

# DÜNYA LİMAN ÖRNEKLERİ İLE TÜRKİYE LİMANCILIK POLİTİKASI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA

Yalçın YÜKSEL (1), Esin ÇEVİK (2), Adnan AKYARLI (3)  
Ahmet Cevdet YALÇINER (4), Işıkhan GÜLER (5)

## ÖZET

*Bu çalışmada dünya limancılığındaki gelişmeler, özellikle konteynerleşme üzerinde durulmuştur. Bu gelişmelerle birlikte Türkiye'deki durum kısaca irdelenmiş ve Türkiye limanlarında yapılması gereken reformlar ve politikaların ne olması gerektiği vurgulanmıştır.*

## GİRİŞ

Ülkelerin ekonomik kalkınmasında, planlamanın bölgesel kalkınma boyutunda yapılması daha hızlı uygulanabilen bir model olarak düşünülmelidir. Bu kapsam, üç kısımda irdelenebilir ;

1. Bölgesel kalkınma (ekonomik ve sosyal),
2. Ulaşım planlanması ( limanlar, iç ulaşım bağlantıları),
3. Alt projeler
  - Mevcut limanlar(işletme ve kapasite geliştirilmesi)
  - Yeni limanlar

Bölgenin dengeli ve sürekli bir ekonomi ile kalkınması, ülke genelindeki ekonomik kalkınmaya hız kazandıracaktır. Bu kalkınmada ana girdiler; (i) sanayi endüstri, (ii) tarım sektörleri

olarak alınabilir. Büyük ölçekteki ekonomik gelişme, ancak tarım ve balıkçılık endüstrisinin yanı sıra, üretime yönelik büyük ve küçük ölçekli sanayinin gelişmesine olanak sağlayacak yatırımların bölgesel boyutta bütünleştirilerek tasarlanması ve uygulanması ile mümkündür. Böyle bir planlamada ise en etken parametre bölge içi ve dışı ulaşımıdır.

Sanayi bölgelerinin her türlü üretimlerinin ve büyük hacimdeki yüklerinin stoklama bölgelerine kara ulaşımı (demiryolu ve karayolu) ve deniz ulaşımının (limanlar)

bütünleşerek oluşturduğu yeterli bir taşıma ağı ile en verimli ve en hızlı şekilde taşınması gereklidir.

Bölgesel Kalkınma Planlamasında kullanılacak temel veriler ise aşağıda kısaca sıralanabilir.

- A. Bölge illeri için genel bilgiler
  - Nüfus, çalışan insan sayısı,
  - Coğrafi bilgiler,
  - Yol, su, enerji ve benzeri olanaklar,
  - Alan kullanım planı,
  - Yerleşim, orman, sanayi, ticari alanlar
- B. Bölgesel ürünler,
  - 1- Sanayi Kuruluşları
    - Mevcut (tür, konum, kapasite, işgücü)
    - Planlanan (tür, konum, kapasite, işgücü)
  - 2- Tarım
    - Mevcut üretim (tür, konum, kapasite, işgücü)
    - Planlanan üretim (tür, konum, kapasite, işgücü)
  - 3- Balıkçılık
    - Mevcut
    - Planlanan
  - 4- Diğer (el sanatları, orman ürünleri)
- C. Bölgesel ulaşım ağı
  - Karayolu bağlantıları
  - Demir yolu bağlantıları
  - Liman bağlantıları

Yukarıdaki nedenler doğrultusunda ülke ve bölge boyutundaki kalkınmada, denizyolu ile yapılan ticaretin gelişmesi için limanların çağdaş anlamda planlanması ve işletilmesini (terminal işletmeciliği, yerel yönetimlerin katkısı gibi) gerektirmektedir. Limanlar pazarlanmalıdır, bunun için her limanın belirli stratejileri olmalıdır. Limanların artık ihtisas terminallerine sahip olduğu da günümüz dünyasının bilinen bir gerçeğidir ve Türkiye'de de limanların bu doğrultuda yeniden planlanması verimliliği hızla artıracaktır.

