

İZMİR ALSANCAK LİMANININ DARBOĞAZLARI

Ersel Zafer ORAL
Yrd. Doç. Dr.
D. E.Ü. Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Y.O.
İzmir, Türkiye
ersel.oral@deu.edu.tr

ÖZET

İzmir Alsancak Limanı sadece ülkemizin değil Doğu Akdeniz bölgesinin önemli limanlarından biridir. Ege bölgesinin konteyner gemilerine hizmet verebilen tek limanı olan İzmir Alsancak Limanı bu özelliği ile bölgede bir tekel niteliğindedir. Günümüzün en ekonomik taşımacılık şekli konteyner taşımacılığıdır ve ülkelerin dış ticaretlerinde konteyner taşımacılığının payı gün geçtikçe artmaktadır. İzmir Alsancak Limanı müşteri yönlü değerlendirildiğinde konteyner taşımacılığı açısından süre ve maliyet bakımından neredeyse alternatifsizdir. İzmir Alsancak Limanı ülke ekonomisi içinde oynadığı bu önemli role karşın geçen süre içerisinde gerekli yatırımlarla desteklenmemiştir. Yaklaşım kanalının derinleştirilmesi gerçekleştirilememiş, kapasitesini arttıracak tevsi inşaatı bitirilememiş, verimliliği arttıracak olan ekipman modernizasyonu yapılamamış, yasal ve yönetsel reorganizasyon uygulanmamıştır.

GİRİŞ

Kurulduğu günden bu güne kadar İzmir, liman şehri olmuştur. Bu özelliğini günümüzde de İzmir Alsancak Limanı ile devam ettirmektedir. Uzun yıllar Anadolu'nun dünya ile ticareti İzmir Pasaport Limanı ile sağlanmış, Pasaport limanının yetersiz kalması nedeniyle Nafia Vekâleti tarafından yeni bir liman yapılması kararlaştırılmış ve körfezin dalga ve rüzgâr etkilerinde en korunaklı yeri olan doğu ucu yeni liman yeri olarak seçilmiştir. Yapımına yabancı müteahhitlerce 1954 yılında başlanmış ve Alsancak limanı ilk kısım inşaatı 1959 yılında bitirilmiştir. Liman ancak on yıl ihtiyaca cevap verebilmiş, 70'li yıllarda limanın kapasitesinin artırılması amacı ile genişletilmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır.

1976 yılından 1990 yılına kadar yapılan değişik ihalelerle liman bölüm bölüm tamamlanmış, ancak yine de bölgedeki hızlı yük artışı karşısında kısa sürede yetersiz kalmıştır. Ege bölgesinde bölgenin ticaret hacmindeki artışı karşılayacak yeni konteyner rıhtımlarının günümüze kadar yapılamamış olması limanda sürekli sıkışıklık yaşanmasına neden olmuştur. Özellikle dökme yük konusunda ihtisaslaşmış bulunan Nemrut körfezindeki özel iskelelerin 3. şahıslara hizmet vermeye başlaması da İzmir Limanında bir rahatlama sağlamamıştır. Kısaca özetlenecek olursa elli yılı aşkın süredir İzmir limanının en önemli sorunu, gerekli yatırımların zamanında gerçekleştirilememesi nedeniyle bölgedeki talep artışını karşılamakta yetersiz kalmasıdır.

Bu çalışmada teknik, idari, hukuki ve mali yönleri ile İzmir Alsancak Limanının darboğazları gözden geçirilecek, özelleştirmenin bu darboğazların aşılmasında çözüm getirip getirmeyeceği analiz edilecektir. Çalışmadan beklenen fayda ise bölge ekonomisinde önemli

rol oynayan İzmir Alsancak Limanının mevcut sorunlarının ve çözüm önerilerinin tartışılmasıdır.

