesi üzerinde (hinterland) ekonomik faktör oluşturan ve taşıma modları arasında dönüşümü gerçekleştiren sınırlandırılmış kara ve deniz alanları” olarak verilebilir.

Dünyadaki küreselleşme politikaları sonucunda, hızla artan dünya ticaret hacmi ve gelişen ulaştırma endüstrisinin en büyük sektörü deniz ulaştırmasıdır. Ülkelerin ekonomik büyümelerinde, ulaştırma sektöründeki bu gelişmelerin gözardı edilemeyecek payı vardır. Deniz ulaştırması ekonomik taşıma sistemi olma özelliği ile de bu pay içinde önemli katkıya sahiptir. Limanlar ekonomiye dolaylı-dolaysız çok önemli katkıları bulunan ve ülke ekonomisinin dışa açılan kapıları olduğu gibi ülke güvenliği ve stratejik açıdan da önem taşımaktadır.

Limanların oluşturduğu ekonomik canlılığın yanısıra çevrelerinin sosyal yaşamının değişimi yönünde etkileri de çok önemlidir. Bir limanın varlığı; liman ardaında (hinterlandında) endüstriyel bölgelerin doğması ve büyümesine paralel olarak ulaşım tesislerinin ve olanaklarının gelişmesine, yaşam standartlarının iyileştirilmesine, istihdam artışına, eğitim, kültür ve sağlık hizmetleri için fırsatların artmasına neden olmaktadır.

Dünya deniz ticaretinde gözlenen konvansiyonel yük taşımacılığından konteynerleştirilmiş yük taşımacılığına yöneliş, Türkiye deniz taşımacılığını da aynı yönde etkilemektedir. Maliyetten, zamandan ve işgücünden tasarruf sağlama isteği, konteynerizasyonla ambalajlama masraflarının minimuma indirilmesi, denizyolu ile kara ve demiryolu arasında sağlanan entegrasyon bu yönelişin başlıca etmenleridir. Hızla gelişen konteyner taşımacılığı ise kendine özgü alt yapı gereksinimlerini de beraberinde getirmektedir.

1960'lı yıllardan beri dünyada deniz taşımacılığında hız, emniyet, düzenlilik sağlanması amacıyla sistem değişikliğine gidilmiş olup, yüklerin birleştirilerek konteynerlerle taşınması ve kombine taşımacılık ilkesinin benimsenerek kesintisiz olarak, kapıda kapıya ulaşımının sağlanması amaçlanmıştır. Ulaştırma zincirinin, tüm ulaşım modlarını içerecek şekilde bölgeden bölgeye taşıma şekline dönüşmesi sonucunda artık limanların kendine özgü tekeli hinterland kavramı ortadan kalkacaktır. Artık tek başına bir liman noktasının, karayolu, demiryolu hattı veya bir su yolunun kendi başına anlam taşımadığı ancak, birlikte planlandığında önem kazandığı konusunda tüm ülkeler görüş birliği içindedir.

Konteyner taşımacılığında limanlar işlev olarak, Ana liman ve Feeder limanı olarak karakterize edilmektedir. 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 sahalar (depolama alanlarına), derin rıhtımlara, büyük kapasiteli rıhtım ve saha ekipmanına ve yüksek kapasiteli kominikasyon araçlarına gereksinim 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 tasarımında ise gün geçtikçe boyutların büyümesi yönünde genel eğilim devam etmektedir.

TCDD Limanları ülkemizin ulaştırma sisteminde ve dış ticaretinde anahtar rol oynamakta olup ülkemizin dışa açılan ithal, ihraç ve transit kapıları durumundadır. Türkiye, Avrupa ve Ortadoğu arasında doğal köprü olma niteliği ile böylesine büyük bir potansiyele sahip iken; bu potansiyelini limanlarımızın birçoğunun kent merkezlerinde sıkışıp kalması, yeterince genişleyememesi ve yüklerin çıkış-varış noktaları arasında uygun taşıma sistemlerinin kullanılmamaları ve işletmede görülen yetersizlikler nedeniyle gerektiği kadar kullanamamakta ve beklenen geliri elde edememektedir. Zira konteyner taşımacılığı bakımından, Türkiye limanlarında son yıllarda belirgin artışlar görülmesine karşın; dünyanın önde gelen limanlarıyla ve Akdeniz ülkelerinin önde gelen konteyner limanlarıyla karşılaştırıldığında, ülkemizin konteyner taşımacılığı hala oldukça geridedir.