## DÜNYA LİMANLARINDA GELİŞMELER

Dünyada deniz taşımacılığının büyük bölümü artık konteyner gemileri ile yapılmaktadır. Bu nedenle ihtisas terminalleri kurulurken bu gerçek gözönünde tutulmalıdır. Dünyadaki konteyner taşımacılığının

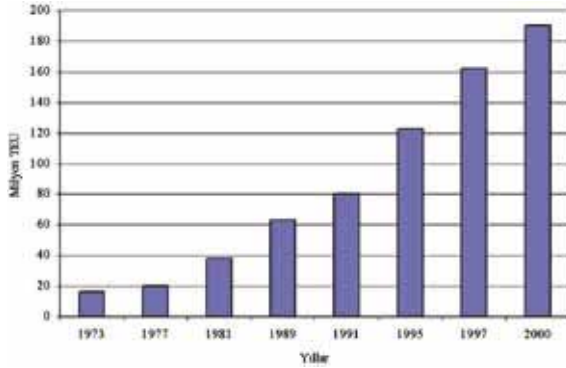
(1) Prof. Dr., (2) Doç. Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi

(3) Prof. Dr., Öztüre A.Ş., İzmir

(4) Doç. Dr., ODTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü

(5) Dr., Yüksel Proje A.Ş., Ankara

gelişmesi Şekil 1'de gösterilmiştir. Ancak hatalı planlama rekabet ortamını olumsuz yönde etkileyebileceğinden bu tip terminallerin kurulmasında yukarıda bahsedilen bölgesel planlama esaslarına dikkat edilmelidir.



Şekil 1 - Dünya konteyner taşımacılığı

Sektörün bu doğrultuda gelişmesi uluslararası taşımacılığı hızla artıracaktır. Dünyada taşımacılık yapan gemi filolarındaki gelişme Tablo 1 ve 2'de gösterilmiştir (burada TEU bir konteyner birimini göstermektedir).

Gelişmiş ülkelerde yapılanmış olan ihtisas terminallerinin sahip olduğu pazarlar nedeniyle kendi ülke ekonomilerine çok önemli maddi gelirler sağlamanın yanı sıra ülkede yeni teknolojilerin gelişmesine, denizcilik sektörünün güçlenmesine ve modern sanayinin daha fazla gelişmesine neden

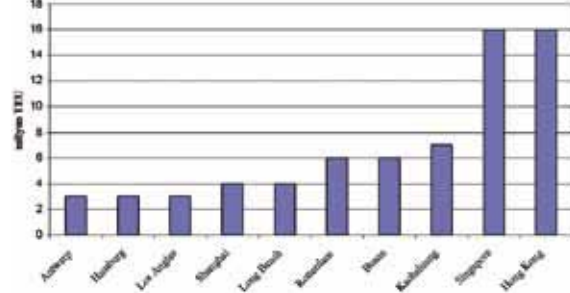
Tablo 1 - Dünya konteyner gemi filosu istatistiği

	1982	1999
Toplam konteyner gemisi filosu	688 gemi	2.423 gemi (%252 artis)
Toplam kapasite	756.002 TEU	4.225.609 TEU (%459 artis)

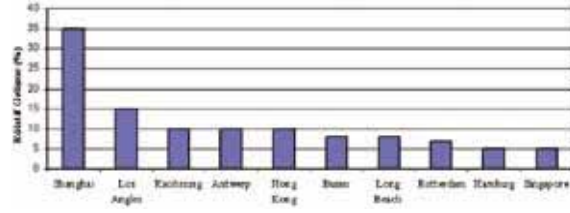
Tablo 2 - Başlıca firmalara ait Post-panamax tipi gemi ve konteyner filosu (1999-2000)

Taşımacı Firma	Gemi Sayısı / TEU Kapasitesi	Taşımacı Firma	Gemi Sayısı / TEU Kapasitesi
P&O/Nedloyd	4 / 6690	OOCL	8 / 4960
Maersk	9 / 6000 ve 3 / 6418	NOL	4 / 4918
Sea - Land	9 / 4354 ve 6 / 6200	APL	6 / 4832
NYK	5 / 5700	MOL	5 / 4700
Hyundai MM	7 / 5551	Cho Yang	4 / 4545
Evergreen	13 / 5364	DSR Senator	6 / 545
Hanjin	5 / 5300	MISC	2 / 4469
Cosco	6 / 5200	Hapag Lloyd	6 / 4422
Yang Ming	5 / 5500	CMA / CGM	2 / 4000