İZMİR ALSANCAK LİMANI

Anadolu tarih boyunca doğu ile batı arasında doğal bir köprü olmuştur. Asya ile Avrupa arasında yer alan Anadolu yarımadası coğrafi konumu nedeniyle Asya – Avrupa / Avrupa – Afrika ulaşım akslarının üzerinde bulunmaktadır. Bu özelliği sayesinde Anadolu yarımadası binlerce yıldır ticari taşımacılıktaki önemini yitirmemiştir. Tarih boyunca mevcut coğrafi konumu sayesinde Anadolu İpek Yolu, Baharat Yolu, Kral Yolu gibi birçok çeşitli ticaret yollarının oluşmasına hizmet etmiş, her dönemin ticari malları bu yollar üzerinden taşınmıştır. Ulaşım teknolojisinin, hizmetinin ve imkânlarının günden güne artması Anadolu yarımadasının ulaşımındaki önemini de günden güne arttırmaktadır (Oral, 2000).

İnşaatına 1954 yılında başlanan Alsancak limanı 1959 yılında bitirilmiştir. Daha sonra 1963 yılında yapımına başlanan yolcu salonunun inşaatı 1968 yılında tamamlanmıştır. Mevcut yanaşma yerlerinin gereksinimleri karşılamakta yetersiz kalmağa başlaması üzerine limanın genişletilmesine karar verilmiş ve 1973 yılında fizibilite çalışmaları tamamlanarak ihalelerin kısım kısım yapılmasına başlanmıştır. I. Kısım ihale kapsamında Yeni feribot yanaşma yeri, Meles Çayı'nın derivasyon seddesi, ve liman genişletme çalışmalarında gereksinim duyulacak taşların taşınması için Güzelbahçe taş yükleme limanı yapılmıştır. Bu liman hiçbir zaman taş yükleme amacıyla kullanılmamış, gereksinim duyulan taşlar Bornova'daki taş ocaklarından sağlanmış ve liman yakınına kadar karayolu ile taşınmıştır. I. Kısım inşaat 1979 yılında tamamlanmıştır (Akçaoğlu, 2005).

İzmir Alsancak Limanı mükemmel korunmuş su alanı ile doğal bir liman özelliğindedir. Her tür yüke hizmet verebilen İzmir Alsancak Limanı -7 ila -13 m. arasında değişen toplam 3,386 metre uzunluğunda rıhtım ile 525,000 m² liman sahasına sahiptir. -8 ile -12 m derinliğinde iki adet yolcu, derinliği -6 ile -10.5 m arasında değişen on adet genel kargo, -10 ila -13 m arasında değişen on adet konteyner, -10 m. derinliğe sahip iki adet dökme yük rıhtımı ile aynı anda 18 adet gemiye hizmet verebilmektedir (Tablo 1).

Tablo 1 Alsancak Limanı Yanaşma Yerleri

Yanaşma Yeri Numarası	Kullanım Amacı	Yanaşma Yeri Uzunluğu	Derinliği
1	Yolcu	140	-8.0
2	Yolcu	191	-10.5
3	Genel Kargo ve Dökme Yük	139	-10.5
4, 5, 6, 7, 8, 9	Genel Kargo ve Dökme Yük	725	-10.5
10, 11, 12	Genel Kargo ve Dökme Yük	349	-7.0
13, 14, 15, 16	Konteyner ve Dökme Yük	600	-12.0
17, 18, 19	Konteyner ve Dökme Yük	450	-13.0
20, 21, 22	Genel Kargo ve Dökme Yük	364	-13.0
23, 24	Dökme Yük	428	-10.0

Liman gemi trafiğinin son beş yıllık ortalaması göz önüne alındığında gemi adedi bazında %57 oran ve 1,488 gemi/yıl ile konteyner gemileri ilk sırada yer almaktadır, konteyner gemilerini % 19 oran ve 520 gemi/yıl ile dökme katı, % 7 oran ve 196 gemi/yıl ile dökme sıvı gemileri takip etmektedir. Yıllık ortalama groston olarak baktığımızda % 34 oran 34,478 grt/adet ile ro-ro gemileri ilk sırada yer almaktadır, ro-ro gemilerini % 33 oran ve 34,203 grt/yıl ile yolcu gemisi, % 12 oran ve 12,270 grt/yıl ile konteyner gemileri takip etmektedir. Bunların dışında kalan gemi tipleri (katı ve sıvı dökme yük, feribot vb) için yıllık ortalama groston 5,500 olup günümüz deniz ticareti açısından son derece düşüktür.