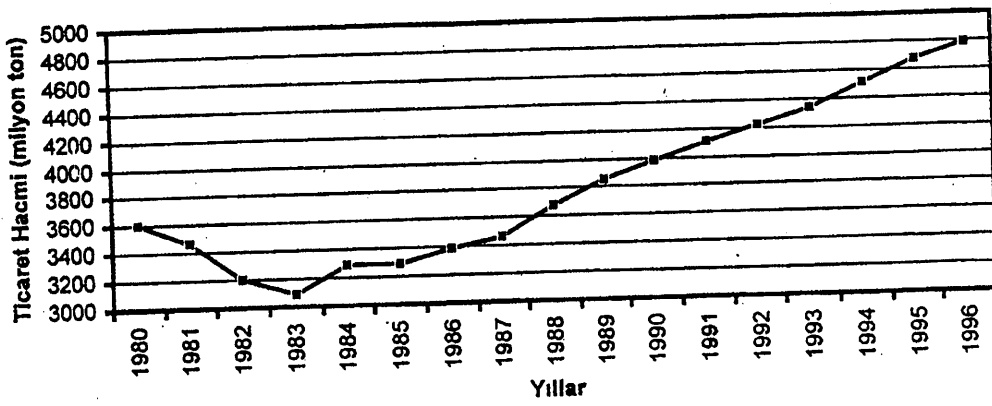
Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki konumunun sağladığı üstünlükler, Türk ekonomisinin Akdeniz'in en hızlı büyüme gösteren ekonomilerinden biri olması, Ortadoğu'ya ve Türki Cumhuriyetleri'ne transit ticaret olanakları, serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması, Doğu Avrupa ülkelerinin serbest Pazar ekonomilerine geçme hazırlıkları, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Projesi(KEİP) ve GAP projesi getirilerinden beklenen payı alabilmesi için limanlarımız alt ve üstyapı yatırımlarıyla desteklenerek, öncelikli noktalarda yeni yatırımların yapılarak; çağdaş ve akılcı bir şekilde işletilmeli, şimdiye kadar feeder limanı olarak işlev veren limanlarımızda gelecekte belirli noktalarda ana limanların gerçekleştirilmesi kararları geciktirilmemelidir.

2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ VE TÜRKİYE'NİN DURUMU

2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı Sektörünün Genel Durumu

Dünya ticaretinin % 90'ı deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. Uluslararası deniz ticareti etkinlikleri 1985 yılından sonra hızla artış sürecine girmiş ve 1996 yılında 4800 milyon tona ulaşmıştır(Şekil 1).

Çeşitli gemi tipleri ile gerçekleştirilen dünya deniz taşımacılığı konvansiyonel taşımacılıktan konteyner taşımacılığına yönelmiştir(Tablo 1). Bunda denizyolu-karayolu-demiryolu entegrasyonu çok etkili olmuştur. Bu da 21. yüzyılda deniz taşımacılığına konteyner taşımacılığının hakim olacağını göstermektedir. Günümüzde, Avrupa'daki ve Uzak Doğu'daki önemli limanlarda deniz taşımacılığının oldukça büyük bir bölümü konteynerlerle gerçekleştirilmektedir.



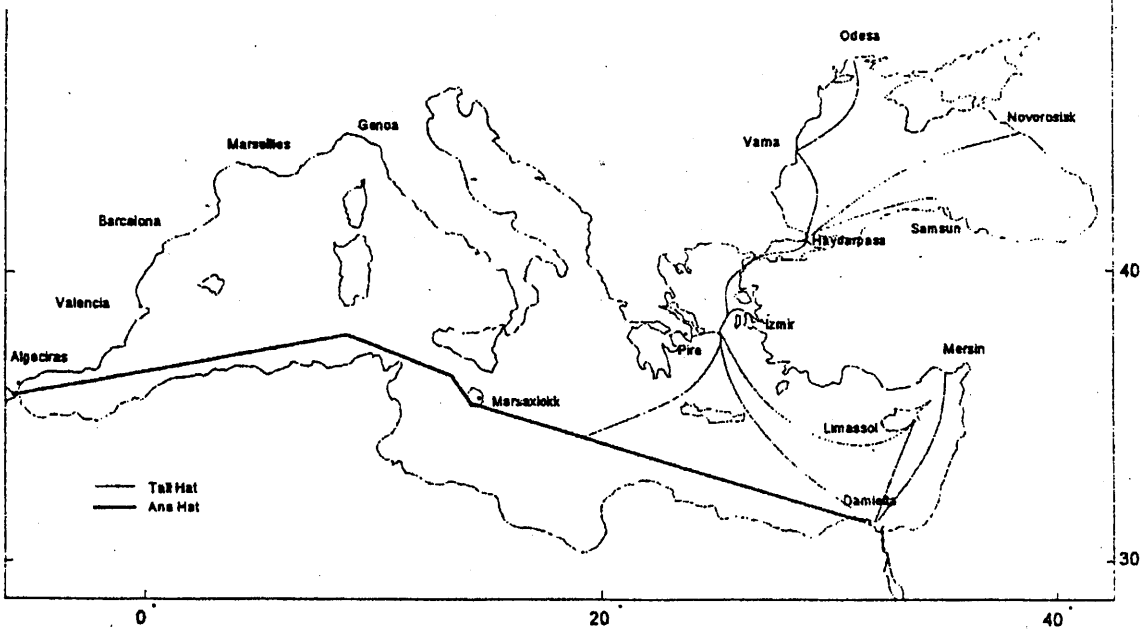
Şekil 1: Dünya Deniz Ticaretinin Gelişimi (DTO, 1996).

Tablo 1. Bazı gemi tiplerine olan talebin büyüme oranları (1993-1997 ortalaması)

Gemi tipi	%
Tanker	1,4
Dökme yük	2,9
Konteyner	11,2
Genel kargo	-0,6
Yolcu gemisi	5,2

Özellikle Süveyş Kanalı nedeniyle dünya konteyner taşımacılığında kullanılan tüm gemilerin % 25'inin Doğu Akdeniz yolunu kullanması bu yoldaki limanların önemini oldukça arttırmıştır. Türkiye'nin yakın çevresinde, özellikle Akdeniz'de Cebelitarık ve Süveyş arasında 2000 millik alan içinde ana liman olarak tanımlanabilecek limanların 1994 yılı konteynerleştirilmiş yük elleçleme kapasiteleri yaklaşık 6.5 milyon TEU'dur. Batı Akdeniz Limanları bu toplam elleçleme kapasitesinin yaklaşık % 65'ini, Doğu Akdeniz Limanları ise %35'ini karşılamaktadır. Uzak Doğu 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. Akdeniz'deki taşımacılık hatları Şekil 2'de verilmektedir.