olmaktadırlar. Örneğin Rotterdam Limanının sadece Rotterdam Belediyesine 1999 yılında kazancından ödediği 45.000.000 US \$ dir. Böyle bir sayının bölgesel kalkınma ve ulusal ekonomiye nasıl bir güç vereceği son derece açıktır. Bu limanın Kazakistan'dan gelen bir malı depolayıp Bulgaristan'a taşıması örneği limanların nasıl pazarlandığına açık bir göstergesidir. Dünyada konteyner taşımacılığı yapan başlıca limanlar Şekil 2'de gösterilmiştir. Şekil 3'den görüldüğü gibi Uzak Doğu limanlarında bu yöndeki gelişmenin ne kadar çarpıcı olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 2 - Dünya konteyner limanları (1998)



Şekil 3 - Dünya konteyner limanlarındaki rölatif gelişme % (1998-99)

## TÜRKİYE LİMANLARINDA REFORMLAR

Türkiye'de mevcut limanlarda yeniden yapılanma için aşağıda ana hatlarıyla kısaca belirtilen reformların yapılması gerekmektedir:

- Limanlara hizmet veren iç ulaşım ağının geliştirilmesi, uluslararası ticaretin bu anlamda rekabet düzeyinin artırılması.
- Liman kullanımında bilgisayar işletmeciliğinin ivedi olarak devreye sokulması (internet üzerinden ticaret, EDI).
- Liman işletmeciliğinde gemi yanaşma, elleçleme araçlarının yönlendirme ve yönetilmesi, yükleme ve boşaltma sürelerinin izlenmesi gibi konular ve modelleme tekniği ile kapasite analizleri ve planlaması işleri için yazılım ve donanım altyapısının ve eğitilmiş personel desteğinin ivedi olarak yerleştirilmesi.
- Özellikle deprem bölgelerinde (İstanbul) limanlara ait acil eylem planlarının hazırlanması ve güvenlik sistemlerinin kurulması (VTS Sistemi; Boğazlar ve RISC; Acil Güvenlik Sistemi; TÜPRAŞ ve gemi kazaları örnekleri).

- İzmit ve İskenderun körfezi ile İzmir'in devlet koordinasyonunda, çevreye dost biçimde dünyanın etkin ticaret ve sanayii merkezi haline getirilmesi (Rotterdam, Hamburg ve Antwerp örnekleri).
- Deniz yapılarındaki mevcut tasarım problemleri, yönetmelik eksiklikleri, depremde ortaya çıkan aksaklıklar ve bunun gelecekte de devam etmesinin engellenmesi için standartlaşma. Gelecekte olması muhtemel depremlere karşı önlemler, acil yardımların denizden ulaştırılması amacıyla sismik performansı yüksek yanaşma yapılarının inşa edilmesi ve mevcut yapıların restorasyonu.
- Yönetim karmaşasının ortadan kaldırılması ve yetkilerin paylaşılması sağlanmalıdır (kamu kurumlarındaki karmaşa, DLH, TCDD, Bayındırlık, Karayolları, yerel yönetimler arasındaki yetki karmaşası gibi).
- 19 Ağustos 1999 depreminin deniz yapıları ve kıyı alanlarındaki etkileri ile kamu ve özel sektör işletmeleri üzerindeki etkilerinin (işletme kayıpları) azaltılması amacı ile çalışmaların yapılması.
- Denizcilik ve liman sektöründe çalışanlara çağdaş anlamda eğitim verilmesi.
- Tablo 3'de görüldüğü gibi dünyada limanları farklı modellerde işletmektedir. Tecrübeler göstermiştir ki, kiralık limanlar ülke ekonomilerine daha fazla katkı sağlamaktadır. Yani devlet alt yapıyı yapar ve doğru hazırlanmış bir kontrat ile üst yapının yapılmasını da sağlayacak bir işletmeciye terminaleri makul süreler için kiralar.
- Siyasi kaygılar taşımayan özerk bir "Liman Otoritesi"nin kurulması yatırım ve işletmeciliğin daha etkin yapılmasını sağlayabilir.