Gemi büyüklükleri açısından gemi trafiği değerlendirildiğinde İzmir körfezinin yetersiz su derinliği nedeniyle genelde havaleli ancak dwt'u düşük gemilerin limandan yararlandığı görülmektedir. Son beş yılda limanda elleçlenen yüksek yük hacminin ancak çok sayıda orta ve küçük gemi ile karşılanması liman verimliliğini düşürmekte ve navlun fiyatlarını olumsuz etkilemektedir.

İZMİR ALSANCAK LİMANININ DARBOĞAZLARI

İzmir Alsancak Limanının darboğazlarının belirlenmesi amacı ile denizcilik sektöründe gerek liman gerekse limandan hizmet alan kurum ve kuruluşlarda görev yapan / yapmış uzman görüşlerine başvurulmuştur. Elde edilen bulgular sınıflandırılmış ve ifade edilen sorunlar içinde uzlaşmaya varılan görüşler bu çalışmada verilmiştir.

Limanın Yaklaşım Kanalı ve Manevra Dairesi Su Derinliklerinin Yetersizliği

20 yüzyılın son çeyreğinde dünya ticaret hacmindeki artış gemi kapasiteleri ve boyutlarının büyümesine neden olmuştur. Gemiler güvenli seyir için daha derin su yollarına ihtiyaç duymaya başlamış, limanlar rekabetten kopmamak ve ekonomik etkinliklerini devam ettirmek için daha derin rıhtımlar ve su yolları yapımına girişmişlerdir. İzmir Alsancak Limanında ise artan gemi draftlarına cevap verebilecek yaklaşım kanalı ve manevra dairesinin derinleştirilmesi gerçekleştirilememiştir. Bu bölgede son yapılan tarama 1995 yılında Meles Çayı'ndaki sürüntü maddesi taramasıdır.

Alsancak Limanı mevcut yaklaşım kanalı Yenikale geçidinden başlayıp doğu-kuzeydoğu istikametinde ilerleyerek limana kadar uzanmaktadır. Mevcut navigasyon kanalı 150 metre genişliğinde ve -10 / -12 metre derinliğe sahiptir. Kanal mevcut hali ile ancak 10 m draftta sahip 20,000 – 30,000 dwt luk besleme gemilerine güvenli seyir imkanı sağlamaktadır (OECE, 1998). Tarama işleminden sonra kanal 5,000 – 5,500 TEU taşıma kapasitesine sahip Pamanax ve Post Panamax tipi gemilere hizmet verebilecektir.

Yaklaşım kanalının toplam uzunluğu 12,870 metredir. Su derinliklerinin yetersizliği nedeniyle taranarak derinleştirilmesi planlanan Alsancak limanı yaklaşım kanalı batimetrik özellikleri itibarı ile üç bölüme ayrılmaktadır. Yenikale geçidinden başlayıp İnciraltı açıklarına kadar olan ilk bölümün uzunluğu 4,420 m. olup bu alanın ortalama derinliği -11 metreye kadardır. Bu alanın yaklaşık 3,000 metrelik bölümünün taranması gerekmektedir. İkinci kısım İnciraltı ile Konak arasında kalan 5,500 metre uzunluğunda olan bölge nispeten daha derin olup navigasyon açısından elverişlidir. Bu bölümün ortasında yer alan Güzelyalı açıklarında su derinliği -18 metreyi bulmaktadır. 5,500 metre uzunluğundaki bu bölümde tarama ihtiyacı bulunmamaktadır. Konak açıklarından başlayan ve Alsancak Limanı'na kadar uzanan üçüncü bölüm 2,955 metre uzunluğunda olup su derinlikleri limana yakın kısımlarda sığlaşmaktadır. Bu alanın 2,750 metrelik bölümünün taranması gerekmektedir. Yaklaşım

kanalına ilave olarak 500 metre çapındaki manevra alanı ile yeni yapılacak konteyner terminalinin basen kısmı -13 metreye taranmalıdır (Oral vd., 2006).

Acil olarak gerçekleştirilmesi gereken ilk tarama işleminden sonra ikinci aşamada yaklaşım kanalının -16/-17 metreye taranması limanın hizmet verdiği gemi kapasitesini arttıracaktır. İlk tarama işleminde evsel ve endüstriyel kirleticiler ile ağır olarak kirlenmiş yüzey sedimentleri kaldırılış olacağı için, nispeten daha temiz bir sediment taranacaktır. Yıllar itibarı ile biriken sedimentin yüzeyden derine doğru kirlilik özelliğinin azaldığı gerçeğinin kamu oyuna doğru anlatılması durumunda sedimentin bertarafın da karşılaşılabilecek olumsuz kamuoyu baskısı azaltılabilecektir. Bu nedenle mevcut rıhtımların da peyderpey daha derin rıhtımlar dönüştürülmesi gerekmektedir.

Liman yaklaşım kanalının taranmasına ilişkin en önemli sorun taramadan çıkacak malzemenin bertarafında yaşanmaktadır. Evsel ve endüstriyel kirleticiler ile kirlenmiş bulunan körfez sedimentlerinin bertarafı için uygun dökü yeri bulunamamıştır. Daha önceki tarama faaliyetlerinde yaşanan hukuki süreçler ve hazırlanan üç ÇED çalışmasının olumlu görüşlerine rağmen çevre konusunda oluşan kamuoyu baskısı ile denizde dökü imkânı kalmamıştır. Son çözüm olarak taramadan çıkan malzemenin iyileştirilerek yeni yapılacak terminal sahasında dolgu malzemesi olarak kullanılmasına karar verilmiştir. Ancak söz konusu terminal alanının dolgu hacmi taramadan çıkacak malzemeyi almamaktadır. Oturmalar ve malzemenin hacimce küçülmesi göz önüne alındığında bile bir milyon metreküplük bir malzemenin başka bir alanda bertaraf edilmesi gerekmektedir. Bu işlemde yine aşılması güç bir çevre baskısı ile karşılaşacaktır.

Limanının Geri Saha Yetersizliği

İzmir Alsancak Limanı Ege Bölgesinin en öneli limanı olmakla birlikte aynı zamanda bölgenin konteyner yüklerine hizmet veren tek limanı olma ayrıcalığına da sahiptir. Konteyner taşımacılığının hızla yaygınlaştığı günümüzde, limanlar bir yükleme boşaltma yeri olmaktan çok lojistik merkezler haline gelmiş ve liman fonksiyonları artarak hizmet kalitesi çeşitlenmiştir. Toplam kargo hacmi ile karşılaştırıldığında İzmir Alsancak Limanı mevcut 525,000 m² lik alanı ile lojistik fonksiyonları yerine getirmekten uzak bir durumdadır. Liman içinde yer alması gereken depolama sahaları liman dışına çıkmıştır. Limanın temel fonksiyonlarının geri saha yetersizliği nedeniyle liman dışına çıkmış olması liman kullanıcılarına ilave bir maliyet olarak yansımaktadır. Limanın sınırlı geri sahası liman içi trafik düzeninin sağlanmasını da zorlaştırmaktadır.

Limanın İzmir Körfezinin bitim noktasında yerleşmiş olması ve bölgenin yoğun şehirleşmesi nedeniyle geri saha genişletme imkânları sınırlıdır. Yeni terminal alanları ancak deniz dolgusu ile elde edilebilecektir. Limanın ikinci kısım inşaatının tamamlanması ile yaklaşık 540,000 m² ilave bir saha kazanılabilecektir. Söz konusu alan daha önce İzmir Alsancak Limanı II kısım (Tevsii) inşaatı olarak özellikle kabotaj yükleri için planlanmış, planlanma ve onay süreci Çevresel Etki Değerlendirme Yasasının yürürlüğe girme tarihinden önce olması nedeniyle ÇED yönetmeliğinin geçici birinci maddesi kapsamında ÇED yönetmeliğinden muaf tutulmuştur (Çevre Bakanlığı'nın 19.08.1998 tarih ve 6680 sayılı yazısı ile). Ancak artan konteyner talebine bağlı olarak günümüzde söz konusu alanın konteyner terminali olarak kullanılması gündeme gelmiş, gerek kullanım amacı gerekse kapasitesi değişmiş buna bağlı olarak geçici maddeye konu olan onaylanan uyguma projeleri değişmiştir. Proje değişikliği nedeniyle limanın tevsii inşaatının tekrar Çevresel Etki Değerlendirme çalışması kapsamında değerlendirilmesi zorunluluğu doğmuştur. Ege bölgesi ülkemizde çevresel duyarlılığın yüksek olduğu bir bölgedir. Bu açıdan konu ele alındığında yeni yapılacak çevresel etki değerlendirme çalışması yatırımcı için zor bir süreç olacaktır.

Taramadan çıkacak malzeme için dökü alanı bulunamaması nedeniyle söz konusu malzemenin iyileştirilerek yeni terminal alanında kullanılması planlanmıştır. İzmir Körfezinden alınan yüzey sediment örnekleri incelendiğinde malzemenin heterojen bir dağılım gösterdiği görülmüştür. Taramadan çıkacak malzemenin taşıma kapasitesi çok düşüktür ve ağır yükler altında çalışacak olan terminal sahasında taşıma kapasitesi yükseltilmeden kullanılması mümkün değildir. Zemin taşıma kapasitesini arttırmak için önerilen kireç stabilizasyonu yönteminin (Çalınıcı, 1996; Akyarlı ve Gürhan, 1999; Bayraktar, 2000; Okşan, 2001) tüm tarama çamuru için, özellikle silt oranının yüksek olduğu kesimlerde geçerli bir yöntem olmadığı tespit edilmiştir (Sonuvar vd., 2005). Taramadan çıkacak malzemenin jeoteknik özellikleri ve hacimce fazla olması herhangi bir katkı maddesi ile iyileştirilmesini süre ve maliyet açısından neredeyse imkânsız kılmaktadır.

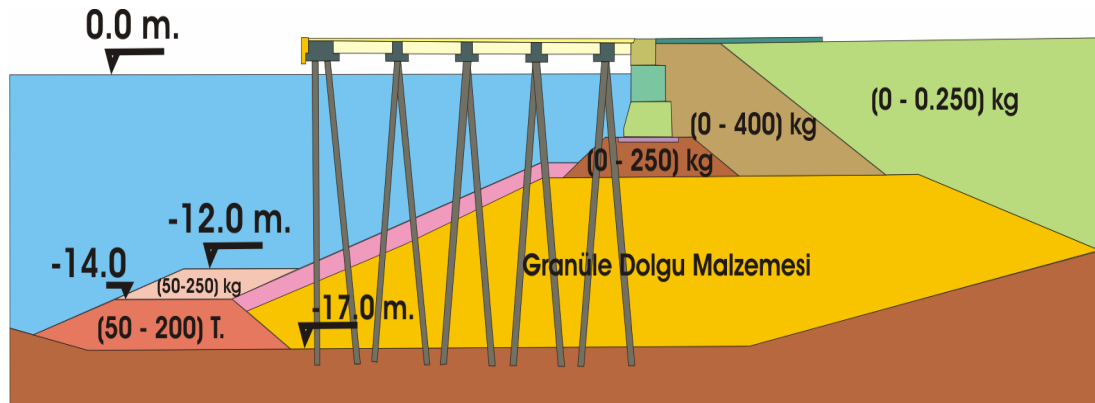
İzmir Alsancak Limanı konumu itibarı ile yoğun bir şehirleşme baskısı altındadır. İnşaatı mahkeme kararı ile durdurulan viyadüklerin liman sahasına indirilememesi zaman zaman limana giriş çıkış yapan araçların oluşturduğu trafik sıkışıklığına neden olmaktadır. Yük taşımacılığında demiryolu taşıma payının düşük olması karayollarında trafik yoğunluğuna neden olmaktadır.

Ege Bölgesi'ne yönelik yük tahminleri bölgede acil bir liman ihtiyacını göstermektedir (Oral ve Deveci, 2004). İzmir Alsancak Limanı tarama ve tevsii inşaatı gerçekleştirilse bile tek başına uzun süre bölgedeki yük hacmini tek başına karşılaması mümkün görülmemektedir. Kısa ve orta dönemli bir çözüm olan İzmir Alsancak Limanının tarama ve tevsii inşaatının gerçekleştirilmesinin yanı sıra özellikle aktarma yüklerine hizmet verecek Kuzey Ege Limanının da kısa sürede hayata geçirilmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur.

Limanın Rıhtım Yetersizliği

İzmir Alsancak Limanı 3,386 m. uzunluğunda rıhtıma sahiptir ancak söz konusu rıhtımların geometrik şekli, rıhtım derinlikleri, yanaşma yeri uzunlukları apron genişlikleri, rıhtımlara yanaşacak gemi büyüklüklerini ve gemi manipülasyonlarını sınırlamaktadır. Alsancak limanı aynı anda değişik boyutlarda 18 adet gemiye hizmet verebilen 24 adet yanaşma yerine sahiptir (tablo 1).

İlk yapım aşamasında 13 – 16 numaralı yanaşma yerleri genel kargo gemilerine hizmet vermek üzere parça eşya rıhtımı olarak inşa edilmiştir (şekil 1). Bilindiği gibi parça eşya rıhtımlarında rıhtım üzerine gelecek yayılı yük miktarları konteyner rıhtımlarına göre daha düşüktür (Oral vd., 2006). Konteyner yüklerindeki artışa bağlı olarak bu bölüm konteyner rıhtımına dönüştürülmüştür.



Şekil 1 13 – 16 nolu Yanaşma Yerlerinin Rıhtım Kesiti (Oral vd., 2006).

Parça eşya rıhtımı konteynir rıhtımına dönüştürülürken 2 temel kısıt konulmuştur. Bunlardan ilki bu rıhtıma demiryolu döşenmeyecek ikinci kısıt ise rıhtım üzerine konteyner indirilmeyecek, konteynerler kamyon üzerine indirilerek rıhtımı terk edecektir. Parça eşya rıhtımında konteyner hizmeti verilebilmesi için hafifletilerek özel imal edilmiş 16.5 m ayak açıklığına sahip Gantry Craneler bu bölüme konulmuştur. Dolayısı ile parça eşyadan konteynere dönüştürülen rıhtımın daha ağır yükler altında çalışması mümkün değildir. -12 m'lik parça eşya rıhtımının kesiti şekil 1'de verilmiştir (Oral vd., 2006).

Kesitten anlaşılacağı gibi rıhtım önünde -12 metreden başlayan (50 – 250) kg kategorisinde önlük anroşmanı bulunmaktadır. Tarama ile bu anroşmanın kaldırılması iskele kazık stabilitesini olumsuz yönde etkileyebilecektir. Önlük anroşmanı granüle dolgu malzemesini tutmaktadır. Anroşmanın kaldırılması granüle dolgu malzemesinin akmasına neden olabilecektir. Parça eşya rıhtımı olarak planlanan ve inşa edilen bu bölümün taranarak derinleştirilmesi yöntemi ile imal edilirken göz önünde bulundurulmuş gemi büyüklüğünden daha büyük gemilerin buraya yanaşabilme imkanı bulunmamaktadır. Ayrıca yine bu bölüm gemi yanaşma kuvveti olarak -12 metrelik rıhtımlara yanaşacak gemiler için projelendirilmiştir. Rıhtım hesaplarında Gemi Yanaşma Reaksiyon Enerjisi 45,000 DWT, Yüklü Deplasman Tonajı 60,000 ton olarak alınmıştır. Panamax ve Post Panamax tipi gemiler 60,000 DWT ve üstü olup bu bölüm derinleştirilse bile daha derin su kesen gemilerin bu bölüme yanaşması mümkün görülmemektedir. Dolayısı ile parça eşya rıhtımı olarak planlanan ve sonradan konteyner rıhtımına dönüştürülen bölümün aynı şekilde bırakılması gerekecektir (Oral vd., 2006). Ayrıca Kullanım süresi göz önüne alındığında mevcut iskele ve rıhtımların kazık sistemlerinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir (Oral, 2007).

İzmir Alsancak Limanının rıhtımları projelendirildikleri ve inşa edildikleri derinlik kotlarının altına yalnızca tarama yapılarak indirilemezler. Daha büyük kapasiteli gemiler ancak yeni yapılacak terminalin derin rıhtımlarına yanaşabilecektir. Taranması planlanan gemi yanaşma kanalı sadece yeni yapılacak yaklaşık 750 metrelik rıhtıma yanaşacak gemilere hizmet edecektir. Kısaca mevcut rıhtımlar tevsi edilmez ise 6 milyon m³ ün üzerindeki tarama 750 m. rıhtım için yapılacaktır.

Limanın Ekipman ve Donanım Eksikliği

İzmir Alsancak Limanındaki ekipmanlar özellikle konteyner hizmeti vermeye yöneliktir. Limanda yer alan teker sistemli çekicilerin büyük bölümü 1988, lastik tekerlekli treylerlerin büyük bölümü ise 1999 yılında hizmete girmiştir. Elektrikli rıhtım vinçleri 1960 ve 1975 yılında, boş ve dolu konteyner mobil vinçleri 1999 yılında hizmete alınmıştır. Konteyner elleçleme de kullanılan en önemli ekipman olan gantry cranelerin (köprü vinçlerin) en yenisi 1999 en eskisi 1986 yılında hizmete girmiştir. Sabit ve gezer vinçlerin amortismanları on yıl alınmaktadır. Bu aynı zaman da bir vincin ekonomik ömrünü göstermektedir. İzmir limanında yer alan elleçleme ekipmanlarının büyük bölümü amortisman ömrünü tamamlamıştır.

Geçen süre içerisinde limanın tevsiyatı ve ekipmanlarının modernizasyonu için yeterli bütçe ayrılmaması liman verimliliğini olumsuz etkilemiş buna rağmen coğrafi olarak önemli bir konumda bulunan liman bölge ekonomisindeki etkin rolünü devam ettirmiştir. Liman yönetiminin elde ettiği gelirleri kullanamaması, acil müdahale gerektiren, ekipman arızalarının giderilmesinde gecikmelere neden olmuştur.

Limana verimliliğinin en önemli bileşeni liman ekipmanlarıdır. İzmir Alsancak Limanının modern elleçleme ekipmanlarına sahip olmaması, liman verimliliğini düşürmesinin yanı sıra sık arıza yaşanmasına da neden olmaktadır.

Liman atıkları tıbbi ve tehlikeli atıklar kapsamında yer almaktadır. Limanın atık alma kapasitesi yetersizdir ve atıkların alınmasına ilişkin izin, lisans ve ruhsatların tamamlanması gerekmektedir.

Limanın İş Gücünden Kaynaklı Sorunlar

Özel bir ihtisas alanı olan limanların idari yapılanması ve her seviyeden çalışanın işin gerektirdiği bilgi ve beceriye sahip olması liman veriminin belirleyici değişkenlerinden biridir. İzmir Alsancak Limanında kadrolu ve geçici olmak üzere beyaz ve mavi yakalı yaklaşık 1,000 kişi çalışmaktadır. İzmir Alsancak limanının önemli sorunlarından biri de hiç şüphesiz liman konusunda eğitim almış ve yetişmiş insan gücünün yetersiz olmasıdır. Yaş ortalamasının yüksek olması, çalışan ve başarılı olan personeli ödüllendiren bir sistemin bulunmaması iş motivasyonunun düşük olmasına neden olmuştur.

SONUÇLAR

Ülkemizin en önemli ulaştırma altyapılarının başında gelen ve verdiği faaliyetin özelliği ile ülke ekonomisini doğrudan yönlendiren İzmir Alsancak Limanı günümüze kadar hak ettiği ilgiyi görememiştir. Limanın geliştirilmesi ve modernizasyonu için yeterli bütçe ayrılmamış, limanın geliştirilmesine karşı oluşan bilinçsiz, olumsuz çevresel kamuoyu baskısını aşmak için yeterli caba sarf edilmemiştir.

Günümüze kadar yapılan bilimsel çalışmalarda liman verimliliği ile liman mülkiyeti arasında doğrudan bir ilişki bulunamamış olmasına rağmen liman etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması için özelleştirme bir çözüm olarak görülmüştür. Dış ticaretin en önemli altyapısını oluşturan limanlardan beklenen fayda, limanın ülke ekonomisini desteklemesi ve hinterlandındaki endüstrinin gelişip büyümesine yardımcı olmasıdır.

İzmir Alsancak Limanının temel darboğazları teknik sorunlardan kaynaklanmakta olup çözümleri de mühendislik ilkelerine dayalı olarak bulunacaktır.

KAYNAKÇA

Akçaoğlu V., “Geçmişten Geleceğe İzmir Limanı”, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Bülteni, Yıl 19. Sayı 120, Sf. 19 – 27 Aralık 2004.

Akyarlı A. Ve Gürhan G., “Tarama Malzemelerinin Değerlendirilme Olanakları – İzmir Limanı İçin Yeni Öneriler”, Kıyı Mühendisliğinde Yeni Gelişmeler Sempozyumu, Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 1999, sf. 28-41.

Bayraktar S. “İzmir Alsancak Limanı Yaklaşım Kanalı Tarama Malzemesinin İyileştirilmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Jeoloji Mühendisliği Bölümü, Bitirme Tezi. 2000, İzmir.

Çalınacı M., “Demiz Dolgularının Geotekniği Kapsamında İzmir Liman Önü Taban Zeminleri Kireç Stabilizasyonu Laboratuvar Araştırması”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1996, İzmir.

Okşan E, “İzmir Alsancak Limanı Tarama Malzemesinin İyileştirilmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Uygulamalı Jeoloji Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2001, İzmir.

OECF, “Special Assistance for Project Formation for Izmir Port development Project in Republic of Turkey, Final Report”, SAPROF Team for the Overseas Economic Cooperation Fund, 1998, 145 pgs., Japan.

Oral E.Z., “21. Yüzyılda Dünyaya Açılan İki Yeni Kapı : İzmir Alsancak Limanı ve Kuzey Ege Limanı”, İzmir Limanları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, D.E.Ü.D.İ.Y.Y.O., 2000, Sf. 23 – 30.

Oral E.Z., “İzmir Limanını İşletecek Grubu Zor Bir Süreç Bekliyor”, Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası., 24 Mayıs 2007, Sf. 1 – 2.

Oral E. Z. ve deveci A.D. “Ege Bölgesi Liman Alternatiflerinin Toplu Değerlendirmesi”, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı bildiriler Kitabı, 4-7 Mayıs 2004, Adana, E. Özhan ve H. Evliya (Editörler), 2004, Sf. 537 – 545.

Oral E.Z., Özerden A., ve Sonuvar B., “İzmir Alsancak Limanı yaklaşım Kanalı ile Liman Baseni Tarama, Dolgu ve Zemin İyileştirme Çalışması”, 2006, (Yayınlanmadı). 83 sf.

Sonuvar B., Türk N., Oral E.Z., Eftelioğlu M., “Liman Dolgusu Olarak Deniz Yüzey Sedimentlerinin Kullanımı: Kireç Stabilizasyon Yöntemi”, 5. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 2005, Sf. 255-286.