Transit taşımacılığın önem kazandığı Akdeniz'de bu doğrultuda hizmet veren limanlar önemli olanaklar elde etmektedirler. Örneğin Pire'nin %20 girdisi limanlar sağlanmaktadır. Türkiye ve Türkiye geçişli konteyner trafiğinin büyük bir kısmı Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum kesimi limanlarından gerçekleşmektedir. Bu limanlardan tüm Orta Doğu, Karadeniz Ülkeleri, Balkanlar ve Kafkasya bölgesinin taşıma talepleri karşılanmaktadır. Tablo 2'de de 1996 yılı itibarıyla taşınan konteyner miktarları Dünya ve Akdeniz'in belli başlı limanları için verilmiştir.



Şekil 2 : Akdeniz'deki Deniz Taşımacılığı Hatları

Tablo 2 : 1996 Yılı İtibariyle taşınan konteyner miktarı(Cargo Systems, 1997)

Dünyada ilk on liman	Bin TEU	Akdenizde ilk on liman	Bin TEU
Hong Kong	13 410	Algeciras	1 306
Singapore	12 950	Cenova	825
Kaohsiung	5 063	Barselona	767
Rotterdam	5 000	Valencia	705
Pusan	4 725	Pire	586
Long Beach	3 067	Hayfa	548
Hamburg	3 054	Marsilya	547
Yokohama	2 730	İzmir	345
Los Angeles	2 681	Haydarpaşa	329
Antwerp	2 653	Lizbon	302

2.2. Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektörü

Türkiye'nin dış ticaret etkinliklerinin % 91.4' ü deniz taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Ülkemizin 8333 km'yi bulan sahil şeridinde, kamu tarafından gerçekleştirilip, kamu tarafından işletilen, kamu tarafından gerçekleştirilip, özelleştirilmesi sonrası özel sektör tarafından işletilen ve özel sektör tarafından gerçekleştirilip, özel sektör tarafından işletilen çok sayıda liman ve iskele olarak tanımlayabileceğimiz yükleme-boşaltma tesisi bulunmaktadır.

1996'da 128.7 ton dolayında gerçekleştirilen deniz yolu taşımacılığının 31.6 milyon tonu Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün işlettiği Haydarpaşa, İzmir, Mersin, Derince, İskenderun, Samsun ve Bandırma limanlarından yapılmıştır. Söz

konusu bu yedi büyük limandan Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanlarında konteyner terminalleri mevcut olup 1996 yılında 874 bin TEU konteyner yükü elleçlenmiştir (Tablo 3). Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilmekte olan limanlarda ise 1996 yılında 5 milyon 281 bin ton yük elleçlenmiştir.

2.3. Limanlarımızda Yaşanan Darboğazlar ve Çözüm Önerileri

2.3.1. Kaynak sağlanması

Ülkemiz liman altyapılarının iyileştirilmesinde ve yeni yatırımların gerçekleştirilmesinde en önemli darboğaz "mali kaynak sağlanması"dır. Kısıtlı ekonomik olanaklar nedeniyle yatırımların gerçekleştirilmesi reel olarak uzun zaman almakta ve tesis zamanında tamamlanamadığı için beklenen faydayı sağlayamamaktadır. Bu nedenle büyük liman yatırımlarının genel bütçe dışında dış kredili veya Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmesi uygun olabilecektir.

Tablo 3 : Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarları(TCDD,1997).

Yıllar	1990	1992	1994	1996
Limnlar	TEU (Bin)	TEU (Bin)	TEU (Bin)	TEU (Bin)
Toplam	352.4	456.5	588.3	874.1
Haydarpaşa	111.8	177.6	179.8	329.1
Mersin	113.5	105.8	131.4	181.5
İzmir	122.5	162.5	268.9	345.9
Derince	-	4.6	3.2	13.9
Bandırma	-	1.1	2.6	0.4
İskenderun	3.5	0.8	0.07	0.1
Samsun	1	3.7	2.1	2.9

2.3.2. Limanın hinterland uzantısı

Kombine taşımacılık ulaşım sektörü için kesintisiz bir taşıma sistemidir. Arkasında yeterli ulaşım ağı bulunmayan kıyı tesisi beklenen hizmeti sağlayamaz. Liman yatırımı karayolu, demiryolu, altyapı iyileştirilmesi veya yeni hatların inşası ile paralel yürütülerek, eş zamanlı olarak hizmete açılmalıdır. Ülkemizde bu yatırımlar farklı kurumlar tarafından yapılmakta, oysa bu konuda koordinasyon büyük önem taşımaktadır.

2.3.3. Plansız Yapılanma

Bugün ülkemizde özel sektör tarafından gerçekleştirilen çok sayıda yükleme-boşaltma tesisi bulunmaktadır. Ancak, bu yapılaşmalar zaman içinde belirli bir planlama disipliniyle olmadığından Türkiye kıyıları ve ardbölge ulaşımında plansız bir gelişme ortaya çıkmıştır. Her ne kadar bu yatırımlar ülke ekonomisine dolaylı katkıda bulunmuşsa da, yalnızca feeder hizmeti vererek, ülkemizin uluslar arası taşımacılık hatları üzerindeki fonksiyonunu olumsuz etkilemiş, köprü konumu özelliğinin getirebileceği yük aktarma merkezi olabilme şansını azaltmıştır.

7. Beş Yıllık Plan hedeflerinde de yer aldığı üzere, liman yatırımlarının; doğru büyüklükte, doğru zamanda, doğru yerde ve doğru özellikte planlanmasını sağlayacak “Limanlar Master Planı”nın gerçekleştirilmesi önemli bir gereksinimdir.

2.3.4. Çevre Boyutu

Kıyılarda yer alması zorunlu aktiviteleri gerçekleştirirken, çevre boyutunun önceliğini, hassasiyetini, tahrip edildiğinde bir daha geri dönülemezlik özelliğini, ön planda düşünmek zorunluğu vardır. Çevre korumacılığı bugün uygarlık kavramının bir ölçüsü haline gelmiştir. Yapılacak yatırımlarda gerek duyulan fonksiyonların çevreye zarar vermeyecek, doğal değerleri zedelemeyecek, bugünün zenginliklerinin geleceğe taşınmasına engel olmayacak biçimde gerçekleştirilmesi çok önemli bir başka boyuttur.

2.4. Mevcut ve Yeni Liman Yatırımları

Tablo 3’deki trafik bilgilerinden mevcut büyük limanlarımız hakkında fikir sahibi olunabilir. Yapılması düşünülen liman yatırımları ve kapasiteleri ise Tablo 4’de verilmektedir.

Tablo 4: Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü’nce Planlanan Mevcut Konteyner Kapasitesine Ek Yaratılacak Konteyner Kapasitesi (9. Ulaştırma Şurası,1998).

Proje Adı	Kapasitesi (TEU)
Derince Limanı Konteyner Terminali	1 000 000
İskenderun Limanı Konteyner Terminali	300 000
Filyos Limanı	800 000
Samsun Limanı	200 000
Bandırma Limanı	180 000
Mersin Konteyner Limanı	1 000 000
Kuzey Ege Limanı	1 000 000
Marmara Limanı	688 000
Toplam	5 168 000

3. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN ETKİN KULLANIMINA YÖNELİK YENİ BİR MODEL: KOMBİNE TAŞIMACILIK

3.1. Genel

Kombine taşımacılık; malların bir taşıma ünitesi ile en uygun taşıma sistemi kullanılarak kapıdan kapıya taşınmasıdır. Kombine taşımada; karayolu sadece başlangıç ve sonuçtaki terminal taşımalarında kullanılmakta, taşımanın büyük bir kısmında ise demiryolu ve/veya içsu yolu ve/veya denizyolu kullanılmaktadır.

Diğer taşıma sistemlerinde olduğu gibi, kombine taşımada da; altyapı (yollar, transfer alanları, üstyapı (trafik emniyeti ile ilgili tesisler, enerji, aktarma ekipmanları), araçlar, bilgi sistemleri ve kişiler yer almaktadır.

Kombine taşımacılığın amacı; müşteriye daha iyi hizmet vermek için kapıdan kapıya ekonomik taşıma sunmak, karayollarındaki sıkışıklığı azaltmak, kazaları azaltmak, çevre kirliliğini azaltmak ve enerji tasarrufu sağlamaktır.

Günümüzde Avrupa'da kara ulaşımının %77'sini karayolu taşıması oluşturmaktadır. Ancak bu durum; beraberinde karayolunda sıkışıklık, kazalar ve kirlilik gibi önemli tehlike ve riskleri gündeme getirmektedir. Bu nedenle Avrupa Birliği, hükümetler, taşıtıcılar, demiryolu kuruluşları mobilitenin korunması için uygun yöntemin kombine taşımacılık olduğu konusunda görüş birliği içindedirler. Genel düşünce, uzun mesafe taşımacılığın karayolu dışındaki diğer sistemlere; demiryolu, denizyolu ve içsu yolu taşımacılığına aktarılması yönündedir.

Dolayısıyla demiryolları kombine taşımacılık zincirinin önemli bir halkasını oluşturmaktadır. Kombine taşımacılık için, demiryolu işletmelerince yavru şirketler oluşturulmuş veya bu konuda bağımsız ICF (Intercontainer-interfrigo) gibi özel şirketler doğmuştur.

3.2. Türkiye'de Kombine Taşımacılık

Türkiye'de halen yapılmakta olan kombine taşıma çeşitleri; demiryolu ile konteyner/swap body(hareketli kasa) ve semitreyle taşıması, denizyolu ile konteyner taşıması, ro-ro taşıması ve ferry taşıması olarak gruplanabilir.

Türkiye limanlarında elleçlenen yükün yaklaşık % 90'ı demiryolu şebekesi ile bağlantılı bulunan TCDD limanlarında elleçlenmesine karşılık yurtiçine ve yurtdışına limanlara yapılan taşımaların % 95'i karayolu ile gerçekleştirilmektedir. TCDD İşletmesince, yurtiçindeki konteyner taşımalarının demiryoluna kaydırılması amacıyla, 1998 yılı içerisinde Denizli, Kayseri, Konya, Gaziantep, Kahramanmaraş ve Balıkesir'e konteyner kara terminali kurulması kararlaştırılmıştır.

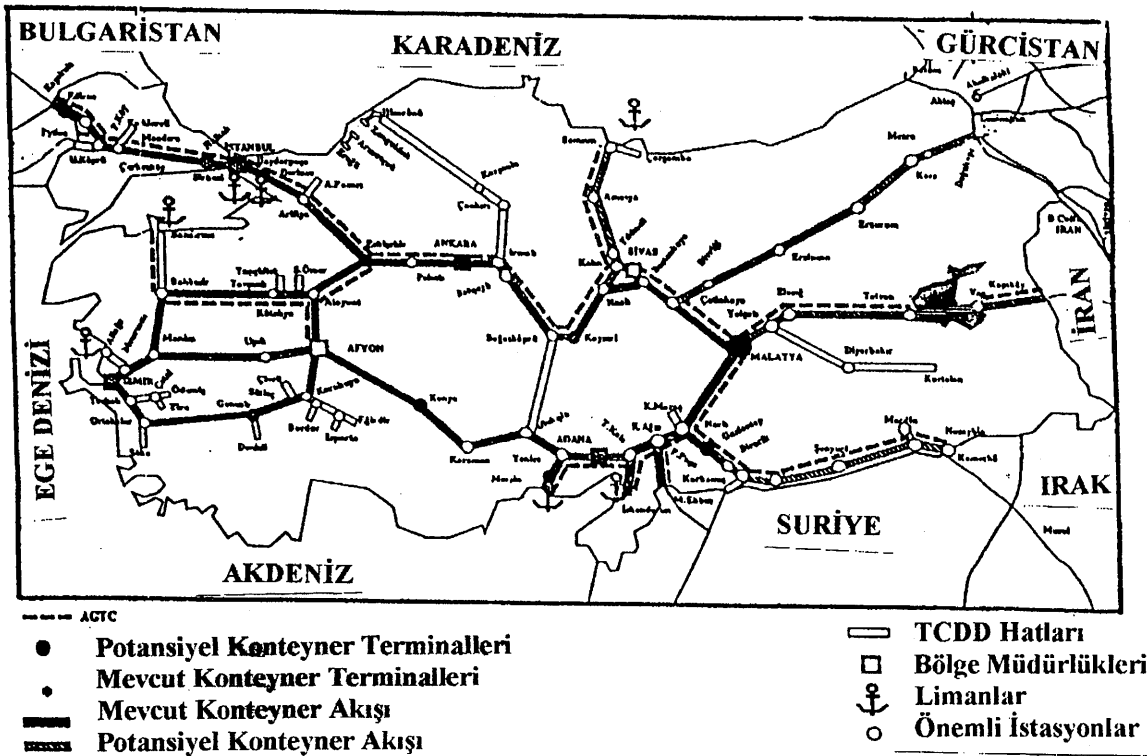
Ülkemizde demiryolu ile Avrupa'dan konteyner taşıması son yıllarda gelişmekte olup, bu konudaki en önemli konteyner terminali Halkalı'dadır. Avusturya kombine taşıma şirketi OKOMBI, demiryolu ile Viyana-Avusturya/Halkalı-Türkiye arasında düzenli konteyner ve semitreyle taşıması yapmaktadır. Ayrıca, Mainz-Almanya/İzmir-Türkiye ile Sopron-Macaristan/Halkalı-Türkiye arasında da demiryolu ile düzenli konteyner taşıması yapılmaktadır.

Kombine taşımacılık kapsamında Haydarpaşa-Türkiye/Köstence-Romanya, Derince-Türkiye/Trieste-İtalya, Samsun-Türkiye/Navorasky-Rusya, Samsun-Türkiye/Soçi-Rusya, Samsun-Türkiye/Odessa-Ukrayna arasında da düzenli Ro-Ro taşımaları yapılmaktadır.

Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinden Ortadoğu ülkelerine yönelik kombine taşımacılığı gerçekleştirmek amacıyla, Mersin limanında 220m uzunlukta ve -12m derinlikte demiryolu feribot yanaşma rıhtımı mevcuttur. Kuzey Avrupa ülkelerinden,

Ortadoğu ülkelerine ekonomik mal sevkiyatını sağlamak için Köstence-Romanya/Samsun-Türkiye limanları arasında denizyolu-demiryolu kombine taşımacılığı yapılmaktadır.

Limanlarımızdan kombine taşımacılık bağlamında daha etkin yararlanabilmemiz ve gelecekte yapılması planlanan limanlarımızın da beklenen hizmeti verebilmesi için diğer ulaşım sistemlerinde de bazı hızlı yatırımların yapılması gerekmektedir. Demiryollarında mevcut hatlarda gerekli iyileştirme ve düzenlemeler yapılırken, programa alınan öncelikli hatlar zaman kaybetmeden gerçekleştirilmelidir. Demiryollarında öncelikli hatlar olarak belirlenen Ballıışh-Yozgat-Yıldızeli(306 km), Kars-Tiflis(132 km), Polatlı-Afyon(208 km), Ankara-Konya(290 km), Bandırma-Bursa-Ayazma-Orhaneli(182 km), Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu(260 km), Nizip-Birecik-ŞanlıUrfa(GAP hatları 137 km olup özellikle Mersin ve İskenderun limanları için önemlidir), Isparta_Burdur-Antalya(150 km), Adapazarı-Ereğli(141 km), Trabzon- Erzincan-Palu-Diyarbakır(630 km olup GAP ürünlerinin Karadeniz'e taşınması açısından önemlidir) ve Van Gölü Kuzey Geçişi(230 km) hatları yapılmadan demiryollarında gerek yolcu ve özellikle yük taşımalarında kombine taşımacılıktan beklenen verimi elde etmek ve ulaşım sistemlerinin entegre çalışmasını beklemek daha doğrusu uluslar arası arenada hakkımız olan payı almamız olanaklı görülmemektedir. Şekil 3'den de görüleceği üzere demiryollarımız mevcut şekliyle bile kombine taşımacılıkta kullanılsa limanlarımız için önemi tartışılmazdır, bunlara yeni limanlar ve yeni hatlar da eklendiği zaman Türkiye dünya deniz ticaretinde hakettiği yeri alabilecek ve belki de trafik canavarından da böylelikle kurtulmuş olacaktır.



Şekil 3. TCDD limanları ve demiryollarımızın durumu

4. KUZEY EGE LİMANININ KOMBİNE TAŞIMACILIK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. Projenin Amacı

Konum itibariyle transit taşımacılık için Doğu Akdeniz'in en uygun limanlarından biri olan İzmir Limanı bugünkü durumuyla büyük konteyner gemilerine hizmet verememekte ve ana liman yerine bir aktarma limanı olarak görülmektedir.

TCDD İzmir (Alsancak) Limanı ardaanındaki İzmir, Denizli, Uşak ve Afyon'un endüstriyel yönden hızlı gelişmelerinin oldukça büyük hacimde ihracat ve ithalat potansiyeli doğurduğu görülmektedir. Gereğinde Bursa ve Balıkesir illeri de bu limanı kullanabileceklerdir. Bu gereksinimler TCDD İzmir (Alsancak) Limanı'na gelecek yükü yakın zamanda arttıracaktır. Fakat Batı Anadolu ardaanının tek çıkış kapısı olarak nitelenebilecek bu limanın kapasitesinin artabilme potansiyeli, kendi konumu ve İzmir kentinin hızla büyümesinden kaynaklanan sorunlar(mevcut şehiriçi liman çevresindeki yoğun kara trafiği, deniz tabanının nispeten büyük tonajlı gemilerin limana yanaşmasını engelleyecek şekilde çeşitli nedenlerle yükselmesi) nedeniyle sınırlıdır. Bu olumsuzluk, mevcut limanın hızla büyüyen yöre ekonomisinin gereksinimlerini bile karşılayamaz olması gerçeğini gündeme getirmektedir. TCDD İzmir (Alsancak) Limanı'nın, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (DEÜ DBTE)'nce yapılmış makro ve mikro ölçekteki trafik tahmin çalışması, sözkonusu limanın mevcut kapasitesinin, limanın şu anki yapısıyla çok yakın zamanda tıkanacağını ortaya koymaktadır. Burada söz edilen liman kapasitesi konteyner yükleri için beş milyon ton/yıl'dır.

Hizmete sokulacak yeni bir liman, gerek iş istihdamı ve gerekse üretim açısından bulunduğu bölgeyi olumlu yönde etkileyecek ve sosyal alanlardaki gelişmelere olanak sağlayacaktır.

Yalnız İzmir kenti ve ardaanının güncel taşıma gereksinimleri için değil, Doğu Akdeniz'de giderek artan bir potansiyeli olan ve önemli ölçüde döviz getirisi bulunan transit yük taşımacılığında da Türkiye'nin pay alabilecek olanaklarının yaratılabilmesi için, lojistik desteğin de varolduğu İzmir metropolitan alanı içinde bir limanın daha hizmete sokulmasının gereği açıktır. Bu limanın, transit taşımacılıkta Doğu Akdeniz'in en uygun limanlarından biri olacağı, Ortadoğu ülkelerine, Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine ve Karadeniz'e akacak yüklere hizmet vereceği ve Türkiye'nin transit taşımacılıktaki eksikliğini gidereceği düşünülmektedir.

4.2. Projenin Yeri

Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce yapımı planlanan Kuzey Ege Limanı'nın proje sahası Çandarlı Körfezi'nin doğu ucunda olup, İzmir iline bağlı Bergama ilçesinin Zeytinadağ Beldesi sınırları içindedir.

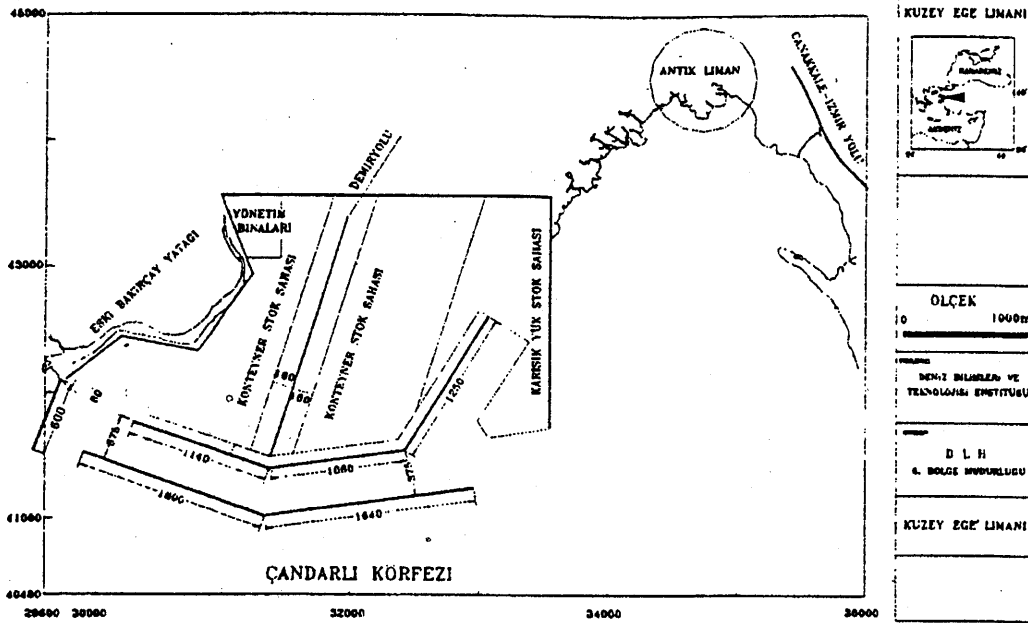
4.3. Projenin Genel Karakteristikleri İle Önerilen Altyapı ve Üstyapılar

DEÜ DBTE'nce gerçekleştirilen "Kuzey Ege Limanı Fizibilite Etüdü"nde makro ve mikro trafik projeksiyonları yapılarak hedef yılı olarak alınan 2030 yılında Kuzey Ege

Limanına beklenen konteyner trafiğinin 2 540 030 TEU olacağı hesaplanmıştır. Bu çalışmada toplam konteyner trafiğine göre, altyapı ve üstyapı tesisleri boyutlandırılmış, gerekli rıhtım ve dalgakıran boyutları ve stok sahaları hesaplanmıştır. Ana gemi olarak günümüzde işletmeye girmiş ve gelecekte yaygınlaşması beklenen 50 000 DWT (2 800 TEU) konteyner gemileri alınarak rıhtım derinliği için 14 m önerilmiştir. 2030 yılı trafiğine göre 3250 m rıhtım uzunluğunun yeterli olduğu düşünülmektedir. Dalda yönüne göre konumlandırılmış iki adet açıkdeniz dalgakıranı inşa edilecektir. Liman planı Şekil 4’de verilmiştir.

Hedef alınan yük trafiğine göre genel ulaşım yolları için gerekli olan alanlar dahil 1 000 000 m²’lik bir terminal alanının oluşturulması gerekmektedir. Liman yardımcı tesisleri olan yönetim binası, yemekhane, sosyal tesisler, itfaiye, pilot binalar, gümrük, acenteler, nakliyeciler, konteyner depoları, bakım atölyeleri, diğer hizmet üniteleri, tır ve terminal hizmetleri için gerekli binaların toplam alanları 1 000 000 m²’dir.

Liman sahasında gerekli dolgu ve tarama işlemleri yapılacak, açıkdeniz dalgakıran inşaatı, beton saha kaplaması, binaların inşaatı, içmesuyu ve kanalizasyon tesisleri, çöp tesisleri, enerji ve haberleşme şebekelerinin tesisi ve karayolu-demiryolu bağlantıları yapılacaktır.



Şekil 4. Kuzey Ege Limanının Yerleşim Planı

4.4. Limanın Ulaşım Durumu ve Kombine Taşımacılık

Liman yeri, karayolu ile; İzmir’e 80 km, İzmir-Bergama yol çatısından 7 km, Dikili’den 20 km, deniz yolu ile İzmir’e 55 mil, İstanbul’a 245 mil uzaklıktadır. En yakın havaalanı ise İzmir Adnan Menderes Havaalanıdır. Liman yerinin liman yapılırken gerekli bağlantı yolları yapıldığı takdirde karayolu ulaşımı açısından bir sorunu yoktur. Etrafındaki Menemen-İzmir, İzmir-Aydın otoyolu (tamamen hizmete açılmıştır), Çanakkale-İzmir otoyol güzergahları tamamlandığı takdirde yeterli bir ulaşım ağı sağlanmış olacaktır. Tabii ki liman bu karayolu güzergahlarıyla çevredeki diğer illere de ana liman olması nedeniyle

hizmet verebilecektir. Karayolu taşımacılığında durum böyle iken kombine taşımacılık için olmazsa olmaz ve limanların vazgeçilmez bir parçası olan demiryolları için durum aynı değildir. Projenin gerçekleşmesi durumunda inşaata paralel olarak mevcut Aliğa-Menemen hattına limanı bağlayacak demiryolu inşaatı gerçekleşmelidir. Aksi takdirde liman ard bölgesiyle demiryolu bağlantısı gerçekleştirilemeyecek, trafik canavarlarının azalmasına değil; artmasına katkıda bulunacaktır.

Ayrıca böylesine önemli bir liman gerçekleştiği takdirde sadece kendi ardbölgesinden değil diğer limanlardan da trafik çekebilecektir. Trafik tahminlerinde varsaydığımız bu “saptırılan trafik hacmi”nin gerçekleşebilmesi için demiryollarında öncelikli hatlar olarak planlanan Bandırma-Bursa-Ayazma-Orhaneli, Polatlı-Afyon, Isparta-Antalya demiryolu hatlarının yapımına ivedilikle başlanmalıdır. Mevcut bağlantılarda demiryolu konteyner taşımacılığı geliştirilerek ve yeni planlanan hatlar da yapıldığı takdirde Kuzey Ege Limanı Tüm Türkiye’ye Ege’de hizmet verebilecek, Dünya deniz ticaretimiz açısından da oldukça karlı bir yatırım olacaktır.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

5.1. Sonuçlar

Dünya üzerinde çok özellikli bir konuma sahip olan ülkemizde evrensel boyuta sahip, deniz ulaşımı konusu önemi son yıllarda farkedilen ve gelişimi için gayret gösterilen sektörlerden biri olmuştur. Ancak bugüne kadar sağlanan atılımınve sektörün mevcut ivmesinin ülkemiz hedefleri açısından yeterli olduğunu söylemek olanaklı değildir.

Hiç şüphesiz dünya deniz ticaretinden hak ettiğimiz payı alabilmemiz için deniz ulaşımı ve ilgili ulaşım sistemleri alanında, hızlı bir biçimde, hedeflenen atılımları gerçekleştirmek zorunluluğumuz vardır.

Türkiye, konumunun sahip olduğu tüm değerlerin hakkını verebilmek ve bu üstünlükleri rakiplerine kaptırmamak için zaman kaybetmeksizin planlı, akılcı, çağdaş ve çevreye duyarlı politikalarla gerekli önlemleri almak ve yatırımları zamanında hayata geçirmek zorundadır.

5.2. Öneriler

Ulusal bir liman politikası saptanarak yeni liman yatırımlarında öncelikleri belirlemek üzere “Limanlar Master Plan Çalışması” yapılmalı ve noktasal projeler yerine bölgesel hizmet verecek büyük liman kompleksi projelerine yönelinmelidir.

Limanlarımız çağdaş taşımacılık sistemleriyle entegre hale getirilerek kombine taşıma stratejileri oluşturulmalı ve transit taşımacılıktan ülkemizin konumu gereği hakettiği pay alınmalıdır. Limana veya limandan ülke içine yapılan konteyner taşımacılığında demiryollarının % 5’lik payı artırılarak, karayollarının payı azaltılmalı ve böylece ağır taşıt trafiği yoğunluğundan kaynaklanan trafik kazaları önlenmeli, aynı zamanda aşırı yüklenen yol üstyapılarımız korunmalıdır.

Konteyner terminalleri ile entegre çalışma olanağı verecek yeterli kapasitede konteyner kara terminalleri oluşturulmalıdır.

Limanlarımızın donanım ve ekipmanları kapasite ve karakteristik olarak yeterli düzeye getirilmelidir.

Limanların geri saha bağlantıları, yük akışında darboğaz yaratmayacak şekilde düzenlenmelidir.

Liman mevzuatları çok eskidir. Günün koşullarına uyarlanmalıdır.

Limanların yönetimi reorganize edilmeli ve çok başlılıktan kurtarılmalıdır.

Limancılık ve denizcilik alanında eğitim konusuna gereken önem verilmelidir.

Gümrük mevzuatı basitleştirilmeli, Avrupa Birliği ve uluslar arası konvansiyonlara uyum sağlanmalıdır.

Akdeniz'de Mersin, Ege Denizi'nde İzmir yada Kuzey Ege Limanları konteyner aktarma merkezleri(transshipment) haline getirilmelidir.

Tüm kıyı tesislerinde deniz ve çevre kirliliğini önleyecek gerekli tedbirler alınarak yasal ve idari düzenlemeler yapılmalıdır.

Mevzuat değişikliklerinde, eldeki mevcut kaynaklarla en fazla fayda sağlanacak şekilde düzenlemeler yapılmalıdır.

6. KAYNAKLAR

BAYKAN (CİLASIN), (1997), Limanlarda Konteyner Sahalarının Planlanması ve Üstyapılarının Projelendirilmesi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Yapıları Anabilim Dalı Doktora Tezi, s.7-13.

DEÜ DBTE, (1997), Kuzey Ege Limanı Fizibilite Etüdü, 116 s.

EVREN, G., TEKİN, İ., (1997), Türkiye'de Uluslar arası Kombine Taşımacılığın Avrupa İle Bütünleşme Bağlamında Değerlendirilmesi, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler Kitabı, s.219-223.

GÜLER, N., KADIOĞLU, M., (1998), Türkiye'nin Uluslar arası Deniz Taşımacılığına Genel Bir Bakış, Türkiye Kıyıları 98, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, s.368-369.

TEKOĞUL, N., YAŞAR, D., (1998), Türkiye'nin Dünya Deniz Taşımacılığındaki Rekabet Şansını Arttıracak Bir Yatırım Planı: Kuzey Ege Limanı, Türkiye Kıyıları 98, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, s.381-390.

9. ULAŞTIRMA ŞURASI, (1998), Denizyolu Ulaştırması Komisyon Raporu, Liman Altyapıları ve Limancılık Faaliyetleri Çalışma Grupları Raporları, s.30-52.

9. ULAŞTIRMA ŞURASI, (1998), Demiryolu Ulaştırması Çalışma Komisyonu Raporu, s.12-15.

UYAR, A., (1997), TCDD Limanlarının Kombine Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler Kitabı, s. 233-237.

ABSTRACT

EVALUATION OF ALTERNATE PROPOSALS FOR TIGHTLY LOADED HARBORS IN CONNECTION OF WORLD MARINE TRADE AND COMBINED TRANSPORTATION

Since it is the most economical transportation system, the large portion of international trade is made by marine transportation in Turkey as it is in the world. The harbors - *that consist of marine - land intersection of the transportation chain* - play an active role in the development of national economy. The seven biggest and multi purpose harbors of the country - *which are Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin and İskenderun* - are operated by General Directorate of State Railways - an institution belonging to Ministry of Transport. Additionally, Haydarpaşa Container Land Terminal is also in service since 1985.

Recent practice requests different sequential transports modes during the travel life of loads between the starting and arrival points. It is called "combined transportation" if more than one transportation mode is used to delivery the load. In this case, our harbors should be integrated to other transportation systems having sufficient capacity not to create any weak point throught the whole transportation chain. This is a significant pre-request for our harbors to make benefit.

In this study, new harbors - which are proposed as alternative facilities to increase the recent insufficient capacities of existing harbors - are explained, in general. Then, "North Aegean Harbor" - *which has been located in the region of authors²* - is evaluated from the world marine trade and combined transportation concept points of wiev. Finally, solutions - *considering the special conditions of Turkey* - are proposed to make marine transportation more efficient and beneficial.

² First author is the member of the working team who conducted the feasibility studies for North Aegean Harbour at DEU Institute of Marine Science and Technology.