Tablo 3 - Liman işletme modelleri

Tip	Alt Yapı	Üst Yapı	Terminal İşletmesi	Diğer Fonksiyonlar
Kamu Limanları (Public Service Port)	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu
Takım Liman (Tool Port)	Kamu	Kamu	Özel	Kamu
Kiralık Liman (Landlord Port)	Kamu	Özel	Özel	Özel
Özel Liman	Özel	Özel	Özel	Özel

## SONUÇLAR

Ulaşım endüstrisi, ülkelerin ekonomik kalkınmasında en önemli faktörlerden biridir. Deniz taşımacılığı çok büyük taşıma kapasitesinin kullanılabilmesi ve ucuzluğu nedeniyle dünya ticaret hacminin en büyük bölümünü oluşturmaktadır. Bu nedenle yeni limanların yapılması ya da mevcut limanların genişletilmesi gündeme gelmektedir. Özellikle SSCB'nin "Bağımsız Devletler Topluluğu"na dönüşmesinden sonra yeni kurulan cumhuriyetlerle ticari ilişkilerin gelişmesi açısından da yeni limanların yapılması veya mevcut

limanların genişletilmesi zorunluluk kazanmaktadır. Türkiye gibi gelişmekte ancak kısıtlı yatırım kaynakları olan ülkelerde, çok pahalı yatırımları gerektiren liman tasarımları aşamasında ihtiyaçların doğru saptanması ve en ekonomik çözümlerin bulunması gerekmektedir. Bu nedenle öncelikle mevcut limanlar yukarıda bahsedilenlerin işiği altında rehabilite edilmelidir.

Yeni bir liman yapılmasının veya mevcut olanların iyileştirilmesi planlanması durumunda, dört ana parametreye dikkat etmek gerekmektedir. Bu parametreler sırasıyla;

- a) Liman içi, liman girişi ve limanın yaklaşım kanalının, limanı kullanacak gemiler için yeterli boyutlarda (derinlik ve alan) olması,
- b) Yeterli kara alanı bulunması,
- c) Yükleme/boşaltma gibi zorunlu işlerle gemi yanaşma olaylarının ekonomik ve yılboyu sürekli olarak yapılabilmesi,
- d) Limanı iç bölgelere bağlayacak kara/demir/deniz/iç su yolları ağlarının kurulmasıdır.

Yukarıda da belirtildiği gibi sadece liman yapılması, sorunu çözmektedir. Bu limanlarda yükleme boşaltmanın en verimli biçimde yapılması, depolama iç bölgelere veya iç bölgelerden limana taşıma için gerekli olan alt yapı için planlama ve uygulamaların yapılması gerekmektedir.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için doğru yerde yeterli büyüklükte yeni limanlar yapılması, ülke ekonomisine katkıda bulunması açısından çok önemlidir. Bunu gerçekleştirmek için de liman yeri ve özelliklerinin bulunması konusunda planlama çalışması yapılması zorunlu olmaktadır.

Makro açıdan bakıldığında liman projeleri, limanlar ile şehirler arasındaki ulaşım ağı, bölgenin doğal kaynakları, üretim için gerekli hammaddenin sağlanması, üretilen maddelerin de taşınması açısından birlikte ele alınması gerekmektedir.

Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara denizinde bulunan mevcut limanlar bölgelerin ihtiyacını yeterli düzeyde karşılayamamaktadır. Bunun sonucu olarak da bölgelerin gelişme hızı yeterli düzeyde değildir. Mevcut limanların kapasite arttırımı ile ilgili çalışmalar yapılmalıdır. Ancak bu çalışmalardan önce de bölgesel kaynakların güncel ve gelecekteki yük hacmi için ortaya çıkacak taleplerin tahmin edilmesi ve bu verilere göre liman kapasite analizleri yapılması ve ulaşım ağlarının planlanması zorunludur.

Çok sayıda farklı işlemin yer aldığı birleşik ulaşım sisteminin bir parçası olarak, limanın bir durak noktası olduğu dikkate alınırca, limanın sağladığı olanakların, liman sistemi içinde yük akışının, sistemde herhangi bir kapasite eksikliği nedeniyle kesilmeyecek düzende tasarlanmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır.