T.C.

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI

İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

ULAŞTIRMA KIYI YAPILARI

MASTER PLAN ÇALIŞMASI

REVİZE BİRİNCİ ARA RAPOR

YÜKSEL PROJE

ULUSLARARASI A.Ş.

&

BELDE PROJE VE DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ.

ORTAK GİRİŞİMİ

Ağustos 2009

İÇİNDEKİLER

ULAŞTIRMA KIYI YAPILARI MASTER PLAN ÇALIŞMASI BİRİNCİ ARA RAPOR YÖNETİCİ ÖZETİ....1

GİRİŞ....21

Amaç....21

Yöntem....21

A. MEVCUT DURUMUN TESPİTİ....23

A.1. Tüm Türkiye Kıyılarında Kamu ve Özel Sektöre Ait Deniz Ulaşımı ve Taşımacılık Amaçlı Kullanılmakta Olan Tüm Kıyı Yapılarının Mevcut Durumları ...23

A.1.1. Halen İşletilmekte olan Kamu ve Özel Kesime Ait Ulaştırma Kıyı Yapıları 23

A.1.2. Halen Yatırım Programları Kapsamında Kıyı Yapıları ile Bağlantılı Altyapı Tesisleri 28

A.1.3. İmar Planları ve ÇED Raporları Onaylanmış Ulaştırma Kıyı Yapıları 41

A.1.4. Dünyada Limancılık Sektörünü Etkileyen Makro Dış Çevre Gelişme ve Değişmeler 58

A.1.5. Dünyada Limancılık Sektörünü Etkileyen Mikro Gelişmelerin Değerlendirilmesi. 70

A.1.6. Dünyada Limanların Evrimi ve Küresel Liman İşletmeleri..... 74

A.2. Daha Önceden Yapılmış Çalışmaların Değerlendirilmesi 84

A.2.1. Türkiye Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması (ULIMAP)..... 84

A.2.2. Marmara Denizi Liman Master Planları..... 98

A.2.3. Derince Limanı Fizibilite Çalışması..... 101

A.2.4. Çandarlı Limanı Fizibilite Çalışması..... 103

A.2.5. Mersin Limanı Fizibilite Çalışması..... 107

A.2.6. Zonguldak Limanı..... 111

A.2.7. Filyos Limanı..... 111

A.2.8. Ulaştırma Master Planı Çalışması – Deniz Yolu Taşımacılığı..... 112

A.2.9. Tersaneler Master Planları..... 118

A.2.10. Türk Limancılık Sektörü Raporu "Vizyon 2023" 120

A.2.11. Kalkınma Planlarının Değerlendirilmesi 123

A.3 Günümüz Taşımacılık Sistemlerinin Gerekleri 129

A.3.1 Liman ve Kıyı Tesislerinin Ulusal ve Uluslararası Standartlar Ölçeğinde Sınıflandırılması 129

A.3.2 Rol, İşlev, Planlama, Boyutlandırma Kriterlerinin Belirlenmesi 131

A.3.3 Ulaştırma Kıyı Yapıları İle İlgili Özelleştirmede Kaydedilen Aşamalar 146

B. ULAŞIM SEKTÖRÜNÜ ETKİLEYEN DÜNYA VE BÖLGEDEKİ JEOPOLİTİK VE SOSYO EKONOMİK GELİŞMELER 150

B1. Yurtiçi Gelişmelerin Değerlendirilmesi 150

B.1.1. Serbest bölgeler 150

B.1.2. Organize Sanayi Bölgeleri..... 158

B.1.3. Lojistik Bölgeler ve Lojistik Köyler 163

B.1.4. Bölgesel Kalkınma Projeleri 174

B.1.5. Kalkınmada Öncelikli Yöreler 177

B.1.6. Gelecek Yıllar İçin Hedeflenen Sektörel Bazda Ekonomik Gelişmelerin Ulaştırma Kıyı Yapılarına Etkileri 181

B.2. Yurtdışı Gelişmelerin Değerlendirilmesi 188

B.2.1. Avrupa Birliği İnisiyatifi İle Başlatılan Projelerin Ortak Yanları 189

B.2.2. AB Boyutu Trans Avrupa ağları ulaşım koridorları, AB tarafından yürütülen Ulaşım Amaçlı Çalışmalar 189

B.2.2. Diğer Uluslararası Gelişmeler Orta Asya, Kafkaslar, Karadeniz'e Kıyıdaş Ülkeler, Ortadoğu Ülkeleri İle İlgili Son Döneme Ait Sosyo Ekonomik Gelişmelerin Değerlendirilmesi..... 236

B.2.3. Yurt Dışında Deniz Taşımacılığı ve Limancılık Sektöründeki Gelişmeler 237

BİRİNCİ ARA RAPOR'UN GENEL BULGULARI VE DEĞERLENDİRMELERİ.....244

EKLER 246

Ek 1: Türkiye'deki Mevcut Ulaştırma Kıyı Yapıları 246

A.TDİ LİMANLARI: 246

B. TCDD LİMANLARI 252

C. ÖZEL LİMANLAR..... 258

TABLOLAR

Tablo YÖ.1: Dünyada Limanların Gelişimi ve Evrimi 5
Tablo YÖ.2: Farklı Liman Master Planı Çalışmalarında Yük Türlerine Göre Artış Hızları 20
Tablo A.1: Limanların işletme Tipleri (DTO, 2007) 23
Tablo A.2: Limanların Bağlı Oldukları Bölge Müdürlükleri (DTO, 2007) 23
Tablo A.3: Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi 24
Tablo A.4: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (DTO, 2007) 24
Tablo A.5: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları 25
Tablo A.6: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar 26
Tablo A.7: TCDD Limanlarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (2002-2007) ... 27
Tablo A.8: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri 28
Tablo A.9: Yıllar İtibarıyla Hizmete Açılan Bölünmüş Yollar 29
Tabo A.10: Yatırım Programı Kapsamında Proje ve İnşaat Çalışmaları Sürdürülen Havaalanları 33
Tablo A.11: Türkiye'deki Petrol Boru Hatları ve Kapasiteleri 35
Tablo A.12: Doğal Gaz Talep Tahmin ve Doğal Gaz İhracat Miktarları (Milyon cm^3) 36
Tablo A.13: Doğal Gaz Talep Tahmin ve Doğal Gaz İhracat Miktarları (Milyon cm^3) 36
Tablo A.14: 2009 Yılı Yatırımlarının Sektörler Dağılımı (Bin TL) 40
Tablo A.15: 2009 Yılı Ulaştırma Yatırımlarının Kuruluşlara Dağılımı (Bin TL) 40
Tablo A.16: Yıllar İtibarıyla İmar Planı Teklifi Onaylanmış Ulaştırma Kıyı Yapıları 44
Tablo A.17: Yıllar İtibarıyla ÇED Kararı Olumlu Çıkan Ulaştırma Kıyı Yapıları 55
Tablo A.18: Akdeniz ve Karadeniz'de Konteyner Hareketleri (Milyon TEU) 62
Tablo A.19: Konteyner Gemilerindeki gelişmeler 63
Tablo A.20: En Büyük Ölçekli Konteyner Gemilerinin Özellikleri 64
Tablo A.21: Liman kümesi İçinde yer alan 5 Temel Faaliyet 69
Tablo A.22: Dünyada Limanların Gelişimi ve Evrimi 75
Tablo A.23: Global Liman Holdingleri Tarafından İşletilen Limanların Sayısı 77
Tablo A.24: Toplam Yük Trafiğine Göre Dünya Liman Ligi Yük Trafiği (Milyon Ton) (200-2007) 79
Tablo A.25: Top 20 Liman Hareketleri (TEU) (2006-2007) 80
Tablo A.26: Doğu Akdeniz Bölgesinde En Çok Konteyner Elleçleyen ilk 10 Liman 80
Tablo A.27: Karadeniz Limanlarında Konteyner Trafiği (TEU) 2000-2007 81
Tablo A.28: 2010 ve 2020 yılı için Yük Bazında İthalat ve İhracat Tahminleri 89
Tablo A.29: 2010 ve 2020 İthalat ve ihracat tahminleri 90

Tablo A.30: Yurtiçi Kargo Trafiği Tahminleri 90
Tablo A.31: Konteyner Trafiği Tahminleri 91
Tablo A.32: Yolcu Trafiği Tahminleri..... 91
Tablo A.33: ULİMAP Kapsamında Öngörülen Limanlar 95
Tablo A.34: ULIMAP Ulusal Liman Gelişim Planı Prosedürünün Değerlendirilmesi..... 96
Tablo A.35: 2005-2015 Yük Tahminleri (Milyon Ton) 98
Tablo A.36: Bölgelere Göre Dağılımı (1000 Ton) 99
Tablo A.37: Yük Tiplerine Göre Yüklerin Dağılımı 99
Tablo A.38: 2015 Yılı için Kargo Elleçlemesi ve Talebi 99
Tablo A.39: Master Plan Kapsamında Önerilen Tesis Özellikleri 100
Tablo A.40: Derince Limanının Mevcut Rıhtımları 102
Tablo A.41: Mersin Limanı Gelişim Etaplaması 110
Tablo A.42: Önceden Yapılmış Çalışmaların Yük Türlerine Göre Öngörüleri 118
Tablo A.43: Terminallerde minimum alan boyutları 135
Tablo A.44: Terminallerde minimum park alanı boyutları 135
Tablo B.1: Serbest Bölgelerde İstihdam Durumu 154
Tablo B.2: Serbest Bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı (31.12.2008).. 155
Tablo B.3: Yönü İtibariyle Toplam Ticaret Hacmindeki Değişmeler (1000 ABD $)..... 155
Tablo B.4: Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri (1000 ABD $)..... 156
Tablo B.5. Organize Sanayi Bölgelerinin Coğrafi Bölgelere Göre Dağılımı (Yol, içmesuyu, pis su, yağmur suyu, elektrik vs işleri tamamlanan 107 adet OSB bazında)..... 158
Tablo B.6: Kişi Başına Düşen OSB Alanına Göre İllerin Sıralaması 159
Tablo B.7: Doğu Karadeniz Bölge Gelişme Planı'nda Limanlarla İlgili Öneriler (DOKAP). 175
Tablo B.8: Zonguldak – Bartın – Karabük Bölgesel Gelişme Projesi Bağlamında Gelişmeler 176
Tablo B.9: Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı Kapsamında Limanlara Yapılması Öngörülen Yatırım (2005 yılı fiyatları ile) 177
Tablo B.10: Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Statüleri..... 179
Tablo B.11: TRACECA Üyesi Ülkeler; 190
Tablo B.12: MEDAMoS Dokümanlarına Göre Türk Limanlarında Elleçlenen Konteyner Sayısı 194
Tablo B.13: MEDAMoS Dokümanlarına Göre Türk Kamu Limanlarının Yükleme ve Boşaltma Kapasitesi 195
Tablo B.14: Yeni Liman Projeleri 197
Tablo B.15: Kapasite Arttırma Projeleri 197

Tablo B.16: Kamu ve özel Sektör Limanlarının Mevcut ve Öngörülen Kapasiteleri (milyon ton/yıl) 204
Tablo B.17: 2020 Yılı Liman Sınıflaması 205
Tablo B.18: Limanlar Deniz Taşımacılığı, Baz Yıl 2004 212
Tablo B.19: Liman Bölgeleri Üzerinden Yapılan Deniz Taşımacılığı Tahminleri 217
Tablo B.20: Limanlar Yük Tahminleri 222
Tablo B.21: En Yüksek Kargo Hacimli İlk 20 Liman 238
Tablo B.22: En Yüksek Hacimli ilk 20 Konteyner Limanı 238
Tablo B.23: Gelişmekte Olan Ülkelerde Özel Sektör Katılımlı Liman Yatırımları (milyon ABD Doları) 241
Tablo B.24: Özel Sektör Katılımlı Liman Yatırımlarının Bölgesel Dağılımı (milyon ABD Doları) 242
Tablo B.25: Özel Sektör Yatırımlarının Ülkelere Dağılımı (1990-2003) 242
Tablo B.26: Farklı Liman Master Planı Çalışmalarında Yük Türlerine Göre Artış Hızları 244

GRAFİKLER

Grafik A.1: Dünya Ekonomik Büyümesi (GDP), OECD Endüstriyel Üretim, Dünya Deniz Ticareti (Hacim) 1994-2007 (1994=100) 59
Grafik A.2: Uluslararası Konteynerize Ticaret Büyümesi (Milyon ton) (1986-2008) 60
Grafik A.3. Uluslararası Konteyner Liman Trafiği (Milyon TRU) (1980-2008) 61
Grafik B.1: Serbest Bölgelerde İstihdam 154
Grafik B.3: Yıllara Göre Biten Organize Sanayi Bölgesi Adetleri 161
Grafik B.4: Yıllara Göre Faaliyete Geçen Organize Sanayi Bölgelerinin Gelişimi (ha) 161
Grafik B.5: Yükleme – Boşaltma Stok Alanları Gelişmesi (m²) 171
Grafik B.6: Lojistik Köy Kurulması ile Demiryolu Taşımacılığı (ton) Arasındaki İlişki 172
Grafik B.7: Mevcut ve Projelendirilmiş i Lojistik Köy Alanları (m²) 172
Grafik B.8: GSYH Büyüme Oranları (Dönem Ortalaması, %) 181
Grafik B.9: GSYH Büyüme Hedefleri (%) 182
Grafik B.10: Kişi Başına GSYH (ABD Doları) 183
Grafik B.11: Yıllık İhracat (milyar ABD Doları) 184
Grafik B.12: Yıllık İthalat (milyar ABD Doları) 184
Grafik B.13: İhracat Hedefleri (FOB, milyar ABD Doları) 185
Grafik B.14: İhracat ve İthalat Büyüme Oranları (Bir Önceki Yılın Aynı Ayına Göre Yıllıklandırılmış Yüzde Değişim 185
Grafik B.15: Piyasa Büyüklükleri (2001-2007, trilyon ABD Doları) 187

Grafik B.16: Sanayi Üretim Endeksi (Ocak 2006 – Aralık 2008) ve Kapasite Kullanım Oranları (Ocak 2006 – Ocak 2009)..... 188

ŞEKİLLER

Şekil YÖ.1: Öncelikli Projeler - Demiryolları, Terminaller ve Limanlar..... 19
Şekil A.1:Türkiye Karayolları Yolları Ağı..... 30
Şekil A.2: Türkiye Demir Yolları Ağı..... 32
Şekil A.3:Türkiye'de Ticari Sivil Uçuşlar Yapılan Hava Alanları..... 34
Şekil A.4:Türkiye'de Ham Petrol Boru Hatları..... 35
Şekil A.5: Türkiye'de Doğal Gaz Boru Hatları..... 36
Şekil A.6: Uluslararası Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri..... 37
Şekil A.7: Doğal Gaz ve Petrol Boru Hatları..... 38
Şekil A.8: Kıyı Yapıları İmar Planı Hazırlama ve Onay Süreci..... 43
Şekil A.9: Kıyı Yapıları Proje ve Uygulama Süreci..... 54
Şekil A.10: Liman Gelişiminin Kavramsal Modeli..... 68
Şekil A.11: Global Terminal İşletmelerinin Terminallerinin Yerleşim Yerleri..... 77
Şekil A.12:Ulusal Arazi Gelişim Eksenleri..... 86
Şekil A.13:Mersin Limanı Fizibilite Çalışması Önerilen Yeni Liman Yerleşimi..... 109
Şekil A.14:Tipik Konteyner Terminali İşletme Planı..... 138
Şekil A.15:Tipik Genel Kargo Terminali İşletme Planı..... 139
Şekil A.16:Örnek RO-RO Terminali İşletme Planı..... 141
Şekil A.17:Örnek Yolcu Binası..... 142
Şekil A.18:Herbir gemi için şamandıralara bağlanma alanı için temel tasarım..... 144
Şekil A.19: T tipi iskelede bağlanma..... 145
Şekil A.20: Yükleme platformuna bağlanan tankerin bağlanma düzeni..... 145
Şekil A.21:Tipik Kuru Yük Terminali İşletme Planı..... **Error! Bookmark not defined.**
Şekil B.1: Türkiye'deki Serbest Bölgeler..... 157
Şekil B.2: Türkiye'deki Organize Sanayi Bölgeleri İlişkili Oldukları Limanlar..... 162
Şekil B.3: Türkiye'deki Lojistik Köyler..... 173
Şekil B.4: Kalkınmada Öncelikli Yöreler..... 180
Şekil B.5: TRECECA Ulaşım Sistemi..... 192
Şekil B.6: Deniz Otoyoları (Motorways of the Sea) Rotaları..... 193
Şekil B.7: Üst Düzey Karar Grubu Çalışmalarına Esas Olan Taşımacılık Güzergahlar..... 202
Şekil B.8: Atama Sonuçları, YOGT(AADT), Baz Yıl 2004..... 208

Şekil B.9: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Baz yıl 2004 209

ULAŞTIRMA KIYI YAPILARI MASTER PLAN ÇALIŞMASI BİRİNCİ ARA RAPOR YÖNETİCİ ÖZETİ

Amaç

Bu çalışma ile Dünya ve Türkiye'deki deniz ticaretinin mevcut durumunun, gelişme ve eğilimlerin ışığı altında saptanması, uluslararası ve ulusal deniz yolları eksenlerinin belirlenmesi, ulusal ulaştırma kıyı yapılarının mevcut durumlarının ve konuya ilişkin önceden yapılan master planların değerlendirilmesi, tüm bunların ışığında sorunların ortaya konulması ve bunlara bütüncül çözüm önerilerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadir.

Yöntem

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı ilke olarak, bu işe ilişkin Özel Teknik Şartnamede (İş Tanımı) sözü edilen sıralama ve süreçlere uygun olarak elde edilecektir. Bununla birlikte, bazı aşamalarda ve teknik konularda ek ayrıntı ve süreçlere de girilecektir. Bunlar aşağıda özetlenmiştir.

Çalışmanın "İlk Aşaması"nı, Mevcut Durumun Değerlendirmesi oluşturacaktır. Bu bağlamda önce; verinin toplanması, depolanması ve değerlendirmesi tamamlanacak, kısaca "Veri Tabanı"nın teşkil edilecektir. Bu aşamada ayrıca, daha önce yapılan üretilen master planların değerlendirilmesi de yapılacaktır. Bir alt-aşama olarak; günümüz taşımacılık sistemleri hakkında değerlendirmeler yapılacaktır. Bir diğer alt-aşama ise; taşımacılık, deniz taşımacılığı ve ulaştırma kıyı yapılarına ilişkin konjoktürel gelişme ve eğilimlerin tesbitidir. Bu değerlendirmeler uluslar arası ve ulusal düzeylerde yapılacaktır.

"İkinci Aşama", İhitiyaç Duyulan Kapasitelerin karşılanmasına Yönelik Olarak Mevcut Tesislerin Geşiştilmesi ve/veya Yeni Tesislerin Planlaması olarak tanımlanmıştır. Bu aşamada kuşkusuz talep tahmin modelinin kurulması ve işletilmesi, Limanlara olan talebin 2030 yılı perspektifinde saptanmasıdır. Bu aşamada da; Alt-aşamalar bulunmaktadır. Bunların ilki; ülkesel ve bölgesel bazda yatırım gereksinmelerinin, mevcut kapasitlerin de gözetilmesi ile saptanması ve yenilerinin mekan ve zaman gösterilerek planlanmasıdır. Bunu takibeden çalışma; liman geri alanlarındaki diğer taşıma türleri itibarı ile entegrasyon olanaklarının araştırlmasıdır. Master Plan nihayet, yasal ve yönetsel düzenleme önerileri sonuçlandırılacaktır.

Görüldüğü gibi Master Plan farklı ve ardışık aşamalardan oluşan; geleneksel planlama sürecinin yaşanması ile elde edilecektir. Plan; durum ve sorun tesbiti bağlamında "Analiz ve Sentez" çalışmalarını, geleceğin kurgulanması bağlamında da; "Sayısal Tahmler", "Alınması Gerekli Fiziki ve Mali Önlemler ve Yatırımlar" ve nihayet "Yasal ve Yönetsel Düzenlemeler" çalışmalarını içerecektir.

Bu süreçte iiki hususa önem verilecektir. Bunlardan ilki katılımcılıktır. Planlama Süreci boyunca ilkinde Güçlü-Zayıf Yönler, Tehdit ve Fırsatlar(GZFT) analizi yapılmak üzere 2 "Katılımcı Karar Toplantısı" yapılacaktır. Bunları "Bölge Topantılar" izleyecektir.

Diğeri ise olabildiğinde saydam olmaktır. Tüm gelişmeler ve plan kararları tüm ortaklara duyurulacaktır.

Bölüm A. Mevcut Durum

1. Halen İşletilmekte olan Kamu ve Özel Kesime Ait Ulaştırma Kıyı Yapıları

Günümüzde Türkiye'de kamu ve özel kesime ait 160 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi TDİ/Türkiye Denizcilik işletmeleri tarafından, 6 tanesi de TCDD tarafından işletilmektedir.

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, 2007 yılında 288.083.916 ton yük elleçlenmiştir. İşlenen yükün;

- %23,4'ü olan 67.597.739 tonu ihracat,
- %52,9'u olan 152.313.601 tonu ithalat,
- %12,2'si olan 35.105.626 tonu kabotaj,
- %11,5'i olan 33.066.950 tonu transit olarak gerçekleştirilmiştir.

1.1. Halen Yatırım Programları Kapsamında Kıyı Yapıları ile Bağlantılı Altyapı Tesisleri

Ulaştırma Kıyı Yapıları ile ilişkili alt yapı ve ulaşım bağlantıları dört başlık altında irdelenmektedir.

Karayolu:

Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığının temelini karayolu oluşturmaktadır. Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığının temelini karayolu oluşturmaktadır. 2008 yılı itibarı ile devlet ve il yollarının uzunluğu 62.023 km. erişmiştir. Türkiye'de taşınan yük ve yolcunun %90'ından fazlası Karayolları ile taşınmaktadır. 2002 yılında çıkarılan Acil Eylem Planı ile bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda ilk aşamada, toplam 15.000 km. yol ağının bölünmüş yol olmasına, ilerde de tüm ana karayolu akslarının bölünmüş yol olarak hizmete açılması hedeflenmektedir.

Demiryolu:

Türkiye'de demiryolu yapımı 1850'li yıllardan başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'li yılların ortasına kadar hızlanarak devam etmiştir. Türkiye halen 10.991 km. toplam demiryoluna sahiptir.

2000'li yıllara kadar mevcut hatların düzenlenmesi ve iyileştirilmesi çalışmaları ağırlıklı olarak yapılmıştır. 2000 li yıllardan sonra ise; Bu dönemde iller arasında özellikle yolcu taşımacılığına yönelik hızlı tren projeleri geliştirilmiş ve Ankara-Eskişehir-İstanbul hızlı tren güzergâhının inşaatına başlanmıştır. Bu güzergâhın Ankara - Eskişehir kesimi tamamlanarak hizmete açılmıştır. Eskişehir - İstanbul arasında da inşaat çalışmaları devam etmektedir.

Hızlı tren çalışmalarına ilaveten Kars - Tiflis (Gürcistan) arasında da yük taşımacılığına yönelik demir yolu inşaatı devam etmektedir.

Havayolu

Türkiye'de sivil ticari uçuşlara açık 44 hava alanı yer almaktadır. Bunlardan 40 tanesi Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) tarafından işletilmektedir. Kalan 4 hava alanı özel ve diğer kamu kuruluşları tarafından işletilmektedir. 44 havaalanından 12 tanesi

uluslararası uçuşların yapıldığı hava limanı, 32 tanesi ise ülke içi uçuşların yapıldığı hava meydanıdır. Liman geri alanında bulunan hava meydanları özellikle iş dünyası açısından, yeni iş olanakları yaratılması ve lojistik açısından önem taşımaktadır.

Boruhatları

Türkiye'nin bulunduğu stratejik konum enerji hatlarının geçişinde de köprü konumu almasına neden olmaktadır. İlk olarak 1973 yılında Irak'tan getirilen ham petrolün Türkiye üzerinden taşınması ile başlayan faaliyetler bugün oldukça önemli bir seviyeye gelmiştir. 2006 yılında hizmete giren Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı Azeri petrolünün Gürcistan üzerinden Türkiye'ye taşımıştır. Irak ve Azeri petrolü Ceyhan (Adana) Yumurtalık deniz terminali ile Dünya'ya dağıtılmaktadır. Petrol boru hatlarının uzunluğu yaklaşık 3.400 km. ye erişmiştir. Öte yandan, Doğal Gaz Boru Hatları da son yıllarda yaygınlaşmış, ülkeyi bir ağ biçiminde sarmıştır. 2009 yılı itibarıyla; Türkiye'deki 81 ilin 63'ünde doğal gaz kullanılmaktadır. 4 ilde boru hattı inşası devam etmekte; 5 ilde de yapım ihalesi aşamasındadır.

1.2. İmar Planları ve ÇED Raporları Onaylanmış Ulaştırma Kıyı Yapıları

Kıyılarımızın kullanımı temel olarak; 1990'da yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 1985'de yürürlüğe giren 3194 Sayılı İmar Kanunu ve 1983'de kabul edilen 2872 Sayılı Çevre Kanunu ile yapılandırılmaktadır. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında yer alan bütün planlama çalışmalarının hazırlanması ve onaylanması görevi Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na verilmiştir.

Öte yandan, 1991 yılında 443 sayılı Kanun ile Kurulan Çevre Bakanlığı'nın kurulması ve 1993'de Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Yönetmeliği'nin kabul edilmesi ile kıyı yapıları uygulama sürecinde ÇED raporu hazırlanması başlamıştır.

1.2.1 Planlama

Kıyı alanlarının kullanıma açılması ve yapı yapılabilmesi için çok sayıda işlem yapılmaktadır. Kıyıda yapılacak tesise ilişkin işletme öncesi süreç üç ana aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar; tahsis için ön izin alımı, imar planı ve proje hazırlanması ve onayı ve uygulamadır. Bu prosedür temelde Kıyı Kanunu ve İmar Kanununa dayanmaktadır. İşlemler başvuru sahibi tarafından izlenmekte ve her aşamada alınan belge izin veya onay başvuruya eklenerek süreç sonuçlandırılmaya çalışılmaktadır.

1.2.2. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Uygulamaları

Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü verilerine göre 1993 yılından Nisan 2009 tarihine kadar olan süreçte 80 adet ulaştırma kıyı yapısı ile ilgili olumlu ÇED kararı alınmıştır.

2. Dünyada Limancılık Sektörünü Etkileyen Makro ve Mikro Etmenler ve Değişmeler

Son yıllarda limancılık sektörü dünya çapında yaşanan bir dizi gelişme ve değişmelerden etkilenmektedir. Sektörde kaydedilen gelişmeler ve eğilimler iki ana başlık altında incelenmiştir.

2.1. Makro Dışsal Gelişmeler ve Değişmeler

Liman endüstrisi daima rekabetçi olagelmiştir. Her liman kendine rekabetçi bir üstünlük sağlamanın yollarını aramakta ve bunu da altyapıyı geliştirmede (yeni bir iskele/rıhtım, daha fazla depolama tesisleri ve hinterland ile bağlantıları uzatma, yeni teknoloji ekipmanlar) bulmuştur.

Deniz taşımacılığını ve limancılık sektörünü etkileyen makro faktörler aşağıda ana başlıklar altında sıralanmıştır.

- Küreselleşme ve Dış Ticaretin Gelişmesi
- Deniz Taşımacılığında Teknolojik Gelişmeler ve Konteynerleşme
- Politik ve Yasal Gelişmeler
- Taşıma Zincirinin Entegrasyonu

2.2. Mikro Dışsal Gelişmeler ve Değişmeler

Limanlarının mikro çevresi veya işlem çevresi olarak adlandırılan çevre, limanın işletim çevresi olan yakın çevresindeki gelişme ve değişmeleri içermektedir. Limanların işlem çevresini müşteriler, rakip limanlar, tedarikçiler, ikame ve tamamlayıcı hizmet sunan işletmeler ile aracı işletmeler oluşmaktadır.

- Liman Müşteri ve Kullanıcılarındaki Gelişmeler
- Limanlar Arasındaki Rekabet ve İşbirliği
- Liman Tedarikçilerindeki Gelişmeler – Elleçleme Ekipmanlarının Teknolojilerindeki Gelişmeler
- Limanda Faaliyette Bulunan Lojistik Destek Kuruluşlarındaki Gelişmeler
- Ekonomik Faydaların Azalması ve İstihdama Katkının Azalması
- Limancılık Sektöründe Yeniden Yapılanma
- Limanlarda Çevresel Sorunlar
- Limanlarda Güvenlik ve Emniyet ile İlgili Sorunlar
- Limancılık Sektörünün Kendi İç Çevresinde Yaşanan Gelişme ve Değişmeler
- Lojistik Sistemi Açısından Limanlar
- Limanlarda ‘’Çeviklik’’ Kavramı

Yukarıda sıralanan özellikleri toparlayan ve limanların evrimini açıklayan bir Tablo aşağıda sunulmaktadır.

Tablo YÖ.1: Dünyada Limanların Gelişimi ve Evrimi

	Birinci Nesil	İkinci Nesil	Üçüncü Nesil	Dördüncü Nesil
Gelişim Periyodu	**1960'lardan önce**	**1960'lardan sonra**	**1980'lerden sonra**	**2000'li yıllar**
Ana yük	Kırkambar yük	Kırkambar, kuru dökme ve sıvı dökme yük	Dökme ve birimleştirilmiş, konteynerize edilmiş yük	Yük türlerinde uzmanlaşma, Dökme yük, konteynerize edilmiş yük, özel yükler
Konum ve liman geliştirme stratejisi	-Geleneksel -Taşıma Modunda değişim fikri	-Yayılmacı (genişlemeci) politika -Taşıma, endüstriyel ve ticari merkezi	-Ticari eksenli -Uluslar arası ticaret için entegre edilmiş taşıma merkezi ve lojistik platform	-Küresel ticaret eksenli -Küresel ticaret için lojistik ve dağıtım merkezi platformu -Yayılmacı politika -Özel tahsis terminaller -Intermodal terminaller
Faaliyetlerin kapsamı	1) Kargo yükleme, boşaltma ve navigasyon hizmeti -İskele ve rıhtım sahası	1) + 2)Kargo dönüşümü, gemi ile ilgili endüstriyel ve ticari hizmetler -Genişletilmiş liman alanı	1) + 2) + 3) Yük ve bilgi dağıtımı, lojistik hizmetler -Kıyıya doğru terminaller ve dağıtım merkezleri	1)+2)+3)+ -Tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetler -Lojistik ve dağıtım merkezi hizmetleri -Diğer liman ve terminalleri ile etkin bağlantı -Global liman ağı
Kurum karakteristikleri	-Liman içinde bağımsız faaliyetler -Liman ve liman kullanıcıları arasında gayri resmi ilişkiler	-Liman ve Liman kullanıcıları arasında yakın ilişkiler -Liman içi faaliyetleri arasında gevşek ilişkiler -Liman ve belediye arasında resmi olmayan ilişkiler	-Birleşik liman ortaklığı -Taşıma ve ticaret zinciri ile limanın entegrasyonu -Liman ve belediye arasında yakın ilişki -Genişletilmiş liman organizasyonu	-Global liman ve terminal işletmeciliği -Tedarik zinciri ve liman entegrasyonu -Denizyolu taşıyıcıları, taşıtanlar ve liman arasında yakın işbirliği -Genişletilmiş liman organizasyonu
Üretim karakteristikleri	-Yük akışı -Basitleştirilmiş bireysel hizmet -Düşük katma değer	-Yük akışı -Yük dönüşümü -Kombine hizmetler -Attırılmış katma değer	-Yük/bilgi akışı -Yük/bilgi dağıtımı -Çoklu hizmet paketi -Yüksek katma değer	-Yük/bilgi akışı ve dağıtımı -Yüksek değerli lojistik hizmetler - Entegre lojistik hizmetler -Kullanıcılar özel tahsis terminaller -Esneklik, yalınlık ve çeviklik -Yeşil liman (çevresellik)
Belirleyici faktörler	İşgücü/sermaye	Sermaye	Teknoloji/uzmanlık	Global teknoloji/uzmanlık ve limanlar arası ağ

Kaynak: UNCTAD, 1996; Paixao ve Marlow, 2003

3. Daha Önceden Yapılmış Ulaşım ve Limanlar Master Planlarının ve Benzer Diğer Çalışmaların Değerlendirilmesi

Ulaşım Kıyı Yapıları ve denizcilik sektörü ile ilgili daha önceden yapılmış çalışmalar aşağıda özetlenerek değerlendirilmiştir.

3.1. Türkiye Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması (ULİMAP)

"Türkiye Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması" Japan International Cooperation Agency (JICA) tarafından,Türkiye Hükümeti'nin Japon Hükümeti'nden resmi isteği üzerine geliştirilmiş, çalışmanın kapsamı Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından belirlenmiştir.

Çalışma; liman altyapı, liman yönetimi ve işletimi için temel politikaları belirlemeyi, uzun dönemli liman yapıları gelişim planlarını ortaya koymayı ve ilgili kuruluşların kurumsal kapasitesilerinin artırılmasını amaçlamaktadır. Stratejik limanlar için aşamalı planların geliştilmesini, kamu yatırım planlarını, liman yönetim ve liman işletim planların içeren bu çalışmada hedef yılı 2020 olarak alınmıştır.

Türkiye'nin ekonomik aktivitelerinin verimli olarak değerlendirilebilmesi için master plan çalışmasına, insan, ulaşım altyapısını ve üretim aktiviteleri gibi etkenler göz önüne alınarak oluşturulan 'Ulusal arazi gelişim eksenleri' tanımlanmıştır.

Önerilen 'eksenler' ve rolleri;

1) Avrupa-Asya Koridoru Ekseni (Marmara – Ankara – Mersin Ekseni)

2) Ege-Karadeniz Koridoru Ekseni(İzmir - Ankara - Samsun Ekseni)

3) Ege Denizi Ekseni,

4) Akdeniz Ekseni

5) Karadeniz Ekseni

6) GAP Ekseni (Güneydoğu Anadolu Ekseni)

7) İç Anadolu- Doğu Anadolu Koridoru Ekseni

8) Karadeniz-Güneydoğu Anadolu Koridoru Ekseni

9) Doğu Anadolu Sınır Bölgesi Alt-ekseni

2020 yılı Kargo ve Konteyner Trafiği

ULIMAP çalışmasında, toplam kargo trafiğinin 1998'e göre 2.4 kat artarak 374,584,000 tona erişeceği tahmin edilmektedir. Uluslar arası trafiğin 1998 yılı değerlerine kıyasla 2.6 kat artarak 308 milyon tona, ulusal kargo trafiğinin ise 1.7 kat artarak 67 milyon ton olacağı saptanmıştır.

2020 yılında konteyner trafiğinin, 1998'e gore 4.5 kat artarak 6 milyon TEU ya ulaşacağı bu trafiğin sırasıyla %40, %27, %25, %8'inin Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de gerçekleşeceği tahmin edilmiştir.

2020 yılı Yolcu Trafiği

ULIMAP denizyolu ile taşınan yolcu trafiğini de tahmin etmiştir. Buna göre; 1997 yılında 500 000 olan uluslar arası yolcu sayısı (ki hemen hepsi kruvaziyer yolcudur), 2020 yılında 2 100 000 kişiye erişecektir. İstanbul şehir hatları yolcu sayısı ise metro hattının tammalanması ile 1997 de 64 000 000 iken, 2020 yılında 30 000 000 na düşecektir.

Limanların Mevcut Sorunları ve Çözüm Önerileri

Çalışma özellikle mevcut durumda yapılması gereken işletimsel, organiasyone/kurumsal ve yasal düzenlemere ağırlık vermiştir. Bu öneriler yelpazesi özelleştirmeden eşgüdüm kanallarına, verimli kaynak kullanımından insan gücü geliştirmeye ve fiyatlandırma politikalarına kadar çeşitlenmektedir.

Liman Altyapı Gelişim Stratejisi

Batı Akdeniz'deki Algeciras, Gioia Taur ve Genoa Limanları ile Doğu Akdeniz'de yer alan Haifa, Piraeus ve Maraxlokk Limanları Akdeniz'deki önemli konteyner limanlarıdır. Batı Akdenizdeki limanlar arasında büyük/küçük liman ayrımı kolaylıkla yapılabilirken rekabetin yüksek olduğu Doğu Akdeniz'de bu ayrım belirgin değildir.

Akdeniz ise ulaşılabilirliğinden dolayı konteyner trafiği için önemli bir potansiyele sahiptir.

Çalışmada yapılan tahminlerde 2010 Karadeniz'deki konteyner trafiği miktarının yaklaşık bir milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Tuna Nehrinde ise trafik hacminin 31 milyon tona ulaşacağı öngörülmüştür.

Uzun vadeli bakış açısında göre gereken tesisler:

Konteyner Tesisleri

1) Akdeniz

Iskenderun Limanında elleçlenen yük miktarının, liman kapasitesinin altında olduğu belirtilmiş ve gelecekteki gelişmelerin incelenerek yeni limanın ihtiyaca bağlı olarak doğru zamanda yapılması gerektiği belirtilmiştir.

2) Ege Denizi

Konteyner hacminin mevcut kapasiteyi aşacağı belirtilmiş ve yeni bir terminalin yapımına bir an önce başlanması önerilmiştir.

3) Marmara Denizi

Gerekli kapasitenin sağlanabilmesi için yeni terminaller yapılması önerilmiştir. Çok sayıda küçük terminalin bölgede bulunan bir limanın calling port olmasını engelleyeceği belirtilerek Derince limanı ve Marmara Limanı gibi büyük ölçekli konteyner terminallerine öncelik verilmesi öngörülmüştür.

4) Karadeniz

Kapasite gerekenin çok üstünde olduğu için yeni tesislerin gelecekteki gelişmeler incelenerek ihtiyaca bağlı olarak doğru zamanda yapılması gerektiği belirtilmiştir.

5) Diğer Altyapılar

Konteyner kara ulaşımı için özellikle "Güneydoğu Anadolu Ekseni" ve "Doğu Anadolu Sınırı Alt-Ekseni" doğrultusundaki yolların kapasitelerinin arttırılması öngörülmüştür.

3.2. Marmara Denizi Liman Master Planları

Marmara Denizi Liman Gelişim Master Plan Çalışması Japan International Cooperation Agency (JICA) tarafından,Türkiye Hükümeti'nin Japon Hükümeti'nden resmi isteği üzerine 1997 yapılmıştır.

Gereken kapasite ve liman ihtiyacının belirlenmesi için önce Marmara Denizi hinterlandı mevcut kargo hareketi, kara nakil mesafesi ve varolan idari sınırlar göz önünde bulundurularak dört parçaya bölünmüştür.

Bölgelerin incelenmesi sonucunda liman ihtiyacının karşılanabilmesi için kapasitenin önemli ölçüde arttırılması ve yeni limanlar yapılması gerektiği ortaya çıkmıştır. Bu sonuçlara bağlı olarak;

- Trakya bölgesine yapılacak yeni bir liman, Marmara Denizi Liman Gelişim Master Planının en önemli maddelerinden biri haline gelmiştir.
- Ayrıca Izmit körfezindeki liman tesislerinin geliştirilmesi çalışmanın önemli sonuçları olarak belirmiştir.

Çalışmada Trakya bölgesine yapılacak yeni limanın gelecekte büyümek için çok büyük alanı olan askeri kıyı alanına inşası önerilmiştir.

Yapılan kargo hacim tahminlerine göre İzmit ve Trakya bölgelerinin konteyner kargo ihtiyacı 2015 yıllında sırasıyla 1,342,000 ve 638,000 TEU olacaktır. Bu tahminlere göre 2015 yılında İzmit ve Trakya bölgelerindeki kargo elleçleme kapasiteleri ihtiyacı karşılamaya yetmeyecek ve yeni bir limana ihtiyaç duyulacaktır.

3.3. Münferit Liman Master Planları

Günümüzde bazı önemli limanların münferiden master plan, fizibilite etüdü ve projelendirme çalışmaları sürmektedir. Bunlar aşağıda gösterilmiştir.

3.3.1. Derince Limanı Fizibilite Çalışması

Derince Limanı, İzmit iline bağlı Derince ilçesinde İzmit Körfezinin kuzey kıyısında 40° 44' 44" N enlemi ve 29° 50' 00" E boylamında yer almaktadır. Derince ilçesi merkez il olan İzmit'e uzaklığı 5 km'dir. İstanbul'a 90 km uzaklıktadır. Derince Limanı Marmara Bölgesinin en eski limanlarından birisidir ve Türkiye'nin en gelişmiş ve sanayileşmiş bölgesinde yer almaktadır.

Master Plan çalışmasında Liman gelişimi için farklı seçenekler üzerinde çalışılmaktadır. Bunlar;

- Mevcut limanın sadece konteyner olarak kullanılması
- Mevcut limanın kargo, araba ve dökme yük olarak kullanılması
- Mevcut limanın çok amaçlı ve genel kargo olarak kullanılması
- Mevcut limanın karışık yük elleçlenmesi olarak kullanılması ve mevcut limanın yanına 1milyon TEU kapasiteli YİD modeliyle yeni bir liman yapılması.
- Derince limanın revize edilerek konteyner terminali haline getirilmesi ve yeni yapılacak limanla birlikte kapasitenin 1.25 milyon TEU ya çıkarılmasıdır.

Proje Maliyeti

Toplam proje maliyeti 1.170 milyon dolar olarak tahmin edilmektedir.

3.3.2. Çandarlı Limanı Fizibilite Çalışması

Batı Avrupa, Orta Doğu ve Uzak Doğu Ülkeleri arasında yük taşımacılığı yapan ana konteyner gemilerinin Akdeniz'deki temel rotası Türkiye limanlarına çok yakın geçmektedir. Öte yandan; Batı Anadolu Bölgesi Türkiye ekonomisinin yoğunlaştığı bir alandır ve 3.5 milyondan fazla nüfusu ile ülkenin 3. büyük şehri olan İzmir, bu bölgede yer almaktadır. Nüfus ve sanayi yığılması, ekonomik faaliyetlerin canlılığı limana olan talebi artırmaktadır. Ancak, Bölgenin en önemli limanı İzmir, özellikle geçit kanalındaki limitler nedeni ile daha fazla genişleyemez hale gelmiştir. 1,300,000 TEU'luk kapasite limanın gelecekteki maksimum kapasitesi olarak kabul edilmelidir. Bu durumda, bölgede yeni liman arayışlarına gerek duyuluştur.

İhtiyaç duyulan yeni liman için önerilen Çandarlı; 20 km uzunluğunda ve 25 km genişliğindedir, Çandarlı Körfezi'nin doğu ucunda Bergama'ya bağlı Zeytindağ kasabası sınırları içindedir ve denizyolu ile İzmir'e 55 mil ve İstanbul'a 245 mil mesafededir. Karayolu ile, İzmir'e 80 km, İzmir-Bergama yol ayrımına 7 km ve Dikili'ye 20 km uzaklıktadır.

Çalışmaya göre yapılması öngörülenler aşağıdadır.

Birinci aşama:

- Bu aşamada post panamax konteyner gemileri için üç yanaşma yeri ve yeterli depolama ve lojistik alanı tasarımı yapılmıştır. (Her biri 300 m uzunluğunda iki adet postpanamax ve 150 m uzunluğunda bir adet feeder konteyner gemisi)
- Bu aşamada korunaklılığı 800 m uzunluğunda dalgakıran sağlayacaktır.
- Bu aşamada 943.000 TEU/yıl'lık kapasite yaratılacaktır.
- Seçilen orta büyüme senaryosuna göre yeni terminalin 2012-2017 yıllarında
- işletme halinde olması planlanmaktadır.

İkinci aşama:

- Bu aşamada benzer karakterdeki diğer üç yanaşma yeri gerçekleştirilecektir.
- Bu aşamada dalgakıranın 500 m uzatılması gerekecektir.
- Bu aşamada 943.000 TEU/yıl'lık kapasite yaratılacak ve toplam kapasite yaklaşık **2.000.000** TEU/yıl'a ulaşacaktır.
- Seçilen orta büyüme senaryosuna göre ikinci terminalin 2017-2030 yıllarında

işletme halinde olması planlanmaktadır..

Proje Maliyeti

Çandarlı Limanı yaklaşık maliyeti toplam 185,5 milyon € olarak tahmin edilmektedir.

3.3.3. Mersin Limanı Fizibilite Çalışması

Mersin Limanı Türkiye'nin Güney Doğusu'nda yer almaktadır. Coğrafi koordinatları 36º 47.2' N, 34º 38.5'E dır. Mevcut Liman iki dalgakıran tarafından korunmaktadır. Batı Avrupa, Orta Doğu ve Uzak Doğu Ülkeleri arasında yük taşımacılığı yapan ana konteyner gemilerinin Akdeniz'deki temel rotası Türkiye limanlarına çok yakın geçmektedir. Türkiye'nin Doğu

Akdeniz kıyısındaki liman kapasitesinin gelecekteki denize bağlı taşımacılık için yetersiz olması sebebiyle ana liman olarak hizmetler sunacak ve verimli hizmet ve ayrıcalıklı konumuyla ulaşımda ekonomiyi canlandıracak ve diğer rakip limanlarla rekabet edebilecek bir limanın oluşturulmasını gerekli görülmüştür.

Mersin Limanı fizibilite çalışmalarında Konteyner talep tahmini 2010,2020 ve 2030 yılı için yapılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda 2010 yılında Konteyner hacmi 1.000.000 TEU'ya, 2020 de 2 milyon TEU'ya ve 2030 yılında ise 4.000.000 TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmiştir.

Proje Maliyeti

Proje maliyeti 2030 yılı itibarı ile 696 milyon Euro olarak hesaplanmıştır

3.4. Ulaştırma Ana Planı

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Projesi Ulaştırma Bakanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü arasında imzalanıp 2003 tarihinde yürürlüğe giren sözleşme uyarınca gerçekleştirilmiştir. Projenin temel amacı, ulaştırma türlerinin taşıma payları arasında dengesizlik bulunan ulaştırma sisteminin, gerçekleştirilecek yeni açılımlar ve büyümelerle dengeli, sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasıdır.

Bu çalışmada Türkiye'de karayoluna bağımlı hale gelmiş çarpık bir taşımacılığı; denizyolu ve demiryolu taşımacılığının payını artırarak havayolu, boru hatları ve lojistik hizmetlerle bütünleşerek dengeli bir şekilde geliştirecek ulaştırma stratejilerini belirlemek amaçlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda denizyolu konusunda öne çıkan konular dikkate alınarak bu ulaşım türünün gelişmesi için amaç ilke ve politikalardan başlayarak fiziki alt yapı, taşımalar, güvenlik, personel, eğitim, planlanan yatırımlar, AB'ye uyum, finansman gibi konularda yapılan öneriler ve gerekçeleri anlatılmıştır.

Ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatın büyük bölümümün denizyolu ile yapılması, dünya ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanların önemi giderek artmaktadır.

Ülkemizin ithalat, ihracat, yurt içi ticaret ve transit kapıları olan limanlarımız ulaştırma ağımızda ve dış ticaretlerimizde önemli roller üstlenmektedir. "Birleşmiş Milletler Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları Sözleşmesi"ne dahil olan limanlarımızın kombine taşımacılığa uygun demiryolu bağlantısı olanların işletim hakkı T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir. Ülkemizin konteyner trafiği dikkate alındığı liman sistemimizin İzmir, Mersin ve Marmara Denizi çevresinde yoğunlaşma eğiliminde olduğu görülebilir. Bu bağlamda her limanın genel karakteristiği fonksiyonları ve o limana özgü sorunları özetlenmiştir.

Özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının konumları itibariyle özellikleri aşağıdaki gibi sunulmuştur.

Haydarpaşa Limanı Rhein-Main-Tuna nehri kanalı ile Avrupa ve Karadeniz ülkelerini kapsayan bölgede önemli bir konuma sahiptir.

İskenderun limanı Doğu Akdeniz'de ki konumu, GAP'ında içine alan geniş hinterlanda hizmet vermekte, gerek sanayi gerekse tarımsal üretime önemli katkıda bulunmaktadır.

Bandırma Limanı Marmara Bölgesini, Ege ve İç Anadolu'ya bağlayan liman mevcut hava ve demiryolu bağlantısıyla bölgenin ithal ve ihraç kapısı konumundadır.

İzmir'le olan tren bağlantısı kombine taşımacılığa yönelik hizmet sunmasına olanak vermektedir.

Derince Limanı Marmara Bölgesi hinterlandında Köstence Limanı ile Derince arasında çalışan demiryolu vagonları taşıyan feribotlarla kombine taşımacılığa olanak sunmaktadır.

Samsun Limanı konumu nedeniyle Balkanlar, Orta Avrupa ülkeleri ve Rusya'dan gelen yüklerin Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine taşınmasında merkez teşkil etmektedir.

İzmir Limanı Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasında merkezi konumu ve güçlü hinterlandıyla sadece Ege Bölgesinin tarımsal ve ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenmektedir.

Mersin Limanı coğrafi konumu, sahip olduğu kapasitesi ve geniş hinterlandı Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir.

Özel Sektör limanları sadece kendi yüklerini, hem kendi hem üçüncü şahıs yüklerini veya sadece üçüncü şahıs yüklerini elleçleyenler olarak sınıflandırılmaktadır. Çevreye yönelik altyapı çalışmaları bulunmamaktadır, atık alım işleme kapasitelerinin belirtilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Ulaştırma Ana planı ayrıca, sektörün yasal, finansal, örgütsel düzenleme önerilerini de geliştirmiştir.

3.5. Tersaneler Master Planları

Denizcilik Müsteşarlığı Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından 2007 yılında yaptırılan Tersaneler Master Planı (TÜRKTERMAP) hazırlanmıştır. Plan, deniz ulaşımını canlandırmak, gemi inşa tersanesi, gemi bakım-onarım tersanesi, gemi söküm, yat-gezinti teknesi yapım ve gemi inşa yan sanayi tesis yatırımlarının genel ve fakat bütünsel bir plan içinde gelişmesini sağlamayı amaçlamaktadır.

Gemi inşaatı alt sektöründe önerilen tedbirlerin devlete altyapı için yaklaşık 330 milyon ABD doları yük getireceği, özel sektörün 2,5 milyar ABD doları yatırım yapmasının gerektireceği belirlenmiştir. Tedbirler paketinin tümünün uygulandığı takdirde ülkemiz gemi inşaatı gelirlerinin yıllık 4,417 milyar ABD dolarına çıkacağı, ülkemiz ekonomisine katma değerinin 2,3 milyar dolar olarak gerçekleşeceği ve 64.000 kişiye istihdam sağlanacağı beklenmektedir.

3.6. Türk Limancılık Sektörü Raporu "Vizyon 2023"

Özel kesim limanları sivil inisiyatifi olan (TÜRKLİM) tarafından yaptırılan bu çalışma kapsamında özellikle 2023 yılı hedef alınarak, yük talep tahminleri yapılmış ve bu talebin karşılanması için alınması gerekli önlemler açıklanmıştır.

Türkiye'nin genelini içeren yük talep tahminleri ile mevcut liman kapasitelerinin karşılaştırılması sonucunda 2015 yılı için Türkiye limanlarının yük kapasitesi 13,2 milyon TEU, 187 milyon ton genel ve kuru dökme yük, 29,2 milyon ton sıvı-kimyasal yük ve 2,9 milyon araç-tekerlekli yük olarak tespit edilmiştir. Bu tespit limanların genişleme projeleri ve planlanan yeni limanların beyan ettikleri kapasitelerinden oluşmaktadır.

Yapılan tahminler sonucunda limanlara olan yük talebinin karşılanması konusunda konteyner limanları 2021 yılı, genel-kuru yük elleçleyen limanlar 2015, sıvı-kimyasal yük elleçleyen limanlar 2022 yıllarına kadar bir problem yaşamayacaktır. Ancak araç yüklemelerinde durum bu şekilde değildir. Elde edilen sonuçlara göre yeni araç terminalleri inşası özellikle tekerlekli araç elleçlemelerinin geleceği açısından önem arz etmektedir.

Vizyon 2023 Raporunda Sektörün Cumhuriyetin 100. Yılı için konulan hedefler aşağıda özetlenmiştir.

- Limanlarımızda 30 milyon TEU/yıl yük trafiğine ulaşılması,
- Limanlarımızdaki toplam yük trafiğinin %25'inin transit yüklerden sağlanması,
- Limanlarımızdaki toplam yük trafiğinin %15'inin yurtiçi taşımacılığından sağlanması,
- Kuru yük elleçlemesinde 360 milyon ton / yıl a ulaşılması,
- Sıvı kimyasal yük elleçlemesinde 42 milyon ton / yıl a ulaşılması,
- Ana limanlarımız ile Doğu-Batı ve Güney-Kuzey eksenli uluslararası ulaştırma koridorları içersinde yük hareketini ve bölge ticaretini kontrol eden bir konuma gelinmesi,
- Liman yönetiminde Türkiye'nin liman işletme yapısına uygun liman otoritesi modelinin tüm ana limanlarımızda yerleşmesi,
- Gemi ve yük hizmetleri ile dünya standartlarında etkin ve verimli limanlar haline gelinmesi,
- Liman işletmeciliğinde ulaştığı bilgi ve tecrübesini Türkiye dışına ihraç eden bir seviyeye ulaşılması şeklinde verilmiştir.

4. Kalkınma ve Bölgesel Gelişme Planlarında Deniz Taşımacılığı ve Ulaştırma Kıyı Yapıları

Taşımacılık sistemi, deniz taşımacılığı ve limanlar; ülkesel ve bölgesel kalkınma ve gelişme planlarında da yer almaktadır. Bunlar aşağıda kısaca açıklanmaktadır.

Türkiye Planlama sisteminde; kalkınma planları, bütün ulusal ve bölgesel plan ve programlar ile sektörel ve kurumsal strateji belgelerinin dayanağını oluşturmaktadır.

Bu çerçevede Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı'nda da kalkınma planlarında ortaya konan önceliklerle tutarlı olması gerekmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde 1990 – 2013 yıllarını kapsayan altıncı, yedinci, sekizinci ve dokuzuncu Kalkınma Planları ulaştırma kıyı yapılarının planlanmas ve deniz yolu taşımacılığı açısından incelenmiştir. Bu planlarda yer alan temel öngörüler aşağıda açıklanmıştır.

- Denizyolu Yük Taşımacığının Artması,
- Ulaştırma Projelerinde Koridor Yaklaşımı Kullanılması,
- Limanların Kombine Taşımacılığa Uygun Lojistik Merkezler Olarak Geliştirilmeleri,
- Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi Olmak Üzere Liman Kapasitelerinin Artırılması,
- Kısa Mesafe Denizyolu Taşımalarının Artırılması,
- Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Çevre ile Uyumlu Olması,
- Koordinasyon Eksikliğinin Giderilmesi.

Bölüm B. Ulaşım Sektörünü Etkileyen Dünya ve Bölgedeki Jeopolitik ve Sosyo Ekonomik Gelişmeler

1. Yurtiçi Gelişmelerin Değerlendirilmesi

Türkiye'de deniz yolu taşımacığı ve limanlar daha çok dış alım ve dış satım amacı ile kullanılmaktadır. Ayrıca, kabotaj taşımacılığında da dökme kuru ve sıvı yüklerin payı büyüktür. Bununla birlikte, örgün çalışma alanları olan ve giderek daha fazla istihdam ve üretim sağlayan serbest bölgeler ve organize sanayi bölgeleri limanların önemli kullanıcıları olmuşlardır.

1.1. Serbest Bölgeler

Serbest bölgeler, ulaştırma kıyı yapıları ile dolaysız ilişkileri olan sektörleri barındıran alanlardır. Genel olarak serbest bölgeler; ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler olarak tanımlanabilir.

Ülkemizde temel olarak ihracata dayalı yatırım ve üretimi teşvik etmek amacıyla 1987 yılından bu yana aşağıdaki serbest bölgeler kurulmuştur.

- Akdeniz kıyısında, Mersin, Antalya ve Adana-Yumurtalık Serbest Bölgeleri,
- Ege Bölgesinde Ege (İzmir), Denizli ve İzmir Menemen Deri Serbest Bölgeleri,
- Marmara Bölgesinde, İstanbul Atatürk Havalimanı, İstanbul Deri ve Endüstri, İstanbul Trakya, Avrupa, Kocaeli, TUBİTAK-MAM Teknoloji ve Bursa Serbest Bölgeleri,
- Karadeniz kıyısında, Trabzon, Rize ve Samsun Serbest Bölgeleri,
- Güneydoğu Anadolu Bölgesinde Mardin ve Gaziantep Serbest Bölgeleri,
- Doğu Anadolu Bölgesinde Erzurum Doğu Anadolu Serbest Bölgesi,
- İç Anadolu Bölgesinde, Kayseri Serbest Bölgesi faaliyet göstermektedir.

2008 yılı Şubat Ayı sonu itibariyle ülkemizdeki 20 adet serbest bölgede; 3,076'i yerli, 640'ü yabancı olmak üzere 3.716 firma faaliyet göstermekte olup, oluşturdukları istihdam hacmi ise 44,300 kişiye ulaşmış bulunmaktadır.

En büyük ilk üç istihdamı sağlayan Ege (İzmir), Bursa ve Mersin serbest bölgeleri, toplam serbest bölge istihdamının % 50'sinden fazlasına sahiptir. Adı geçen, üç serbest bölgenin de limanlarla çok yakın ilgisi bulunmaktadır.

1.2. Organize Sanayi Bölgeleri

Organize Sanayi Bölgeleri ulaştırma kıyı yapılarını, liman ve iskeleleri yoğun olarak kullanan bir diğer kullanım ve örgütlenme biçimidir. Bunların önemli bir kısmı görece gelişmiş kıyı bölgelerinde yer almaktadır. Kıyısı olan illerde organize bölge sayıları fazladır.

Organize sanayi bölgeleri, Türkiye'de başarılı bir uygulama olarak değerlendirilmektedir. Günümüzde 120 organize sanayi bölgesi faaliyettedir. Bunların önemli bir kısmı görece gelişmiş Marmara Bölgesindedir. Faaliyete geçmiş OSB lerin alan büyüklükleri açısından 1. sırada Marmara Bölgesi, 2. sırada İç Anadolu Bölgesi, 3. sırada Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve 4. sırada Ege Bölgesi yer almaktadır. OSB sayısı açısından her ne kadar en fazla OSB Karadeniz Bölgesinde görülüyorsa da istihdam ve ekonomik faaliyetler açısından, Marmara, İç Anadolu, Ege ve Güneydoğu Anadolu bölgesinde yer alanlar daha önemlidir. Güneydoğu Anadolu Bölgesindeki görece gelişmişlik Gaziantep OSB lerinden kaynaklanmaktadır.

1.3. Lojistik Bölgeler ve Lojistik Köyler

Lojistik merkezler tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslar arası ölçekte faaliyet gösteren alanlar olarak tanımlanabilir. Lojistik üs, yada merkez veya köy ile limanlar arasında direkt bağıntı vardır. Yeni nesil limanların kendisi bir lojistik merkez yada üs'dür.

1.3.1 Türkiye'den Lojistik Köy Örnekleri

Türkiye'de lojistik köyü anlamında çalışmalar TCDD tarafından başlatılmıştır. TCDD lojistik köylerini tam anlamıyla Avrupa Birliği normlarına göre tanımlamakta ve tasarlamaktadır.

Organize sanayi bölgesine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Boğazköprü (Kayseri) ve Gökköy'de (Balıkesir) Lojistik Köyü kurulması planlanmıştır. Lojistik köylerinin kurulması işi TCDD 2007 yatırım programına alınmıştır.

1.4. Bölgesel Kalkınma Planları

Kıyı kesimi ile ilgili, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yapılan ve kıyı kesiminde yer alan illeri içeren bölgesel kalkınma çalışmaları ve planlar şunlardır

- Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP)
- Zonguldak – Bartın – Karabük Bölgesel Gelişme Projesi
- Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı

Anılan çalışmaların hemen hepsinde bölgesel kalkınma amaçlı yeni liman yapımı veya iyileştirmeleri önerilmiştir. Ancak, bunların hemen hiç birisi, yatırım programlarına girememiş ve finanse edilememiştir.

2. Yurtdışı Gelişmelerin Değerlendirilmesi

Son yıllarda yaşanan küresel ölçekte yaşanan ekonomik gelişmeler ve çevre sorunları iki önemli hususun altını çizmiştir. Bunlardan ilki, ekonomik ve beşeri kalınmanın sürdürülebilmesi için mal ve insan akımlarının güvenli ve verimli biçimde sağlanması ve

sürdürülmesidir. İkinci husus ise, gelişmiş ülkelerin ve özellikle Avrupa'nın ortaya koyduğu ve vurguladığı çevresel sorunlar ve çevre dostu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi gereğidir

Ulaşım ve taşımacılık sistemlerini içeren oluşumların ortak özellikleri aşağıdaki gibidir.

- Bir uluslararası organizasyon tarafından gerçekleştirilmektedir. (Avrupa Birliği (AB) başını çektiği yapılar, Konferanslar, İşbirliği Teşkilatları vb.)
- Üye ülkelerin uluslararası politikaları ve stratejik kararları, en az teknik konular kadar belirleyici olmaktadır.
- Projeler, üye ülkelerin ulaştırmadan sorumlu birimleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Danışmanlardan, STK'lardan ve akademik çevrelerden de katkı alınmaktadır.
- Tüm Projeler, düzenli ve periyodik olarak gözden geçilmektedir.
- Ana koridorlar, Projeye benzetim sağlanarak kodlanmaktadır.
- Farklı ülkeleri kat eden güzergahların genelde benzer standartlara sahip olmasına çalışılmaktadır.

2.1. Avrupa Birliği İnisiyatifi İle Başlatılan Projelerin Ortak Yanları

Avrupa Birliği (AB) yukarıda açıklanan uluslar arası işbirliklerini oluşumlarını en fazla destekleyen siyasi oluşum olarak belirmektedir. Bu işbirlikleri sadece AB üyesi ülkeleri değil, komşu yada kıyıdaş ülkeleri de içerecek biçimde teşkil edilmekte ve AB tarafından finanse edilmektedir. Bu bağlamda geliştirilen ortak projelerin ortak yanları ve temel felsefeleri aşağıdaki gibidir.

- Temel amaç sistemleri "Avrupalılaştırmak"tır.
- Avrupa'nın hayatiyetini koruyabilmesi/canlı kalabilmesini sağlayacak, Avrupa ya giriş veya çıkış yapan güzergahları güvence altına almak, insan ve yüklerin serbest dolanımı sağlayacak önlemleri almak stratejik bir amaçtır. Ayrıca;
- Taşımacılığın sürdürülebilirliğini sağlamak,
- Çok modlu ulaşım sistemini gerçekleştirmek, özellikle yük trafiğini karayolundan diğer ulaşım türlerine aktarmak,
- Çevre sorunlarını en aza indirecek, çevre dostu sistemleri ön plana çıkarmak, bu bağlamda; Fosil yakıt tüketimini en aza indirmek,
- Avrupa içinde taşınım sistemlerinde aynı güven, konfor ve sürat standartlarını yakalamak diğer amaçlardır.

2.2. AB Boyutu Trans Avrupa Ağları Ulaşım Koridorları - AB Tarafından Yürütülen Ulaşım Amaçlı Çalışmalar

2.2.1 Transportation Corridor Europe Caucasia Asia (TRACECA) Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru

TRACECA (Transportation Corridor Europe Caucasia Asia) - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru AB kökenli oluşumdur. Nihai macı Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılmasını amaçlayan, çok modlu ulaşımı şekillendirilen ve geliştirilen doğu-batı yünlü bir ulaşım koridorunun elde edilmesidir.

Doğu Avrupa Ülkelerinde başlayarak (Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna), Türkiyenin kuzeyini ve Gürcistan, Ermenistan, Azerbeycan gibi Kafkas ülkelerini kat ederek,

Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan gibi Orta Asya Cumhuriyetleri ile Çin ve Afganistan sınırlarına ulaşan bir koridoru tanımlamaktadır.

TRACECA bağlamında, günümüzde Karadeniz Sahil yolu ve Samsun Limanı önem taşımaktadır.

2.2.2 Motorways of The Sea (MoS) ve Medamos – Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı ve Deniz Otoyolları

MEDA (Mediterranean Economic Development Area), Avrupa-Akdeniz Ortaklığının uygulanması için Avrupa Birliği tarafından geliştirilmiş, hibeleri Avrupa Yatırım Bankası (AYB) kredileriyle desteklenen bir mali programdır.

MEDAMoS da uluslar arası ulaşım koridorlarını tanımlamaktadır. Bu koridorlar; hem kuzey güney ve hem de doğu batı yönünde uzanmaktadır. Motorways of the Seas (MoS) Denizlerin Otoyolları olarak adlandırılan bu oluşum İskandinav ülkelerinden başlayarak Kızıldeniz'e ulaşan hemen her yönü içeren bir rotalar bütünü olarak tanımlanabilmektedir.

MEDAMoS, Bölgesel Ulaşım Eylem Planı (Regional Transport Action Plan (RTAP) Euro-Mediterranean) 2007-2013 çerçevesinde ve AB'nin finansal yardımlarıyla, gelecekteki Akdeniz ağınındaki deniz otoyollarının oluşturulmasına fikir veren pilot projeler oluşturmayı amaçlamaktadır.

Türkiye bu bağlamda; Filyos, Derince, Çandarlı ve Mersin Konteynır Limanlarını geliştirmeyi öngörmektedir.

Uluslararası projelerin gerçekleşmesi için farklı formatlarda pek çok kurumsal girişim bulunmaktadır. Bunların bir kısmı projeleri desteklemekte ve finans olanağı sğlamaktai bir kısmı ise izlem-ve yönlendirme işlevini yüklenmektedir. Bunlara örnek olarak; "High Level Group (HLG) – Üst Düzey Grup" ve "Transportation Operational Program (TOP) – Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP)" verilebilir.

2.2.3 Technical Assistance To Transport Infrastructure Assessment For Turkey (TINA) – Türkiye Ulaşım Altyapının Gereksinmelerinin Değerlendirilmesi İçin Teknik Yardım

Türkiye uluslararası toplulukta tercih ve ifadesini bulan; çok modlu sistem geliştirme ve fosil yakıtları olabildiğince az kullanarak, dengeli ve verimli bir taşımacılık sistemi kurulması amacına uzak kalmamıştır.

Bu bağlamda; en son geliştirilen Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA) Türkiye Ulaşım Altyapının Gereksinmelerinin Değerlendirilmesi için Teknik Yardım çalışmasında Türkiye'nin stratejik tercihlerini de bulmak olanaklıdır.

Projenin Temel Amacı; Türkiye gereksindiği Avrupa Birliği TEN (Trans European Transport Network) projesine uyumlu, çok modlu bir ulaşım ağının önerilmesidir. Proje kapsamında; kara ve demiryolları ile deniz ve hava limanlarından oluşan çok modlu bir ulaşım ağının tanımı yapılmakta ve değerlendirilmektedir.

Türkiye'de Proje yararlanıcıları; (Ulaştırma Bakanlığı ve DPT) oluşturduğu bir "Yönlendirme Komitesi" nde denetim ve yönlendirmesi altında, Türk ve AB ilgililer ortaklaşa çalışmışlardır. Raporu bir Danışmanlar Grubu hazırlamıştır.

TINA bu bakımdan Türkiye'nin konuya ilişkin formal görüşlerini yansıttığı için ve en yeni çalışma olduğu için özel önem taşmaktadır. Türkiye'nin olağanüstü konumu, Akdeniz, Kuzeydoğu Avrupa; Ortadoğu ve Kafkasya havzalarının örtüşme alanının oluşturması çok modlu ulaşım sistemlerini olanaklı kılmakta ve ön plana çıkarmaktadır. Bu bağlamda aşağıdakilere öncelik vermektedir. Bunlar;

- Küresel olarak, kuzey-güney ve doğu – batı yönlerinde taşımaların artması, bu mal akışına Türkiye'nin entegre olmasının sağlanması,
- Çok modlu taşımacılık kolaylıklarının artması ve özellikle gelişen konteynır taşımacılığı gözetilerek, Türkiye'nin bunlardan daha fazla yararlanılması,
- Deniz yollarının gelişmesi ve deniz limanlarının birer önemli düğüm noktası (nodal) olarak gelişmesidir.

Çok modlu taşımacılık bağlamında ise;

- Küresel olarak, kuzey-güney ve doğu - batı yönlerinde taşımaların artması, bu mal akışına Türkiye'nin entegre olmasını ve bundan pay almasını zorunlu kılmaktadır. TRANCECA ve MEDAMoS bu açıdan önemlidir.

- Çok modlu taşımacılık kolaylıklarının artması ve özellikle Türkiye'nin kıyıdaş olduğu denizlerde gelişen konteynır taşımacılığı gözetilmeli, Türkiye'nin bunlardan daha fazla yararlanılması sağlanmalıdır.

TINA kapsamında 3 aşamalı bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

İlk aşamada bir trafik talep tahmin modeli geliştirilmiş ve 2020 yılına göre taşıma talepleri ve yolcu ve yük akımları tahmin edilmiştir. İkinci aşamada, model sonuçları kullanılarak çok modlu bir ağ tanımlanmış ve analiz edilmiştir. Bu aşamada ayrıca, "Çok Kriterli Analiz" yöntemi ile ağlar üzerindeki proje öncelikleri saptanmıştır. Son aşamada ayrıca; GIS teknolojileri kullanılarak ortak bir veri tabanı yaratılmıştır.

TINA kapsamında tahminler farklı senaryolar kullanılarak yapılmıştır. Bunlar aşağıda gösterilmiştir.

Referans Senaryo (RS), Bu senaryoda, devam eden yatırımların 2020 yılına dek tamamlanacağı varsayılmış ve bu projelerin etkileri değerlendirilmiştir. Senaryo, Türk yetkililere danışılarak hazırlanmıştır.

Uzun Dönemli Yatırımlar Senaryo (UDY), Bu senaryoda, referans senaryodaki tüm yatırımlar alınmış, ayrıca 2020 yılında dek bitebilecek proje olarak daha az gelişmiş diğer olası yatırımlar da bunlara eklenmiştir.

Alternatif Senaryo (AS), Bu senaryo, talep tahminleri çalışmasında ortaya çıkan sorunları çözmek üzere Proje Takımı tarafından gerçekleştirilen tahmini yatırımların Uzun Dönemli Yatırımlar Senaryosuna eklenmesi ile oluşturulmuştur.

Ulaşım Türleri İtibarı ile Değerlendirmeler ve Çok Kriterli Analiz Sonuçları:

Çalışmanın bu aşamasında Ulaşım Türleri itibarıyla Baz Yıl (2004) ve Alternatifler ayrı ayrı ve olabildiğince ayrıntıda değerlendirilmiş, Proje isim ve kodları ile ayrıntıa indirmilşve GIS ortamında konumlandırmıştır.

TINA sonuçta "Çok-Kriterli Analiz - (ÇKA)" (Multi-Criteria Analyses -MCA) yöntemi ile hava ulaştırması hariç, farklı ulaşım türlerinin farklı projelerine öncelik vermiştir.

ÇKA uygulanan 43 ulaştırma projesi arasında 33 öncelikli proje (13 demiryolu, 15 karayolu, 5 liman projesi) yer almaktadır. Bunlardan; "En Üst Öncelikli Projeler"in 2020 yılından önce uygulanmaları gerektiği belirtilmiştir. Bu projelerin uygulama sırası bu çalışma kapsamında belirlenmemiştir. TİNA Raporunda bunların optimum zamanlamasının fizibilite çalışmalarıyla belirlenmelidir.

Bu projelerin zamanında uygulanmaları, bütçe sınırlamalarına, ulusal yatırım programlarına ve sair ulusal strateji dokümanlarına bağlıdır.

TINA Raporunda; "…beklenen yüksek trafik artısı nedeniyle, "en üst projelerin çoğunun yakın-dönemde ve orta-dönemde yani IPA Programıyla örtüşen 9. Kalkınma Planı döneminde (her ikisi de 2007-2013 dönemini kapsamaktadır.) uygulanmaları olasıdır.

Öncelikli projeler, hizmet verecekleri bölgeler ve koridorlarda verimlerini artırmak için uygulamada bölgesel paketlerle birleştirilmelidir. IPA tarafından finansman için AB şartlarına uygunluk yönünden, öncelikli projeler yatırım-öncesi çalısmaları AB standartlarıyla uyumlandırılmalıdır…." denilmektedir.

TINA aşağıda sunulan Haritada görüldüğü gibi 5 limanın tevsii ve iyileştilmesi ve ayrıca yeni liman yapımını önermektedir. Bunlar aşağıda gösterilmiştir.

- Derince Konteyner Terminali (Marmara),
- Filyos Limanı (Karadeniz),
- Mersin Konteyner Limanı (Akdeniz),
- İzmir Liman Kanalı + Dip Tarama ve 2. Aşama Konteyner Terminali (Ege),
- Çandarlı Limanı (Ege) limanlarıdır.

Harita YÖ.1: Öncelikli Projeler - Demiryolları, Terminaller ve Limanlar

Şekil YÖ.1: Öncelikli Projeler - Demiryolları, Terminaller ve Limanlar

3. Birinci Ara Rapor'un Genel Bulguları ve Değerlendirmeleri

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması kapsamında, yapılan çalışmalar ve elde edilen sonuçlar maddeler halinde aşağıda özetlenmektedir.

- Çalışmanın bu Birinci Ara Raporu; başlangıç sayfalarında "Yöntem" başlığı altında sunulan sürecin ilk aşamasında elde edilenleri açıklamaktadır. İlerleyen aşamalarda açıklanan süreç doğrultusunda çalışmalar yapılacaktır.

- Tüm ilgili kuruluşlarla görüşme, görüşme yapılmış ve görüşleri alınmıştır. Bu aşamada ilgili kuruşların verilerine ulaşılmaya çalışılmıştır. Veri derleme, depolama ve veri tabanı oluşturma çalışmaları sürmektedir. Ayrıca, DLH ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı arşivlerinde bulunan pek çok Plan, Proje ve Krokinin sayısallaştırması yapılmış ve yapılmaya devam edilmektedir.

- Konuya ilişkin kuruluşlar (Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (DPT), Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve ilgili diğer kuruluşlar

taşımacılık sektörüne ilişkin küresel gelişmelere tam anlamı ile hakimdirler. Bu kuruluşlar; uluslararası kabul görmüş politika ve tercihleri değerlendirmekte ve yorumlamaktadırlar. Bu konjonktürel hakimiyet, ulusal politikalara, planlara ve statejilere yansımıştır.

- Uluslararası boyutu olan çalışmalarda, tercihler konjoktürel olarak değişebilmektedir. Örneğin; TRACECA'da, Samsun Limanı ve Karadeniz sahil yolu ön plana çıkmış, buna karşılık daha yeni TİNA'da ağırlık Filyos Limanına verilmiştir.

- Konuya ilişkin Master Planlar da dahil olmak üzere çok sayıda çalışma yapılmıştır. Bu durum sektöre bütünsel bakış açısını göstermektedir.

- Farklı Master Planlarda, ULİMAP hariç, Talep Tahmin Modellerinde kullanılan yıllık ortalama yük artış hızları çok fazla değişmemektedir. Ancak, artış hızları değişmekle beraber konteyner trafiği diğerlerinden daha büyük hızla artma eğilimindedir. Öte yandan, projeksiyon baz yılına bağlı olarak değerler değişmektedir. Daha yeni baz yılına sahip projeksiyonlarda artış hızı yükselmektedir. Bununla birlikte, 2008 yılı sonunda başlayan küresel krizin etkileri daha ayrıntıda incelenmelidir. Çalışmanın İkinci Aşamasında talep tahminleri ayrıntısı ile ele alınacaktır.

Tablo YÖ.2: Farklı Liman Master Planı Çalışmalarında Yük Türlerine Göre Artış Hızları

Çalışmanın Yada Master Planın Adı	Mal Türü	Projeksiyon Dönemi	Öngörülen Yıllık Ortalama Artış Hızı
ULİMAP (JICA)	Toplam Tonaj	1998-2020	0,045
Ulaşım Master Planı (İTÜ)	Konteyner (TEU)	1998-2020	0,070
Marmara Limanlar Master Planı (JICA)	Toplam Tonaj	1994-2015	0,070
Vizyon 2023 (TÜRKLİM) (*)	Konteyner (TEU)	2008-2023	0,104
Vizyon 2023 (TÜRKLİM) (*)	Genel Kargo ve Kuru Dökme Yük (ton)	2008-2023	0,076

(*) Bu çalışmanın 2008 yılı verileri de tahmini değerlerdir.

- Master planların uygulamasında sorunlar olduğu görülmüştür. Master plan önerilerinin eylem planları ve yatırım programlarına dönüşemediği ve bunlar için mali kaynak sağlanamadığı görülmüştür.

- Sektörde kopukluk, idari dağınıklık ve kurumsal adres karmaşası olduğu tespit edilmiştir.

- Bazı programların konumsal olarak bir diğer çalışma ve proje ile farklılaştığı görülmüştür.

Bu aşamadan sonraki çalışmalar İş Tanımında yer alan başlıklara göre sürdürülecektir.

GİRİŞ

Türkiye'nin uluslararası ölçekte jeopolitik, sosyo ekonomik özellikleri ile yurtiçi dinamikleri ışığında 2030 yılı itibariyle gelişmekte olan ticaret, enerji, imalat, sanayi, tarım sektörlerini ihtiyacı nedeniyle yük tahminlerinin yapılması, mevcut deniz ulaşım tesislerinin envanteri ve bu tesislerin gelişme kapasiteleri dikkate alınarak talebin mevcut kapasiteyi zorladığı ve üzerine çıktığı aşamalarda uluslararası, ülkesel ve bölgesel bazda ihtiyaç olabilecek tevsiat veya yeni tesis ihtiyacını zamana bağlı olarak belirlenmesi ve ihtiyac duyulan verimliliğe ulaşmak amacıyla işletmecilik, idari ve hukuki düzenlemelere ait değerlendirmelerin yapılması Master plan çalışmalarının kapsamını oluşturmaktadır.

Bu çalışma amaç ve yöntem tanımları ile irdelenecektir.

Amaç

Bu çalışma ile Dünya ve Türkiye'deki deniz ticaretinin mevcut durumunun, gelişme ve eğilimlerin ışığı altında saptanması, uluslararası ve ulusal deniz yolları eksenlerinin belirlenmesi, ulusal ulaştırma kıyı yapılarının mevcut durumlarının ve konuya ilişkin önceden yapılan master planların değerlendirilmesi, tüm bunların ışığında sorunların ortaya konulması ve bunlara bütüncül çözüm önerilerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadir.

Yöntem

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı ilke olarak, bu işe ilişkin Özel Teknik Şartnamede (İş Tanımı) sözü edilen sıralama ve süreçlere uygun olarak elde edilecektir. Bununla birlikte, bazı aşamalarda ve teknik konularda ek ayrıntı ve süreçlere de girilecektir. Bunlar aşağıda özetlenmiştir.

Çalışmanın "İlk Aşaması"nı, Mevcut Durumun Değerlendirmesi oluşturacaktır. Bu bağlamda önce; verinin toplanması, depolanması ve değerlendirmesi tamamlanacak, kısaca "Veri Tabanı" teşkil edilecektir. Bu aşamada ayrıca, daha önce yapılan üretilen master planların değerlendirilmesi de yapılacaktır. Bir alt-aşama olarak; günümüz taşımacılık sistemleri hakkında değerlendirmeler yapılacaktır. Bir diğer alt-aşama ise; taşımacılık, deniz taşımacılığı ve ulaştırma kıyı yapılarına ilişkin konjoktürel gelişme ve eğilimlerin tesbitidir. Bu değerlendirmeler uluslar arası ve ulusal düzeylerde yapılacaktır.

"İkinci Aşama", İhtiyaç Duyulan Kapasitelerin karşılanmasına Yönelik Olarak Mevcut Tesislerin Geliştirilmesi ve/veya Yeni Tesislerin Planlaması olarak tanımlanmıştır. Bu aşamada kuşkusuz talep tahmin modelinin kurulması ve işletilmesi, Limanlara olan talebin 2030 yılı perspektifinde saptanmasıdır. Bu aşamada da; Alt-aşamalar bulunmaktadır. Bunların ilki; ülkesel ve bölgesel bazda yatırım gereksinmelerinin, mevcut kapasitlerin de gözetilmesi ile saptanması ve yenilerinin mekan ve zaman gösterilerek planlanmasıdır. Bunu takibeden çalışma; liman geri alanlarındaki diğer taşıma türleri itibarı ile entegrasyon olanaklarının araştırlmasıdır. Master Plan nihayet, yasal ve yönetsel düzenleme önerileri sonuçlandırılacaktır.

Görüldüğü gibi Master Plan farklı ve ardışık aşamalardan oluşan; geleneksel planlama sürecinin yaşanması ile elde edilecektir. Plan; durum ve sorun tesbiti bağlamında "Analiz ve Sentez" çalışmalarını, geleceğin kurgulanması bağlamında da; "Sayısal Tahmler", "Alınması Gerekli Fiziki ve Mali Önlemler ve Yatırımlar" ve nihayet "Yasal ve Yönetsel Düzenlemeler" çalışmalarını içerecektir.

Bu süreçte iiki hususa önem verilecektir. Bunlardan ilki katılımcılıktır. Planlama Süreci boyunca ilkinde Güçlü-Zayıf Yönler, Tehdit ve Fırsatlar(GZFT) analizi yapılmak üzere 2 "Katılımcı Karar Toplantısı" yapılacaktır. Bunları "Bölge Topantılar" izleyecektir.

Diğeri ise olabildiğinde saydam olmaktır. Tüm gelişmeler ve plan kararları tüm ortaklara duyurulacaktır.

A. MEVCUT DURUMUN TESPİTİ

A.1. Tüm Türkiye Kıyılarında Kamu ve Özel Sektöre Ait Deniz Ulaşımı ve Taşımacılık Amaçlı Kullanılmakta Olan Tüm Kıyı Yapılarının Mevcut Durumları

Türkiye'deki halen işletilmekte olan kamu ve özel sektöre ait kıyı tesislerinin konumu, büyüklüğü, temel gruplar itibari ile statüsü, işlediği yük miktarı, iç ticaret ve tış ticarete göre dağılımı, açık ve kapalı depolama alanları, elleçleme kapasiteleri bu başlık altında değerlendirilmektedir.

A.1.1. Halen İşletilmekte olan Kamu ve Özel Kesime Ait Ulaştırma Kıyı Yapıları

Tüm Türkiye'de yer alan mevcut ulaştırma kıyı yapıları ile ilgili veriler Denizcilik Müsteşarlığı kayıtlarından alınmıştır. Müsteşarlığı'nın kayıtlarında 160 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi TDİ/Türkiye Denizcilik işletmeleri tarafından, 6 tanesi de TCDD tarafından işletilmektedir.

İşletilen Kurumlar açısından limanlar 3 kısma ayrılmaktadır. Bunlar sırasıyla Kamu Limanları, Belediye Limanları ve Özel Limanlarıdır. Tablo A.1'de bu limanların sayıları verilmiştir. (Deniz Ticaret Odası, 2007)

Tablo A.1: Limanların işletme Tipleri (DTO, 2007)

Kamu Limanları	25 Adet
Belediye Limanları	27 Adet
Özel Limanlar	108 Adet

Limanlar, ayrıca bağlı bulundukları Bölge Müdürlüklerine göre aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

Tablo A.2: Limanların Bağlı Oldukları Bölge Müdürlükleri (DTO, 2007)

Antalya	7 liman
Çanakkale	23 liman
İstanbul	71 liman
İzmir	19 liman
Mersin	16 liman
Samsun	15 liman
Trabzon	9 liman

Tablo A.3: Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi

ANTALYA BÖLGESİ	21. ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ	2. EGE GÜBRE LİMANI
1. ALİDAŞ ALANYA LİMANI	22. DİLER LİMAN TESİSLERİ	3. EGE GAZ LNG TERMİNALİ
2. ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI	23. EVYAP PORT	4. HABAŞ İSKELESİ
3. ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI	24. FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ	5. İDÇ LİMANI
4. MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU	25. GÜBRETAŞ TESİSLERİ	6. LİMAŞ LİMAN İŞLETMELERİ
5. ORTADOĞU ANTALYA LİMANI	26. HABAŞ TERMİNALİ	7. PETROL OFİSİ ALIAĞA TESİSLERİ
6. POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ	27. IGSAŞ LİMAN TESİSLERİ	8. TOTAL OIL İSKELESİ
ÇANAKKALE BÖLGESİ	28. KİZİLKAYA LİMANI	9. TÜPRAŞ LİMANI
1. AKÇANSA LİMAN TESİSİ	29. KORUMA KLOR ALKALİ TESİSLERİ	10. ÇEŞME LİMANI
2. BAGFAŞ İSKELESİ	30. KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ	11. DİKİLİ İSKELESİ
3. BORUSAN LİMANI	31. LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ	12. MOPAK İSKELESİ
4. BP GEMLİK İSKELESİ	32. LİMAŞ LİMAN TESİSLERİ	13. KUŞADASI LİMANI
5. GEMLİK GÜBRE LİMANI	33. MARMARA TRANSPORT İSKELESİ	14. MARMARİS LİMANI
6. GEMPORT	34. MİLANGAZ ŞAMADIRA TESİSLERİ	**MERSİN BÖLGESİ**
7. İÇDAŞ LİMANI	35. NUH ÇİMENTO LİMAN TESİSLERİ	1. TOROS TERMİNALİ
8. DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI	36. OPAY PLATFORM İSKELESİ	2. ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ
9. ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI	37. PETLİNE PLATFORMU	3. ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
İSTANBUL BÖLGESİ	38. PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ	4. GÜBRETAŞ SARİSEKİ İSKELESİ
1. AKÇANSA AMBARLI LİMANI	39. POLİPORT	5. İSDEMİR LİMANI
2. AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ	40. SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ	6. ORHAN EKİNCİ İSKELESİ
3. ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ	41. SHELL DERİNCE TESİSLERİ	7. YAZICI İSKELESİ
4. AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ	42. SOLVENTAŞ İSKELESİ	8. ATAŞ TERMİNALİ
5. ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA	43. TOTAL GEBZE TERMİNALİ	9. MERSİN ULUSLARARASI LİMANI
6. KUMPORT	44. TURKUAZ İSKELESİ	10. MESBAŞ RIHTIMI
7. MARDAŞ İSKELESİ	45. TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ	**SAMSUN BÖLGESİ**
8. MARPORT	46. TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ	1. SÜRSAN ŞAMANDIRASI
9. PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ	47. YALOVA ELYAF İSKELESİ	2. ORDU LİMANI
10. TOTAL HARAMİDERE İSKELESİ	48. YARIMCA ROTA LİMANI	3. AYGAZ ŞAMANDIRALARI
11. ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ	49. ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI	4. PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI
12. MOBİL OIL SERVİBURNU İSKELESİ	50. ERDEMİR LİMANI	5. TOTAL OIL ŞAMANDIRASI
13. PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ	51. BÜTANGAZ TERMİNALİ	6. YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI
14. ZEYPORT	52. AKPORT TEKİRDAĞ LİMANI	7. SİNOP LİMANI
15. AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ	53. MARTAŞ TEKİRDAĞ LİMANI	**TRABZON BÖLGESİ**
16. AKSA LİMAN TESİSİ	54. ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ	1. GİRESUN LİMANI
17. AKTAŞ HAMMADDE DOLUM TESİSİ	55. GİSAŞ TUZLA İSKELESİ	2. HOPA LİMANI
18. ALEMDAR DİLİSKELESİ	56. U.N. RO-RO PENDİK LİMANI	3. RIPORT
19. ALTINTEL MELAMİN İSKELESİ	**İZMİR BÖLGESİ**	4. ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI
20. AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ	1. EGE ÇELİK LİMANI	5. POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
		6. TRABZON LİMANI

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Tablo A.4: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (DTO, 2007)

TAŞIMA CİNSİ		2003	2004	2005	2006	2007
TRANSİT	YÜKLEME	BİLGİ YOK	4.826.449	3.722.816	9.112.901	30.593.600
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	-	-	-	2.473.350
	TOPLAM	BİLGİ YOK	4.826.449	3.722.816	9.112.901	33.066.950
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	9.798.081	8.465.427	11.138.934	9.691.009	9.761.897
	YAB. GEMİ	31.678.720	38.592.767	43.370.786	53.224.889	57.835.842
	TOPLAM	41.476.801	47.058.194	54.509.720	62.915.898	67.597.739
İTHALAT	T.C GEMİSİ	29.946.962	26.452.733	31.929.337	32.398.022	27.003.125
	YAB.GEMİ	68.726.675	78.244.387	95.145.837	107.457.906	125.310.476
	TOPLAM	98.673.637	104.697.120	127.075.174	139.855.928	152.313.601
KABOTAJ	YÜKLEME	BİLGİ YOK	14.598.640	14.238.305	13.595.664	16.364.074
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	14.727.554	13.930.533	14.682.817	18.741.552
	TOPLAM	BİLGİ YOK	29.326.194	28.168.838	28.278.481	35.105.626
TOPLAM	YÜKLEME	41.476.801	66.483.283	72.470.841	85.624.463	114.555.413
	BOŞALTMA	98.673.637	119.424.674	141.005.707	154.538.745	173.528.503
	TOPLAM	140.150.438	185.907.957	213.476.548	240.163.208	288.083.916

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2007 yılında 288.083.916 ton yük elleçlenmiştir. 2007 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %23,4'ü olan 67.597.739 tonu ihracat,
- %52,9'u olan 152.313.601 tonu ithalat,
- %12,2'si olan 35.105.626 tonu kabotaj,
- %11,5'i olan 33.066.950 tonu transit olarak gerçekleştirilmiştir.

TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ (TDİ) LİMANLARI:

2007 yıl sonu itibariyle, TDİ limanlarına yanaşan 832 gemi ile 460.427 yolcuya liman hizmeti verilmiştir.

2007 yıl sonu itibariyle, TDİ limanlarının toplam rıhtım uzunluğu 2.853 m, yıllık elleçleme kapasitesi teorik olarak 800.000 ton/yıl, gemi kabul kapasitesi 5.845 adet/yıl, yolcu kabul kapasitesi ise 4.260.000 kişi/yıl'dir (DTO). Tabloda bu verilerin limanlara göre dağılımı gösterilmektedir.

Tablo A.5: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları

Limanlar	Rıhtım Uzunluğu (m)	Derinlik (m)	Yıllık Elleçleme Kapasitesi (x000 Ton/Yıl)	Gemi Kabul Kapasitesi Adet	Depolama Kapasitesi (x000 Ton/Yıl)	YOLCU KABUL KAPASİTESİ (Kişi/Yıl)
İSTANBUL	1.386,00	(-8,-12)	-	3.950	-	3.860.000
ÇANAKKALE	90,00	(-6,-7)	300	365	-	110.000
LAPSEKİ	106,00	(-6,-8)	100	100	10	-
KABATEPE	295,00	(-4,-5)	-	365	-	90.000
GÖKÇEADA (Kuzu Limanı)	900,00	(-6,-7)	400	700	200	200.000
GÖKÇEADA (Ilıpınar İskelesi)	76,00	(-6,-8)	-	365	-	-
TOPLAM	2.853,00		800	5.845	210	4.260.000

Kaynak: TDİ

T.C.D.D. LİMANLARI:

11 Mayıs 2007 tarihinde özelleştirilen Mersin Limanı dışında kalan ve özelleştirme işlemi devam eden limanlarla birlikte 6 limanı işletmeye devam eden TCDD limanlarının özellikleri, yıllara ve yük grupları na göre yükleme/boşaltma istatistikleri Tablo A.6'da sunulmaktadır. Ayrıca özelleşen Mersin Limanı'na ait Liman bilgileri ile yükleme ve boşaltma bilgileri ile tablolarda gösterilmektedir

Tablo A.6: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar

	YÜKLEME			BOŞALTMA			
YILLAR	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	TOPLAM
HAYDARPAŞA							
2003	2.561.492	34	0	3.108.322	45	53.075	5.722.968
2004	2.740.306	6.940	0	3.646.050	6.573	57.262	6.457.931
2005	1.843.741	484	0	2.755.489	5.432	9.093	4.614.239
2006	1.252.853	0	0	2.532.798	0	0	3.785.594
2007	1.665.764	330.685	0	2.259.776	291.960	0	3.928.185
İZMİR							
2003	8.080.323	0	0	3.086.756	12.723	0	11.309.599
2004	8.976.864	575	0	3.511.322	11.904	0	12.500.265
2005	8.223.730	1.505	0	3.568.644	17.590	0	11.811.479
2006	8.268.423	33.945	0	3.828.909	138.656	0	12.269.933
2007	7.724.388	95.355	0	4.380.422	148.681	0	12.068.574
MERSİN							
2003	5.248.091	502.526	120.988	8.218.796	554.629	340.399	15.435.338
2004	5.126.553	487.467	124.565	10.091.725	782.221	600.762	17.183.293
2005	5.363.594	305.870	165.130	9.190.875	773.142	487.697	16.286.308
2006	6.354.852	554.790	438.606	8.226.605	702.688	656.480	16.533.751
2007*	2.119.530	6.100	150.185	2.804.897	222.208	301.652	5.604.532
SAMSUN							
2003	338.443	239.527	857	2.087.392	186.114	7.033	2.268.736
2004	487.848	386.736	0	2.258.620	102.585	16.475	3.102.234
2005	463.794	28.181	0	2.283.078	175.264	13.481	3.067.208
2006	585.794	8.221	0	1.452.769	62.336	7.237	2.046.298
2007	510.109	6.990	0	1.042.888	36.071	4.237	1.686.305
BANDIRMA							
2003	1.008.725	182.382	0	1.334.436	181.553	0	2.723.836
2004	912.260	582.646	3.798	1.301.445	439.306	3.805	3.243.260
2005	758.806	1.366.639	30.692	1.080.352	1.337.280	30.692	4.504.461
2006	822.328	2.330.865	0	897.976	2.344.942	0	6.396.111
2007	761.558	1.035.399	2.000	1.908.423	2.755.463	2.000	8.464.843
İSKENDERUN							
2003	395.633	20.658	0	629.581	1.094.500	16.342	2.256.713
2004	333.387	43.385	3.238	438.069	1.382.403	32.263	2.233.598
2005	396.264	23.438	0	587.503	1.096.460	27.538	2.131.706
2006	501.581	11.560	0	591.180	860.561	23.727	1.988.468
2007	365.121	1.457	406	622.762	834.604	22.388	1.846.738
DERİNCE							
2003	340.732	7.361	0	1.096.229	6.864	83	1.451.639
2004	490.513	6.385	582	1.456.964	9.482	579	1.962.481
2005	726.468	2.590	40	1.489.756	5.491	0	2.224.344
2006	768.725	1.389	102	1.774.278	35	0	2.544.362
2007	843.687	1.234	0	2.185.773	342	0	3.031.036
TOPLAM							
2003	17.910.237	967.788	121.075	20.014.481	2.086.509	416.852	41.509.913
2004	19.050.751	1.364.154	132.136	22.204.995	2.734.339	718.637	46.698.032
2005	17.796.890	1.930.647	175.862	20.785.207	3.481.145	568.494	44.649.745
2006	18.484.805	2.540.500	438.708	19.364.795	3.909.188	687.374	45.364.930
2007	13.481.087	3.377.220	152.591	15.004.871	4.293.829	330.257	36.559.855

Kaynak: TCDD

*Mersin Limanı 2007 yılı Nisan ayı sonu itibariyle alınmıştır.

Tablo A.7: TCDD Limanlarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (2002-2007)

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	DÖKME KATI	DÖKME SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2002	2.769.688	2.338.146	5.121	2.073	5.114.950
	2003	3.203.175	2.503.643	16.085	65	5.722.968
	2004	3.320.515	3.128.689	8.421	306	6.457.931
	2005	1.143.968	3.470.111	160	0	4.614.239
	2006	74.091	3.711.503	0	0	3.785.594
	2007	650.820	3.277.365	0	0	3.928.185
MERSİN	2002	1.004.885	3.858.623	3.073.544	5.825.813	13.762.865
	2003	1.102.223	5.128.919	3.128.805	6.116.431	15.476.378
	2004	1.064.862	5.924.054	2.679.438	7.514.939	17.183.293
	2005	1.264.205	6.462.500	2.444.871	6.114.732	16.286.308
	2006	1.276.260	7.118.091	2.971.386	5.105.014	16.533.751
	2007*	378.177	2.428.451	1.273.370	1.524.534	5.604.532
İSKENDERUN	2002	223.185	303	492.317	886.200	1.602.005
	2003	468.848	3.646	557.331	1.226.892	2.256.717
	2004	173.214	8.282	630.519	1.421.583	2.233.598
	2005	192.444	0	812.578	1.126.684	2.131.706
	2006	241.110	0	842.284	905.051	1.988.468
	2007	368.151	1.021	607.619	869.947	1.846.738
SAMSUN	2002	838.999	7.880	1.750.028	13.988	2.610.895
	2003	689.153	0	2.127.347	22.236	2.768.736
	2004	756.183	0	2.318.711	37.340	3.112.234
	2005	821.262	0	2.212.130	33.816	3.067.208
	2006	879.027	0	1.149.035	18.229	2.046.291
	2007	896.596	0	688.703	31.006	1.616.305
DERİNCE	2002	692.529	5.232	400.042	51.172	1.148.975
	2003	765.798	15.667	603.025	67.149	1.451.639
	2004	1.090.900	11.184	799.990	65.377	1.967.451
	2005	1.307.715	5.476	849.036	62.117	2.224.344
	2006	1.374.072	4.915	1.073.113	92.662	2.544.762
	2007	1.734.764	3.603	1.215.897	76.772	3.031.036
BANDIRMA	2002	133.732	8	2.080.954	145.026	2.359.690
	2003	160.529	0	2.399.340	164.207	2.723.876
	2004	768.797	284	2.290.429	183.750	3.243.260
	2005	2.523.678	0	1.840.210	150.573	4.514.461
	2006	4.348.701	0	1.733.899	113.531	6.196.131
	2007	5.557.147	156	2.768.107	139.433	8.464.843
İZMİR	2002	567.725	5.439.787	3.457.351	187.851	9.652.714
	2003	614.348	6.478.213	3.765.593	251.445	11.109.599
	2004	673.254	7.659.365	3.947.449	220.197	12.500.265
	2005	554.296	7.789.102	3.130.959	337.122	11.811.479
	2006	586.881	8.274.042	3.044.234	364.776	12.269.933
	2007	692.052	8.858.429	2.304.523	213.172	12.068.176
TOPLAM	2002	6.230.643	8.649.979	11.259.357	7.112.123	36.252.102
	2003	6.934.014	14.130.088	12.597.326	7.848.425	41.509.913
	2004	7.847.725	16.731.858	12.674.957	9.443.492	44.854.340
	2005	7.807.568	17.727.189	11.289.944	7.825.044	44.649.745
	2006	8.780.165	19.171.551	10.813.951	6.599.263	45.364.930
	2007	10.277.707	14.569.025	8.858.219	2.854.864	36.559.815

Kaynak: TCDD

*Mersin Limanı 2007 fonajı Nisan ayı sonu itibarıyladır

Tablo A.8: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri

LİMANLAR	H.Paşa	İzmir	Samsun	Bandırma	Derince	İskenderun	Toplam
Toplam Rıhtım Uzunluğu(m)	2,765	2,959	1,756	2,788	1,092	1,426	12.786
Liman Alanı (x 1,000 m²)	320	902	588	246	312	750	3.118
Maksimum Draft (m)	-12	-13	-12	-12	-15	-12	
İşçi Sayısı	725	505	274	248	235	491	2.478
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	2,651	3,640	1,130	4,280	862	640	13.203
Toplam Elleçleme Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	5,427	6,419	2,380	2,771	2,288	3,247	22.532
Toplam Rıhtım Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	8,558	11,100	4,300	7,008	2,991	6,097	40.054
Konteyner Rıhtım Ekipman Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	354	549	40	40	40	20	1.043
Karışık Eşya Stoklama Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	689	884	6,866	2,013	2,984	9,286	22.722
Konteyner Stoklama Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	269	343	50	50	100	146	958

Kaynak: TCDD

Ulaştırma kıyı yapıları ile ilgili kamu ve özel sektöre ait tüm tesislerin bilgilileri, kapasiteleri, ekipmanları, fiziki özellikleri vb. veriler bir tesis için ekte verilmiştir.

A.1.2. Halen Yatırım Programları Kapsamında Kıyı Yapıları ile Bağlantılı Altyapı Tesisleri

Ulaştırma Kıyı Yapıları ile ilişkili alt yapı ve ulaşım bağlantıları üç başlık altında irdelenmektedir. Bu başlıklar karayolu, demiryolu ve havayoludur.

A. Karayolu:

Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığının temelini karayolu oluşturmaktadır. 2008 yılı itibarı ile devlet ve il yollarının uzunluğu 62.023 km. erişmiştir.

Türkiye'de taşınan yük ve yolcunun %90'ından fazlası Karayolları ile taşınmaktadır. 2002 yılında çıkarılan Acil Eylem Planı ile bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır. Yapılması aciliyet arz eden yollar üç ana kategoriye ayrılmıştır.

a) Kapasite yetersizliğinden dolayı bölünmüş yol olarak yapılması gereken kesimler 5,600 Km,

b) Uluslararası ağ bütünlüğünün sağlanabilmesi için yapılması gereken kesimler 4,000 Km,

c) Ulusal ağ bütünlüğünün sağlanabilmesi için yapılması gereken kesimler 5 400 Km. olarak belirlenmiştir.

Bu kesimlerin toplamı 15,000 km.dir.

Çalışmaların daha süratli ve kamu imkânlarının daha koordineli olarak kullanılabilmesi maksadıyla 5003 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünce Yapılacak Bölünmüş Yol İnşasında Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkındaki Kanun çıkartılmış ve 22 Kasım 2003 tarihli Resmi

Gazetede yayımlanmıştır. Tüm ana karayolu akslarının bölünmüş yol olarak hizmete açılması hedeflenmektedir.

Tablo A.9: Yıllar İtibarıyla Hizmete Açılan Bölünmüş Yollar

Yıllar	**Hizmete Açılan Bölünmüş Yol (km)**
2002 Sonu	4,326
2003	1,305
2004	1,765
2005	2,045
2006	1,240
2007	1,082
2003-2007 Toplamı	7,437
Genel Toplam	11,763

Kaynak: www.kgm.gov.tr

1980'li yılların ortalarından itibaren başlayan Otoyollar inşaatları da devam etmektedir. Halen hizmette olan Otoyol güzergâhları

- Edirne-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara aksı
- Mersin-Adana-Osmaniye-Hatay-Gaziantep aksı
- İzmir-Aydın aksıdır

Halen inşaat çalışmaları devam eden otoyollar

- Adana-Niğde
- Gaziantep-Şanlıurfa
- İzmir Çevreyolu
- Bursa Çevreyolu'dur.

Adana-Niğde bağlantısının, Nevşehir ve Aksaray güzergahı ile Ankara'ya dolayısı ile Marmara'ya kadar ulaştırılması planlanmıştır. Yine İzmir-Manisa-Balıkesir-Bursa-Yalova-Kocaeli bağlantısı, Aydın-Denizli bağlantısı da planlanmış durumdadır.

Şekil A.1:Türkiye Karayolları Yolları Ağı

B. Demiryolu:

Türkiye'de demiryolu yapımı 1850'li yıllardan başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'li yılların ortasına kadar hızlanarak devam etmiştir. Bu tarihten itibaren karayollarına önem verilmesi ile yeni güzergâhların inşaatı yavaşlamıştır. Halen kullanılan demiryolu güzergâhlarının çok büyük bir bölümü 1950'li yıllara kadar yapılan güzergâhlar olmak üzere 10.991 km. demiryolu ağı bulunmaktadır.

2000'li yıllara kadar mevcut hatların düzenlenmesi ve iyileştirilmesi çalışmaları ağırlıklı olarak yapılmıştır. Bu dönemde iller arasında özellikle yolcu taşımacılığına yönelik Yüksek Hızlı Tren projeleri geliştirilmiş ve Ankara-Eskişehir-İstanbul Yüksek Hızlı Tren güzergâhının inşaatına başlanmıştır. Bu güzergâhın Ankara – Eskişehir kesimi tamamlanarak hizmete açılmıştır. Eskişehir – İstanbul arasında da inşaat çalışmaları devam etmektedir.

TCDD tarafından yayımlanan "T.C. Devlet Demir Yolları İstatistik Yıllığı 2003-2007"ye göre inşaat çalışmaları devama eden diğer Yüksek Hızlı Tren güzergâhları şunlardır.

- Ankara – Konya
- Ankara – Yerköy – Sivas
- Bursa – Osmaneli (Bilecik)
- Eskişehir – İstanbul

Mevcut inşaat çalışmalarına ilaveten planlanan hızlı tren güzergâhları;

- İzmir – Uşak – Afyon – Polatlı (Ankara)
- İstanbul– Edirne'dir.

Hızlı tren çalışmalarına ilaveten Kars – Tiflis (Gürcistan) arasında da yük taşımacılığına yönelik demir yolu inşaatı devam etmektedir. İnşaat çalışmaları haricinde TCDD mevcut hatlarını iyileştirme çalışmalarına devam etmektedir. 2010 yılına kadar mevcut hatların büyük bir kısmının elektrifikasyon ve sinyalizasyon alt yapısını tamamlamayı hedeflemektedir.

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, 2003–2007

Şekil A.2: Türkiye Demir Yolları Ağı

C. Havayolu:

Türkiye'de sivil ticari uçuşlara açık 44 hava alanı yer almaktadır. Bu hava alanlarından 40 tanesi Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) tarafından işletilmektedir. Kalan 4 hava alanı özel ve diğer kamu kuruluşları tarafından işletilmektedir. DHMİ listesinde yer almayan Gazipaşa (Antalya) hava alanı, özel bir şirkete işletilmesi için verilmiştir. Henüz işletilmeyen hava alanında çalışmalar sürdürülmekte; kısa süre içinde işletilmeye geçmesi beklenmektedir.

44 havaalanından 12 tanesi uluslararası uçuşların yapıldığı hava limanı statüsünde 32 tanesi ülke içi uçuşların yapıldığı hava meydanıdır.

Halen İstanbul'da yer alan Sabiha Gökçen Hava Alanı'nda dış hatlar terminal binasının yapımı devam etmektedir. DPT'nin 2009 yılı yatırım programı incelendiği zaman yapılan çalışmaların çok büyük bit kısmı, mevcut hava alanlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi projelerini kapsamaktadır. Bunların dışında Çukurova Bölgesel Havaalanı yapımı etütleri ve İstanbul'a 3. bir havaalanı yapımı ile ilgili etütler 2009 sonrasına bırakılmıştır.

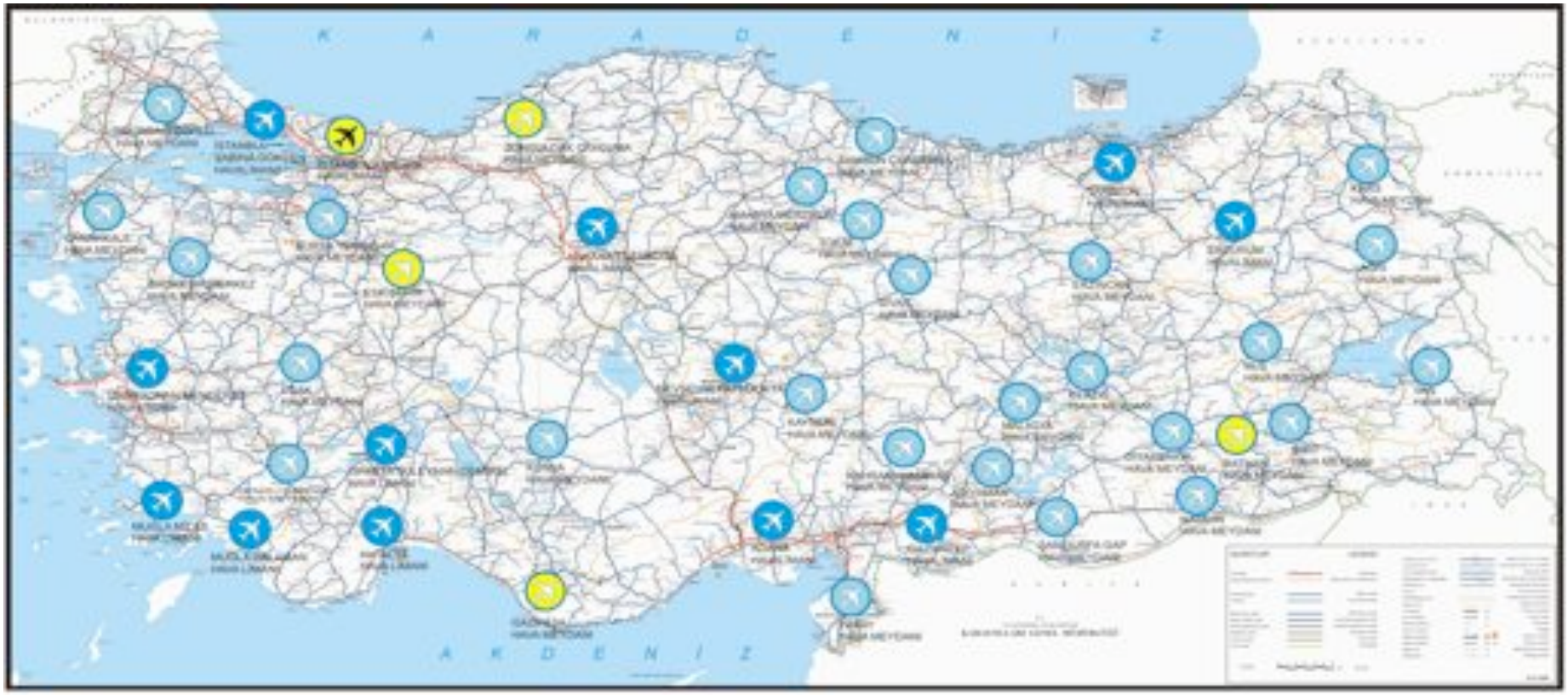
2009 Yılı yatırım Programında yer alan yeni havaalanı inşaatlarının başlangıç ve bitiş tarihleri Tablo A.10'da yer almaktadır.

Tabo A.10: Yatırım Programı Kapsamında Proje ve İnşaat Çalışmaları Sürdürülen Havaalanları

Havaalanı	Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihleri
Iğdır Havaalanı inşaatı	2008-2011
Kütahya-Afyon-Uşak Bölgesel Havaalanı Projesi	2006-2013
Hakkari (Yüksekova) Havaalanı İnşaatı	2008-2011
Şırnak Havaalanı İnşaatı	2008-2011
Bingöl Havaalanı İnşaatı	2008-2011

Kaynak, 2009 Yılı Yatırım Programı, DPT

Ülkemizde yer alan ve halen işletilen ve işletme aşamasına gelmiş hava alanlarının konumları ve statüleri Şekil A.3'de görülmektedir.



Kaynak: www.dhmi.gov.tr

Şekil A.3:Türkiye'de Ticari Sivil Uçuşlar Yapılan Hava Alanları

D. Boru Hatları:

Türkiye'nin bulunduğu stratejik konum enerji hatlarınının geçişinde de köprü konumu almasına neden olmaktadır. İlk olarak 1973 yılında Irak'tan getirilen ham petrolün Türkiye üzerinden taşınması ile başlayan faaliyetler bu gün oldukça önemli bir seviyeye gelmiştir. Irak petrolüne 2006 yılında hizmete giren Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı Azeri petrolünün Gürcistan üzerinden Türkiye'ye taşımıştır. Irak ve Azeri petrolü Ceyhan (Adana) Yumurtalık deniz terminali ile Dünyaya dağıtılmaktadır.

Petrolün yanı sıra şimdilik yurtiçi tüketime yönelik olarak geliştirilen doğal gaz boru hatlarının Türkiye üzerinden Avrupaya taşınması konusunda da ciddi projeler ve faaliyetler bulunmaktadır.

BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.)'a ait 3 adet petrol ve doğal gaz terminali bulunmaktadır. Bunlar Marmara Ereğlisi LNG Deniz Terminali, Dörtyol Deniz Terminali ve Dörtyol Deniz Terminali'dir.

Tablo A.11: Türkiye'deki Petrol Boru Hatları ve Kapasiteleri

	Boru Hatları	Uzunluk (km)	Kapasite (milyon ton/yıl)
Yurtdışı	Irak – Türkiye (2 Hat)	1. hat: 986 2. hat: 890	71
	Azerbaycan – Gürcistan – Türkiye	1075	50
Yurtiçi	Ceyhan – Kırıkkale	448	7.2
	Batman – Dörtyol	511	4.5
	Şelmo – Batman	41	0.8

Kaynak: www.botas.gov.tr

Kaynak: www.botas.gov.tr

Şekil A.4:Türkiye'de Ham Petrol Boru Hatları

Doğal Gaz Boru Hatları

2009 yılı itibarıyla; Türkiye'deki 81 ilin 63'ünde doğal gaz kullanılmaktadır. 4 ilde boru hattı inşası devam etmekte; 5 ilde de yapım ihalesi aşamasındadır.

Kaynak: www.botas.gov.tr

Şekil A.5: Türkiye'de Doğal Gaz Boru Hatları

BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.) tarafından hazırlanan doğal gaz arz-talep senaryoları Tablo A.12'da gösterilmektedir.

Tablo A.12: Doğal Gaz Talep Tahmin ve Doğal Gaz İhracat Miktarları (Milyon cm^3)

	2009	2010	2015	2020	2025	2030
Türkiye Doğal Gaz Talep Miktarları (*)	40,903.00	43,806.00	56,183.00	658,67.00	70,546.00	76,378.00
Doğal Gaz İhracat Miktarları (Yunanistan)	737,00	737,00	737,00	737,00	0	0
Toplam Doğal Gaz Talep Miktarları	41,640,00	44,543.00	56,920.00	66,604.00	70,546.00	76,378.00

* TEİAŞ'ın ilave elektrik üretimi için doğal gaz talepleri dikkate alınmıştır.

Kaynak: www.botas.gov.tr

Tabloda görüleceği üzere 2030 yılında Türkiye'nin Doğal talebinin günümüzdeki toplam talebin yaklaşık 2 katına çıkacağı görülmektedir. BOTAŞ tarafından verilen bilgilere göre kontrata bağlanmış doğal gaz arz miktarları Tablo A.13'de görülmektedir.

Tablo A.13: Doğal Gaz Talep Tahmin ve Doğal Gaz İhracat Miktarları (Milyon cm^3)

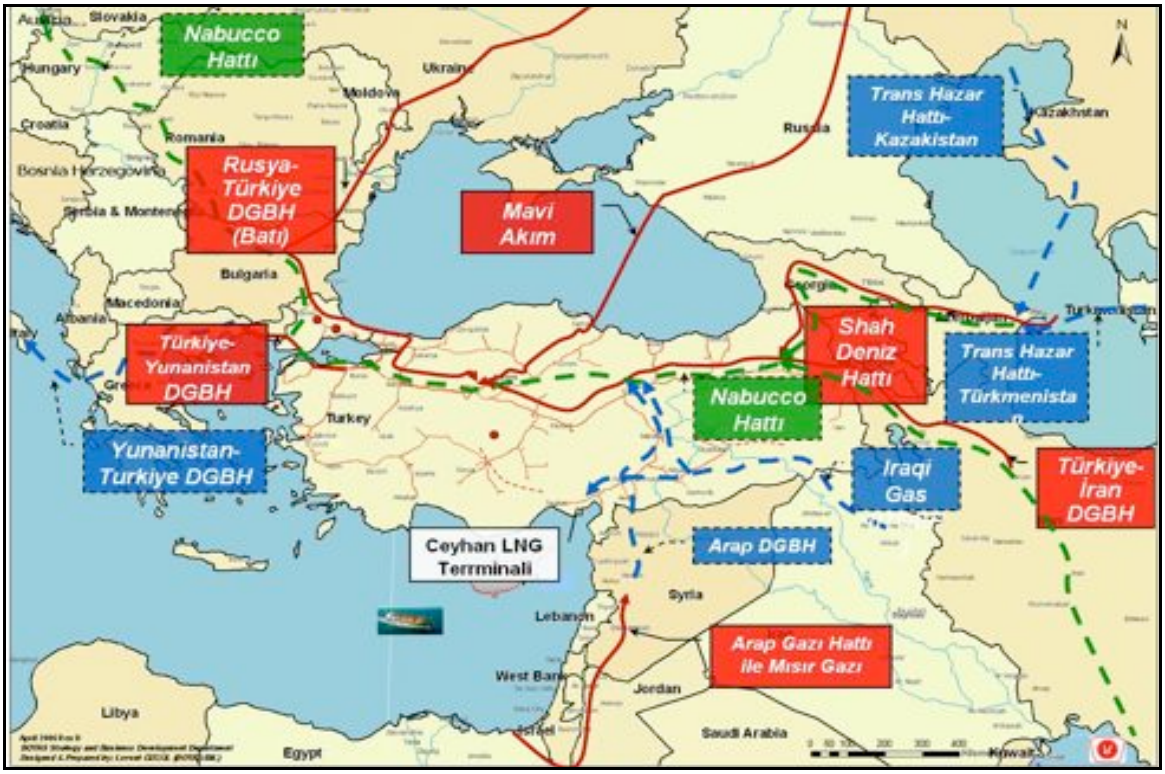
	2009	2010	2015	2020
Rusya Fed.	6,000.00	6,000.00	0.00	0.00
LNG (Marmara Ereğlisi) Cezayir	4,444.00	4,444.00	0.00	0.00
LNG (Marmara Ereğlisi) Nijerya	1,338.00	1,338.00	1,338.00	1,338.00
İran	9,556.00	9,556.00	9,556.00	9,556.00

Rusya Fed. (ilave) (Batı)	8,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00
Rusya Fed. (Karadeniz Hattı)	14,000.00	16,000.00	16,000.00	16,000.00
Türkmenistan *	0.00	0.00	0.00	0.00
Azerbaycan	6,600.00	6,600.00	6,600.00	6,600.00
Toplam Arz	49,092.00	51,059.00	40,791.00	40,761.00

* Doğal gaz alımı netleşmemiştir.
Kaynak: www.botas.gov.tr

Tablo A.11'de de görüleceği üzere 2020 yılında Türkiye'nin doğal gaz talebi arzın 2 katına yaklaşmaktadır. Bu durumun bir sonucunda Uluslararası platformda yeni projeler üzerinde çalışılmaktadır. Bu projeler sadece Türkiye'nin ihtiyacına yönelik olmayıp doğal gazın Avrupa'ya taşınmasını da içermektedir. BOTAŞ'dan alınan bilgilere göre; şimdiye kadar hazırlanan pojeler:

- Türkiye-Yunanistan-İtalya Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- Hazar Geçişli Türkmenistan - Türkiye - Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- Mısır-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- Irak - Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
- Doğal Gaz Yeraltı Depolama Projeleri



Şekil A.6: Uluslararası Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri

BOTAŞ'dan alınan bilgilere göre; doğal gaz boru hatlarına gaz enjeksiyonunda tek deniz ikmal noktası ve Doğu-Batı ekseninde tek gazlaştırma ünitesi bulunan tek deniz terminali olması nedeni ile Tekirdağ'da bulunan Marmara Ereğlisi LNG Deniz Terminali ulusal doğal gaz sisteminde olduğu kadar NABUCCO gibi potansiyel projelerde de uluslararası bir önem sahiptir.

Kaynak: www.botas.gov.t r

Şekil A.7: Doğal Gaz ve Petrol Boru Hatları

E. 2009 Yılı Yaıtım Programı

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan 2009 Yılı Yatırım Programının Sektörlere dağılımı incelendiği zaman sektör bazında en büyük yatırım payı ulaştırma sektörüne aittir. Toplam planlanan yatırımlar içinde Ulaştırma sektörü %24'lük bir paya sahiptir. Bunu %19 ile diğer kamu hizmetleri, %16 ile eğitim sektörü, %13'erlik payla da tarım ve enerji sektörleri takip etmektedir.

2009 Yılı Yatırım Programı'na göre Ulaştırma sektörü yatırımlarının kuruluşlara ve türlere dağılımı incelendiği zaman; en büyük paya %47 ile karayolu ulaştırması sahiptir. Karayolu ulaştırmasını %37 ile demiryolu ulaştırması, %8 ile boru hattı ve %6 ile Havayolu ulaştırması takip etmektedir. Deniz yolu ulaştırması tüm ulaşım sektörü içindeki %2'lik payı ile en düşük orana sahiptir.

Bu değerler, Türkiye'de ulaşım sektörüne yönelik kamu yatırımlarının öncelikli olduğunu göstermektedir. Karayolu ve demir yolu yatırımlarının baskın rolü de son dönemlerde öncelik verilen duble karayolu uygulamaları ve hızlı tren yatırımlarına verilen önemi göstermektedir. Boru hatları ile ilgili değer de uluslararası platformda Türkiye'nin enerji politikalarının bir sonucudur.

2009 Yılı Yatırım Programına göre sektör bazında kamu yatırımları Tablo A.14'de, ulaştırma sektöründe bu yatırımların dağılımı Tablo A.15'de gösterilmektedir.

Tablo A.14: 2009 Yılı Yatırımlarının Sektörler Dağılımı (Bin TL)

KURULUŞLAR	PRJ. SAY.	PROJE TUTARI		2008 SONU HARCAMA			ETÜD–PROJE			DEVAM EDEN PROJELER			YENİ PROJELER			2009 YATIRIMI		
		DIŞ	TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM
				KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK	
TARIM	282	4 345 204	61 585 154	2 328 328	3 387	27 368 117	-	-	51 670	127 681	-	2 182 638	-	1 490	536 840	127 681	1 490	2 771 148
MADENCİLİK	44	544 657	1 374 953	-	13 880	63 921	-	180	6 500	-	18 125	100 921	-	382 058	823 579	-	400 363	931 000
İMALAT	80	277 410	1 371 057	-	97 799	434 164	-	4 950	10 050	-	56 946	169 901	-	6 550	121 839	-	68 446	301 790
ENERJİ	116	15 663 234	40 668 995	5 029 860	81 359	18 392 744	-	-	24 334	888 948	18 155	2 738 524	-	600	52 291	888 948	18 755	2 815 149
ULAŞTIRMA	364	33 811 141	88 182 658	17 575 911	2 100 935	44 228 869	-	1 723	96 285	1 880 329	306 223	4 309 148	-	42 361	685 893	1 880 329	350 307	5 091 326
TURİZM	49	-	1 197 441	-	-	322 451	-	-	1 825	-	-	117 077	-	-	29 024	-	-	147 926
HABERLEŞME	13	58 643	486 328	-	1 961	201 749	-	-	1 000	-	7 307	39 058	-	41 485	80 075	-	48 792	120 133
KONUT	37	-	343 135	-	-	60 081	-	-	550	-	-	78 050	-	-	59 162	-	-	137 762
EĞİTİM	645	446 766	18 101 462	135 750	-	8 011 032	-	-	58 009	112 725	-	2 334 206	-	-	1 021 314	112 725	-	3 413 529
SAĞLIK	128	520 748	7 039 628	359 158	-	2 937 358	-	-	43 400	46 642	-	982 661	1 216	-	611 346	47 858	-	1 637 407
DİĞER KAMU HİZMETLERİ	574	3 629 542	25 415 180	1 674 922	-	8 876 466	-	-	43 944	170 625	-	2 809 620	1 500	-	1 313 419	172 125	-	4 166 983
-DKH-İKTİSADİ	171	1 381 294	10 355 792	384 481	-	3 145 590	-	-	11 287	52 300	-	1 383 659	-	-	601 773	52 300	-	1 996 719
-DKH-SOSYAL	403	2 248 248	15 059 388	1 290 441	-	5 730 876	-	-	32 657	118 325	-	1 425 961	1 500	-	711 646	119 825	-	2 170 264
TOPLAM	2 332	59 297 345	245 765 991	27 103 929	2 299 321	110 896 952	-	6 853	337 567	3 226 950	406 756	15 861 804	2 716	474 544	5 334 782	3 229 666	888 153	21 534 153

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, 2009

Tablo A.15: 2009 Yılı Ulaştırma Yatırımlarının Kuruluşlara Dağılımı (Bin TL)

KURULUŞLAR	PRJ. SAY.	PROJE TUTARI		2008 SONU HARCAMA			ETÜD–PROJE			DEVAM EDEN PROJELER			YENİ PROJELER			2009 YATIRIMI		
		DIŞ	TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM
				KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK	
DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI	41	12 563 537	26 831 515	3 203 943	226 833	5 829 307	-	-	11 300	864 668	48 958	1 710 628	-	-	140 822	864 668	48 958	1 862 750
TCDD GN.MD.	23	6 280 764	13 891 198	2 111 603	226 833	3 463 471	-	-	-	530 000	48 958	1 184 020	-	-	135 980	530 000	48 958	1 320 000
ULAŞ.BAK.DLH İNŞAATI GN.MD.	18	6 282 773	12 940 317	1 092 340	-	2 365 836	-	-	11 300	334 668	-	526 608	-	-	4 842	334 668	-	542 750
DENİZYOLU ULAŞTIRMASI	31	135 123	1 017 873	-	50 823	341 496	-	-	2 000	-	4 760	74 062	-	9 000	33 538	-	13 760	109 600
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	4	61 941	208 472	-	23 941	115 171	-	-	-	-	3 800	22 600	-	-	900	-	3 800	23 500
ULAŞ.BAK.DLH İNŞAATI GN.MD.	10	-	598 365	-	-	128 709	-	-	2 000	-	-	37 012	-	-	11 088	-	-	50 100
KIYI EMNİYETİ GN.MD.	9	46 300	105 540	-	-	42 320	-	-	-	-	960	7 150	-	9 000	10 850	-	9 960	18 000
TCDD GN.MD.	2	-	10 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	-	-	10 000
T.DENİZCİLİK İŞL.GN.MD.(1)	6	26 882	95 496	-	26 882	55 296	-	-	-	-	-	7 300	-	-	700	-	-	8 000
HAVAYOLU ULAŞTIRMASI	49	461 909	1 357 799	-	182 191	232 676	-	-	4 652	-	48 572	237 888	-	31 540	79 661	-	80 112	322 201
DHMİ GN.MD.	22	405 123	789 262	-	168 301	179 541	-	-	2 000	-	37 950	202 950	-	31 540	70 050	-	69 490	275 000
ULAŞ.BAK.DLH İNŞAATI GN.MD.	15	-	493 029	-	-	36 895	-	-	2 402	-	-	23 216	-	-	267	-	-	25 885
UB SİVİL HAVACILIK GN.MD.	1	-	644	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	644	-	-	644
D.METEOROLOJİ İŞL.GN.MD.	4	56 786	60 966	-	13 890	15 040	-	-	250	-	10 622	11 422	-	-	-	-	10 622	11 672
D.METEOROLOJİ İŞL.GN.MD.(DS)	7	-	13 898	-	-	1 200	-	-	-	-	-	300	-	-	8 700	-	-	9 000
KARAYOLU ULAŞTIRMASI	229	16 774 524	53 493 896	13 028 914	-	33 436 791	-	-	74 055	899 083	-	1 886 941	-	-	408 779	899 083	-	2 369 775
TCK GN.MD.	198	7 905 758	39 101 031	5 870 994	-	21 888 568	-	-	52 520	455 238	-	1 226 249	-	-	365 900	455 238	-	1 644 669
TCK GN.MD.(OTOYOLLAR)	23	8 868 766	14 294 406	7 157 920	-	11 535 096	-	-	20 110	443 845	-	646 189	-	-	1 701	443 845	-	668 000
EMNİYET GN.MD.	5	-	43 059	-	-	577	-	-	50	-	-	503	-	-	40 578	-	-	41 131
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI	1	-	4 800	-	-	-	-	-	1 375	-	-	-	-	-	-	-	-	1 375
UB KARA ULAŞTIRMASI GN.MD.(DS)	2	-	50 600	-	-	12 550	-	-	-	-	-	14 000	-	-	600	-	-	14 600
BORU HATTI	14	3 876 048	5 481 575	1 343 054	1 641 088	4 388 599	-	1 723	4 278	116 578	203 933	399 629	-	1 821	23 093	116 578	207 477	427 000
BOTAŞ GN.MD.	14	3 876 048	5 481 575	1 343 054	1 641 088	4 388 599	-	1 723	4 278	116 578	203 933	399 629	-	1 821	23 093	116 578	207 477	427 000
TOPLAM	364	33 811 141	88 182 658	17 575 911	2 100 935	44 228 869	-	1 723	96 285	1 880 329	306 223	4 309 148	-	42 361	685 893	1 880 329	350 307	5 091 326

(1) Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlar.

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, 2009

A.1.3. İmar Planları ve ÇED Raporları Onaylanmış Ulaştırma Kıyı Yapıları

Kıyılarımızın kullanımı temel olarak; 1990'da yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 1985'de yürürlüğe giren 3194 Sayılı İmar Kanunu ve 1983'de kabul edilen 2872 Sayılı Çevre Kanunu ile yapılandırılmaktadır. Kıyı Kanununun nüvesi 1605 Sayılı Kanundur. Bu kanunla İmar Kanununa Ek 7 ve 8. maddeler eklenerek kıyı ve belediye-mücavir alan sınırları dışında yapılaşmaya düzenleme getirilmiştir. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında yer alan bütün planlama çalışmalarının hazırlanması ve onaylanması görevi Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na verilmiştir.

1991 yılında 443 sayılı Kanun ile Kurulan Çevre Bakanlığı'nın kurulması ve 1993'de Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Yönetmeliği'nin kabul edilmesi ile kıyı yapıları uygulama sürecinde ÇED raporu hazırlanması başlamıştır.

Maliye Bakanlığına Bağlı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, Milli Emlak Mevzuatı çerçevesinde kıyı yapılarının yapılacağı hazineye ait taşınmazların kiralanması ve irtifak hakkı verilmesini sağlamaktadır. Bu mevzuat çerçevesinde, 19.06.2007 tarih ve 26557 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik"; 26.04.2009 tarih ve 27211 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Hazine Taşınmazları Üzerinde İrtifak Hakkı ve Kullanım İzni Verilmesi İşlemleri Tebliği" ile kıyı bölgesinde yapılacak yatırımların izin ve kullanma işlemlerini yürütmektedir.

A. Planlama:

Kıyı alanlarının kullanıma açılması ve yapı yapılabilmesi için çok sayıda işlem yapılmalıdır. Kıyıda yapılacak tesise ilişkin işletme öncesi süreç üç ana aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar; tahsis için ön izin, imar planı, Proje ve uygulamadır. Bu prosedür temelde Kıyı Kanunu ve İmar Kanununa dayanmaktadır. İşlemler başvuru sahibi tarafından izlenmekte ve her aşamada alınan belge izin veya onay başvuruya eklenerek prosedür sonuçlandırılmaya çalışılmaktadır.

Kıyı alanlarında dolgu başvurusunda bulunabilmek için uygulanan prosedür, temel olarak 4 alt aşamadan oluşmaktadır:

1. Öncelikle, yatırım ve dolgu yapılacak alanın 1/1000 – 1/5000; yoksa 1/25000 haritalara işlenmesi ve Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden **"ön izin"** alınması gerekmektedir. Ön izin başvurusu Valilik kanalıyla yapılmaktadır. Valilik başvuruyu Defterdarlık kanalıyla Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne göndermektedir. Milli Emlak'in görüşü olumsuz ise ve ön izin verilmeden prosedür sona erer.

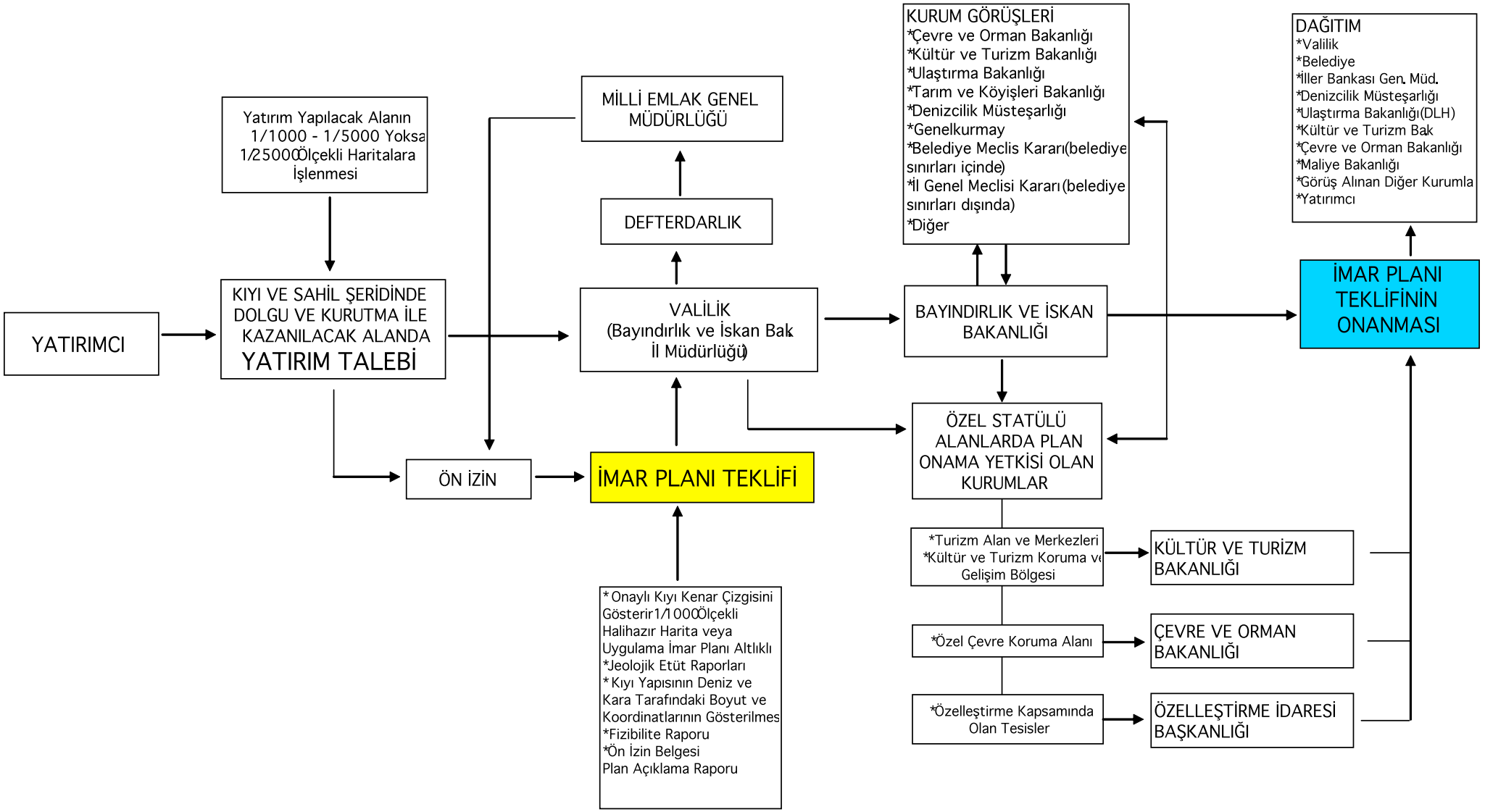
2. "Ön izin" alındıktan sonra "Dolgu İmar Planı Teklifi" hazırlanmaktadır. Plan teklifi onaylı Kıyı Kenar Çizgisini gösterir 1/1000 ölçekli halihazır harita veya varsa onaylı imar planı üzerine çizilir. Kıyı yapısının deniz ve kara tarafındaki koordinatlarının gösterilmesi gerekmektedir. Plan Raporu, Jeolojik Etüt ve Fizibilite Raporu ile Milli Emlak'dan alınan ön izin belgesi eklenerek valiliğe (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü) verilir.

3. Valilik teklifi Bayındırlık ve İskân Bakanlığına gönderir. Bakanlık, ilgili kurumlardan görüş almaktadır. Bu kurumlar; Çevre ve Orman Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Belediye sınırları içinde ise belediye meclis kararı, belediye sınırları dışında ise il genel meclisi kararı ve gerekiyorsa diğer kurumlardan alınan görüşlerin tamamlanmasıyla birlikte teklifi değerlendirir.

   Proje alanı; turizm alanı, turizm merkezi, kültür ve turizm koruma-gelişme bölgesi, özel çevre koruma alanı, özelleştirme kapsamında olan tesis gibi özel statülü bir alan ise; ilgisine göre Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığına gönderilir plan onaması bu kurumlar tarafından yapılır..

4. Dolgu imar planı teklifinin Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanması ile ilgili kurumlara (Valilik, belediye, İller Bankası Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı – DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Kültür ve turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Maliye Bakanlığı) ve başvuru sahibine dağıtımı yapılır. Maliye Bakanlığı plan onayının kendisine ulaşmasıyla “Kesin Tahsis” işlemini başlatır.

Kıyı Yapıları plan hazırlama ve onama süreci Şekil A.8’de gösterilmektedir.



Şekil A.8: Kıyı Yapıları İmar Planı Hazırlama ve Onay Süreci

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün kayıtlarının incelenmesi sonucunda 1991 yılından başlayarak 2008 yılı sonuna kadar 266 adet ulaştırma kıyı yapıları ile ilgili imar planının onaylandığı tespit edilmiştir. Yapılan incelemelerde bu planların; Liman, İskele, rıhtım, deniz altı boru hattı ve şamandıralar, tevsiiler ve ilave dolguları içerdiği görülmüştür. Limancılık sektöründe yaşanan gelişmelere bağlı olarak bir liman veya iskelenin yıllar içinde birden fazla imar planı teklifi verdiği görülmüştür. Mevcut planların büyük bir kısmı iskele boyunun uzatılması, ilave dolgu alanı yapılması, rıhtım alanının düzenlenmesi, boru ve şamandıra sisteminin uzatılması-ilaveler yapılması vb. teklifleri içermektedir. Kısaca toparlamak gerekirse gelen tekliflerin büyük bir kısmı mevcut tesislerde yapılacak düzenleme ve ilavelere yöneliktir. Tablo A.16'da DLH Genel Müdürlüğü ve ilgili diğer kuruluşların arşivlerinin taranmasıyla ortaya çıkan; yıllar itibarıyla onaylanan ulaştırma kıyı yapıları imar planları listesi görülmektedir.

Tablo A.16: Yıllar İtibarıyla İmar Planı Teklifi Onaylanmış Ulaştırma Kıyı Yapıları

Yıllar	Sıra No	Yıl Sıra No	Plan Tekfinin Adı	Mevkii	Plan Onayını Yapan Kurum	Tarih-Sayı No	Plan Onay Tarihi
2008	1	**1**	İzmir-Aliağa-Horozgediği Mevkii Rıhtım ve Dolgu Alanı İmar planı	Horozgediği	Bay. ve İsk.Bak.	15.05.2008/4118	15.05.2008
	2	**2**	İstanbul İli, Büyükçekmece Yakuplu Ro-Ro Limanı geri sahasına ilişkin Nazım ve Uygu.Pl. değişikliği	Büyükçekmece Yakuplu	Bay. ve İsk.Bak.	31.01.2008/937	31.01.2008
	3	**3**	Adana-Yumurtalık, Sugözü Mendirek ve Lim.Teklifi	Yumurtalık	Bay. ve İsk.Bak.	29.01.2008/870	29.01.2008
	4	**4**	İzmir-Aliağa İlçesi, Çakmaklı Köyü Horozgediği Mevkii Dolgu İmar Planı Değişikliği	Horozgediği Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	08.02.2008/1193	08.02.2008
	5	**5**	Kocaeli, Tütün Çiftlik platform Dolfen ve Deniz içi Boru Hattı Uygulama İmar Planı İptali	Tütünçiftlik Beldesi	Bay. ve İsk.Bak.	31.03.2008/2613	31.03.2008
	6	**6**	Hatay, İskenderun, Akçay Petrol Boru Hattı	İskenderun Akçay Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	20.02.2008/1478	20.02.2008
	7	**7**	Kocaeli, Gebze, Dilovası Liman Tesisleri İmar Planı	Dilovası	Bay. ve İsk.Bak.	08.02.2008/1211	08.02.2008
	8	**8**	Bursa-Gemlik Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	Küçükçiftlik Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	08.04.2008/2947	08.04.2008
	9	**9**	Mersin Serbest Bölge Limanı	Mersin	Bay. ve İsk.Bak.	06.02.2008/1125	06.02.2008
	10	**10**	İzmir, Çeşme, Karadağ Mevkii Ro-Ro ve Feribot Limanı Dolgu İmar Planı	Karadağ Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	31.03.2008/2626	31.03.2008
	11	**11**	İzmir Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı ve Tersane Alanı Uyg. İmar Planı	Bayat Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	07.03.2008/1967	07.03.2008
	12	**12**	Mersin Petrol Boru Hattı	Kazanlı	Bay. ve İsk.Bak.	19.06.2008/5247	19.06.2008
	13	**13**	Mersin Petrol Hattı ve Platform Sistemi Plan değişikliği	Kazanlı	Bay. ve İsk.Bak.	06.06.2008/4841	06.06.2008
	14	**14**	Samsun-Kurupelit Mendirek Dolgu Alanı Hk.	Tekkeköy	Bay. ve İsk.Bak.	20.06.2008/5286	20.06.2008
	15	**15**	İzmir-Aliağa-Nemrut Körfezi İlave İskele ve Dolgu İm.Planı	Nemrut	Bay. ve İsk.Bak.	19.06.2008/5233	19.06.2008
	16	**16**	İstanbul-Ambarlı Liman Kompleksi İlave Dolgu İmar Planı Teklifi ve Açıklama Raporu	Büyükçekmece Yakuplu	Bay. ve İsk.Bak.	31.01.2008/938	31.01.2008
	17	**17**	Kocael-Hereke İskele-Rıhtım Dolgu Alanı Uyg.İm.Planı	Hereke	Bay. ve İsk.Bak.	24.04.2008/3429	24.04.2008
	18	**18**	Kocaeli, Gebze-Dilovası-Eynerce Liman Tesisleri İmar Planı	Eynerce Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	18.01.2008/531	18.01.2008
	19	**19**	Hatay Dörtyol İsdemir Lim.2.Etap İm.Pl. Payas Belediyesi İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	İsdemir	Bay. ve İsk.Bak.	31.01.2008/933	-
	20	**20**	Kocaeli Kirazlıyalı İlave Liman Dolgu Uyg.İm.Pl. Teklifi	Kirazlıyalı	Bay. ve İsk.Bak.	14.11.2008/9362	14.11.2008
	21	**21**	Hatay İli, İskenderun, Sarıseki Belediyesi İskele ve Dol.İm.Pl.	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	05.12.2008/10068	15.12.2008
	22	**22**	Kocaeli, Derince Liman Amaçlı, Dolgu İm.Planı	Derince	Bay. ve İsk.Bak.	03.12.2008/9896	03.12.2008
	23	**23**	Yalova-Altınova Onaylı İlave İskele Dolgu İmar Planı	Hersek Köyü Kumluk Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	27.05.2008/4467	27.05.2008
	24	**24**	İstanbul-Kadıköy-Fenerbahçe Dolgu İm.Pl.	Fenerbahçe	Bay. ve İsk.Bak.	26.08.2008/7421	26.08.2008
	25	**25**	Çanakkale-Gelibolu Tersane ve İskele Dolgu Planı	Sütlüce Köyü	Bay. ve İsk.Bak.	24.09.2008/8269	24.09.2008
	26	**26**	Samsun-Tekkeköy Boru Hattı 1102 Ada 1 Parsel	Selyeri Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	22.12.2008/10296	17.11.2008
	27	**27**	Kocaeli İli, Gebze İlçesi, Dilovası İskele Al. Dolgu Uyg. İmar Palın	Gebze	Bay. ve İsk.Bak.	08.10.2008/8475	08.10.2008
	28	**28**	İzmir Aliağa Arapçiftliği MevkiiİskeIe ve Dolgu Al.İm.Pl.	Arapçiftliği	Bay. ve İsk.Bak.	14.08.2008/7014	14.08.2008

	29	**29**	Samsun İli, Tekkeköy, Selyeri Boru Hattı İm.Planı	Selyeri Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	29.07.2008/6475	28.07.2008
	30	**30**	Kocaeli-Tütünçiftlik Beldesi 1/1000 Ölçekli Platform Dolfen ve Deniziçi Boru Hattı	Tütünçiftlik	Bay. ve İsk.Bak.	15.08.2008/7050	15.08.2008
	31	**31**	Tekirdağ Limanı Dolgu İmar Planı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	07.11.2008/9252	07.11.2008
	32	**32**	İzmir, Aliağa, Nemrut Körfezinde Dolgu İm.Pl. İptali	Nemrut	Bay. ve İsk.Bak.	26.06.2008/5453	26.06.2008
	33	**33**	Bursa-Gemlik 1/1000 Ölçekli Lim.Al.Dol.İm.Pl. Kısmi İptali	Harmankaya	Bay. ve İsk.Bak.	19.11.2008/9498	19.11.2008
	34	**34**	İzmir-Aliağa-Nemrut Körfezi, Gemi Yanaşma Platformu ve Petrol Boru Hattı Dolgu İmar Planı	Nemrut Körfezi	Bay. ve İsk.Bak.	02.07.2008/5602	02.07.2008
2007	35	**1**	Adana-Ceyhan Sarımazı Liman ve Mendirek Uygulama İmar Planı	Adana-Ceyhan Sarımazı Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak.	29.08.2007/6554-19716	29.10.2007
	36	**2**	Muslu (Zonguldak) Dolgu Alanı Nazım ve Uygulama İmar Planı Teklifi	Zonguldak Muslu Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak	17.09.2007/7011-20391	17.09.2007
	37	**3**	İzmir-Aliağa-Kendirci Mevkii İlave İskele Amaçlı Dolgu İmar Planı	Nemrut Koyu Kendirci Mevkii	Bay. ve İsk. Bakanlığı	20.09.2007/7117-20441	20.09.2007
	38	**4**	Hatay-Dörtyol İskele ve Dolgu İmar Planı Teklifi	Hatay-Dörtyol Kurudere Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	07.05.2007/1168-3362 10514	07.05.2007
	39	**5**	Tekirdağ-Marmara Ereğlisi İlave Liman (iskele-romorkör Bar. ve Ro-Ro rampası) Dolgu İmar Planı	Tekirdağ Marmara Ereğlisi Kiremitlik Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	09.08.2007/5924-18308	09.08.2007
	40	**6**	Hatay-İskenderun Boru Hattıve Şamandıra Sistemi	Hatay İskenderun Akçay	Bay. ve İsk.Bak.	29.08.2007/6505-19714	28.08.2007
	41	**7**	Çanakkale-Gelibolu İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Çanakkale Gelibolu Sütlüce	Bay. ve İsk.Bak.	20.08.2007/6256-19108	20.08.2007
	42	**8**	İsdemir Limanı 2. Etap İmar Planı Payas Belediyesi İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	İskenderun Demir Çelik A.Ş. Fabrika sahası önü	Bay. ve İsk.Bak.	31.08.2007/6634-20136	31.08.2007
	43	**9**	Kocaeli İli, Kirazlıyalı ilave Liman Dolgu Uygulama İmar planı Teklifi	Kocaeli-Kirazlıyalı	Bay. ve İsk.Bak.	06.04.2007/919-2661-7636	06.04.2007
	44	**10**	Samsun-Tekkeköy Liman Dolgu Alanı İmar Planı	Samsun Tekkeköy Salyeri Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	21.05.2007/1272-3686-11898	21.05.2007
	45	**11**	İstanbul-Büyükçekmece, Yakuplu Ro-Ro Lim.ve Gemi Sahasına ilişkin Nazım ve Uyg. İmar Planı Tadilatı	İstanbul-Büyükçekmece Yakuplu	Bay. ve İsk.Bak.	08.08.2007/5923-18306	08.08.2007
	46	**12**	Tekirdağ-Sultanköy Boru Hattı ve Şamandıra Dolgu İmar Planı	Tekirdağ Marmara Ereğlisi Sultanköy	Bay. ve İsk.Bak.	28.03.2007/791-2176-6810	28.03.2007
	47	**13**	Yalova-Çiftlikköy-Taşköprü İskele Amaçlı Dolgu Alanı İmar Planı	Yalova Çiftlikköy Taşköprü Kapanca Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	14.06.2007/1496-4249-13870	14.06.2007
	48	**14**	Kocaeli-Körfez –Hereke İskele Rıhtım Dolgu Alanı Uyg. İmar Planı	Kocaeli-Körfez-Hereke	Bay. ve İsk.Bak.	24.04.2007/1059-3046-9296	24.04.2007
	49	**15**	Bursa-Gemlik 1/1000 ölçek Liman Alanı Dolgu İmar Planı Revizyonu	Bursa-Gemlik Gemsaz mevkii	Bay. ve İsk.Bşk.	11.05.2007/1201-3465-11152	11.05.2007
	50	**16**	Kocaeli-İzmit-Yeniköy İlave Lim. Amaçlı Dolgu İmar Planı	Kocaeli –İzmit-Yeniköy	Bay. ve İsk.Bak.	06.03.2007/587-1521	05.03.2007
	51	**17**	Balıkesir-Edremit-Akçay İskele Yapımı Dolgu İmar Planı.	Balıkesir İli, Edremit İlçesi Akçay Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak	5.11.2007/8289	05.11.2007
	52	**18**	İstanbul İli Kadıköy Çiftehavuzlar Mevkii İskele ve Dolgu Planları.	İst. Kadıköy Çiftehavuzlar	Bay. ve İsk.Bak	21.11.2007/8732	21.11.2007
	53	**19**	Samsun İli Tekkeköy Liman ve Liman Geri Sahası	Samsun İTekkeköy ilçesi Kutlukent Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak	21.11.2007/8719	21.11.2007
2006	54	**1**	ÇANAKKALE-Gelibolu İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Gelibolu	Bay. ve İsk.Bak.	05.01.2006/125-32	05.01.2006
	55	**2**	KASTAMONU-İnebolu Limanı Tersane Dolgu İmar Planı	İnebolu	Bay. ve İsk.Bak.	02.03.2006/1274-483	02.03.2006
	56	**3**	TEKİRDAĞ-Barbaros Liman Bal.Bar. ve Dolgu Alanı Düzenlemesi	Barbaros Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak.	08.03.2006/527-1418	08.03.2006
	57	**4**	İZMİR-Aliağa-Çakmaklı Horozgediği İskele ve Dolgu Alanı Uyg. İmar Planı	Horozgediği	Bay. ve İsk.Bak.	04.04.2006/759-2132	04.04.2006
	58	**5**	İSTANBUL-Beşiktaş İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Yıldız Mahallesi	Bay. ve İsk.Bak.	12.04.2006/850-2395	12.04.2006
	59	**6**	HATAY-İskenderun ilave Dolgu Alanı Uygu. İmar Planı Teklifi	Azganlık Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak.	20.04.2006/931-2631	20.04.2006
	60	**7**	Giresun-Espiye Boru Hattı ve Gemi Bağlantı Şamandıra Sistemi İmar Planı	Espiye	Bay. ve İsk.Bak.	21.04.2006/942-2643	21.04.2006
	61	**8**	Hatay-Dörtyol Boru Hattı Uyg. İmar Planı Teklifi	Yeniyurt Bld.	Bay. ve İsk.Bak.	25.04.2006/964-2713	25.04.2006
	62	**9**	HATAY-İskenderun Azganlık İlave İskele ve Dolgu Al.İmar Planı Tek.	Azganlık	Bay. ve İsk.Bak.	04.05.2006/1068-2992	04.05.2006
	63	**10**	BURSA-Gemlik Dolgu Alanı Uyg. İmar Planı	Gemlik	Bay. ve İsk.Bak.	28.05.2006/1001-2832	28.05.2006
	64	**11**	İZMİR-Aliağa-Nemrut koyu İskele ve Dolgu Amaçlı Uyg. İmar Pl. Değişik.	Nemrut	Bay ve İsk.Bak.	12.05.2006/1174-3215	12.05.2006
	65	**12**	İzmir-Aliağa-Çakmaklı-Horozgediği Mevkiinde İskele ve Dol.Al.Uyg. İmar Planı	Horozgediği Mevkii İzmir	Bay. ve İsk.Bak.	08.09.2006/2449-6530	08.09.2006
	66	**13**	Çeşme Ro-Ro ve Feribot Lim. Dolgu İmar Planı Değişikliği	İzmir-Çeşme Karadağ Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	19.09.2006/2521-6768	19.09.2006

	67	**14**	Ambarlı Liman Tes. (Yakuplu-İstanbul) İlave Dolgu Alanı İmar Planı Değişikliği	İstanbul Büyükçekmece Yakuplu Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	15.09.2006/2493-6685	15.09.2006
	68	**15**	Bursa Gemlik 1/1000 ölçekli Liman Alanı Dolgu İmar Planı	Gemlik Gemsaz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	18.07.2006/1893-5044	18.07.2006
	69	**16**	Hatay-Dörtyol 1/1000 ölçekli İlave Boru Hattı Uyg. İmar Planı Teklifi	Hatay Dörtyol Yeşilköy Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak.	18.07.2000/1905-5070	19.07.2006
	70	**17**	Ordu Fatsa İskele Hk.	Ordu- Fatsa Mustafa Kemal Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	20.07.2006/1936-5105	20.07.2006
	71	**18**	Hatay-Dörtyol-Poyos Bld. İskele-Dol. Alanı Uyg. İmar Planı	Poyos	Bay. ve İsk.Bak.	22.08.2006/2283-6064	22.08.2006
	72	**19**	Kırklareli, Demirköy, iğneada iskele ve Yanaşma Rıhtım Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	İğneada	Bay. ve İsk.Bak.	03.11.2006/2932-7835	03.11.2006
	73	**20**	İstanbul-Pendik Güzelyalı Lim.Al.Dolgu İmar Planı	Güzelyalı	Bay. ve İsk.Bak.	08.11.2006/2978-7960	08.11.2006
2005	74	**1**	ÇANAKKALE-Eceabat Dolgu Alanı İmar Planı	Eceabat	Bay. ve İsk.Bak.	11.01.2005/74-239	11.01.2005
	75	**2**	HATAY-Dörtyol-Yeniyurt Gemi Şamandıra Sistemi ve Boru Hattı Uyg.İm. Planı Teklifi	Yeniyurt Gazi Çiftliği kıyı kesimi	Bay. ve İsk.Bak.	14.01.2005/152-448	14.01.2005
	76	**3**	SAKARYA-Karasu Limanı ve Tersane Bölgesi Dolgu İmar Planı	Karasu	Bay. ve İsk.Bak.	12.01.2005/108-305	12.01.2005
	77	**4**	KOCAELİ-Körfez İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Hereke	Bay. ve İsk.Bak.	27.01.2005/178-660	27.01.2005
	78	**5**	KOCAELİ-Körfez İlave Dolgu ve Liman Tesisleri İmar Planı	Körfez	Bay. ve İsk.Bak.	08.03.2005/533-1885	08.03.2005
	79	**6**	ÇANAKKALE-Biga-Aksaz Dolgu İmar Planı	Aksaz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	04.03.2005/506-1790	04.03.2005
	80	**7**	İZMİR-Çeşme Ro-Ro ve Feribot Limanı İlave Dolgu	Çeşme	Bay. ve İsk.Bak.	10.03.2005/574-1955	10.03.2005
	81	**8**	Hatay-İskenderun-Sarıseki Dolgu İmar Planı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	11.03.2005/613-2004	11.03.2005
	82	**9**	SAMSUN-Kutlukent-Boru Hattı ve Gemi Bağlantı Samandıra Sistemi	Kutlukent	Bay. ve İsk.Bak.	13.04.2005/933-3171	13.04.2005
	83	**10**	SAMSUN-Tekkeköy Boru Hattı ve Şamandıra Sistemi	Tekkeköy	Bay. ve İsk.Bak.	13.04.2005/919-3128	13.04.2005
	84	**11**	KOCAELİ-Dilovası İskale Dolgu Alanının Fonksiyon Kullanımı Değişikliği	Gebze İlçesi Dilovası	Bay. ve İsk.Bak.	06.05.2005/1132-3934	06.05.2005
	85	**12**	İZMİR-Aliağa İlçesi Şamandıra ve Boru Hattı	Karaağaç Koyu	Bay. ve İsk.Bak.	10.06.2005/1494-5513	10.06.2005
	86	**13**	KOCAELİ-Gebze-Dilovası Organize Sanayi, içmeler mevkiinde İskele Rıhtım İmar Planı İlavesi	İçmeler Mevkii	Bay. ve İsk.Bak	14.06.2005/1512-5694	14.06.2005
	87	**14**	TEKİRDAĞ-Sultanköy Sıvı Petrol boru hattı, platform ve samandıra imar planı	Sultanköy	Bay. ve İsk.Bak.	30.06.2005/6679-6499	30.06.2005
	88	**15**	İSTANBUL-Avcılar Denizdibi Boru Hattı ve dolfen yapımı imar planı	Büyükçekmece	Bay. ve İsk.Bak.	08.09.2005/2364-9351	08.09.2005
	89	**16**	SAMSUN-Campaş Baru Hattı Şamandıra ilavesi	Tekkeköy Selyeri Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	13.04.2005/932-3170	13.04.2005
	90	**17**	KOCAELİ-Körfez İlave Liman Alanı Dolgu Planı	Körfez	Bay. ve İsk.Bak.	01.07.2005/1695-6537	01.07.2005
	91	**18**	TRABZON-Arsin Akarya.Boru Hat.	Yeşilyalı Beld.	Bay. ve İsk.Bak.	07.09.2005/2334-9271	07.09.2005
	92	**19**	SAMSUN-Kutlukent Yeşilyurt İskelesi Dolgu Alanı	Kutlukent	Bay. ve İsk.Bak.	27.09.2005/10054-2525	27.09.2005
	93	**20**	HATAY-İskenderun Lim.Dolgu Alanı İmar Planı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	03.08.2005/8075-1984	03.08.2005
	94	**21**	SAMSUN-Tekkeköy Deniz Boru Hattı Revizyonu Uyg. İmar Planı	Tekkeköy	Bay. ve İsk.Bak.	06.10.2005/10319-2637	06.10.2005
	95	**22**	Tekirdağ-Sultanköy İskele-dolfen ve boru hattı dolgu imar planı değişikliği	Marmara İlçesi Sultanköy Bld.	Bay. ve İsk.Bak.	19.10.2005/2763-10704	19.10.2005
	96	**23**	KOCAELİ-Saraybahçe İskele Şamandıra Dolgu İmar Planı	İzmit-İlçesi Saraybahçe Bld.	Bay. ve İsk.Bak.	24.10.2005/2787-10788	24.10.2005
	97	**24**	KOCAELİ-Derince İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Derince Yenimahalle	Bay. ve İsk.Bak.	21.11.2005/2968-11361	21.11.2005
	98	**25**	İstanbul Pendik Liman amaçlı Dolgu al.imar planı	Güzelyalı Mah. Kemiklidere Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	29.11.2005/3055-11613	29.11.2005
	99	**26**	KOCAELİ-Gebze İlave Liman Alanı Dolgu İmar Planı	Dilova Beldesi Çerkeşli Köyü	Bay. ve İsk.Bak.	15.11.2005/2917-11207	-
	100	**27**	MERSİN-Kazanlı Bld. Sınırları içinde yapılacak olan Deniz Dibi Boru Hattı İmar Planı	Kazanlı	Bay.ve İsk.Bak.	08.12.2005/3140-11865	08.12.2005
2004	101	**1**	SAMSUN-Tekkeköy Akaryakıt Boru Hattı Mevzii İmar Planı	Selyeri Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	07.04.2004/870-3444	07.04.2004
	102	**2**	İSTANBUL-Ambarlı Liman Kompleksi Dolgu Alanında Ro-Ro Rampası Plan Değişikliği	Ambarlı	Bay. ve İsk.Bak.	07.04.2004/869-3445	07.04.2004
	103	**3**	TRABZON-Arsin Akaryakıt Boru Hattı İmar Planı	Yeşilyalı Bld. Yavuz Selim Mahallesi	Bay. ve İsk.Bak.	05.04.2004/839-3400	05.04.2004
	104	**4**	KOCAELİ-Gebze Dolgu ve İskele İmar Planı	Dilova Belediyesi sınırları içinde	Bay. ve isk.Bak.	11.02.2004/294-1396	11.02.2004
	105	**5**	KOCAELİ-Derince Dolgu Alanı ile ilgili İmar Planı	Derice	Bay. ve İsk.Bak.	14.01.2004/91-511	14.01.2004
	106	**6**	MERSİN (Enerji PETROL) Boru Hattı	Adanalıoğlu Belediyesi Yeniköy Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	14..07.2004/1692-8202	14.07.2004
	107	**7**	MERSİN Denizaltı Akaryakıt Taşıyıcı Boru Hattı Uygulama İmar Planı	Karacailyas	Bay. ve İsk.Bak.	14.07.2004/1693-8201	14.07.2004

	108	**8**	İSTANBUL-Pendik Ro-Ro Limanı ve Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	Pendik	Bay. ve İsk.Bak.	27.08.2004/2059-10265	25.06.2004
	109	**9**	YALOVA-Çiftlikköy İskele ve Dolgu İmar Planı	Çiftlikköy	Bay. ve İsk.Bak.	09.06.2004/1399-6450	09.06.2004
	110	**10**	KOCAELİ-Körfez İlave Rıhtım Dolgu Alanı İmar Planı	Yarımcaköyü Sazaklar Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	21.12.2004/2896-15921	21.12.2004
	111	**11**	MERSİN-Karaduvar Boru Hattı ve Şamandıra	Ataş Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	16.06.2004/1449-6852	16.06.2004
	112	**12**	KOCAELİ-İskele Dolgu Planı	İzmit İlçesi Saraybahçe	Bay. ve İsk.Bak.	10.09.2004/2200-10868	10.09.2004
	113	**13**	ZONGULDAK-Muslu İskele Dolgu İmar Planı	Muslu	Bay. ve İsk.Bak.	20.09.2004/2254-11277	20.09.2004
	114	**14**	İZMİR-Aliağa Boru Hattı ve Şamandıra İmar Planı	Nemrut Koyu	Bay. ve İsk.Bak.	13.09.2004/2201-10927	13.09.2004
	115	**15**	İZMİR-Aliağa Dolgu İmar Planı	Çanakkale Köyü Horozgediği Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	16.09.2004/2222-11121	16.09.2004
	116	**16**	BURSA-Gemlik Deniz Dibi Boru Devreleri Dolgu İmar Planı	Gemlik	Bay. ve İsk.Bak.	10.08.2004/1905-9463	10.08.2004
	117	**17**	Antalya-Siyam Petrol Boru Hattı İmar Planı	Merkez Hurma Mahallesi	Bay. ve İsk.Bak.	06.08.2004/1891-9314	06.08.2004
	118	**18**	KOCAELİ-İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Körfez İlçesi Çayköz Yöresi	Bay. ve İsk.Bak.	06.12.2004/2730-15058	06.12.2004
	119	**19**	MERSİN-G.S. Petrol Boru Hattı İmar Planı	Karaduvar Mah. Ataş Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	27.10.2004/2545-13359	27.10.2004
	120	**20**	MERSİN Balpet Petrol Boru Hattı Uyg. İmar Planı	Kazanlı Belediyesi sınırları içinde	Bay. ve İsk.Bak.	01.11.2004/2558-13461	01.11.2004
	121	**21**	ANTALYA-Siyam Petrol Boru Hattı Uygulama İmar Planı	Merkez Hurma Mahallesi	Bay. ve İsk.Bak.	30.09.2004/23.29-11813	30.09.2004
	122	**22**	MERSİN-Balpet Petrol A.Ş. Petrol Boru Hattı	Kazanlı Belediyesi sınırları içinde	Bay. ve İsk.Bak.	20.12.2004/2884-15874	01.11.2004
2003	123	**1**	ANTALYA-Yeni Akaryakıt (POAŞ) Depolama ve Dolum Tesisleri Petrol Ürünleri Boru Hattı İmar Planı Revizyonu	Konyaaltı	Bay. ve İsk.Bak.	29.12.2003/3286-12955	29.12.2003
	124	**2**	İSTANBUL-Pendik Kemiklidere İlave Dolgu İmar Planı	Güzelyalı Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	14.11.2003/2866-11777	14.11.2003
	125	**3**	BURSA-Gemlik İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Gemlik	Bay. ve İsk.Bak.	04.12.2003/3069-12107	04.12.2003
	126	**4**	İZMİR-Çeşme Ro-Ro ve Feribot Limanı ve Tevsii İmar Planı	Karadağ Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	11.12.2003/3118-12278	11.12.2003
	127	**5**	İSKENDERUN-Sarıseki OSB Kıyı Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	09.09.2003/2249-9609	09.09.2003
	128	**6**	KOCAELİ-Dilovası Limanı İmar Planı	Dilovası	Bay. ve İsk.Bak.	11.11.2003/2804-11602	11.11.2003
	129	**7**	İSTANBUL-Yakuplu Deniz Boru Hattı ve Gemi Bağlama Üniteleri (Şamandıra) İmar Planı	Büyükçekmece	Bay. ve İsk.Bak.	23.10.2003/2650-11014	23.10.2003
	130	**8**	TEKİRDAĞ-Sultanköy Boru Hattı ve İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Marmara Ereğlisi Sultanköy	Bay. ve İsk.Bak.	13.11.2003/2820-11716	13.11.2003
	131	**9**	KOCAELİ-Yeniköy İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yeniköy	Bay. ve İsk.Bak.	29.09.2003/2400-10235	29.09.2003
	132	**10**	İSKENDERUN-Limanı Konteyner Terminali İmar Planı	İskenderun	Bay. ve İsk.Bak.	29.09.2003/2403-10232	29.09.2003
	133	**11**	GİRESUN-Tirebolu-LPG Depolama Tesisi ve Boru Hattı Dolgu Alanı İmar Planı	Tirebolu Kör Lim. Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	17.09.2003/2327-9919	17.09.2003
	134	**12**	KOCAELİ-Körfez (Kirazlıyalı) Lim.Tes. Revizyon İmar Planı	Körfez İlçesi	Bay. ve İsk.Bak.	15.09.2003/2300-9817	15.09.2003
	135	**13**	İZMİR-Aliağa İskele ve Dolgu İmar Planı	Nemrut Körfezi	Bay. ve İsk.Bak.	17.07.2003/1740-8084	17.07.2003
	136	**14**	KOCAELİ-Tavşancıl İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Tavşancıl	Bay. ve İsk.Bak.	01.07.2003/1546-7369	01.07.2003
	137	**15**	İZMİR-Aliağa Tüpraş Rafineri İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Aliağa	Bay. ve İsk.Bak.	09.04.2003/802-4136	08.04.2003
	138	**16**	SAMSUN-Tekkeköy Boru Hattı Dolgu Alanı İmar Planı	Tekkeköy	Bay. ve İsk.Bak.	14.07.2003/1695-7977	14.07.2003
	139	**17**	İZMİR-Aliağa İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Taşlıburun Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	03.09.2003/2189-9488	03.09.2003
	140	**18**	İZMİR-Aliağa İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Arapçiftliği Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	14.04.2003/1697-7975	14.07.2003
	141	**19**	KOCAELİ-Gebze (Eskihisar) İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Eskihisar	Bay. ve İsk.Bak.	01.07.2003/1547-7370	01.07.2003
	142	**20**	MERSİN-Akdeniz Boru Hattı ve Şamandıra Sistemi (TUTA) İmar Planı	Karaduvar Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	27.06.2003/1202-7292	27.06.2003
	143	**21**	ANTALYA-(POAŞ) Akaryakıt Boru Hattı ve Şamandıra Sistemi	Konyaaltı Hurmaköy	Bay. ve İsk.Bak.	12.03.2003/534-2986	12.03.2003
	144	**22**	YALOVA-Tavşanlı İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Tavşanlı	Bay. ve İsk.Bak.	19.03.2003/603-3226	19.03.2003
	145	**23**	İZMİR-Tekeli OSB Revizyon İmar Planı	Tekeli	Sanayi ve Ticaret Bak.	13.05.2003/331-4755	31.05.2003
	146	**24**	KOCAELİ-Yeniköy Tahmil ve Tahliye İskeleleri Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	İzmit Yeniköy Beldesi	Bay. ve İsk.Bak.	26.02.2003/442-2441	27.02.2003
	147	**25**	MERSİN-Limanı Tevsii İnşaatı ve Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	Mersin	Bay. ve İsk.Bak.	17.03.2003/584-3095	25.02.2003
	148	**26**	KOCAELİ-Körfez İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Körfez	Bay. ve İsk.Bak.	06.02.2003/331-1868	14.03.2003

	149	**27**	KOCAELİ-Derince Akaryakıt İskelesi	Derince	Bay. ve İsk.Bak.	05.02.2003/661	24.02.2003
2002	150	**1**	BALIKESİR-Altınoluk Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	Edremit	Bay. ve İsk.Bak.	14.06.2002/1217-11944	14.06.2002
	151	**2**	KOCAELİ-Gebze (Tavşancıl) İskele ve Rıhtım Dolgu İmar Planı	Gebze	Bay. ve İsk.Bak.	12.06.2002/1193-11896	12.06.2002
	152	**3**	KOCAELİ-Kirazlıyalı İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Kirazlıyalı	Bay. ve İsk.Bak.	07.06.2002/1158-11784	28.05.2002
	153	**4**	MERSİN-Taşucu SEKA Limanı ve Tersane Dolgu Alanı Uyg. İmar Planı	MERSİN-Taşucu	Bay. ve İsk.Bak.	15.05.2002/980-9938	15.05.2002
	154	**5**	MUĞLA-Bodrum Yolcu İskelesi Uygulama İmar Planı	Kumbahçe Mah. Mantarburnu Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	29.04.2002/844-7972	26.04.2002
	155	**6**	İSKENDERUN-Sarıseki O.S.B. İskele Ve Dolgu Tevsii Talebi İmar Planı (ilave)	Sarıseki Beldesi Organize Sanayi Bölgesi	Bay. ve İsk.Bak.	24.04.2002/809-7862	24.04.2002
	156	**7**	KOCAELİ-Yeniköy İskelesi Dolgu Alanı İmar Planı	Gölcük	Bay. ve İsk.Bak.	12.02.2002/335-2778	11.01.2002
	157	**8**	ADANA-BOTAŞ, BTC-HPBH Ceyhan Terminali İskele Dolgu Teklifi	Ceyhan	Bay. ve İsk.Bak.	31.12.2002/2848-25004	31.12.2002
	158	**9**	MERSİN-Boru Hattı ve Şamandıra Sistemi Uygulama İmar Planı	Akdeniz Belediyesi Karaduvar Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	22.10.2002/2357-21315	22.10.2002
	159	**10**	YALOVA-Kaytazdere İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Kaytazdere	Bay. ve İsk.Bak.	13.09.2002/1964-18613	13.09.2002
	160	**11**	HATAY-Dörtyol (Yeşilköy) Deniz Boru Hattı İmar Planı	Yeşilköy	Bay. ve İsk. Bak.		22.01.2002
	161	**12**	İZMİR-Aliağa İskele Dolgu Alanı imar Planı	Arapçiftliği	Bay. ve İsk.Bak.	15.07.2002/1474-14496	15.07.2002
	162	**13**	İZMİR-Aliağa İskele Dolgu Alanı (Sit Sınırlarının İşlenmesi)	Nemrut Koyu	Bay. ve İsk.Bak.	23.01.2002/162-1671	
2001	163	**1**	İSTANBUL-Yakuplu Boru Hattı İmar Planı	Büyükçekmece Angurya Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	24.12.2001/2953-28913	24.12.2001
	164	**2**	SAMSUN-Kutlukent İskele ve Dolgu Alanı	Kutlukent	Bay. ve İsk.Bak.	06.02.2001/300-2539	06.02.2001
	165	**3**	MERSİN-Kazanlı Boru Hattı ve Şamandıra Uygulama İmar Planı	Kazanlı	Bay. ve İsk.Bak.	18.07.2001/1730-17705	25.12.2001
	166	**4**	İSTANBUL-Yakuplu Boru Hattı İmar Planı İptali	Büyükçekmece	Bay. ve İsk.Bak.	03.12.2001/2799-27537	03.12.2001
	167	**5**	KOCAELİ-Derince İskele ve Boru Hattı İmar Planı	Derince	Bay. ve İsk.Bak.	26.12.2001/2971-28974	03.12.2001
	168	**6**	KOCAELİ-Derince İskele ve Boru Hattı İmar Planı	Derince	Bay. ve İsk.Bak.	26.12.2001/2971-28974	26.12.2001
	169	**7**	İZMİR-Aliağa İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Arapçiftliği	Bay. ve İsk.Bak.	11.01.2001/71-569	16.02.2001
	170	**8**	İSTANBUL-Büyükçekmece (Yakuplu) Boru Hattı İmar Planındaki Plan Notu Değişikliği	Büyükçekmece Yakuplu	Bay. ve İsk.Bak.	21.06.2001/1452-15523	21.06.2001
	171	**9**	KOCAELİ-Dilovası İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Dilovası	Bay. ve İsk.Bak.	30.04.2001/891-11110	30.04.2001
	172	**10**	BURSA-Gemlik İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı (ilave)	Hisar Mahallesi Kocaçukur Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	05.02.2001/292-2096	05.02.2001
	173	**11**	İZMİR-Aliağa Dolgu Alanı İmar Planı	Aliağa	Bay. ve İsk.Bak.	19.04.2001/796-9987	19.03.2001
	174	**12**	ADANA-Yumurtalık Sugözü İskele ve Dolgu Teklifi	Sugözü	Bay. ve İsk.Bak.	13.02.2001/351-3451	16.02.2001
	175	**13**	KOCAELİ-Yeniköy İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Arpacık Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	07.02.2001/302-2645	07.02.2001
	176	**14**	ÇANAKKALE-Biga İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Biga	Bay. ve İsk.Bak.	06.02.2001/295-2523	28.09.2000
	177	**15**	İSTANBUL-Büyükçekmece Kumburgaz Dolgu Alanı İmar Planı	Kumburgaz	Bay. ve İsk.Bak.	10.10.2001/2415-23366	10.10.2001
	178	**16**	KOCAELİ-Körfez Platform ve Boru Hattı Plan Değişikliği İmar Planı	Tütünçiftlik	Bay. ve İsk.Bak.	06.11.2001/2646-25799	08.11.2001
	179	**17**	MERSİN-Kazanlı Boru Hattı ve Şamandıra İmar Planı	Kazanlı Karacailyas	Bay. ve İsk.Bak.	02.08.2001/1894-18967	02.08.2001
2000	180	**1**	KOCAELİ-Körfez Hereke İlave Dolgu Alanı İmar Planı	Hereke	Bay. ve İsk.Bak.	15.06.2000/1026-12667	15.06.2000
	181	**2**	HATAY-İskenderun OSB İskele ve İlave Dolgu Alanı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	24.11.2000/2337-27756	24.11.2000
	182	**3**	İZMİR-Aliağa İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Arapçiftliği Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	04.10.2000/1914-22957	04.10.2000
	183	**4**	KOCAELİ-Derince İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Derince	Bay. ve İsk.Bak.	08.11.2000/2183-26211	08.11.2000
	184	**5**	KOCAELİ-Körfez Platform ve Boru Hattı	Tütünçiftlik Kabakoz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	25.07.2000/1392-17055	25.07.2000
	185	**6**	KOCAELİ-Yeniköy İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yeniköy	Bay. ve İsk.Bak.	22.06.2000/1083-13892	22.06.2000
	186	**7**	KOCAELİ-Körfez Tütünçiftliği Platform Boru Hattı	Kabakoz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	01.06.2000/938-11588	01.06.2000
	187	**8**	KOCAELİ-Körfez İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yarımca	Bay. ve İsk.Bak.	26.05.2000/897-10867	22.05.2000
	188	**9**	YALOVA-Denizçalı Köyü Boru Hattı ve Platform	Denizçalı	Bay. ve İsk.Bak.	04.01.2000/17-135	04.01.2000
	189	**10**	HATAY-İskenderun OSB İlave İskele Dolgu Alanı Teklifi	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	10.03.2000/393-4690	02.03.2000
	190	**11**	HATAY-Dörtyol İskele Dolgu Teklifi	Dörtyol	Bay. ve İsk.Bak.	24.02.2000/294-3881	24.02.2000

	191	**12**	İSTANBUL-Yakuplu Deniz Dibi Boru Hattı İmar Planı	Angurya Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	11.02.2000/222-2831	11.02.2000
1999	192	**1**	KOCAELİ-Körfez Tütünçiftlik Platform ve Boru Hattı	Tütünçiftliği Fener Gölü Kıyısı	Bay. ve İsk.Bak.	30.04.1999/643-5536	30.04.1999
	193	**2**	İZMİR-Aliağa İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Aliağa Nemrutlu Limanı	Bay. ve İsk.Bak.	18.03.1999/42-3609	18.03.1999
	194	**3**	İZMİR-Aliağa Nemrut Koyundaki İskele Tevsii	Nemrut Koyu	Bay. ve İsk.Bak.	10.02.1999/167-1532	03.03.1999
	195	**4**	İZMİR-Aliağa Nemrut Koyundaki İskele Tevsii	Nemrut Koyu	Bay. ve İsk.Bak.	30.04.1999/614-5515	10.02.1999
	196	**5**	KOCAELİ-Çınarlıdere İlave İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Çınarlıdere	Bay. ve İsk.Bak.	29.01.1999/102-1075	29.01.1999
	197	**6**	HATAY-İskenderun OSB Önü İskele Dolgu Teklifi İmar Planı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	27.12.1999/1878-21647	27.12.1999
1998	198	**1**	HATAY-Dörtyol (Yeşilköy) Petrol Boru Hattı Teklifi	Yeşilköy	Bay. ve İsk.Bak.	24.09.1999/1405-15657	24.09.1999
	199	**2**	KOCAELİ-Körfez Kirazlıyalı İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Kirazlıyalı	Bay. ve İsk.Bak.	25.11.1998/1919-16584	25.11.1998
	200	**3**	İÇEL-Silifke Taşucu Liman ve Yol Plan Değişikliği	Taşucu	Bay. ve İsk.Bak.	18.11.1998/1847-16167	16.09.1998
	201	**4**	KOCAELİ-Körfez Boru Hattı ve Şamandıra	Funda Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	15.06.1998/965-6363	09.06.1998
	202	**5**	KOCAELİ-İzmit Çınarlıdere Klor Alkali Dolgu İskele Teklifi	Çınarlıdere	Bay. ve İsk.Bak.	15.01.1998/79-631	12.01.1998
	203	**6**	MUĞLA-Milas Kemerköy Teknik Santrali Ağır Yük İskelesi İmar Planı	Ören Kemerköy	Bay. ve İsk.Bak.	10.11.1998/1804-15526	09.11.1998
	204	**7**	TEKİRDAĞ-Merkez Konteyner Limanı İlave Dolgu İmar Planı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	18.12.1998/2052-18284	18.12.1998
	205	**8**	ADANA-Yumurtalık Gölovası İskele ve Dolgu Teklifi İmar Planı	Yumurtalık Gölovası	Bay. ve İsk.Bak.	07.12.1998/1992-17532	07.12.1998
	206	**9**	KOCAELİ-Gebze Tavşanlı Dolgu ve İskele Talebi	Gebze Tavşanlı	Bay. ve İsk.Bak.	26.11.1998/1826-16625	26.11.1998
	207	**10**	KOCAELİ-Yeniköy İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yeniköy	Bay. ve İsk.Bak.	04.11.1998/1761-15169	04.11.1998
	208	**11**	ÇANAKKELE-Biga Çevre Düz. İmar Planı Değişikliği ve İskele ve Deniz Dolgusu İmar Planı	Değirmencikköyü Aksaz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	19.08.1998/1343-11579	14.08.1998
	209	**12**	HATAY-İskenderun Sarıseki (Ekinciler) İskele Tevsii Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	18.08.1998/1331-11503	23.07.1998
	210	**13**	BURSA-Gemlik İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Gemlik	Bay. ve İsk.Bak.		09.06.1998
	211	**14**	İÇEL-Narlıkuyu Dolgu Alanı İmar Planı	Narlıkuyu	Bay. ve İsk.Bak.		22.01.1998
1997	212	**1**	KOCAELİ-Gebze Muallimköy İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Muallimköy	Bay. ve İsk.Bak.	30.04.1997/710-5880	20.04.1998
	213	**2**	ANTALYA-Merkez Hurmaköy Akaryakıt Depolama ve Dağıtım Sistemleri	Hurmaköy	Bay. ve İsk.Bak.	22.12.1997/2135-18221	12.01.1998
	214	**3**	SAMSUN-Dergeviş-Derbent Dolgu Alanı İmar Planı	Dergeviş Köyü Derbent	Bay. ve İsk.Bak.	24.11.1997/1905-16855	12.01.1998
	215	**4**	HATAY-Dörtyol-Kırıkköprü LPG Boru Hattı	Dörtyol Kırıkköprü	Bay. ve İsk.Bak.	30.06.1997/1063-9992	22.10.1997
	216	**5**	KOCAELİ-Gebze-Tavşancıl Mevcut İskelenin Tevsii Edilmesi Teklifi	Kaynarca Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	17.02.1997/348-2053	15.09.1997
	217	**6**	İSTANBUL-Büyükçekmece Mimarsinan Sahil Düzenleme Dolgu Alanı İmar Planı	Mimarsinan	Bay. ve İsk.Bak.	28.05.1997/799-7711	11.03.1997
	218	**7**	İZMİR-Aliağa-Nemrut İskele Dol. Alanı İmar Planı	Aliağa	Bay. ve İsk.Bak.	04.03.1997/445-2620	12.02.1997
	219	**8**	HATAY-İskenderun-Sarıseki İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	17.01.1997/183-846	15.04.1997
	220	**9**	HATAY-İskenderun Sarıseki İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki	Bay. ve İsk.Bak.	17.03.1997/511-3286	28.02.1997
	221	**10**	KOCAELİ-Hereke İskele Talebi	Hereke	Bay. ve İsk.Bak.	31.01.1997/255-1592	16.01.1997
	222	**11**	HATAY-Dörtyol Yeşilköy Kıyı Tahkimatı	Yeşilköy	Bay. ve İsk.Bak.	21.03.1997/547-3534	19.02.1997
	223	**12**	BURSA-Gemlik Gemi Bağlama İskelesi	Küçükçukur Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	31.03.1997/589-3993	
1996	224	**1**	İSTANBUL-Tuzla-İncirli İskele Yapımı Plan Değişikliği	Tuzla İncirli	Bay. ve İsk.Bak.	17.12.1996/-18468	05.03.1997
	225	**2**	AYDIN-Didim Yenihisar Dolgu Alanı İmar Planı	Didim	Bay. ve İsk.Bak.	05.07.1996/1049-8757	25.03.1997
	226	**3**	HATAY-Dörtyol Yeşilköy Bld. Delta Petrol Tesisleri	Yeşilköy	Bay. ve İsk.Bak.	24.10.1996/1741-14304	27.09.1996
	227	**4**	ÇANAKKALE-Biga (Karabiga) İskele ve Açık Stoklama Sahası	Fırıncık Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	16.09.1996/1434-11031	18.11.l996
	228	**5**	ZONGULDAK-Karadenizereğlisi Bali İskele ve Rıhtım Dolgu Alanı İmar Planı	Bali Köyü	Bay. ve İsk.Bak.	11.04.1996/580-4533	22.10.1996
	229	**6**	RİZE-Çayeli Mendirek Rıhtım Dolgu Alanı İmar Planı	Çayeli	Bay. ve İsk.Bak.	29.08.1996/1346-10624	21.10.1996
	230	**7**	TEKİRDAĞ-Marmara Ereğlisi Doğalgaz Çevirim Santrali	Marmara Ereğlisi	Bay. ve İsk.Bak.	10.07.1996/1074-8899	11.09.1996
	231	**8**	İZMİR-Aliağa-Nemrut İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Nemrut	Bay. ve İsk.Bak.	06.02.1996/208-1624	11.04.1996
	232	**9**	HATAY-İskenderun-Sarıseki İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki (Yazıcılar A.Ş.)	Bay. ve İsk.Bak.	08.05.1996/687-5608	27.08.1996
	233	**10**	HATAY-İskenderun-Sarıseki İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki (ASSAN A.Ş.)	Bay. ve İsk.Bak.	20.06.1996/964-8058	13.08.1996
	234	**11**	HATAY-İskenderun-Sarıseki İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Sarıseki (ASSAN A.Ş.)	Bay.ve İsk.Bak.	29.05.1996/815-6792	08.07.1996
	235	**12**	İÇEL-Erdemli-Kargıpınar Çakma Tipi İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Kargıpınar Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak.	05.01.1996/16-276	07.05.1996

	236	**13**	KOCAELİ-İzmit-Dilovası İskele Rıhtım Dolgu Alanı İmar Planı	Dilovası	Bay. ve İsk.Bak.	05.01.1996/20-274	29.05.1996
	237	**14**	KOCAELİ-Gebze-Dilovası Liman Tesislerine İlişkin Dolgu Alanı İmar Planı	Dilovası	Bay. ve İsk.Bak.	20.06.1996/962-8062	04.01.1996
	238	**15**	KOCAELİ-Körfez Rıhtım İskelesi Dolgu Alanı İmar Planı	Körfez Bld.	Bay. ve İsk.Bak.	23.10.1996/1710-14152	19.04.1996
1995 ve Öncesi	239	**1**	İÇEL-Mersin Akaryakıt ve Natı İskelesine ait Dolgu Alanı İmar Planı	Mersin	Bay. ve İsk.Bak.	12.12.1995/2566-16909	28.03.1996
	240	**2**	BURSA-Gemlik Gemi Bağlama İskelesi Dolgu Alanı İmar Planı	Küçükçukur Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	09.10.1995/2230-13720	14.03.1996
	241	**3**	KOCAELİ-Körfez Tüpraş Koruyucu Dolfen ve Dolgu Alanı İmar Planı	Körfez	Bay. ve İsk.Bak.	04.10.1995/2199-13513	12.06.1996
	242	**4**	KOCAELİ-Körfez (Yarımca) Rıhtım ve İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yarımca	Bay. ve İsk.Bak.	03.05.1995/627-06286	02.10.1995
	243	**5**	İZMİR-Aliağa İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yarımca	Bay. ve İsk.Bak.	16.03.1995/382-03315	14.07.1995
	244	**6**	İÇEL-Mersin Çukurova Elektrik A.Ş. Boru Hattı İmar Planı	Mersin Karaduvar Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	23.02.1995/290-02140	11.07.1995
	245	**7**	ÇANAKKALE-Ezine Kumburun İskele Tevsii ve Dolgu Alanı İmar Planı	Kumburun	Bay. ve İsk.Bak.	18.10.1995/2253-14193	26.04.1995
	246	**1**	TEKİRDAĞ-Marmara Ereğlisi Botaş İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Marmara Ereğlisi	Bay. ve İsk.Bak.	06.12.1994/2335-20268	19.04.1995
	247	**2**	İZMİR-Aliağa-Nemrut İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Nemrut Koyu	Bay. ve İsk.Bak.	14.11.1994/2181-19088	23.12.1994
	248	**3**	KOCAELİ-Körfez-Yarımca İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Yarımca	Bay. ve İsk.Bak.	14.11.1994/2182-19087	29.12.1994
	249	**4**	TEKİRDAĞ-Merkez İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	14.11.1994	30.03.1994
	250	**5**	KOCAELİ-Gebze-Tavşancıl Dolgu Alanı İmar Planı	Limantepe Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	21.09.1994/1962-16088	02.06.1994
	251	**6**	KOCAELİ-İzmit İskele Teklifi	İzmit	Bay. ve İsk.Bak.	05.05.1994	07.11.1994
	252	**7**	ORDU-Gülyalı İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Gülyalı	Bay. ve İsk.Bak.	26.04.1994/583-7508	08.11.1994
	253	**8**	TEKİRDAĞ-Marmara Ereğlisi Liman Dolgu Alanı İmar Planı	Kiremitlik Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	02.05.1994/610-7998	12.09.1994
	254	**9**	KOCAELİ-Körfez-Tütünçiftlik Platform ve Boru Hattı	Kabakoz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	01.04.1994/429-5997	12.07.1994
	255	**10**	TRABZON Dolgu Alanı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	25.11.1993/1815-23823	30.03.1994
	256	**11**	GİRESUN-Dolgu Alanı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	29.12.1993/2040-26686	19.01.1994
	257	**12**	İSTANBUL-Büyükçekmece Gürpına-Ambarlı Liman Kompleksi	Yakuplu Köyü Ambarlı	Bay. ve İsk.Bak.	14.06.1993/962-11168	19.01.1994
	258	**13**	İZMİR-Aliağa Boru Hattı ve Yanaşma Platformları	Aliağa	Bay. ve İsk.Bak.	20.07.1993/1217-14450	28.12.1993
	259	**14**	KOCAELİ-İzmit Alemdar Diliskelesi Dolgu Alanı	Çerkezliköyü İçmeler Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	08.11.1993/1739-22500	13.07.1993
	260	**15**	KOCAELİ-Gebze-Dilovası Rıhtım ve İskele Düzenlenmesi	Dilovası	Bay, ve İsk.Bak.	19.03.1992/574-1216-6582	13.07.1993
	261	**16**	İSTANBUL-Yakuplu Köyü Liman Tesisi Dolgu Alanı İmar Planı	Yakuplu Köyü	Bay. ve İsk.Bak.	28.02.1992/441-905-4902	04.08.1993
	262	**17**	KOCAELİ-Körfez (Yarımca) Dolgu Alanı	Yarımca	Bay. ve İsk.Bak.	30.03.1992/560-5056	07.05.1993
	263	**18**	KOCAELİ-Gebze-Dilovası (İzmir Kimya A.Ş.) Dolgu Alanı	Muallim Köyü	Bay. ve İsk.Bak.	15.07.1992/1150-12740	18.03.1992
	264	**19**	ZONGULDAK-Kdz. Ereğli Liman Dolgu Alanı İmar Planı	Karadeniz Ereğli	Bay. ve İsk.Bak.		07.01.1992
	265	**20**	İSTANBUL-Ambarlı Servis Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Ambarlı	Bay. ve İsk.Bak.	18.12.1991/2474-24168	23.03.1992
	266	**21**	BURSA-Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş. Dolgu Alanı	Gemlik	Bay. ve İsk.Bak.	14.11.1991/2255-21640	27.03.1992

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, TAU Genel Müdürlüğü verileri

Yukarıdaki tablo incelendiği zaman en çok plan teklifinin ve onayının Kocaeli İzmit Körfezi'nde yapıldığı görülmektedir. İzmit körfezinde onaylanan plan sayısı 69 adettir (%26). İskenderun Körfezinde yer alan ulaştırma kıyı yapıları ile ilgili olarak 21 adet plan Mersin'de, 5 adet plan Adana-Yumurtalık'da, 32 adet planla Hatay-İskenderun-Dörtyol'da olmak üzere toplam 58 adet (%22) plan teklifi onaylanmıştır. İzmir ili sınırları içinde 31 tanesi Aliağa'da olmak üzere toplam 35 adet (%13) plan; İstanbul'da ise 24 adet (%9) dolgu imar planı onaylanmıştır. Bu dört bölgeyi sırası ile 14 plan ile Tekirdağ, 13 planla Samsun ve 12 planla Bursa-Gemlik bölgeleri takip etmektedir.

B. Proje ve Uygulama Aşaması:

Kıyı yapıları ile ilgili olarak dolgu imar planının onaylanması, ÇED Raporunun hazırlanması, gerekli izinlerin alınması ile proje ve uygulama aşamasına geçilmektedir. Bu aşama dört alt başlıktan oluşmaktadır.

1. Kıyı tesisinin öncelikle altyapı projelerinin hazırlanması gerekmektedir: Ayrıntılı Jeolojik Etüt Raporu (bölgenin özelliğine göre Afet İşleri Genel Müdürlüğü veya Valilik onaylı), Mühendislik Uygulama Projeleri, deniz hareketlerini irdeleyen kıyı mühendisliği Model Deney Raporu, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*. Bu proje ve raporlar "ön izin" belgesi de eklenerek DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne gönderilir.

   **** ÇED**: Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğine göre kıyıda yapılacak;*
   - *1350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının geçişine izin veren kıta içi su yollarının yapımı ve kıta içi su trafiği için yapılacak limanlar.*
   - *1350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının yanaşabileceği ticari amaçlı Lima, iskele ve rıhtımlar.*
   - *Yük ve yolcu gemilerinin yapım, bakım, söküm ve onarımı amaçlı tersaneler ile 24 m üzerinde yat imalatı yapan tesisler,*
   - *Yat Limanları, ÇED Uygulanacak Projeler Listesi'nde (Ek-1) yer almakta olup <u>ÇED Raporu Hazırlanacaktır.</u>*

   - *Akarsu havzalarında su aktarma projeleri (Ek-1'de yer almayanlar)*
   - *Kıta içi su yollarının yapımı (Ek-1'de yer almayanlar)*
   - *Akarsu yataklarının düzenlenmesi*
   - *Limanlar, iskeleler, rıhtımlar (Ek-1'de yer almayanlar)*
   - *Balıkçı barınakları, römorkör barınakları.*
   - *Denizden 10.000 m^2 ve üzerinde alan kazanılması projeleri,*
   - *Erozyonla mücadele etmek için kıyılarda yapılan çalışmalar ve kıyının değişimine neden olabilecek deniz kenarında yapılan çalışmalar; dalgakıran, mahmuz, mendirek, set vb. (bunların bakımı onarımı hariç),*
   - *Çekek Yerlerinde (Yat ve teknelere karaya çekme, bakım, onarım, konaklama, denize indirme hizmetleri sunan ve/veya tekne imalatı yapan tesisler)*
   - *Derin deniz deşarjı projeleri, Seçme – Eleme Kriterleri Uygulanacak Projeler Listesi'nde (Ek-2) yer almakta olup <u>Proje Tanıtım Dosyası Hazırlanacaktır.</u>*

   ÇED süreci, dolgu imar planlarının hazırlanması ve onaylanmasıdan bağımsız bir süreci takip etmektedir. 17.07.2008 tarih ve 26939 sayılı Resni Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren ÇED yönetmeliğinin 6. maddesi 3. bendinde "Bu yönetmeliğe tabi projeler için ÇED Olumlu Kararı veya ÇED Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelere hiçbir teşvik, onay, izin, yapı ve kullanma ruhsatı verilemez, proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez" hükmü yer almaktadır.

   Dolayısı ile kıyı yapılarına ilişkin projelerde dolgu imar planı onaylanma şartı aranmamaktadır. Teklif projeleri ile de ÇED süreci yürütülebilir.

DLH onayladığı projeleri Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne göndermektedir.

2. Milli Emlak Genel Müdürlüğü **"kullanma izni"**ni vererek "**irtifak hakkı**" tesis eder ve dosyayı ilgisine göre valilik veya belediyeye göndermektedir.

   Proje alanı; turizm alanı, turizm merkezi, kültür ve turizm koruma-gelişme bölgesi, mevcut turizm tesisinin devamı ve tamamlayıcısı niteliğinde ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınacak "turizm yatırım belgesi" de eklenir.

3. Valilik veya belediye "**yapı ruhsatı"** vererek; yapımın projesine uygun olarak tamamlanmasını takiben yapı kullanma izni verilir.

4. Yapı kullanma izni ile Denizcilik Müsteşarlığına başvurularak "**işletme izni**" alınır. Denizcilik Müsteşarlığı 18/02/2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kıyı Tesislerine İşletme İzni verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ve bu yönetmeliğe bağlı 14.07.2008 tarih ve 24474 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Tesisleri İşletme İzinleri Genelgesi çerçevesinde işletme izinlerini vermektedir. İşletme izninin alınabilmesi için Kamu kurumları tarafından kullanılan kıyı tesisleri hariç, tüm kıyı tesislerinde Yapı Kullanma İzin Belgesi istenmektedir.

   Yönetmelik Kapsamında İşletme İznine veya Geçici İşletme İznine Esas Başvuru Belgeleri şunlardır:

   1) Gerçek veya tüzel kişiler için bu yönetmelik kapsamında faaliyet konusunu içeren ticaret sicil gazetesi aslı veya noter onaylı sureti.

   2) Gerçek veya özel tüzel kişiler için işyeri açma ve çalışma ruhsatı veya gayri sıhhi müessese ruhsatı veya Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca çalışmaya yönelik verilen iznin aslı veya ruhsatı veren kurumdan tasdikli sureti ya da noter onaylı sureti.

   3) Geçici işletme izni verilecek tesislerde, Yönetmeliğin 11 inci maddesinin ikinci fıkrası göz önünde bulundurularak İdarece değerlendirilir.

   4) Tesisin büyüklüğü ile orantılı uygun ölçekte hazırlanmış genel yerleşim planı (ölçekli, lejant gösterimi yapılmış, tesis üniteleri, baba, anele, aydınlatma yerlerini ve yangın hidrant ve dolaplarını içeren söz konusu genel yerleşim planı, TMMOB Mühendis odalarına kayıtlı mühendis veya mimar tarafından imzalı olacaktır).

   5) İlgili kurum yazısı veya kullanma izni, irtifak hakkı ya da işletme hakkı devir sözleşmesinin (geçici işletme izni için ön izin) aslı veya ilgili kurumdan tasdikli sureti ya da noter onaylı sureti.

   6) Kıyı tesisine ait Kıyı Kanunu kapsamında onaylı 1/1000 ölçekli uygulama imar planı veya onay işlemine ait ilgili yazı örneği (Geçici işletme izin talepleri, bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinin ikinci fıkrası göz önünde bulundurularak İdarece değerlendirilir).

   7) Kıyı tesisine ilişkin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce (KEGM) düzenlenmiş fener gereklilik analizi, fener gerekli ise fenerin uygunluğu ve yeterliliğine ilişkin KEGM'den alınmış yazı.

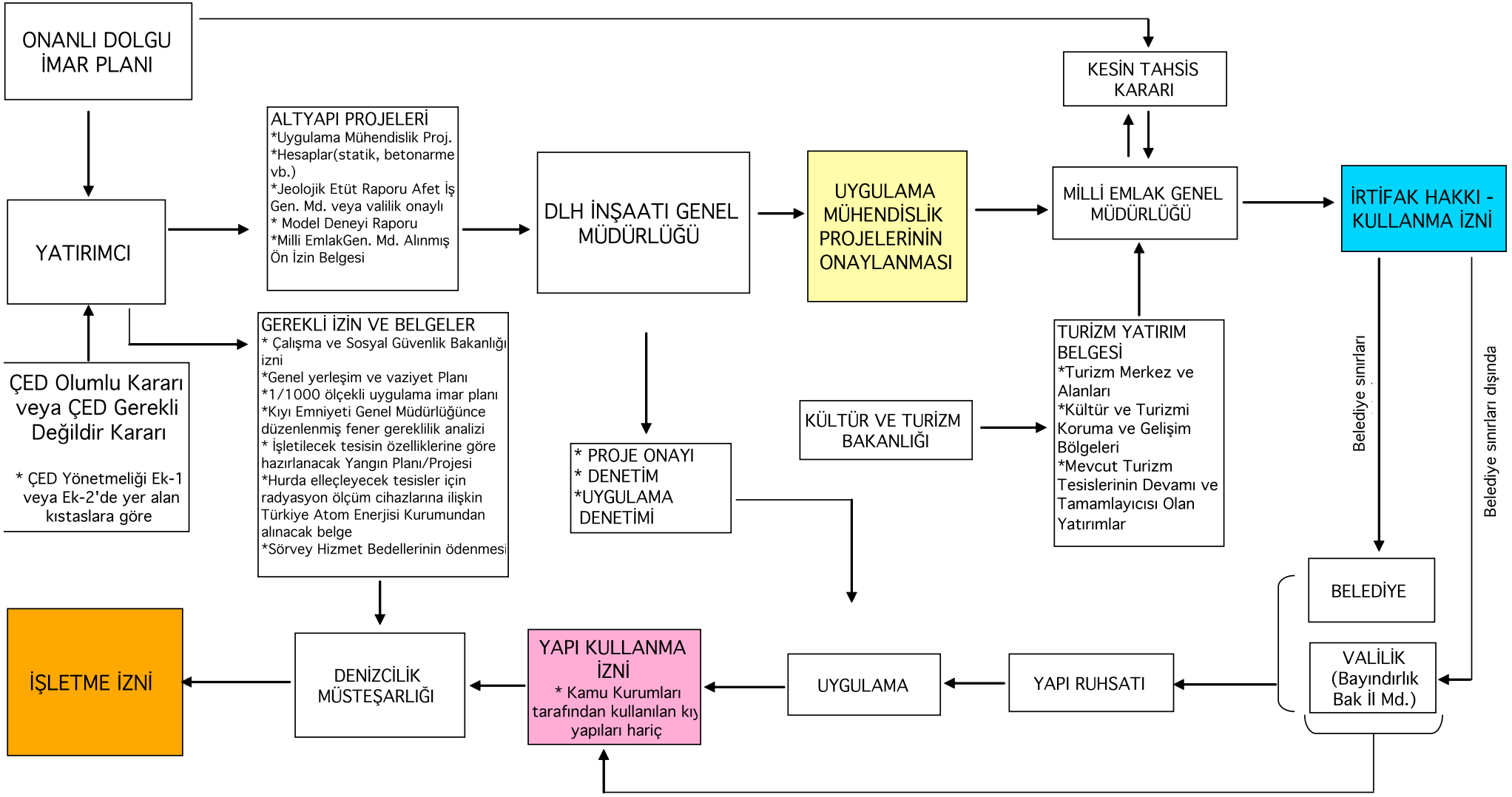
   8) Gerçek veya özel tüzel kişilerin işleteceği kıyı tesislerinde, tesis tipi, yanaşacak deniz aracının özellikleri / sayısı, yolcu durumu, tahmil/tahliye edilecek ve/veya depolanacak yükün cinsi, tesisin kapasitesi/özellikleri göz önüne alınmak ve

öngörülen standartlar doğrultusunda ekipman/donanım seçimi yapılmak suretiyle boru hattı ve şamandıra/platform ile kıyıdan uzak depolama tesisleri hariç,TMMOB Makine Mühendisleri Odasına kayıtlı mühendis tarafından hazırlanan yangın planı/projesi (KKÇ'nin kara tarafındaki tesisler ile ortak yangın planı ibraz edilmesi halinde bu plan kabul edilecektir).

9) Hurda elleçleyecek tesisler için radyasyon ölçüm cihazlarına ilişkin Türkiye Atom Enerjisi Kurumundan alınmış belgenin aslı veya belgeyi veren kurumca tasdikli sureti ya da noter onaylı sureti.

10) Tesisin işletme izni veya geçici işletme izni talebine ilişkin yapılacak sörvey hizmeti bedellerinin ödendiğini gösterir ücret makbuzu.

Kıyı yapıları proje ve uygulama aşaması Şekil A.9'da gösterilmektedir.



Şekil A.9: Kıyı Yapıları Proje ve Uygulama Süreci

Çevre Bakanlığı'nın 1991 yılında kurulması ve ÇED Yönetmeliği'nin de 1993 yılında çıkması ile kıyı yapıları ÇED raporu hazırlanması yükümlülüğü getirilmiştir. Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü verilerine göre 1993 yılından Nisan 2009 tarihine kadar olan süreçte 80 adet ulaştırma kıyı yapısı ile ilgili olumlu ÇED kararı alınmıştır. Tablo A.17'de olumlu ÇED kararı alınan projelerin listesi görülmektedir.

Tablo A.17: Yıllar İtibarıyla ÇED Kararı Olumlu Çıkan Ulaştırma Kıyı Yapıları

No	Karar Tarihi	Şube Müd.	Projenin Adı	Proje Sahibi	İli	Proje Yeri	ÇED Kararı
1	21.11.1994	Atık ve Kimya	Boru Hattı ve Depoloma Tesisi	Elf-Selyak Petrol Ürün. Üret. ve Paz. A.Ş.	Samsun	Tekkeköy	Olumlu
2	01.03.1995	Atık ve Kimya	Akaryakıt Boru Hattı	Turkuaz Petrol Ürünleri A.Ş.	Kocaeli	Körfez	Olumlu
3	13.07.1995	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Gebze-Dilovası Limanı	Belde Liman İşt. Dep. A.Ş.	Kocaeli	Dilovasi	Olumlu
4	17.08.1995	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kocaeli Demport Limanı	Demport Liman Yat. İşt.A.Ş.	Kocaeli	Yeniköy	Olumlu
5	13.10.1995	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Hatay İskenderun İskele	Assan Endüstri A.Ş.	Hatay	İskenderun	Olumlu
6	26.01.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Ünye Çimento Pompaj ve Paketleme Tesisi	Ünye Çimento San. Tic. A.Ş.	Ordu	Ünye	Olumlu
7	29.01.1996	Atık ve Kimya	Akaryakıt Boru Hattı ve Depolama Tesisi	Aytemiz Petrol San. ve Tic. A.Ş.	Kocaeli	Körfez	Olumlu
8	13.03.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İzmir, Yenikale Liman	Güney Deniz Saha Komutanlığı	İzmir	Yenikale	Olumlu
9	15.03.1996	Atık ve Kimya	Akaryakıt Boru Hattı ve Depolama Tesisi	Tuta Petrolcülük A.Ş.	Kırıkkale	Bahşılı	Olumlu
10	02.04.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Hatay İskenderun Kont. Term. Proj.	DLH Genel Müdürlüğü	Hatay	İskenderun	Olumlu
11	09.05.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Derince Limanı Kont. Term. İnş.	DLH Genel Müdürlüğü	Kocaeli	Derince	Olumlu
12	23.09.1996	Atık ve Kimya	Lpg Dolum Ter. Boru Hat. Stok ve Dol. Tesisi	Milangaz Tic. San. A.Ş.	Hatay	Dörtyol	Olumlu
13	07.11.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Çanakkale Çimento Römorkör Barınağı	Akçansa A.Ş.	Çanakkale	Ezine	Olumlu
14	22.11.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Camar/Yenport Limanı	Camar Depoculuk ve Taşımacılık A.Ş.	Kocaeli	Yeniköy	Olumlu
15	26.11.1996	Petrol Maden	Kayraktaşı Ocağı	Turin A.Ş.	Muğla	Bodrum	Olumlu
16	06.01.1997	Atık ve Kimya	Kocaeli/Körfez Tüp Dolum Tesisi	Erciyes Gaz Sanayi ve Tic. A.Ş.	Kocaeli	Körfez	Olumlu
17	10.06.1997	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Aydın Akbük Deniz Dolgu Balıkçı Barınağı	Aydın Akbük	Aydın	Akbük	Olumlu
18	26.06.1997	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Ahşap Kaplama İskele	Uçar Trzm Yat. San. A.Ş.	Aydın	Kuşadasi	Olumlu
19	01.07.1997	Atık ve Kimya	Lpg Depolama ve Dolum Tesisi	Tüp-Gaz Ticaret ve Sanayi A.Ş.	İzmir	Aliağa	Olumlu
20	05.08.1997	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele Yapımı	Kale Maden End.San.A.Ş.	Çanakkale	Biga	Olumlu
21	07.08.1997	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Mezitli Kıyı Tahkimatı	Mezitli Belde Bld.	Mersin	Mezitli	Olumlu
22	28.08.1997	Atık ve Kimya	Akaryakıt Dolum Tesisi	Opet Petrolcülük A.Ş.	İzmir	Aliağa	Olumlu
23	26.03.1998	Atık ve Kimya	Boru Hattı ve Depolama Tesisi	Opet Petrolcülük	İçel	Merkez	Olumlu
24	08.01.1999	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Ambarlı Liman Komp	Altaş A.Ş.	İstanbul	B.Çekmece	Olumlu
25	18.10.1999	Petrol Maden	Doğalgaz Boru Hattı	Botaş	Samsun	Ankara	Olumlu
26	18.01.2000	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele	Milli Savunma Bakanlığı	Mersin	Taşucu	Olumlu
27	13.04.2000	Atık ve Kimya	Lpg Depolama ve Dolum Tesisi	Bütangaz A.Ş.	Tekirdağ	Marmara Ereğlisi	Olumlu
28	19.04.2000	Petrol Maden	Boru Hattı	Botaş	Bursa-Balıkesir	Karacabey	Olumlu
29	03.11.2000	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dip Taraması	Milli Savunma Bakanlığı	İstanbul	Tuzla	Olumlu
30	09.01.2001	Atık ve Kimya	Akaryakıt Depolama Tesisi	Siyam Petrolcülük	İçel	Kazanlı	Olumlu
31	11.01.2001	Atık ve Kimya	Akaryakıt Depolama Tesisi	Aytemizakaryakıt Dağ.ve Paz.A.Ş.	Hatay	Dörtyol	Olumlu

32	09.08.2001	Atık ve Kimya	Lpg Depolama ve Dolum Tesisi	Milangaz A.Ş.	Hatay	Dörtyol	Olumlu
33	30.01.2002	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele ve Gemi Yan. Yeri	Çebitaş	İzmir	Aliağa	Olumlu
34	22.05.2002	Atık ve Kimya	Akaryakıt Depolama Tesisi	Opet A.Ş.	Mersin	Mersin Merkez	Olumlu
35	20.12.2002	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Mersin Limanı Tevsii İnş. ve Tesisat	Milli Savunma Bakanlığı	Mersin	Merkez	Olumlu
36	20.12.2002	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	**Marmara Ereğlisi Cephane İskelesi ve Dip Taraması**	Milli Savunma Bakanlığı	Tekirdağ	M. Ereğlisi	Olumlu
37	03.01.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Depolama Tesisi ve İskele Projesi	Limaş	Kocaeli	Yrniköy	Olumlu
38	01.04.2003	Atık ve Kimya	Petrol Ürünleri Depolama, Boru Hattı ve İskele Projesi	Opet Petrolcülük A.Ş.	Tekirdağ	Marmara Ereğlisi Sultan Köy Beldesi	Olumlu
39	15.05.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele, Gezi Hizm.Alanı ve Tank Sahası	Akdeniz Liman İşletmeleri Nakl.Tic.A.Ş.	İzmir	Aliağa İlçesi, Nemrut Ağır San.Bölgesi	Olumlu
40	22.05.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele Projesi	Yeşilyurt Demir Çekme San.Tic.Ltd.Şti,	Samsun	Tekkeköy, Kutlukent Beldesi	Olumlu
41	11.09.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Gemlik Liman Tesisi	Roda Liman Depolama ve Lojistik İşlt.A.Ş.	Bursa	Gemlik	Olumlu
42	24.10.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Poliport Dilovası Limanı	Poliport Kimya Sanayi Tic.A.Ş	Kocaeli	Gebze-Dilovasi	Olumlu
43	16.12.2003	Petrol Maden	Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı Deniz Geçişi$	Botaş	Çanakkale	Çanakkale	Olumlu
44	20.01.2004	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Karasu Limanı	Dlh.4.Bölge Müdürlüğü	Sakarya	Karasu	Olumlu
45	19.03.2004	Atık Kimya	Akaryakıt Depolama,Dolum ve Dağıtım Tesisi	Altınbaş Petrol ve Tic.A.Ş.	Samsun	Tekkeköy, Kutlukent Beldesi, Asarağaç Köyü	Olumlu
46	17.05.2004	Atık ve Kimya	Akaryakıt Depolama Dolum ve Dağıtım Tesisi	Altınbaş Petrolve Tic.A.Ş.	Antalya	Merkez, Karahayit Mevkii	Olumlu
47	20.05.2004	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele ve Rıhtım	Çolakoğlu Metalurji A.Ş.	Kocaeli	Gebze, Dilovası Org.San.Böl.	Olumlu
48	16.07.2004	Atık ve Kimya	Petrol Ürünleri Depolama, Dolum ve Dağıtım Tesisi	Opet Petrolcülük A.Ş.	İzmir	Aliağa, Horozgediği Köye, Pınartepe Mevkii	Olumlu
49	24.08.2004	Atık ve Kimya	Akaryakıt Depolama Dolum ve Dağıtım Tesisi	Can Aslan Petrolcülük San. Tic.A.Ş.	Mersin	Merkez İlçe, Kazanli Beldesi	Olumlu
50	26.09.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Akaryakıt İskelesi	POAŞ	İzmir	Aliağa	Olumlu
51	23.10.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Gemi Yanaşma İskelesi	DLHMİ Genel Müdürlüğü	Muğla	Milas	Olumlu
52	27.10.2004	Atık ve Kimya	Kimyasal Maddeler, Akaryakıt ve Akaryakıt Ürünleri Depolama Tesisi	Evyap Sabun, Yağı, Gliserin San. ve Tic.A.Ş.	Kocaeli	Körfez İlçesi, Yarımca Köyü, Çaykoz Mevkii	Olumlu
53	17.03.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı	DLHMİ Genel Müdürlüğü	İzmir	İzmir,Bergama, Zeytindağ Beldesi	Olumlu
54	14.04.2004	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Liman Tesisleri Projesi	DLHMİ Genel Müdürlüğü	Çanakkale	Kepez	Olumlu
55	13.07.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Mudanya-Güzelyalı Hızlı Feribot İskelesi	Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı	Bursa	Bursa, Mudanya İlçesi, Güzelyalı Beldesi	Olumlu
56	19.07.2005	Atık Kimya Tesisleri	Petrol ve Petrol Türevi Ürünlerin Depolanması Tesisi	Altıntel Melamin San.A.Ş.	Kocaeli	Kocaeli, Gebze İlçesi, Çerkeşli Köyü, Adatepe Mevkii	Olumlu
57	24.08.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Oyak Ek Liman İnşaatı	Oyak Ünye Çimento San. ve Tic.A.Ş.	Ordu	Ordu, Ünye İlçesi, Cevizdere Mevkii	Olumlu
58	25.08.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı, Rıhtım ve İskele Projesi	Denizli Çimento Tic.A.Ş.	İzmir	İzmir, Aliağa İlçesi, Çakmaklı Köyü, Taşlıburun Mevkii	Olumlu
59	29.08.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı ve Rıhtım Projesi	S.Madencilik ve Liman İşletmeleri İnş.San Tic.A.Ş.	İzmir	İzmir, Aliağa İlçesi, Horozgediği Mevkii	Olumlu
60	26.09.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kumcular Liman Projesi	S.S.İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlam	İstanbul	İstanbul, Pendik, Güzelyalı Mahallesi, Kemiklidere Mevkii	Olumlu

61	07.11.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı Rıhtım ve İskele Projesi	Borusan Lojistik Dağ.Depolama Taşımacılık ve Tic.A.Ş.	Bursa	Bursa, Gemlik İlçesi, Gemsaz Mevkii	Olumlu
62	17.02.2006	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı, Rıhtım ve İskele Projesi	Ege Gübre San.Tic.A.Ş.	İzmir	İzmir, Aliağa İlçesi, Çakmaklı Köyü, Pınartepe Mevkii, Nemrut Sanayi Bölgesi	Olumlu
63	14.09.2006	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Gemi İnşa Tesisi	Bosfor Gemi ve Yat Sanayi Ltd.Şti.	Yalova	Altınova,Tavşanlı, Dipgölcük Kamışlı Mevkii	Olumlu
64	06.12.2006	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Konteyner Limanı	Asya Port Liman Ltd.Şti.	Tekirdağ	Merkez	Olumlu
65	22.12.2006	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı ve İskele Projesi	Ekmar Denizcilik ve Gemi Acen.A.Ş.	Hatay	İskenderun,Sariseki Beldesi	Olumlu
66	15.02.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Zonguldak Eren Limanı	Eren Enerji Tic.A.Ş.	Zonguldak	Merkez,Muslu	Olumlu
67	12.03.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı ve İskele	Traçim Çimento A.Ş.	Kırklareli	Demirköy,İğneada	Olumlu
68	24.04.2007	Atık Kimya	Akaryakıt Depolama Tesisi	Bölünmez Petrolcülük A.Ş.	Tekirdağ	Marmara Ereğlisi Sultan Köy Beldesi	Olumlu
69	26.04.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İlave İskele, Romörkor Barınağı	Martaş Liman Tesisleri A.Ş.	Tekirdağ	Marmara Ereğlisi , Kiremitlik Mevkii	Olumlu
70	25.05.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele ve Dolgu Alanı Projesi	Payas Belediyesi	Hatay	Dörtyol	Olumlu
71	29.06.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yarımca Konteyner Terminali	Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.	Kocaeli	Körfez İlçesi, Yarımca Köyü, Çaykoz Mevkii	Olumlu
72	06.07.2007	Atık Kimya	Akaryakıt Depolama ve Dağıtım Tesisi	Akpet Akaryakıt Dağıtım A.S.	Samsun	Tekkeköy	Olumlu
73	12.07.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Tahliye İskelesi ve Dolgu Alanı	Atakaş Liman İşletmeciliği A.Ş.	Hatay	Dörtyol	Olumlu
74	25.09.2007	Atık Kimya	Akaryakıt Depolama Tesisi	Lukoil Eurasia Petrol A.Ş.	Samsun	Tekkeköy	Olumlu
75	01.10.2007	Atık Kimya	Petrol Rafinerisi	Akdeniz Rafinerisi San. Tic. A.Ş.	Adana	Yumurtalik	Olumlu
76	26.10.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Liman Tesisleri Projesi	Solventaş A.Ş.	İzmit	Gebze	Olumlu
77	30.10.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Sahil Dolgu Alanı Projesi	Kirazlıyalı Belediyesi	İzmit	Körfez	Olumlu
78	05.11.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kayık Çekek Yeri ve Mendirek Projesi	Tekirdağ Yelken Klubü	Tekirdağ	Merkez	Olumlu
79	16.11.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İsdemir Lim. Tevsii Liman İçi Dolgu, Rıhtım	İskenderun Demir ve Çelik A.Ş.	Hatay	İskenderun-Dörtyol	Olumlu
80	16.11.2007	Atık Kimya	Ceyhan Rafineri ve Petrokimya Kompleksi	Doğu Akdeniz Petrokimya ve Raf. A.Ş	Adana	Yumurtalik	Olumlu
81	02.01.2008	Atık Kimya	Akaryakıt Dep.Tes. ve Şamandra Sistemi	Bölünmez Petrolcülük A.Ş.	Samsun	Tekkeköy	Olumlu
82	06.02.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Rıhtım ve Dolgu Alanı	Alkan Madencilik ve Mer. San. Tic. A.Ş.	Bartın	Amasra	Olumlu
83	10.03.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı	Mak Liman İşl. A.Ş.	İstanbul	Büyükçekmece	Olumlu
84	28.03.2008	Atık Kimya	Akaryakıt,Lpg,Mad.Yağ.Dep.Dolum Tesisi	Habaş Sınai ve Tıbbi Gazlar İstihsal A.Ş.	İzmir	Aliağa	Olumlu
85	14.05.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Aksa Limanı Genişletme	Aksa Akrilik Kimya Sanayi A.Ş.	Yalova	Çiftlikköy	Olumlu
86	30.05.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Dolgu Alanı, Rıhtım ve İskele	Etki Grup Loj.Taş.İnş.Malz.San.Tic.A.Ş.	İzmir	Aliağa, Çakmakli Ky.	Olumlu
87	10.06.2008	Atık Kimya	Akaryakıt Depolama,Dol.ve Dağıtım Tes.	Altınbaş Petrol ve Ticaret A.Ş.	Tekirdağ	Marmara Ereğlisi	Olumlu
88	02.07.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yeşilovacık İskele ve Dolgu Alanı	Yeşil Ovacık Liman İşletmeleri A.Ş.	Mersin	Silifke	Olumlu
89	01.12.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	İskele ve Dolgu Alanı Projesi	Delta Petrol Ürünleri A.Ş.	Hatay	Dörtyol, Yeşilköy	Olumlu

Kaynak: Çevre ve Orman Bak., Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Gen. Müd.,2009

Olumlu ÇED Kararı alınan projelerin neredeyse tamamı özel sektöre ait projelerdir. 89 teklif içinden sadece 14 tanesi kamu projeleridir.

A.1.4. Dünyada Limancılık Sektörünü Etkileyen Makro Dış Çevre Gelişme ve Değişmeler

Son yıllarda limancılık sektörü dünya çapında yaşanan bir dizi gelişme ve değişmelerden etkilenmektedir. Bu gelişme ve değişmelerin etkisi ile limanlar doğrudan ve dolaylı olarak etkilemekte, neticede bir kısım limanlar global ve bölgesel ticarette eski önemini kaybederken, değişim ve gelişmelere uyum sağlayan limanlar ise başarılı bir şekilde işletilmekte, ihtiyaçlara göre de yeni limanlar planlanıp geliştirilmektedir. Bu nedenle limancılık sektörü, zaman içerisinde küresel ve uluslararası ticaret, lojistik, taşımacılık ve deniz ticareti piyasalarındaki konumunu belirlemek ve içinde çalıştığı çevrenin nasıl değişmekte ve gelişmekte olduğunu ve geleceğin neler getireceğini değerlendirmek zorundadır. Böyle bir değerlendirme, taşımacılık ve limancılık sektöründeki karar vericilere ve politika yapıcılarına planlama, düzenleme, uygulama ve denetim konularında yardımcı olup, liman hizmetlerinin ve limanların finansal performanslarının iyileştirilmesine ve pazardaki gelişmelere limanların etkin bir şekilde uyum sağlanmasına ve rakip limanlara göre rekabet üstünlüğü sağlanmasında etkin bir rol oynayacaktır (Oral, Deveci ve Çetin., 2005).

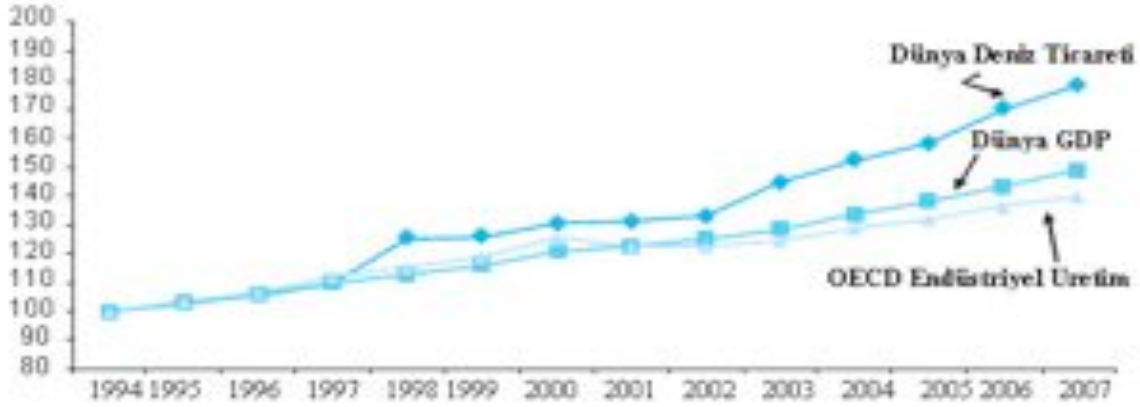
Liman endüstrisi daima rekabetçi olagelmiş ve her liman kendine rekabetçi bir üstünlük sağlamanın yollarını aramakta ve bunu da altyapıyı geliştirmede (yeni bir iskele/rıhtım, daha fazla depolama tesisleri ve hinterland ile bağlantıları uzatma, yeni teknoloji ekipmanlar) bulmuştur. Bütün bu gelişmelerle liman yetkilileri liman trafiğinde bir ilerleme olmasının makul beklentisi içine girmişlerdir. Herhangi bir maliyet avantajı veya hizmet verimliliğindeki gelişme, daha büyük pazar paylaşımlarına transfer edilebilecektir. Bu şartlar altında limanlar kendi kaderlerini belirleyebileceklerdir. Bugün artık bu geçerli değildir. Çok sayıda uluslararası gelişmeler limanlar için belirsizlik ve değişim ortamını yaratmaktadır. Geleneksel eski düzen liman planlama yaklaşımlarının sorgulanması gerekliği sözkonusudur. Aşağıdaki bölümlerde limanları etkileyen uluslararası gelişmeler ve limanlar üzerine etkileri ele alınmaktadır.

a. Dünya Ekonomisinde Küreselleşme, Deniz Ticareti ve Limanlar Üzerine Etkileri

Ekonomik büyüme ve gelişmenin temel motoru olarak son 25-30 yılda uluslararası ve global ticarete artan bir eğilim bulunmaktadır. Geçmişte birçok ülke kendi kendine yeterlilik ve ulusal pazarın korunmasına ağırlık veren gelişme stratejileri izlerken, son yıllarda ilerlemenin yolunun global ekonomi içerisinde entegrasyona dayandığı yönünde artan bir eğilim görülmektedir. Bu durum neticede devletleri, hem ticaret hem de yatırıma olan engelleri azaltma politikalarını benimsemeye yöneltmiştir. Ticaret engellerinin azalması ve artan doğrudan yabancı sermaye yatırımları ticarette düşük değerli mallardan yüksek değerli mallara kaymayı hızlandırırken, ticaret hacimlerinde büyümeyi motive etmiştir. Bu iki eğilim birlikte denizyolu taşıyıcıları ve limanları yeni ve genişletilmiş olanaklar sunmaya yöneltmiştir. Değişmenin itici güçlerinden biri globalleşme süreci ve 1960'lardan beri konteynerin dünya çapında benimsenmesinden kaynaklanmaktadır. Atlantik kıyısı konteynerizasyonun beşiği iken, Doğu Asya dünyanın ana konteyner bölgesi olmuştur. Dünyada konteynerizasyonun artması makro ekonomik, mikro ekonomik ve politika yönlü faktörlerin karşılıklı etkilemesi sonucudur (Notteboom, 2004). Dünya ticareti, ticari engellerin kaldırılması ve piyasaların liberizasyonu ve serbestleştirilmesi yoluyla kolaylaştırılmıştır. Devletin rolünün yeniden değerlendirilmesi ile limanlar ve deniz taşımacılığında iyi yönetişim konularına çok büyük önem verilmeye başlanmıştır (Everett, 2001).

1950'lerden 1990'lara kadar dünya ekonomik büyümesi ve dünya ticaretin değeri arasındaki ilişki hemen hemen sabittir. Bu dönemde dünya mal ticaretinin büyümesi dünya ekonomik büyümesinin yaklaşık 1.5 katı kadardır. Ancak, dünya ticaretinin değeri dünya ekonomisinin değerinden 2 kat kadar bir oranda fazla büyüdüğü için, 1980'den 1998'e kadar yukarıya doğru bir hareket olmuştur. Takip eden 2000-2005 arası dönemde oran 40 yıl önceki döneme dönmüştür. Fakat 2006 yılı dünya ticaretinde yaklaşık % 8 büyüme ile güçlü bir büyüme göstermiş, bu oran aynı yıldaki global ekonomik büyümeden 2 kat daha fazla bir orandır (IMF, 2001-2007). 2007 yılında da bu büyüme sürmüş, 2008 yılında ise yaşanan küresel kriz ile birlikte düşüş trendine girmiştir. Dünya üretimi 2006 ve 2007 yılı için yaklaşık % 5 iken, IMF tarafından 2008 yılında sadece % 3.8 ve 2009 yılı için sadece % 2 olacağı tahmin edilmektedir (ISL, 2008). Denizyolu ulaştırma hizmetleri için güçlü talep dünya ekonomisi ve uluslararası mal ticaretindeki büyüme ile desteklenmiştir. Grafik A.1 dünya gayrisafi yurtiçi hasılası, gelişmiş ekonomilerdeki endüstriyel üretim ve deniz ticareti arasında gelişen ilişkiyi göstermektedir. 2000 yılından beri dünya ekonomisinin hem endüstriyel üretim endeksi, hem de dünya denizyolu ticaretinden daha hızlı büyüdüğünü göstermektedir.

Grafik A.1: Dünya Ekonomik Büyümesi (GDP), OECD Endüstriyel Üretim, Dünya Deniz Ticareti (Hacim) 1994-2007 (1994=100)



Kaynak: UNCTAD, 2008

Denizyolu ulaştırması hacim olarak dünya mal ticaretinin % 80'den fazla bir oranını gerçekleştirmeyle, uluslararası ticaretin ve küreselleşmenin bel kemiğini oluşturmaya devam etmektedir. Uluslararası denizyolu ticareti yıldan yıla % 4.8 artış ile 2007 yılında 8.02 milyar tona ulaşmıştır (UNCTAD, 2008). 2000 yılı ile karşılaştırıldığında, denizyolu ticareti 2000-2007 arasında yıllık ortalama % 4.3 büyümeye karşılık gelen bir büyüme ile % 34.5 artış göstermiştir (ISL, 2008). Aslında geçen 30 yılda dünya deniz ticaretinin yıllık büyümesi % 3.1 olarak tahmin edilmiştir. Denizyolu ticaretinde görülen bu gelişmeler ile birlikte liman kapasiteleri ve hizmetlerine olan talepler de artmıştır.

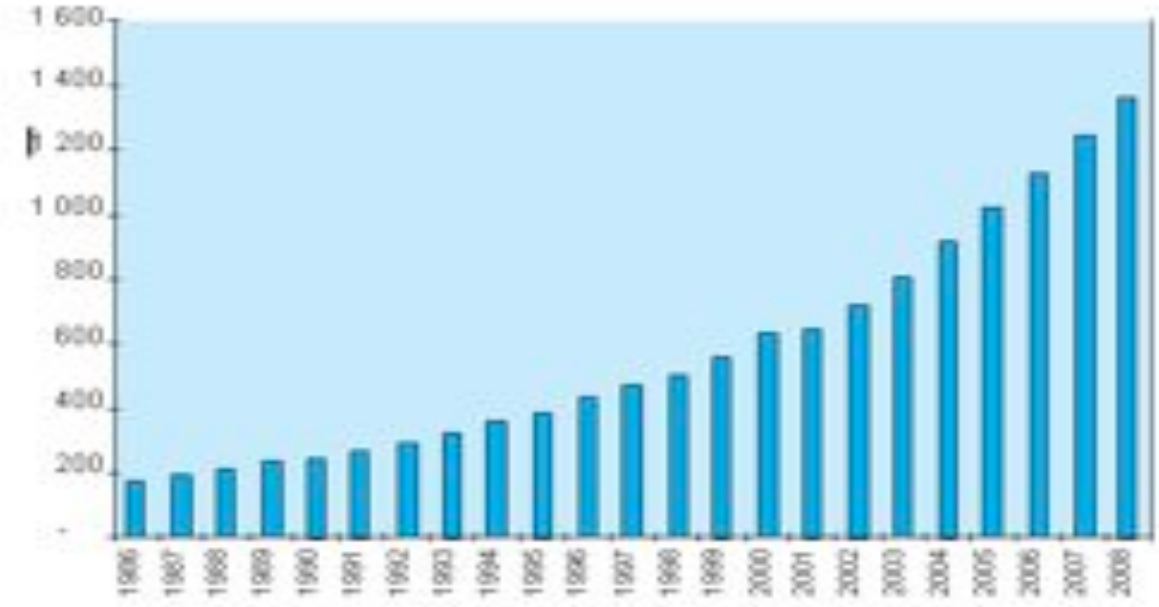
8.02 milyar tonluk deniz ticaretinin % 32'i ham petrol ve madeni yağ ürünleri, % 25.5 kuru dökme yük (demir cevheri, kömür ve tahıl), %1.1 minör dökme ve geri kalan % 41.5 genel kargo, kırkambar, ro/ro ve giderek de konteyner sevkiyatlarıdır (ISL, 2008). Konteynerize yük

sevkiyatı 2007 yılı toplam denizyolu ticaretinin % 15.7'si olup, pazar payını açıkça genişletme eğilimi bulunmaktadır (ISL, 2008).

Limanlar, kürselleşmenin altyapı unsurları olarak, hem küresel ticareti etkilemekte, hem de bu gelişmelerden etkilenmektedir. Küreselleşme ile deniz taşımacılığı ve limanlara olan talep artmış, bu talebi karşılayacak kapasite ve özellikte limanların oluşturulması yoluna gidilmiştir. Dünya mal ticaretinin arz tarafındaki yoğun rekabet, maliyet yönetimi ve kar marjları üzerinde baskılar yaratmaktadır. Kürselleşme ile birlikte gelişen tedarik zincirleri ve lojistik modeller üzerindeki gelişmeler, limanlar ve taşıyıcıları, lojistik süreçler içerisindeki rollerini yeniden düşünmeye sevk ettirmiştir. Son zamanlardaki ilgili literatür lojistik alandaki değişmelerin değer zincirinde limanların ve deniz taşıyıcıların fonksiyonel rolü üzerine etkisine yoğun olarak değinmektedir (Bask, 2001; Deveci, Cerit ve Sigura, 2001; Tuna ve Yeni, 2003).

Grafik A.2, 1986 yılından 2008 yılına kadarki dönemde uluslararası konteynerize taşımalardaki büyümeyi ton olarak göstermektedir. 2008 yılında dünya deniz ticareti 1990'daki hacmin hemen hemen 2 katı kadardır. Aynı dönemde dünya deniz ticaretindeki büyümenin aksine, konteynerize yüklerdeki büyüme yıllık ortalama % 9.8 olup, konteyner hareketlerinde 5 katlık bir artış ile sonuçlanmıştır. 2007 yılında küresel konteyner ticareti 143 milyon TEU olarak tahmin edilmekte, 2006 yılına göre %10.8 bir artış söz konusudur. (UNCTAD, 2008; Drewry Shipping Consultants, 2007). Tonaj olarak konteyner ticareti 1.24 milyar ton olarak tahmin edilmekte ki, bu oran toplam yüklenen kuruyüklerin 1/3'ünü tutmaktadır.

Grafik A.2: Uluslararası Konteynerize Ticaret Büyümesi (Milyon ton) (1986-2008)



Kaynak: UNCTAD, 2008

Küreselleşme, konteynerleşmenin etkilerini genişletmiş ve derinleştirmiştir. Kürselleşme, ara mallardaki ticaret artışı, tüketimde ve üretim düzeylerindeki büyüme ve konteynerize edilebilir yük bazındaki genişleme ile konteynerize yük ticareti önemli ölçüde büyümüş ve giderek kuru yük ticaretinin büyük bir bölümünü işgal eder hale gelmiştir. Konteynerize ticaretin ikiye katlanarak 2016 yılında 287 milyon TEU, 2020 yılında ise 371 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir (Drewry Shipping Consultants, 2007; UNCTAD, 2008). Artan konteynerize ticaret hacimleri dünya konteyner filosu ve küresel liman elleçleme kapasitesi için olduğu gibi, çoklu (intermodal) taşıma ve hinterland bağlantıları için de ip uçları vermektedir.

Konteyner ticaret büyümesi ile yapılan hamle, liman konteyner elleçlemesini de arttırmıştır. Grafik A.3'te görüldüğü gibi, belirli bir konteynerize yük hareketi (ithalat veya ihracat) iki liman hareketinden daha fazla hareketle bağlantılı olmaktadır. Toplam liman hareketinde aktarmaların payı 1980'lerde % 10'dan 2007 yılında % 27'lere yükselmiştir. Neticede, konteyner liman hareketleri konteyner ticaret hacminden üç kat daha fazladır.

Grafik A.3. Uluslararası Konteyner Liman Trafiği (Milyon TRU) (1980-2008)

Kaynak:UNCTAD, 2008

Konteynerize ticaret Doğu-Batı aksında üç ana hatta yapılmaktadır. Bunlar Transpasifik, Transatlantik ve Asya-Avrupa hattlarıdır. 2007 yılında Asya-Avrupa rotasında 27.7 milyon TEU, Transpasifik 20.23 milyon TEU, Transatlantik ise 7.1 milyon TEU'luk bir trafik sözkonusudur. Küreselleşmenin etkisi ve küresel tüketim ve üretim olguları yeni deniz taşımacılığı akışlarının gelişmesine neden olmaktadır. Kuzey-Güney ve Güney-Güney rotalarına uzanan bölge içi ve bölgelerarası bağlantılar giderek artmaktadır. Tablo A.18'de Akdeniz ve Karadeniz'deki konteyner hareketlerinin mevcut ve gelecekteki tahminleri verilmiştir.

Tablo A.18: Akdeniz ve Karadeniz'de Konteyner Hareketleri (Milyon TEU)

Bölge	Milyon TEU					Büyüme %	Ort.Yıllık Büyüme
	1995	2000	2005	2007	2015	2015/2007	2007/2015
Batı Akdeniz	3.6	6.5	10.6	12.7	24.0	88.9	8.3
Orta Akdeniz	3.8	8.4	12.2	14.3	26.3	83.9	7.9
Doğu Akdeniz/Karadeniz	4.5	7.1	13.4	15.5	32.8	111.6	9.8
Toplam	11.9	22.0	36.2	42.5	83.1	95.5	8.7

Kaynak: Ocean Shipping Consultanst (2006), ISL, 2008

Tarifeli deniz taşımacılığı hatları küreselleşmeye limanları doğrudan etkileyecek şekilde tepki vermişlerdir. Küresel ticaretin ihtiyaçlarına cevap verebilmek için tarifeli gemi işletmelerinin bir kısmı şirket evlilikleri, bir kısmı da stratejik itifaklar içerisinde toplanmışlardır. Günümüzde önde gelen tarifeli deniz taşıyıcıları 4 global gruplardan biri içerisinde çalışmaktadırlar. Bu yeniden gruplanma deniz taşıyıcılarının dünyanın ana pazarlarında bulunma ihtiyacını içeren, globalleşmenin baskılarından dolayıdır. Bu durum deniz taşımacılığı sektöründe baş edilmesi gereken büyük bir kargaşa ve belirsizlik yaratmış ve limanlar sonuçlarının neler olacağını kolaylıkla tahmin edememişlerdir. Neticede, deniz taşımacılığı işletmelerinin sefer stratejilerine uygun konumda ve olanakta olan bazı yeni limanlar önem kazanırken, bazı büyük limanları önemlerini kaybetmiş ve birçok liman deniz taşımacılığı ittifaklarının yük trafiklerini elde edebilmek için yoğun rekabet etmeye başlamışlardır.

b. Teknolojik Gelişmeler ve Limanlar Üzerine Etkileri

Ulaştırma teknolojilerinde görülen gelişmeler limancılık endüstrisinde bir devrime yol açmıştır. Taşımacılıkta konteynerlerin kullanımı dış ticaret taşıma zinciri boyunca önemli ölçek ekonomilerine yol açarak yüklerin daha ucuz ve daha uzak noktalara taşınmasına izin vermiştir. Teknolojik gelişmelerin küreselleşmeye etkisi çok önemlidir. Gemi boyut ve kapasiteleri hızla artan bir oranda büyümektedir. Gemi boyutlarındaki bu artışlar konteynerleşmenin ilk otuz yılında görece olarak yavaş olmuştur, fakat 1990'lar büyümedeki sınırı neredeyse kaldırmıştır. Bugün büyük gemiler 12000 TEU'ya ulaşırken, gemi inşa mühendisleri ileride 15-18000 TEU kapasiteye ulaşılabileceğini belirtmektedirler (UNCTAD, 2008). Gemi ölçülerindeki bu belirsizlikler limanlar için başa çıkılması gereken başka bir noktadır. Mevcut limanlar kendilerini gemi kapasiteleri ve özelliklerinde görülen gelişmelere göre ayarlamak, yeni limanlar da bu gelişmelere göre planlanmak durumundadır.

Taşımacılıkta konteynerlerin kullanımı ile birlikte gelişen çoklu (multimodal) taşımacılık denizyolu taşıyıcılarına, taşıma pazarlarında daha geniş liman seçimi olanakları ile çok daha fazla serbestlik sağlamıştır. Belirli bir limana has hinterland olarak görülen pazarlara artık günümüzde birçok giriş kapısından hizmet verilebilmektedir. Bireysel limanlar artık karadaki pazarlar üzerinde özel kontrole sahip değildir ve limanlar artık kendi yerel bölgelerindeki ticaretin garanti altında olduğundan bile emin olamamaktadırlar (Deveci, Oral ve Çetin, 2005). Bu gelişmeler hinterland trafiğinden yük elde etmede limanlar arası rekabeti arttırmıştır.

Konteynerleşme lojistik ve taşıma endüstrisine bir ilerleme getirmiştir. Taşıma zincirindeki önemli ekonomilere katkıda bulunarak yüklerin daha önce hiç olmadığı kadar ucuza ve uzağa taşınmasını sağlanmıştır. Coğrafyacılar bunu "transfer edilebilirlik" olarak sunmakta ve

bu taşıma hatları birçok limandan pazara hizmet etme özgürlüğünü vermiştir. Limanlar için konteynerleşmenin etkisi bir paradoks gibi olmuştur. Konteynerleşmeyi başarılı kılmak için gerekli olan birçok yatırım liman endüstrisi tarafından yapılmıştır. Limanlar gantry kreynler almak, daha büyük terminal alanları geliştirmek ve daha geniş kapasitede mekanize alanlara yatırım yapmak zorunda kalmışlardır. Bunun sonucunda; faydası bütün tedarik zinciri boyunca paylaşılan, terminal ücretlerinde belirgin bir düşüş ve verimlilikte belirgin bir artış gözlenmiştir. Böylece limancılık endüstrisi, oransal olarak faydaların belli bir payı olmaksızın konteynerleşmenin yatırım yükünün büyük bölümüne katlanmıştır. Hala dünyada limanlar pahalı üstyapı ve altyapılara yatırım yaparak konteyner endüstrisine girme yükümlülüğü hissetmektedirler. Limanlarda konteynerleşme bir lotaryaya benzetilmiştir. Sadece çekiliş bileti olanlar küçükte olsa bir kazanma şansına sahiptir. Bir liman otoritesi için bir konteyner terminaline yatırım yapmak konteyner işine katılabilmede tek yoldur, fakat terminalin mevcudiyeti kullanım garantörlüğünü vermemektedir.

Konteynerlerin taşımacılıkta kullanımından sonra limanları etkileyen en önemli gelişme gemilerinin teknolojik özelliklerinde görülen gelişmelerdir. Bu gelişmeler ana olarak dünya konteyner filosunun sürekli artması, gemilerin boyutlarında, dizaynlarında, istif sistemlerinde ve yakıt tüketimlerinde görülen gelişmelerdir. Limanlar da müşterileri olan gemi işletmelerinin taşıma teknolojilerine ayak uydurarak alt yapı ve üst yapı olanaklarını sürekli geliştirmektedirler.

Oldukça rekabetçi olan pazarlarda ölçek ekonomileri elde edebilmek için, zaman içerisinde gemilerinin, özellikle de konteyner gemilerinin boyutları sürekli büyümektedir. Tablo A.19 konteyner gemi ölçülerindeki artışı göstermektedir. Deniz taşımacılığı endüstrisinde daha büyük gemiler inşa ettirme ve limanlarda geçen verimli olmayan zamanın azaltılması daha büyük karlar anlamına gelmektedir. 1970'lerde 1.Kuşak konteyner gemileri 1500 TEU'ya kadar konteyner elleçleyebilirken, günümüzde gelişmiş ülkelerdeki büyük konteyner gemi işletmeleri 15000 TEU kapasiteli gemiler sipariş vermektedirler. Bu eğilim temel olarak iki nedene bağlanmaktadır: İlki, büyük gemileri işletmeyle elde edilen maliyet tasarrufunun yüksek oluşu, ikincisi ise, büyük konteyner gemilerinin inşa fiyatı %25-30 düzeyinde düşmesidir.

Tablo A.19: Konteyner Gemilerindeki gelişmeler

Kuşak (Yıl)	**TEU**	**Uzunluk (m)**	**Genişlik (m)**	**Draft (m)**
1. (1972)	1500	225	24.5	9.00
2. (1980)	3000	275	27.5	10.00
3. (1987)	4500	300	32.2	11.50
4. (1997)	6600	320	40.0	14.30
5. (1999)	8.300	347	42.6	14.50
6. (2007)	13500	398	56.4	16.00

Kaynak: ISL, 2008

Tablo A.20: En Büyük Ölçekli Konteyner Gemilerinin Özellikleri

Gemi	Malacca-max (Proje)	Emma Maersk
TEU Kapasitesi	18154	11000
Uzunluk (m)	400	397
Genişlik	60	56
Draft (m)	21	15.5
Derinlik (m)	35	30
Deadeight (ton)	243600	156907
Hız (knot)	25	25.5

Kaynak: UNCTAD, 2008; ISL, 2008

Dünya ticaretindeki artışa bağlı olarak artan yük trafiği "Suezmax" tipi gemileri gündeme getirmiştir. Bu tür gemilerin özellikleri Tablo A.20'de gösterilmektedir. Gemi kapasitelerinin büyümesi, yeni nesil limanların yüksek su çekimine (draft) sahip rıhtım ve yaklaşım kanallarına sahip olmalarını gerektirmektedir. Gemi kapasitelerindeki artış ve gemi başına elleçlenen konteyner sayılarının artması, yeni nesil limanların daha geniş depolama alanları ile daha gelişmiş ulaşım ağlarına sahip olmasını zorunlu kılmaktadır. Söz konusu alt yapı yatırımlarının henüz tamamlanmamış olması Malaca-max tipi gemilerin hizmete girmesini geciktirmektedir.

Kuru yük gemilerinde, konteyner taşımalarına benzer değişimler daha az görülmektedir. Kuruyük filosunda yaygın kullanılan gemi ölçüleri şu şekildedir.

- Capesize: 150,000 dwt / 280 m uzunluk / 47m genişlik / 16 m maksimum draft
- Panamax: 75,000 dwt / 225 m uzunluk / 32m genişlik / 12.5 m maksimum draft
- Handymax: 55,000 dwt / 190 m uzunluk / 30m genişlik / 12 m maksimum draft
- Handysize: 32,000 dwt / 185 m uzunluk / 27m genişlik / 10.3 m maksimum draft

"Handy-sized" gemilerin aleyhine giderek artan şekilde tahıllar "Panamax" tipi gemilerle taşınmakta ve "Capsize" sınıfında maden ve demir çevheri taşıyan gemiler 185000 dwt gemilere giderek artan talep ile kullanılmaya devam etmektedirler.

Tankerler, özellikle kimyasal ve ürün tankerleri çok limanlı operasyonları ve yüklerin doğası gereği çok fazla ölçülerini arttırma eğiliminde değillerdir. Ham petrol gemilerinin, 400000 dwt "Ultra-Large Ham Petrol Tankeri" klasından 300000 dwt modern çift cidarlı tankerler ile yer değiştireceği tahmin edilmektedir. Orta mesafelerde benzer ölçülerde Suezmax gemiler ile hizmet vermeye devam ederken Aframax veya Capsize gemiler ölçü olarak yaklaşık 80000 dwt'dan 105000 dwt'a artmaktadırlar (Meyric and Associates, 2007).

Gemilerde 5 ile 20 içinde fosil yakıtlarının kullanımının düşüşte olacağı veya en azından daha maliyetli olacağı beklenmektedir. Bu, çevresel ve sürdürülebilirlik konuları nedeniyle gündemde olan bir konu olup, denizyolu taşıyıcılarının kaçınmayıp, aksine benimseyeceği bir olgu olarak kabul edilmektedir. Gemi inşa mühendislerinin gelecekte yakıt hücreleri, dalga, rüzgar, güneş enerjisinin kullanımı ve "yeşil gemi tasarımı" ile balast suyu sistemlerinin önlenmesi ihtiyaçları ile ip uçları vermektedirler

Teknolojik gelişmeler içinde en dikkat çekici olan hiç şüphesiz liman elleçleme ve aktarma ekipmanlarında görülen gelişmelerdir. Yüksek verimliliğe sahip "Süper Post Panamax" tipi rıhtım vinçleri, "Süper Trainer'ler" ve "Multi Trailer Sistemler" hızla yaygınlaşmaya başlamıştır. Bilgisayar teknolojisindeki gelişmeler bu ekipmanlara uyarlanmış ve limanlarda iş gücü minimum düzeye indirilmiştir. Limanların otomasyona geçmesi, insan gücüne göre çok daha verimli çalışan bilgisayar kontrollü elektro-mekanik liman işletim sistemlerini gelecekte tüm saha operasyonlarında insan gücünün yerini alacağını göstermektedir.

Gemilerin balast sularının translokasyonunun bir sonucu olarak deniz ekosistemlerinde zararlı türlerin ortaya çıkması, kıyı toplulukları ve devlet çevre organları tarafından olduğu gibi, denizyolu taşıyıcıları ve limanlar için de önemli bir konu olmaya başlamıştır. IMO ve ulusal devletler, düzenlemeler ve yasalar yolu ile balast suyu yönetimi ile uğraşmakta iken ciddi gemi teknolojisi geliştirilmiş ve soruna etkin bir çözüm sağlamaya başlamıştır.

Liman teknolojisi gelişmeleri genellikle, büyüyen kapasiteleri karşılayarak gemilere hizmet vermek, gemilerin limanlarda manevra sürelerini azaltmak, liman-kara arayüzlerini hızlandırmak ve daha temiz ve yeşil liman operasyonları için artan çevresel baskıları karşılamayı amaçlamaktadır. Gemilerin liman zamanını azaltmada teknolojinin oynayabileceği bir rol kanal ve terminal dizaynı, gemi ve yük elleçleme ekipmanları ve kara bazlı depolama ve ulaştırma sistemleri ile ilgilidir. Tüm yük ve gemi türlerine uygulanabilir bazı genel teknolojiler, dinamik omurga altı sistemler (DUKC), otomatik gemi bağlama sistemleri, yüksek duyarlı gemi ballast suyu alma sistemleri, bekletmeksizin önleyici bakım tekniklerdir.

Konteyner sektörü belki de en çok sayıda teknolojik gelişme deneyimi olan sektör olup, genel olarak bu gelişmeler 5 gruba ayrılabilir.

- Konteyner terminal dizaynı
- Konteyner elleçleme ekipmanları
- Kara arayüzleri ve taşıma modları
- Konteyner emniyeti
- Konteyner yönetimi
- Konteyner soğutma sistemleri

Konteyner elleçleme sistemlerindeki gelişmeler, rıhtım ve saha elleçleme sistemlerindeki gelişmelerden ibaret olup, bu alanda sürekli gelişmeler (çift konteyner kaldırıcı rıhtım kreyni, otomatik ray monteli ganty kreyn, sürücüsüz ayaklı taşıyıcı (straddle carrier), terminaller arası araçlar, vb) sağlanmaktadır.

Kara ulaştırma modları ile arayüzleri (demir ve karayolu) ve kara ulaştırma modlarının kendilerinin işletimlerinin hepsi teknolojik gelişmeler yaşamaktadırlar. Bunlardan bazı örnekler şunlardır:

- Limanlara bağlı yüksek verimlikli kara limanları ve çoklu taşıma (intermodal) terminalleri
- Saha/rampa içi ve dışı daha fazla konteyner hareketi için çift katlı trenler

- Konteynerlerin limanda kalışını ve terminalde beklemesini azaltma için haftada 7 gün/24 saat demiryolu ve karayolu araç desteği
- Karayolu araçlarının terminal kapısında bekleme sırasını yönetmek için geliştirilmiş araçlar

Teknolojik gelişmelerin diğer bir boyutu ise bilgi ve iletişim teknolojilerinde (ICT) görülmüştür. Bu teknolojiler liman operasyonlarının taşımacılık ve tedarik zincirine entegre edilmesinde çok önemli rol oynamaktadırlar. Gelişmiş liman bilgi sistemleri ve EVD (Elektronik Veri Değişimi) sistemlerinin limanlarda kullanımı yaygınlaşmıştır ve bu tür teknolojilerin kullanımı liman müşterileri tarafından limanın tercih edilmesinde önemli bir kriter olmaktadır.

c. Politik/Yasal Gelişmeler ve Limanlar Üzerine Etkileri

Denizcilik ve limancılık sektörünün başrılı bir şekilde faaliyette bulunabilmesi için denizcilikle ilgili düzünleyici çevrenin önemli bir rolü olduğu dünya çapında tanınmaktadır. Uzunca yıllar sürmesi için tasarlanmış olan innovatif büyük yatırımların yapıldığı deniz taşımacılığı ve limancılık gibi sektörlerde istikrarlı bir düzenleyici çerçeve önemlidir (EU Maritime Policy, Green Paper, 2006). Deniz taşımacılığı, limanlar ve lojistik işletmelerin içinde çalışacağı yasal ve düzenleyici çevrenin kararlı olması fakat aynı zamanda tamamen statik olmaması ve duyarsız olmaması gerektiği bir gerçektir. Özellikle Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan 11 Eylül 2001 saldırısı dünyanın emniyet ve güvenlikle ilgili algısını değiştirmiştir. Aşağıda son zamanlarda yapılan ve önerilen uluslararası yasal ve düzenleyici gelişmelerin deniz taşımacılığı ve limanlar üzerine etkileri mevcut ve olası etkilerini özetlemektedir. Bu düzenlemeler; emniyet, çevre, gemi güvenliği, kalitesi, tarifeli taşımacılık ve liman rekabeti düzenlenmesi gibi konuları kapsamaktadır (Meyric and Associates, 2007).

Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu (ISPS) 24 temmuz 2001 de yürürlüğe girmiştir. 2004 ortasından beri bireysel bayrak devletlerine ilaveten çeşitli organlar gemilerin ve liman tesislerinin ISPS Kod'a uyumunu takip etmektedir. Avrupa içerisinde ISPS Kod'un uygulanması, liman işlemlerin hiç sekteye vurdurmadan korkulduğunun aksine düzgün olmuştur.

Konteyner Güvenlik İnisiyatifi (CIS) yüksek riskli konteynerleri, Amerika'daki varış yerlerine gelmeden önce denizaşırı limanlarda belirlemek ve denetlemek için Amerika Birleşik Devletleri Gümrük ve Sınır Koruması (CBP) İnisiyatifidir. 2004 Nisan ayında Avrupa Birliği CSI'nın Avrupa Birliği'ne genişletilmesini isteyen bir anlaşma imzalamıştır. Büyük çoğunluğu bu anlaşmanın bir sonucu olarak 44 liman CSI programına katılmıştır Ancak CBP 2006 yılının sonuna kadar 50 limanın inisiyatifi kullanmasını amaçlamıştır.

Terörizme karşı Gümrük Ticaret Ortaklığı (C-TPAT) Amerika Birleşik Devletleri içerisinde gönüllü ortak devlet-firma inisiyatifidir. Tüm uluslararası tedarik zinciri ve Amerika Birleşik Devletleri sınır güvenliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu program tedarik zincirine bütünsel yaklaşım göstermekte ve ithalatçıların, taşıyıcıların, lisanslı gümrük müşavirlerinin, imalatçıların, konsolidasyoncuların işbirliğini aramaktadır.

Dünya Gümrük Örgütü küresel ticareti emniyete almak ve kolaylaştırmak için, standart çerçeve oluşturan, C-TPAT ve diğer bölgesel inisiyatiflerden çok fazla şey almıştır. Bu çerçeve Dünya Gümrük Örgütü tarafından Haziran 2005'de benimsenmiştir.

Deniz çevresi ile ilgili düzenlemeler; deniz kirliliği (MARPOL), gemi yakıt emisyonları, balast suyu yönetimi, gemi geri dönüşümünden oluşmaktadır. MARPOL ve Avrupa Birliği Habitat Direktifi limanın işletim ve faaliyetlerinin değişmeyen düzenlemelerdir (Haralambides vd., 2000). Giderek limanlar sadece daha ileri boyutta gelişme ve genişleme sağlamak için değil, aynı zamanda mevcut operasyonları devam edebilmek için de bu düzenlemelere uymak zorundadırlar. Bu nedenle liman yöneticileri çevresel danışmalık hizmetlerinin faydalarını gözlemlemeye başlamışlardır. Birçok limanın geliştirilmesinde, çevresel değerlendirme, planlama sürecinin en erken safhasında yapılmaktadır. Bu tür çevreyi göz önüne alan değerlendirmeler, limanların kredi veya hibe alabilmeleri için uluslararası fon ajansları tarafından istenmektedir (Baird, 2000).

Gemi emniyeti ve kalitesi ile ilgili düzenlemeler; Liman Devleti Kontrolü ve SOLAS'ın yenilenmesi-gemilerin uzun dönemli takibinden oluşmaktadır. 1 Ocak 2008'de Uzun Dönemli Tanımlama İzleme (LRIT) uluslararası seferlerdeki yolcu gemileri, 300 grt'den büyük yük gemilerinde zorunlu olmuştur.

Tarifeli deniz taşımacılığı rekabetine Avrupa, ABD ve Asya ülkelerinde düzenlenmeler getirilmiştir. Son 10 yılda birçok devlet rekabet hukuku altında tarifeli deniz taşımacılığını ele alış biçimini yeniden gözden geçirmişlerdir. Avrupa Birliği beli bir süreliğine konferanslar ve "discussion agreements"lar için blok muafiyetleri gözden geçirme süreci yaşamıştır. Genel olarak Avrupa Düzenlemeleri tarafından saplanan sarmalı korumadan önemli bir kayma yapılmıştır. Konferansları kapsayan blok muafiyetler kaldırılmıştır.

Dünyada devletlerin giderek serbestleştirme politikaları uygulamaları neticesinde, liman özelleştirmelerine genel ilgi düzeyi sürekli artmaktadır. Günümüzde İngiltere başta olmak üzere yaklaşık 40'dan fazla ülke limanların özelleştirmesiyle uğraşmışlardır. Ancak, P&O ve Hutchison gibi güçlü global liman işletme şirketleri uluslararası liman portföylerini geliştirirlerken, ana terminal işletmeleri sürdürülebilir büyümenin önemli bir formulü olarak hizmet çeşitlendirme yolunu araştırmaktadırlar (Deveci, Oral ve Çetin; Paxiao ve Marlow, 2003; Haralambides ve diğ., 2001). Ulusal küçük çaplı limanlar ise global terminal işletmelerinin yönetimi altına girmektedir. Bu inisiyatif sadece Amerika Birleşik Devletlerine gidip gelecek konteynerlere uygulanmaktadır.

Deniz taşımacılığı ve limancılık alanındaki işletmeler, malların etkin bir şekilde taşınabilmesi ve elleçlenebilmesi için gecikmemesi ve emniyetin sağlanması açısından limanlar, emniyet, güvenlik, çevre vb ile bu konular ile ilgili olarak ortaya konan uluslararası ve yerel düzenlemelere etkin bir şekilde uyum sağlayak faaliyetlerini sürdürmeleri gerekmektedir.

d. Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler ve Limanlar Üzerine Etkileri

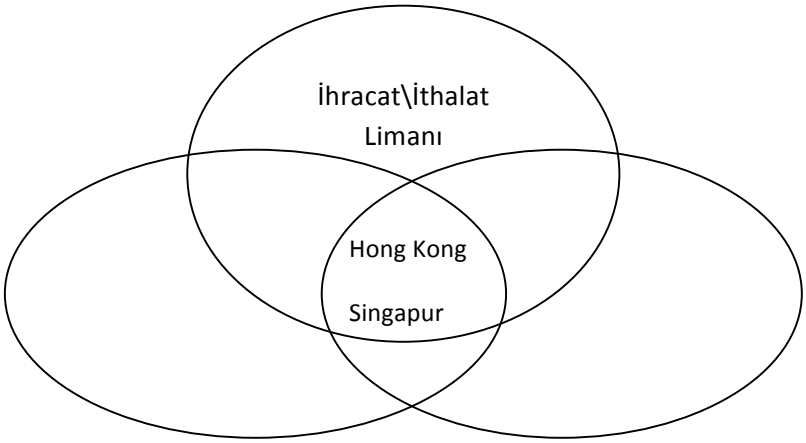
Pazarların liberizasyonu dünya çapında lojistik gelişmelerin artmasına yol açmıştır. Globalleşme ve yeni pazarlar içerisine yayılma, ürün ve pazar bölümlemeye karşılık olarak özel üretim, yalın üretim uygulamaları ve ilgili maliyetlerdeki kayma gibi etki ve faktörlerin bir sonucu olarak, tedarik zincirleri daha kompleks hale gelmiş ve sürekli olarak lojistik modeller gelişmiştir (McKinnon, 2001; Notteboom and Winkelmans, 2001). Müşterilerin daha geniş bir sırada ve global olan, tamamen entegre edilmiş hizmetlere ve yeteneklere duyduğu ihtiyaç, entegre edilmiş lojistik stratejileri, ulaştırma bazlı üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılardan, depolama ve dağıtım hizmetleri sağlayıcılarına doğru kaymayı tetiklemiş ve aynı zamanda fiziksel varlıklara dayalı olmadan lojistik hizmetler sağlamanın yaratıcı şekli için pazarlar açmıştır.

Konteynerlerin karaya/dan iç alanlara olan dağıtımı lojistik sistemin yürütülmesinde daha önceden hiç olmadığı kadar kritik role sahip olduğu değerlendirilmektedir. Yüklerin kapıdan kapıya kontrolü modern taşımanın önemli bir özelliği haline gelmiş bulunmaktadır. Bu, modlar arasında büyük bir entegrasyonu ifade etmekte ve kurumsal bir yapı oluşturularak akışın yönetilmesi gerekmektedir. İşte bu gereklilikler limanları, geleneksel rolleri dışında lojistik platform ve lojistik merkezi rolü üstlenmeye yöneltmiştir.

Lojistik sistem bakış açısından bakıldığında limanlar, tedarik zinciri boyunca lojistik faaliyetlerini kendine çekmek zorunda olan lojistik sistemlerdir. Limanların bu şekilde hizmet vermeleri, lojistik zincir boyunca envanter seviyelerinin düşmesini, diğer ortak maliyetlerin azalmasını ve kısa teslim süreleri (lead time) ile yüksek hizmet seviyelerinde müşterilerinin isteklerinin daha hızlı bir şekilde karşılanmasını sağlamaktadır. Bu anlamda, limanlardaki arzın talebi karşılaması - arz/talep uygunluğu - son derece önemlidir. Bu şekilde limanlar katma değer yaratan merkezlere dönüştürüldüğünde, yük elleçleme ve depolama hizmetlerinin yanı sıra, taşıma konsolidasyonu, ürün birleştirme ya da çapraz sevkiyat (cross-docking) gibi lojistik hizmetleri de yerine getirmiş olmaktadırlar.

Önceleri yalnızca gemilerin barınması için düşünülen limanlar, sonraları hizmet üretim merkezleri durumuna dönüşmüşlerdir. Gemi barındırma işlevi artık bir liman için ikincil önemdedir. Asıl önemli olanı, yükü düşük maliyetle, seri biçimde, güvenle ve kaliteli (zamanında ve hasarsız olarak alıcısına teslim etme) olarak ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir. Bu ise, limanları hem ekonomik düşünmeye hem de ekonomik davranmaya itmiştir. Limanın ekonomik olmayan bir davranışı taşımanın bütününü etkilemektedir. Liman yük açısından toplama ve dağıtma yeri, ulaşım sistemleri açısından ise taşıma sisteminin değişme noktasıdır (Esmer, 2009).

Günümüzde limancılığın ulaşabildiği en uç nokta aşağıdaki Şekil A.10'da görüldüğü gibi 3 dairenin de kesişim noktasında yer alan limanlar gibidir. Bu şekil aynı zamanda dördüncü nesil limanların kapsamını da göstermektedir.



Kaynak: UNCTAD, 2005; Esmer, 2009

Şekil A.10: Liman Gelişiminin Kavramsal Modeli

Liman sisteminin sadece ulaştırma sisteminin bir unsuru değil, aynı zamanda üretim ve lojistik sisteminin de temel alt sistemi olduğunu vurgulamaktadır (Esmer, 2009). Limanların kara ve deniz bazlı lojistik faaliyetler arasında hayati bir role sahip olduğu bilinmekte ancak günümüzde limanların diğer önemli lojistik faaliyetleri de yerine getirmeleri önemlidir. Bunlar; depolama için bir merkez olmaları ve hammaddelerin, malların ve diğer parçaların işlenme süreçleri içerisinde yer almaları şeklinde değerlendirilebilir. Günümüzde birçok mal ve ürün, sipariş üzerine üretilmektedir. Limanlardaki modern dağıtım depoları; birleştirme, paketleme ve/ veya yeniden paketleme, bakım – onarım gibi birtakım katma değer yaratıcı lojistik hizmetleri sağlayabilmektedirler.

Tedarik zinciri içinde limanların bahsedilen lojistik faaliyetlere ne derece önemli bir katkı sağladığını anlamak için yük elleçleme sistemi, ulaştırma sistemi, lojistik sistem, üretim sistemi ve ticaret sisteminden oluşan 5 temel sistemin limanlarla ilişkisi incelenmelidir. 5 temel sistemin liman çevresindeki faaliyetleri Tablo A.21.'de sunulmuştur. Limanlar birçok lojistik hizmet sağlayıcılar ve ulaştırma operatörlerinin bir araya toplandığı ve nihai müşteriye değer kazandırdığı bir tür organizasyon kümeleridir. Bu durumda limanların tedarik zincirine katkısını iki başlık altında toplanabilir (Carbone ve De Martino, 2003) :

- Küresel ulaştırma zincirinin bir parçası olarak verimli ve etkin çalışan bir liman altyapısı ve iç taşıma bağlantısının varlığı,
- Güvenlik, güvenilirlik, bilgiye ulaşılabilirlik, işlem sıklığı, dakiklik gibi müşteri taleplerine bağlı kalite niteliklerinin gerçekleştirildiği ve değerin yaratıldığı lojistik hizmet sağlayıcıların ve ulaştırma operatörlerinin varlığı

Limanların tüm bu özelliklere sahip alanlar olması, limanların doğal olarak lojistik merkez olmasını neden olmuştur.

Tablo A.21: Liman kümesi İçinde yer alan 5 Temel Faaliyet

Yük Elleçleme Sistemi	Ulaştırma Sistemi	Lojistik Sistem	Üretim Sistemi	Ticaret Sistemi
• Yükleme/Boşaltma Personeli • Liman İşçisi Tedarikçileri • Demiryolu Terminalleri • Pilotaj ve Römorkaj • Depolama • Liman Mühendisliği	• Denizcilik İşletmeleri • Ulaştırma İşletmeleri • Gemi Tedarikçileri • Gemi Acenteleri • Lojistik yükleniciler • Deniz ve Ulaştırma Hizmetleri • Gemi bakım/onarım	• Lojistik hizmet sağlayıcılar • Depolama • Lojistik danışmanlığı • Katma değer hizmetler	• Üretim faaliyetleri • Üretimle ilgili tedarik hizmetleri	• İthalat/ihracat işletmeleri • Ticaret merkezleri • Ticari müzayedeler

Kaynak: De Langen, P.,W., 2001; Esmer, 2009

Neticede limanlar basit aktarma noktası rolünden tedarik zincirini hizmet ve faaliyetlerle destekleyen lojistik merkezlere doğru bir evrim geçirmiştir. Bu durum ile limanlar daha karlı hale gelirken tedarik zincirleri daha verimli ve etkin bir hale gelmiş, maliyetler azaltılmış ve müşteri memnuniyeti artırılmıştır.

Limanlar için de geçerli olan lojistik merkezlerin işlevleri 6 başlık altında toplanmaktadır (Gray ve Kim, 2001): Depolama, malzeme (Materyal) elleçleme - yönetimi, konsolidasyon, dekonsolidasyon, çapraz dağıtım, katma değer yaratıcı lojistik hizmetler.

A.1.5. Dünyada Limancılık Sektörünü Etkileyen Mikro Gelişmelerin Değerlendirilmesi

Limanlarının mikro çevresi veya işlem çevresi olarak adlandırılan çevre, limanın işletim çevresi olan yakın çevresindeki gelişme ve değişmeleri içermektedir. Limanların işlem çevresini müşteriler, rakip limanlar, tedarikçiler, ikame ve tamamlayıcı hizmet sunan işletmeler ile aracı işletmeler oluşmaktadır (Deveci, Oral ve Çetin, 2005; Cerit, 2001 Cerit ve Güler, 1998).

Limanların müşterileri, yükletenler, alıcılar, gemi işletmeleri, gemi acenteleri, nakliye organizatörleri, üçüncü ve dördüncü taraf lojistik işletmeler ve liman üzerinden hizmet sağlayan ve gelir elde eden tüm tarafları içermektedir (Deveci, Oral ve Cerit, 2005). Terminal ekipmaları üreticileri, karayolu ve demiryolu işletmeleri, liman inşaat şirketleri, yükleme müteahhitleri ise limanlarının tedarikçilerini oluşturmaktadır. Ayrıca, liman başkanlıkları, klavuzluk ve römorkör işletmeleri, gümrükler, emniyet, sağlık ve diğer kurum ve kuruluşlar da liman işletmelerinin işlem çevresinde yer alan kurumsal çevreyi oluşturmaktadır. Aşağıda limanların işlem çevresindeki gelişme ve değişmelerin limanlar üzerine etkileri değerlendirilmektedir.

a. Liman Müşteri ve Kullanıcıların Limanlar Üzerine Etkileri

Limanlar, üreticiler, toptancılar, perakendeciler, tüketicileri buluşturan noktalardır. Taşıtanlar; uluslararası yüklemeleri için kesintisiz bir dağıtım kanalı arayışı içerisindedirler. Bu çerçevede, limanların önemli bir rolü de mamul veya hammaddelerin dağıtım kanalı içerisinde kesintisiz akışını sağlamalarıdır. Böylelikle liman müşterilerinin üretim ve/veya tüketim faaliyetleri kesintiye uğramamış olmaktadır. Çağdaş lojistik yönetimi; envanter seviyelerini ve lojistik döngü zamanlarını düşürmeye çalışırken, aynı zamanda müşteri hizmetlerini yükseltmeyi amaçlamaktadır. Liman müşterilerinin, lojistik sistemin çok önemli bir alt sistemi olarak limanlardan lojistik hedeflerini gerçekleştirmede çok fazla katkı beklemektedirler.

İhracatçı ve ithalatçılar global ve uluslararası pazarlarda giderek artan rekabetçi ortamında maliyet ve hizmet avantajları elde etmenin yolunun tedarik zinciri, lojistik ve taşımacılıkta görmektedirler. İşletmelerin arz zinciri yönetimi ve lojistik stratejilerinde yaşanan gelişme ve değişmeler de limanlarda bir takım köklü değişmelerin yaşanmasına yol açmaktadır. Uluslararası pazarlarda rekabetçi üstünlük elde etmede lojistik maliyet ve hizmet kalitesi işletmeler için en önemli hususlar olmuştur. Taşıtanlar, maliyetleri düşürüp hizmet kalitesini arttırabilmek için müşterilerinin ihtiyaçlarına anında yanıt verme, stoksuz üretim, lojistik dışkaynaklama vb stratejilere yönelmişlerdir (Carbone ve Martino, 2003; Paixao and Marlow, 2003, Deveci, Tuna ve Cerit, 2006). Limanlar da, tüm bu gelişmelere ayak uydurabilmek ve ek gelirler elde edebilmek için, geleneksel liman hizmetleri dışında maliyet düşürücü ve hizmet kalitesini arttırıcı birtakım katma değerli lojistik hizmetlere yönelmiştir. Neticede limanlar, sadece yükleme, boşaltma ve depolama yerleri olmaktan ötede “lojistik merkez” ve “dağıtım merkezleri/platformları” haline dönüşmüşlerdir (Deveci, Oral, ve Çetin, 2005; Tuna ve Yeni, 2001; Deveci, Cerit ve Sigura, 2001).

Liman müşterileri olarak özellikle denizyolu taşıyıcılarının stratejilerinde, organizasyonlarında ve hizmet operasyonlarında görülen bir takım değişme ve gelişmeler de limanları etkilemektedir (Lim, 1996; Deveci, 1998). Konteyner taşımacılığında 1990'larda başlayan yoğun rekabet, navlunların düşmesine yol açmış, kar marjları düşen taşıyıcılar maliyet düşürücü birtakım yollar aramaya başlamışlar, bu amaçla liman masraflarını düşürmek için çeşitli arayışlar içerisine girmişlerdir (Deveci, 1998). Ayrıca yükletenlerin ve alıcıların tarifeli gemi işletmelerinden kapıdan kapıya taşımacılık yoluyla toplam lojistik hizmet satın alma beklentileri bu arayışları arttırmıştır (Deveci, Cerit ve Tuna, 2004). Bu amaçla müşterilerine çoklu taşıma ve lojistik hizmet sağlayarak farklılaştırılmış hizmetler sağlama yolu seçen gemi işletmeleri, yeni bir işletme anlayışı ile çalışmaya başlamışlardır.

Konteynerlerin mümkün kıldığı tam zamanında ve kapıdan kapıya dağıtım ile üretim sistemleri gittikçe artan bir oranda küreselleşmektedir. Denizyolu taşımacılık hatları; kendi denizcilik hizmetlerini genişleterek ve karaya doğru kontrollerini uzatarak, lojistik zincirlerde en önemli rolleri üstlenmektedir. Bir deniz aşırı taşıyıcısı için liman seçimi, belirli bir limanın belirli bir faydası yerine, tüm zincirin durumu ve ekonomisini göz önüne alarak yapılmaktadır. Bu konu ile ilgili dünyanın birçok yerinden örnekler bulunmaktadır. Dolayısıyla, kürelleşme çağında müşterilerin limanlardan beklentilerinin altında hem toplam lojistik maliyetleri düşürebilme, hem de müşterilerin lojistik hizmet kalitesini arttırabilme yeteneği yatmaktadır.

Gemi işletmeleri operasyonlarını rasyonelleştirmek, maliyetleri düşürmek ve müşterileri olan yükleten ve alıcılarının yeni beklentileri doğrultusunda lojistik hizmetler sağlayabilmek için çeşitli şekillerde işbirlikleri yaparak taşımacılık endüstrisini yeniden yapılandırmışlardır (Slack, 1996; Heaver, Meersman ve Voorde, 2001, Deveci, Cerit ve Sigura, 2001). Deniz taşımacılığında stratejik işbirlikleri, şirket evlilikleri, şirket satın alımları, gemi paylaşım anlaşmaları, slot kiralamalar v.b şekillerde görülen işbirlikleri ve satın almalardan dolayı, büyük gemi işletmelerinin satın alma güçlerinin artmasıyla, bu tür işletmeler limanlar ile yoğun pazarlıklar yapma, yeni olanaklar ve hizmetler talep etme gibi baskılar yaratmıştır (Brooks, 2000, Musso, Ferrari ve Benacchio, 2001; Deveci, Cerit ve Sigura, 2001).

Gemi işletmeleri, ölçek ve alan ekonomileri elde edebilmek için, daha büyük gemilerle yaptıkları taşıma hizmetlerinde, geleneksel limandan limana taşımadan, sarkaç sefer (pendulum) programları ve tüm dünyayı dolaşan ring seferlere (round the world) doğru yönelmişlerdir (Deveci, 1998). Bu durumda sefer programlarının rasyonalizasyonu gündeme gelmiş ve çoğu büyük gemi işletmesi, gemilerini belli bir bölge, ülke veya rotada her limana uğramaktansa, rota üzerinde sadece maliyet ve hizmet yönünden avantajlar sağlayan limanlara uğratmaya başlamıştır. Bu tür limanlar gemi işletmelerinin toplama ve dağıtım limanları olurlarken, diğer limanlara taşıma hizmetleri, besleme gemiler veya diğer taşıma olanakları ile verilmeye başlanmıştır (Deveci, 1998). Gemi işletmelerinin ölçek ve alan ekonomisi nedeniyle sefer programlarındaki değişme ve gelişmeler neticesinde Türkiye'nin içinde bulunduğu Doğu Akdeniz bölgesinde taşımalar yoğunluk göstermekte, buna bağlı olarak da bu bölgelerdeki liman trafiği artış göstermektedir. Örneğin, Doğu Akdeniz'de Gioia Tauro, Malta, Damietta, Algeciras vb. limanlar yoğun olarak aktarma trafiğine hizmet eden limanlar olarak ön plana çıkmıştır. Uzak Doğu'da, Singapur, Hong Kong, Kaousiung, Pusan, Kobe vb limanlar toplama ve dağıtım merkezlerine dönüşmüşlerdir. Böylece, dünyanın her kıtasında belli limanlarının yükleme ve aktarma merkezi olarak kullanılmasından dolayı, liman trafiği sürekli artarken, gerekli yatırımları ve hizmetleri sağlayamayan limanlarda trafik düşmeye başlamış, dolayısıyla da limanlar arasındaki rekabet kızışmıştır.

Stratejik ittifakların aktarma limanı olabilmek için yarışan limanlarda aranan özellikler şunlar olmuştur (Tongzon, 2001): Stratejik konum, yüksek liman verimliliği ve etkinliği, çok iyi hinterland bağlantıları, yeterli alt yapı, bilişim olanakları ve hizmetleri, geniş bir dizi liman hizmetleri, serbest bölge statüsü, lojistik hizmet olanakları vb.

Limanlar için önemli olan liman müşterilerini ve yaptıkları işleri kapsayan uygulama ve stratejilerin limancılık kapsamına almaktır. Bazı limanlar çok geniş hinterland sahiptir ve konteyner limanlarında bu, aranan bir özelliktir. Bazı limanlar ise çok sınırlı bir alana sahiptir ve iyi yapılandırılmış karayolu\demiryolu bağlantıları ile depolama, dağıtım ve küçük ölçekli üretim faaliyetleri için sahasını genişletme stratejisi izlemektedirler. Deniz taşımacılığı yapan işletmelerin de kendilerine göre istekleri vardır. Örneğin dökme yük taşıyan gemilerin liman zamanları uzundur ve limana geldiklerinde vakit kaybetmeden rıhtıma yanaşmak isterler. Konteyner gibi birimleştirilmiş yük taşıyan gemiler de liman zamanlarının olabildiğince kısa tutarak hizmet zamanlarını azaltmak istemektedir. Limanların bu farklı müşteri profillerine nasıl hizmet vereceğine karar vermesi ve bu kararı uygulaması gerekir. Bu nedenle terminal yapılanmasının yanında bazı limanlar sadece belirli bir yük grubuna hizmet vermeyi tercih etmektedirler.

b. Limanlar Arasındaki Rekabet ve Limanlar Üzerine Etkileri

Geleneksel yapılarından çok öte günümüzde limanlar sadece denizcilik işletmeleri, terminal operatörleri, nakliye müteahhitleri ile değil, aynı zamanda yük alıcısı ve yükleten ile de iş ilişkisi içindedir (Carbone ve De Martino, 2003; 306). Lojistik platformun gelişimi açısından limanlar aynı anda bir çok alanda faaliyet göstermektedir. Bu durum liman rekabetini de şekillendirmektedir. Kuzey Avrupa'da ve Uzak Doğu'daki önemli ana limanlar arasında özellikle aktarma yüklerinde yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Bu rekabet küresel liman operatörlerinin yapılanmalarının da bir sonucudur. Limancılık sektöründe yaşanan yoğun rekabet liman müşterilerine olumlu yönde etkilere sahip olsa da, bu durum küçük ölçekli limanları olumsuz etkileyebilmektedir.

Son yıllarda artan taşıma taleplerini karşılamak için liman endüstrileri, yeni teknolojilere ve büyük ölçekli yatırımlara adapte olmuşlardır. Ortaya çıkan yeni yatırım maliyetleri limanlar arası rekabetin de bir unsurudur. Son on yılda yaşanan diğer önemli bir gelişme ise "tahsis edilmiş terminal" kavramının yaygınlaşmasıdır. Bu kavram limanların ve büyük gemi operatörlerin çıkar çatışmasını tetiklemişse de zamanla bu çatışma "kazan-kazan" stratejisi şeklini almıştır. Şirket evlilikleri, bölgesel ve küresel genişlemeler, liman otoriteleriyle gemi operatörleri arasındaki her türlü ortaklıklar liman endüstrisinde yapısal değişimlere neden olmuştur. Rekabet ve ortaklık stratejileri özellikle konteyner terminallerinin lojistik hizmetlerini geliştirmiştir (Heaver ve diğerleri, 2001). Bu eğilimler liman kullanıcıları ve liman hizmet sağlayıcıları arasında uzun dönemli ilişkileri geliştirmiştir. Bunun bir yan etkisi olarak liman hinterlantlarının doğası, yeri ve genişliği değişmektedir ve bu değişim liman başarısı için önemli bir faktördür (Hayuth, 1996). Örneğin Avrupa'daki Rotterdam, Anves ve Hamburg limanları çok geniş bir hinterlanda hizmet vermektedirler. Bu durum bu bölgedeki limanlar ile çevresi arasında geçmişten günümüze radikal değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Limanlar bu değişimin öncüsüdür.

Taşımacılık ve limancılık ile ilgili literatürde liman rekabeti dört kategoriye ayrılmaktadır (Song, 2003; Haralambides vd., 2001):

- Liman içindeki terminal işleticileri arasındaki rekabet,

- Limanlar arasındaki rekabet,
- Liman kümeleri arasındaki rekabet
- Liman dizileri arasındaki rekabet.

Limanlar, mevcut gemi işletmelerini kaybetmemek ve yeni gemi uğrakları elde edebilmek için esas olarak konteyner gemi işletmeleri ve onların oluşturdukları yeni örgütlerden gelen baskılara boyun eğmek zorunda kalmışlardır. Diğer yandan taşıyıcıların yeni sefer stratejileri ve yeni gelişen çoklu taşıma ağları (intermodal networks) limanların mevcut hinterlandlarını kaybetmelerine ve rollerinin değişmesine yol açmıştır. Bu durum çeşitli düzeylerde liman rekabetine yol açmıştır (Deveci, Cerit ve Tuna). Liman işletmeleri yoğun rekabetle karşılaştıktan sonra rakiplerine göre rekabetçi üstünlikler elde edebilmek için yeni yaklaşımlar aramaya başlamışlardır. Denizyolu taşıyıcıları arasındaki şirket evlilikleri ve stratejik ittifaklar, bazı besleme limanlarının bölgesel toplama limanlarına veya bazılarının da tersine dönüşmesine yol açmıştır. Neticede limanlar diğer limanlar ile yerel olarak rekabet ettikleri gibi, bölgesel olarak, hatta aynı kara alanlarına hitap eden uzak mesafedeki limanlarla bile rekabet etmeye başlamışlardır. Çoklu taşımacılık koridorları limanlar arası rekabeti artırmıştır (Loo ve Hook, 2002; Deveci, Cerit ve Tuna, 2004). Konteyner limanı piyasasındaki oyuncular endüstri rekabetinin bu kaçınılmaz trendini fark etmişlerdir. Limanlar bu duruma, rakipleri ile stratejik ittifaklar oluşturma stratejisi uygulayarak tepki vermişlerdir. Böylece konteyner liman endüstrisinde hem rekabet, hem de işbirliğini içeren yeni bir strateji ve kavram ortaya çıkmış, bu kavrama "co-opetion" adı verilmiştir (Song, 2003).

c. Liman Tedarikçilerindeki Gelişmeler ve Limanlar Üzerine Etkileri

Limanlara alt yapı, üst yapı, bilişim ve hizmet sağlayan işletmeler liman tedarikçileri olarak görülebilir. Elleçleme ekipmanları ve teknolojileri üreten firmalar, limanlara hem karada hem de kıyıda bir dizi gelişmiş elleçmeleme olanakları sunabilmektedirler. Bilişim olanakları üreten teknoloji ve yazılım şirketleri, limanların daha verimli, etkin ve kaliteli hizmetler sunabilmeleri için elektronik veri değişimi, gerçek zamanlı ve tam zamanlı takip sistemleri, komputerize ve otomotize edilmiş elleçleme sistemler ve olanaklar sağlayabilmektedirler (Deveci, 1998). Bu tür olanaklar limanlarda terminal operasyonlarının optimizasyonu ve kapasite kullanımını arttırırken, daha etkin ve kaliteli hizmetler sağlama olanağı vermektedirler.

Limanlar kendilerine yük getiren karayolu, demiryolu işletmeleri ile limanda destekleyici ve tamamlayıcı hizmetler üreten gümrük, pilotaj, romörkaj, liman başkanlıkları ve liman devleti kontrolü gibi denizcilik otoriteleri ve diğer destekleyici ve tamamlayıcı hizmetler sunan işletmeler ile ilişkilerini entegre ederek ve tüm liman topluluğunun menfaatine çalışma trendi içerisine girmişlerdir. Özellikle gümrük işlemlerinin bilişim teknolojisiyle kolaylaştırılması limanlardaki işlemleri hızlandırdığı gibi, sıkışıklıkları ortadan kaldırmıştır.

Ayrıca, limanla eşgüdümlü ve entegre olarak çalışması gereken fiktif depo, antrepo ve kara terminallerinin hizmetleri ile, bu birimlerle limanın bağlantılarının etkinliğinin de konteyner limanlarını etkilediği gözlenmektedir.

d. Lojistik Destek Kuruluşlarındaki Gelişmeler ve Limanlar Üzerine Etkileri

Liman bölgesinde ve çevresinde faaliyette bulunan aracılar esas olarak gemi acenteleri, gemi brokerleri, nakliye organizatörleri, gümrük komisyoncuları, lojistik hizmet sağlayıcıları ve hinterland taşıma operatörleridir.

Dünyanın gelişmiş limanlarında tüm bu birimler arasında kurulan etkin bilişim sistemlerinin tüm liman katılımcılarının ve kullanıcılarının etkinliğini arttırdığı ve limanlara iş yarattığı görülmektedir. Unutulmamalıdır ki limanda faaliyette bulunan aracıların başarısı ve etkinliği limanları, limanların verimliliğini ve etkinliğini etkilemektedir. Bu nedenle tüm liman topluluğu üyeleri arasında iyi bir ilişki ve koordinasyon sağlanmakta, tüm liman katılımcıları birlikte el ele limanın başarısı için çalışmaktadırlar

Nitekim liman işletmelerinin, giderek limanda faaliyette bulunan lojistik destek kuruluşları ile daha yakın ilişkiler geliştirdikleri ve limanların aynı zamanda ticaret merkezi gibi çalıştırılmaya başlandığı ve lojistik üs olarak kullanıldıkları görülmektedir. Bu nedenle limanlar, yüklere ve gemilere olduğu kadar, limana iş yaratan liman kullanıcısı kuruluşların çalışma ortamlarını da yaratmak durumda kalmaktadırlar. Çünkü lojistik aracılar yaptıkları bağlantılar ve kurdukları ağlar ile limanın pazarlanmasında etkin rol oynamaktadırlar

A.1.6. Dünyada Limanların Evrimi ve Küresel Liman İşletmeleri

İkinci dünya savaşı sonrasından bu yana, limanlar UNCTAD'ın da kavram olarak ''yeni nesil'' olarak adlandırdığı bir evrimleşme sürecine girmişlerdir. Yeni nesil liman kavramı liman otoriteleri ya da işletmecilerinin faaliyetlerinin reaktif ya da proaktif yönlü geliştirilmesinde uyarlanan yaklaşımı yansıtmaktadır. Bu faaliyetler geleneksel elleçleme ile başlar (yük yükleme ve boşaltma) ve tüm liman boyunca geniş ölçekli olarak bir lojistik ağı kurulmasını ve bu katma değer yaratan faaliyetlerin ticari ve endüstriyel işletmelerle birlikte geliştirilmesi noktasında sona erer. Limanların bu şekilde jenerasyonu, ''üçüncü kuşak '' olarak isimlendirilir ki bu, dünya ekonomik büyüme yapısının doğru bir şekilde tahminlenmesi için yeterlidir. Ancak, bu üçüncü kuşak limanlar, günümüzün değişen pazar koşullarına, belirsizliklere ve dış çevre şartlarına uyum sağlamada yetersiz kalmaktadırlar. Bu belirsizliklerle başa çıkmak adına, diğer endüstri dallarında uygulandığı gibi limanlar da daha esnek daha çevik yeni bir lojistik yaklaşıma adapte olmalıdırlar. Bu yeni yaklaşım ''dördüncü kuşak limanlar'' olarak tanımlanmıştır. Tablo A.22'da limanların bugüne kadar geçirdiği evrim ve özellikleri gösterilmektedir.

Tablo A.22: Dünyada Limanların Gelişimi ve Evrimi

	Birinci Nesil	İkinci Nesil	Üçüncü Nesil	Dördüncü Nesil
Gelişim Periyodu	**1960'lardan önce**	**1960'lardan sonra**	**1980'lerden sonra**	**2000'li yıllar**
Ana yük	Kırkambar yük	Kırkambar, kuru dökme ve sıvı dökme yük	Dökme ve birimleştirilmiş, konteynerize edilmiş yük	Yük türlerinde uzmanlaşma, Dökme yük, konteynerize edilmiş yük, özel yükler
Konum ve liman geliştirme stratejisi	-Geleneksel -Taşıma Modunda değişim fikri	-Yayılmacı (genişlemeci) politika -Taşıma, endüstriyel ve ticari merkezi	-Ticari eksenli -Uluslar arası ticaret için entegre edilmiş taşıma merkezi ve lojistik platform	-Küresel ticaret eksenli -Küresel ticaret için lojistik ve dağıtım merkezi platformu -Yayılmacı politika -Özel tahsis terminaller -Intermodal terminaller
Faaliyetlerin kapsamı	1) Kargo yükleme, boşaltma ve navigasyon hizmeti -İskele ve rıhtım sahası	1) + 2)Kargo dönüşümü, gemi ile ilgili endüstriyel ve ticari hizmetler -Genişletilmiş liman alanı	1) + 2) + 3) Yük ve bilgi dağıtımı, lojistik hizmetler -Kıyıya doğru terminaller ve dağıtım merkezleri	1)+2)+3)+ -Tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetler -Lojistik ve dağıtım merkezi hizmetleri -Diğer liman ve terminalleri ile etkin bağlantı -Global liman ağı
Kurum karakteristikleri	-Liman içinde bağımsız faaliyetler -Liman ve liman kullanıcıları arasında gayri resmi ilişkiler	-Liman ve Liman kullanıcıları arasında yakın ilişkiler -Liman içi faaliyetleri arasında gevşek ilişkiler -Liman ve belediye arasında resmi olmayan ilişkiler	-Birleşik liman ortaklığı -Taşıma ve ticaret zinciri ile limanın entegrasyonu -Liman ve belediye arasında yakın ilişki -Genişletilmiş liman organizasyonu	-Global liman ve terminal işletmeciliği -Tedarik zinciri ve liman entegrasyonu -Denizyolu taşıyıcıları, taşıtanlar ve liman arasında yakın işbirliği -Genişletilmiş liman organizasyonu
Üretim karakteristikleri	-Yük akışı -Basitleştirilmiş bireysel hizmet -Düşük katma değer	-Yük akışı -Yük dönüşümü -Kombine hizmetler -Attırılmış katma değer	-Yük/bilgi akışı -Yük/bilgi dağıtımı -Çoklu hizmet paketi -Yüksek katma değer	-Yük/bilgi akışı ve dağıtımı -Yüksek değerli lojistik hizmetler - Entegre lojistik hizmetler -Kullanıcılar özel tahsis terminaller -Esneklik, yalınlık ve çeviklik -Yeşil liman (çevresellik)
Belirleyici faktörler	İşgücü/sermaye	Sermaye	Teknoloji/uzmanlık	Global teknoloji/uzmanlık ve limanlar arası ağ

Kaynak: UNCTAD, 1996; Paixao ve Marlow, 2003; Deveci, 1998

Zamanla limanlar da karşılaştıkları farklı rekabet koşullarından doğan artan baskılarla yüzleşmektedirler. Bu baskıları iki genel kategoriye ayırmak mümkündür. İlk kısım, geçtiğimiz yirminci yüzyılın son çeyreğinde yaşanan sosyo - ekonomik, finansal ve politik değişmelerdir. Bu değişmelere sebep olan birtakım lokomotif güçler bulunmaktadır. Bunlar:

- Uzun dönemli endüstriyel büyüme oranlarındaki değişimler,
- Ürün ya da hizmeti alan /kullanan taraflarda yaşanan değişimler (alıcılardaki yapısal değişimler),
- Hızlı bir şekilde artan miktardaki pazar taleplerine göre ürün yapısındaki yenilikler,
- Teknolojik değişimler ve teknik bilginin dağılımı,
- Piyasaya belli başlı firmalar tarafından yapılan giriş /çıkışlar,
- Endüstrinin artan küreselleşme süreci ve,

- Beli bir noktaya kadar artan ekonomik grupların büyüme oranlarıdır.

Diğer etkileyen faktörler ise şu şekilde sıralanabilir:

- Maliyet ve etkinlikteki değişmeler,
- Çevik (agile) üretim ve endüstrilerin en iyi uygulamalarının benimsenmesi,
- Tedarik zincirinin daha etkili yönetilmesi ihtiyacı,
- Pazarların standardizasyonundan farklılaştırılmış ürünlere doğru kayması,
- Yeni düzenleyici politikalar ve hükümet düzenlemeleri,
- Toplumda sosyal konularda, alışkanlıklarda ve yaşam stillerinde meydana gelen değişiklikler,
- Belirsizlik seviyelerinde meydana gelen değişiklikler.

Küreselleşme süreci ve bu köklü değişikliklerin meydana gelmesinden dolayı ikinci tür baskı kategorisi olarak denizciliğin türetilmiş talep yapısı ele alınabilir. Taşıma maliyetlerinin düşürülmesi yönündeki artan baskılar konteyner şirketlerinin işbirlikleri kurmasına ya da direkt ‘’merger’’ yoluyla şirket birleşmeleri ve şirket ele geçirme süreçlerine gitmelerine sebep olmuştur. Bu stratejileri uygulayan gemi işletmeleri ticari rotalarını yeninde şekillendirmek ve bunun sonucu olarak da gemilerinin uğrak limanlarını değiştirmek zorunda kalmışladır.

Aslında küresel bazlı liman operatörleri bu durumu önceden tahminleyerek, konteyner limanlarını yeniden konumlandırarak gerek ortak girişimler (joint ventures), liman terminal imtiyazları veya gerekse yeşil alan projelerinin uygulanması yolu ile gemi büyüklüklerindeki artışı bir şekilde karşılamışlardır.

Maliyetlerin düşürülmesi ve gemi hacimlerinin ve gemi hacimlerinin arttırılması trendi ile birlikte “hub&spoke” (toplama ve dağıtım) taşıma sistemleri geliştirilmiştir. Limanlar “hub” liman ve “ikincil liman” ayrımı ile sınıflandırılırken, “hub limanlar” aktarma piyasaları ile çarpışmak zorunda kalmıştır. Bu durum. Le havre ve Hamburg aralığındaki limanlarda olduğu gibi, daha ziyade limanlar maliyetlerini düşürmede zorluk çektiğinde ve birbirine yakınlık anlamında rekabet içersine girdiklerinde ortaya çıkmıştır (Marlow ve Paixao, 2003).

Tüm bu baskılar global (çoklu) liman operatörlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu baskı 2005 yılında dört büyük global konteyner terminal operatörü oluşmasına neden olmuştur: Hutchinson, PSA, A.P. Moller Terminals, P&O Ports. 2007 yılı itibariyle global liman holdingleri tarafından işletilen konteyner terminallerinin sayıları Tablo A.23’de verilmekte, bu limanların yerleri ise Şekil A.11’de gösterilmektedir.

Bu dört global konteyner terminal işletmecisi konteyner piyasaları pazar payının yaklaşık %50’sinden fazlasını kontrol etmektedirler. Buna ek olarak, uluslar arası taşımacılık, standartlaştırılmış konteynerin kullanılması yolu ile geleneksel limandan - limana hizmetten, kapıdan kapıya hizmet anlayışını geliştirmek adına önemli örgütsel, teknolojik ve ticari değişikliklerden büyük ölçüde etkilenmektedir. Daha önemli gözle görülür değişme ise teknoloji kısmında gerçekleşmiş, kesintisiz taşımacılık sistemlerine olan ihtiyaç üç ayrı seviyede ortaya konmuştur:

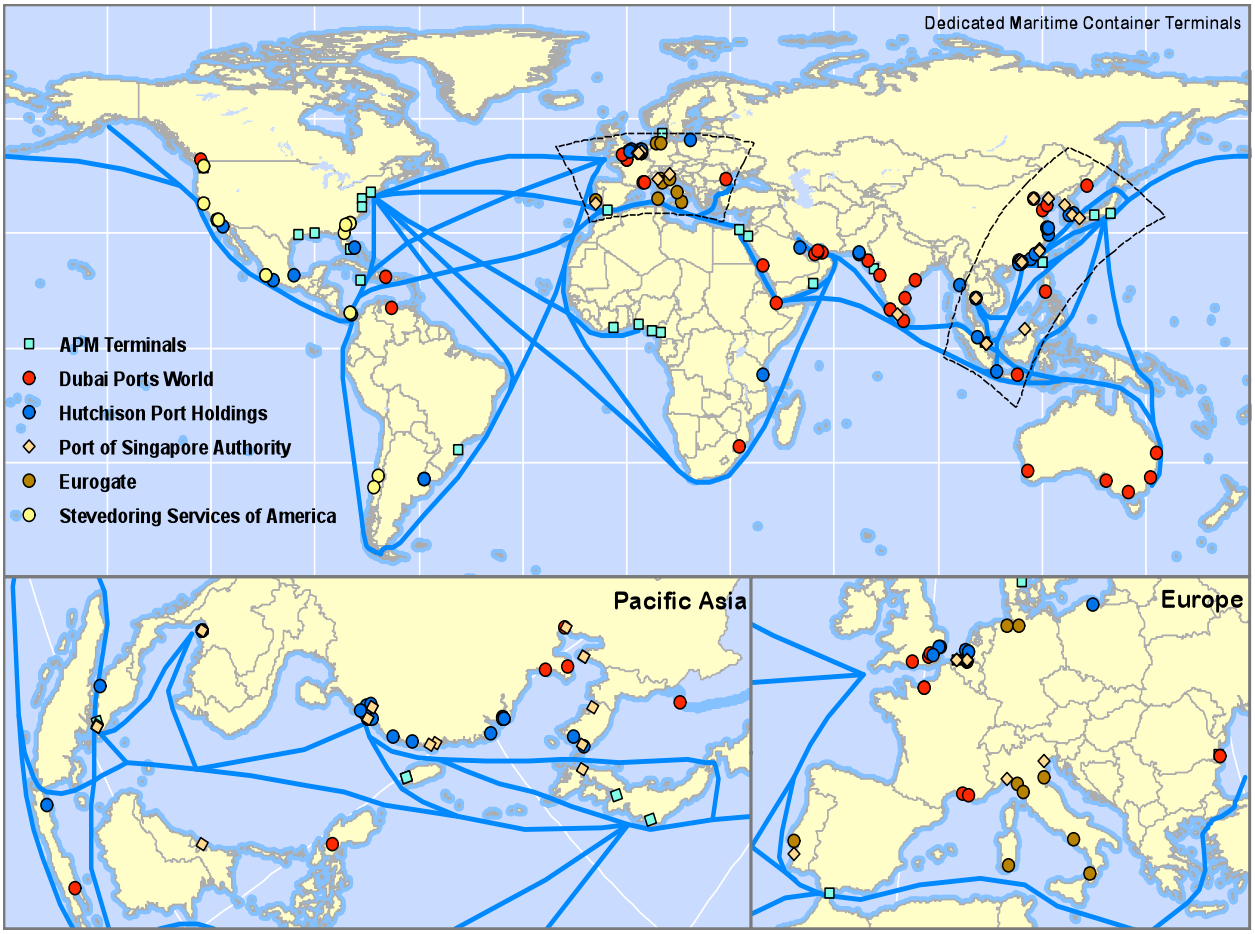
- Modların birlikte işlerliği,

- Kara networklerinin denizle birbirine bağlılığı ve,
- Bilgi sistemlerinin birbirine uygunluğu.

Tablo A.23: Global Liman Holdingleri Tarafından İşletilen Limanların Sayısı

Global Liman	Avustralya	Avrupa	Kuzey Amerika	Pasifik Asya	Güney Amerika / Karayipler	Güney Asya / Orta Doğu	Toplam
APM Terminals		7	13	7	3	5	35
Dubai Ports World	5	9	1	10	3	12	40
Hutchison Port Holdings		7		21	8	2	39
Port of Singapore Authority		10		18		1	29
Total	5	33	14	56	14	20	143

Kaynak: Drewry, 2007



Kaynak:Rodrigue, Comtos ve Slack, 2009

Şekil A.11: Global Terminal İşletmelerinin Terminallerinin Yerleşim Yerleri

Limanlarda gözle görünür çok daha önemli bir değişme ise teknoloji kısmında gerçekleşmiş, kesintisiz taşımacılık sistemlerine olan ihtiyaç üç ayrı seviyede ortaya konmuştur: Bunlar:

- Modların birlikte işlerliği,

- Kara networklerinin denizle birbirine bağlılığı ve
- Bilgi sistemlerinin birbirine uygunluğu.

Geliştirilmiş iletişim sistemleri, bilgiye ulaşımı hızlandırdığı gibi, liman tesislerindeki verimliliğin artışını da olumlu etkilemiştir. Bu gelişmeler, liman uyuşmazlık maliyetleri gibi engellerin de çözümünde olumlu anlamda yer almışlardır

Liman endüstrisi çok geleneksel ve çoğu zaman eski moda bir çevre ile donatılmış endüstri dalı olarak görüldüğü için, yeni kavramların limanlara uygulanması ‘’reactive aproach’’ olarak ele alınmıştır. Çok karmaşık bir çevre yapısı ile örtülü olmak, faaliyetlerin düzensiz bir şekilde, yüksek maliyetlerle ve yetersiz müşteri tatmini ile gerçekleştirilmesi, kaybolan fırsatlar ve istenen optimizasyonun yakalanamaması liman endüstrisini yeni bir tutum geliştirmek zorunda bırakmıştır. Aksi takdirde, alternatif taşıma sistemleri tasarlanabileceği için limanlar arka planda bırakılabilirlerdi. Avrupa ve Kuzey Amerika içi ticaretinin karayolu ve demiryolu ile gerçekleştiği coğrafi alanlar buna örnek olarak verilebilir. Karayolu ve demiryolu kullanımı ile yükler birleştirilmiş (combined) yaklaşım ya da tek modlu sistem ile limanlara uğrama olmaksızın hareket halinde olabilmektedir. Bu nedenle limanlar, dağıtım merkezleri gibi, uluslar arası lojistiğin gelişiminde anahtar bir rol oynamaktadırlar. Bu, tam hakkıyla yapılmadığı sürece, kargo miktarlarında azalmalar yaşanacaktır. Uygun tasarım, planlama, örgütleme ve yönetim, limanların 21. yüzyıl lojistik trendlerine uyum sağlamasında yardımcı olacak ve böylelikle daha yüksek hizmet seviyelerinde liman envanterlerinden çok daha iyi faydalanılacak ve olası bir müşteri hizmeti sunumunda istenmeyen gecikmeler yaşanmayacaktır. Bu durum, limanların rekabetçi üstünlüğünü ve karlılığını arttıracaktır. Sonuç olarak ise limanlar, artan etkinlik oranlarıyla orantılı olarak daha yüksek pazar payları elde edeceklerdir.

a. Dünya Limanlarında Yük Trafiği

Dünya limanlarında ton olarak toplam yük trafiğine bakıldığında genel olarak Uzak Doğu limanlarının son yıllarda çok fazla büyüme gösterdiği görülmektedir. Çin’in dünya ticaretindeki yükselen ağırlığı liman trafiğine de yansımış bulunmaktadır. Uzak Doğu limanları, özellikle de 2000 yılından sonra limanlara yatırımlar yapmış ve liman kapasitelerini arttırmıştır.Tablo A.24 dünya liman liginde ilk 25’te yer alan limanlardaki trafiği ve büyümeyi göstermektedir. Bu ligde, ilk üçü sırasyla, Shangay, Singapur ve Roterdam paylaşmaktadır.

Tablo’dan anlaşılacağı üzere, Avrupa limanları geçmişte ilk sıralarda yer alırken, 2007 yılında ancak Roterdam limanı ilk üç sırada yer almıştır. Dünya liman liginde ilk sıralarda yer alan limanların genel özellikleri; aktarma trafiğine hizmet etmeleri, ana rotalar üzerinde bulunmaları, lojistik merkez hizmetleri vermeleri ve modern ve geniş olanaklara sahip olmaları olarak sayılabilir.

Tablo A.24: Toplam Yük Trafiğine Göre Dünya Liman Ligi Yük Trafiği (Milyon Ton) (200-2007)

Liman	Ülke	2003	2004	2005	2006	2007	YıllıkOrtalama Büyüme Oranı 2003/2007
Şangay	Çin	316.2	379.0	443.0	537.0	561.5	15.4
Singapur	Singapur	347.7	393.4	423.2	483.6	483.6	8.6
Rotterdam	Hollanda	327.0	352.8	370.2	406.8	406.8	5.6
Ningbo	Çin	185.4	225.9	272.4	344.0	344.0	16.7
Guangzhou	Çin	171.9	215.2	241.7	343.3	343.3	18.9
Tianjin	Çin	161.8	206.2	245.1	309.5	309.5	17.6
Qingdao	Çin	140.9	161.7	184.3	265.0	265.0	17.1
Qinhuangdao	Çin	125.6	150.3	167.5	248.9	248.9	18.6
Hong Kong	Çin	207.6	220.9	230.1	245.4	245.4	4.3
Busan	kore	187.2	215.0	217.2	243.6	243.6	6.8
South Louisiana	ABD	217.0	225.7	220.4	234.1	234.1	1.9
Dalian	Çin	126,0	145.2	176.8	222.9	222.9	15.3
Nagoya	Japonya	172.0	182.3	187.1	215.6	215.6	5.8
Huston	ABD	172.4	182.0	191.7	202.9	202.9	4.2
Shenzen	Çin	112.4	135.2	153.9	199.0	199.0	15.4
Kwangyang	Kore	165.1	170.5	177.5	198.2	198.2	4.7
Los Angeles	ABD	147.5	162.1	169.0	189.2	189.2	6.4
Anvers	Belçika	142.9	152.3	160.1	182.9	182.9	6.4
Long Beach	ABD	122.9	144.5	159.2	174.0	174.0	9.1
Chiba	japonya	169.6	169.3	165.7	169.2	169.2	-0.1
Ulsan	Kore	146.9	160.2	162.4	168.7	168.7	3.5
Kaohsiung	Tayvan	138.8	152.5	137.9	149.2	149.2	1.8
Yokohoma	Japonya	125.9	127.0	133.3	141.8	141.8	3.0
Hamburg	Almanya	106.5	114.5	125.9	140.9	140.9	7.2
Incheon	Kore	131.0	113.7	123.5	138.1	138.1	1.3

Kaynak: ISL, 2008

Tablo A.25 Dünyada en fazla konteyner elleçleyen 20 büyük limanı ve konteyner hareketlerini göstermektedir. Elleçlenen ton olarak olduğu gibi TEU olarak da yine Uzak Doğu limanlarından özellikle Çin limanlarının ön sıralarda olduğu görülmektedir. Konteyner hareketleri açısından birinsi sırada yer alan liman Singapur limanı olup 2007 yılında yaklaşık 28 milyon TEU elleçlemiştir. Şangay limanı elleçlenen ton açısından elinde tuttuğu birinciliği Singapur limanına kaptırmış ve ikinci sırada yer almıştır. Üçüncü sırada ise Honk Kong limanı yer almıştır.

Tablo A.25'a göre Çin'in Oingdao, Ningbo ve Guangzhou gibi nispeten daha yeni olan limanları 2007 yılında yaklaşık %23 ile % 40 arasında büyüme göstermişlerdir. Orta Doğu'da sonradan geliştirilen bir liman olan Dubai limanı dünya konteyner limanları arasında 7. sırada yer almış ve Roterdam limanı konteyner trafiğine yaklaşmıştır.

Tablo A.25: Top 20 Liman Hareketleri (TEU) (2006-2007)

Liman Adı	2006	2007	% Değişim 2006/2005	% Değişim 2007/2006
Singapur	24 792 400	27 932 000	6.90	12.66
Shanghay	21 710 000	26 150 000	20.05	20.45
Hong Kong (Çin)	23 538 580	23 881 000	4.15	1.45
Shenzhen	18 468 900	21 099 000	14.03	14.24
Busan	12 030 000	13 270 000	1.58	10.31
Roterdam	9 654 508	10 790 604	4.36	11.77
Dubai	8 923 465	10 653 026	17.12	19.38
Kaohsiung	9 774 670	10 256 829	3.21	4.93
Hamburg	8 861 545	9 900 000	9.57	11.72
Qingdao	7 702 000	9 462 000	22.12	22.85
Ningbo	7 068 000	9 360 000	35.71	32.43
Guangzhou	6 600 000	9 200 000	40.88	39.39
Los Angeles	8 469 853	8 355 039	13.16	-1.36
Anwers	7 018 899	8 176 614	8.28	16.49
Long Beach	7 290 365	7 312 465	8.65	0.30
Port Klang	6 326 294	7 120 000	10.68	12.55
Tianjin	5 950 000	7 103 000	23.93	19.38
Tanjung Pelepas	4 770 000	5 500 000	14.19	15.30
New York/New Jersey	5 092 806	5 400 000	6.26	6.03
Bremen/Bremerhaven	4 428 203	4 892 239	18.54	10.48
Toplam top 20	208 470 488	235 813 816	11.81	13.12

Kaynak: UNCTAD, 2008

Tablo A.26 Türkiye'nin de içinde bulunduğu Doğu Akdeniz bölgesinde en çok konteyner elleçleyen limanlarda konteyner trafiğini göstermektedir. Tablo'dan da görüleceği üzerine, Doğu Akdeniz bölgesi'nde en fazla konteyner elleçleyen liman Gioia Tauro limanı olup, onu sırasyla Algeciras ve Valencia limanları izlemiştir. Ambarlı limanı ise 5. sırada yer almıştır.

Tablo A.26: Doğu Akdeniz Bölgesinde En Çok Konteyner Elleçleyen ilk 10 Liman

Sıra	Port	2007	2006	2005
1	Gioia Tauro	3,45 m	2,94 m	3.1
2	Algeciras	3,41 m	3,24 m	3.1
3	Valencia	3,01 m	2,61 m	2.4
4	Barcelona	2,60 m	2,32 m	2.0
5	Ambarlı	1,94 m	1,45 m	1.18
6	Malta Freeport	1,90 m	1,49 m	1.32
7	Genova	1,86 m	1,66 m	1.62
8	Port Said (Doğu)	1,78 m	1,60 m	1.62
9	Pire	1,37 m	1,89 m	1.39
10	La Spezia	1,19 m	1,14 m	1.02

Kaynak: Containerisation International Yearbook (2006) ve (2008); Lloyd's List, 2008

Tablo A.27 Karadeniz limanlarındaki konteyner trafiğindeki gelişmeleri göstermektedir. Tablo'dan Karadeniz'de 2000 yılından itibaren hızlı konteynerleşme olduğu görülmekte. 2000 Karadeniz limanlarından toplam konteyner trafiği 353.000 TEU iken 2006 yılında 2.200.000 TEU'ya ulaşmıştır. Karadeniz limanları arasında en fazla konteyner elleçleyen liman 2007

yılınyılında 1.411.370 ile Köstence olmuştur. Bunda Köstence limanına son yıllarda yapılan yatırımın etkisi büyük olmuştur. Karadeniz de diğer önemli limanlar sırasıla Odessa ve İllichevsk limanlarıdır.

Tablo A.27: Karadeniz Limanlarında Konteyner Trafiği (TEU) 2000-2007

Liman	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Burgas	11.400	11.800	13.900	20.200	26.600	30.000	33.000	-
Varna	37.300	45.500	59.100	65.100	78.600	93.000	100.000	-
Poti	36.400	40.000	50.000	65.000	79.700	105.900	115.000	-
Köstence	106.000	118.600	136.300	206.500	386.300	768.100	1.014.000	1.411.370
Novorossiysk	30.000	38.000	58.500	88.500	134.400	161.800	219.000	342.183
İllichevsky	63.000	78.000	103.200	151.700	196.700	291.100	324.000	440.000
Odessa	69.500	75.600	111.200	158.900	201.400	288.300	395.600	523.000
Bölgesel Toplam	353.600	407.500	532.200	755.900	1.103.700	1.738.200	2.200.600	
Büyüme Oranı	_	15,20%	30,60%	42,00%	46,00%	57,50%	26,60%	

Containerisation International, 2008 Nisan; Containerisation International Year Book; Intermodal Magazine, 2007, Temmuz

b. Dünyada Limanlarının Temel Sorunları

Liman yönetimleri rekabetçi maliyetin yükselmesiyle beraber gelişimlerinde olabilecek daralmaları kontrol edebilme yetisine sahip olmaları gerektiğini görmektedirler. Bu, özellikle tarifeli taşıyıcılardan kaynaklanan dış baskılara bazı iç güçlerin de katılmasıyla zaten zor olan durumu daha da güçleştirmektedir. Limanlar günümüzde çok daha rekabetçi baskılar altında çalışmak durumundadırlar. Bu bağlamda limanlar ulusal, bölgesel ve diğer ülke limanları ile rekabet etmek, özellikle de aktarma yük trafiğini çekebilmek için rekabetçi üstünlükler sağlamak durumu ile karşı karşıyadırlar.

b.1.Ekonomik Faydaların Azalması:

Limanlar eskiden beri ana istihdam yaratıcı alanlardır. Liman şehirleri genellikle nüfus ve endüstrinin merkezleridir. Konteynerleşme bu faydaları azaltmaktadır. Günümüzde gemilerde gemi adamları daha az sayıda ve limanda daha az zaman geçirmekte, rıhtım işgücü dramatik şekilde azalmaktadır. Sonuçta bu kapsamda koynerleşmenin liman şehirlerinin ekonomik etkisini azaltmakta olduğu görülebilir. Limanlar bu koşulları, kendileri tarafından katlanılması gereken konteynerleşmenin artan maliyetleri ışığında görmek zorundadırlar. Liman otoriteleri, yerel faydaları azalmakta olan bir faaliyet için artan harcamaları nasıl haklı çıkarabilecekleri üzerine düşünmek durumunda kalmaktadırlar.

b.2. Limancılık Sektöründe Yeniden Yapılanma:

Dünyanın birçok yerinde limanlar özelleştirilmekte ve liberalleştirilmektedir. Merkezi hükümetler, ister kendi iradeleriyle isterse direktifle artan bir şekilde limanlara olan finansal taahhütlerini azaltmaktalar. Özelleştirme yönetim ve operasyonları güçlendirme eğiliminde olmak durumundadır. Fakat altyapı geliştirmelerine kaynak bulmak (tarama, yeni bölgelerin karaya erişim tedariğinin de sağlanarak hazırlanması gibi) hep sorun olarak kalmaktadır.

Avrupa komisyonu sübvansiyonların azaltılması konusunda çalışıyor gözükmekte ve Kanada' da, "yapan öder prensibi" devlet politikası olmaktadır. Fakat limanların bu masrafları kendi kaynaklarıyla nasıl karşılayacağı sorusunun cevabı henüz yeterince bulunamamıştır.

b.3. Limanlarda Çevresel Sorunlar:

Limanların kurulduğu bölgeler kaçınılmaz olarak ekolojik hassasiyete sahiptir. Kıyı bölgeleri hem karasal ve hem de su canlı formları açısından en kıymetli çevrelerdir. Dünyanın her yerinde bu bölgelerin kullanımı ve/veya korunması ile ilgili politik arenada rekabet eden baskılar söz konusudur.

b.4. Limanlarda Güvenlik ve Emniyet ile İlgili Sorunlar:

Özellikle 11 Eylül Olayları sonrası yapılan, limanlarda emniyet ve güvenlikle ilgili uluslararası anlaşmalar (ISPS Kod), limanlar üzerine yükümlülükler getirmektedir. Küresel ve uluslararası ticarette emniyetli ve güvenilir liman olabilmek için limanlar emniyet ve güvenlik ile ilgili uluslararası yükümlülükleri yerine getirecek yatırımlar yapmak ve gerekli düzenlemeleri sağlamakla karşı karşıyadır. Özellikle gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde bu yatırımların yapılması finansal boyutlarını da gündeme getirmektedir.

c. Yirmi Birinci Yüzyılda Limanların Ana Stratejileri

21. yüzyıla girilmesiyle deniz limanlarının küresel ölçekte müstesna bir tehlike ve riskle karşılaştığı açıktır. Dünyayı tamamen kapsayan yeni lojistik zincirde bazı limanların pozisyonu zayıflamış görünmekte ve limanlar kendilerini dünya ticaretini karada ve denizde nüfuz eden tarifeli denizyolu taşımacılık ittifaklarının baskıları altında hissetmektedirler. Dünya liman endüstrisi bugün aşağıdaki kritik sorunlarla karşı karşıyadır.

- Büyük piyasa belirsizliği ikliminde nasıl plan yapılacak?
- Tarifeli denizyolu taşıyıcıları ve ittifaklarının gücüne karşı nasıl karşı konacak?
- Devam edilen yatırımlar nasıl doğrulanacak?
- Liman gelişimi nasıl planlanacak ve çevresel kaygılar nasıl tatmin edilecek?
- Limanları düzenleyici değişim ikliminde nasıl etkin bir şekilde yönetim yapılacak

Rekabetçi baskılarla başa çıkmanın yolunu arayan birçok liman idaresi aşağıdaki iki stratejiden birine uyum sağlamak durumunda kalmaktadır.

Birincisi, pazar taleplerine ayak uydurmanın denenmesidir. Taşıma hatlarının büyük gemilere yatırım yaptığının bilinciyle birçok liman hırslı ve istekli bir şekilde post panamaks gantry

kreynler sipariş ederek, rıhtımları derinleştirerek ve genişleterek. genişleme projeleri başlatmışlardır. Çoğu kez bu yatırımlar, spesifik pazar hedefleri ve güçlü finansal değerlendirme gözönüne alınmaksızın yapılmamıştır. Spekülatif bir tepki olarak limanı konteynerizasyon oyununda tutmak amacı için böylesi bir yatırım, fırsat yaratıcı bir araç olarak görülmüştür.

İkinci strateji ise, altyapı ve üstyapı tesislerini denizyolu taşıma hattı müşterilerinin taleplerine cevap için, müşteri yönlü stratejileriler takip etmek olmuştur. Başka bir ifadeyle, finansal, ticari ve ekolojik sonuçlarına bakılmaksızın müşterilere ne istediyse verilmiştir. Her iki yaklaşımda dünyanın birçok bölgesinde konteyner tesislerinin kapasitelerini ikiye katlanmasına ve fazla kapasite oluşmasına katkıda bulunmuştur. Problemleri parasal konulara bağlayarak limanların kendi geleceklerinin kontrolünü ele geçirebileceğine dair elde sağlam kanıtlar bulunmamaktadır.

Üçüncü bir stratejinin ise daha uygun olacağı ifade edilmektedir. Bu, pazar odaklı stratejiler nosyonu etrafında merkezileşmektedir. Bu stratejilerde limanın işletme eylemleri, hedef alınan müşterilere kabul edilebilir kar düzeylerinde bir maliyette üstün değer sunmaya yöneliktir. Bu yaklaşım, limanların yerel, bölgesel ve küresel pazarlara nasıl uygun hale getirileceği konusunda bir araştırma ve gerçekçi bir değerlendirme gerektirmektedir. Limanlar kendi fonksiyonlarını yerine getirmede bu esaslı değişikliklerin üstesinden gelmek için çok istekli olmak zorundadırlar. Örneğin, ana hat konteyner limanı olarak kalma isteği nosyonu artık geçerli bir çözüm değildir. Bazı limanlar için tamamen konteyner işinden çıkmak ve dökme, neo-dökme , kırkambar veya yolcu pazarlarındaki fırsatlar üzerine odaklanmak daha iyi olabilir. Diğerleri için konteyner besleme limanı rolüne odaklanmaları tavsiye edilebilir.

Bu yeniden değerlendirmeler liman mevkilerinin alternatif kullanımını da hesaba katmak zorundadır. Liman otoritesi yetkisi altında bazı kara parçalarının kullanımı liman dışı kullanımlarda çok değerli olabilmektedir. Liman bölgesi kara alanı son derece değerlidir ve bunun avantajını liman otoriteleri, eğer mevkii daha ileri boyutta liman operasyonları kullanımı şansını göstermiyorsa, iyi kullanmalıdır. Kuzey Amerika'da, Boston ve Montreal gibi yerlerdeki bazı otoriteler bu ihtimallerin olacağını fark etmişler ve daha önceki transfer ve satışlarda milyonlarca dolar kaybettiklerinin farkına varmışlardır. Bu yolla liman otoritesi liman işleticiliğinin yanında kara alanı geliştirme rolünü de üstlenebilmektedirler. Bu çeşit mevki dönüşümlerinin potansiyel karlılığı aslında özel sektörün kamunun kontrolüne ait liman ve terminalleri satın almaya ilgi göstermesinin altındaki nedenlerden biridir.

Limanlar için daha ileri boyutta kontrolleri icra etmede ikinci adım, kendi paydaşlarının tabanını genişletmektir. Fonksiyon olarak limanlar, intermodal ve lojistik zincirler arasında bağlantıdır ve kendilerini bu ağların içine daha fazla bütünüyle sokmada çaba sarf etmelidirler. Bu, geleneksel liman topluluğu (rıhtım işçileri, terminal işletmecileri) olduğu gibi aynı zamanda liman dışında etkin servisleri iyileştirecek ve genişletecek olan işbirliklerini sağlayacak olan lojistik hizmet sağlayıcılar, demiryolları, ve kara nakliyecileri ile daha yakın çalışma anlamına gelmektedir.

Paydaş tabanını genişletme stratejileri içerisinde liman geliştirmede taşıma hatları ile bütünüyle daha fazla entegre olma çabaları yer alır. Uzun vade anlaşma yapısını oluşturarak ve performans ile ücret arasında bir bağlantı kurarak rıtım yerini geliştirme ve kullanımında işbirliği, hatları tamamen limana bağlamanın bir yoludur. Bu rıhtımın tek bir kullanıcı için uzun vadeli tahsis edilmesini gerektirir. Birçok liman bu stratejiyi zaten takip etmektedir.

Limanların karşı karşıya kaldığı baş edilmesi gereken sorunlardan birisi de liman operasyonlarından sağlanan ekonomik faydaları yükseltmektir. Tek başına sadece transfer fonksiyonun getirisi, bölgesel ekonomi için, artan otomasyondan dolayı cılız kalmaktadır. Tekrarlamak gerekirse, liman otoriteleri lojistik faaliyetlerin- envanter kontrolü, bilgi yönetimi, paketleme ve işleme-süreçleri- içerisine daha derinlemesine girmelidirler. Bunlar fiziksel dağıtımın yeni katma değer yaratan unsurlarıdır. Bu fonksiyonların limana mümkün olduğu kadar yakın yerlerde hissedarlarla yürütülmesinin sağlanması liman otoritesine bağlıdır. Katalizör görevi üstlenerek planlama ve politika gelişmelerini değişik tarafları bir araya getirerek koordine edebilirler. Roterdam limanının "distripark" ları buna iyi bir örnektir.

Şu ana kadar sunulan çözümler tek bir liman otoritesinin geleceği ile ilgili adımlardır. Küresel çevrede limanların daha ileriye gitmelerini tavsiye edenler de olacaktır. Tarifeli denizyolu taşıyıcılarının bir birlik içinde toplanmış oldukları gibi limanlarda bu tür birliklerin (paktların) gücünü aşmak için birleşik bir cephe oluşturmaktadırlar. Bu konseptteki zorluk limanların farklı hukuksal rejim altında ayrı varlıklar olarak çalışıyor olmalarıdır (bazıları özel, bazıları kamu).

Liman ittifakları konusu ile ilgili olan konular, artan liman özelleştirme eğilimleri ve terminal sahipleri/işletmecileri gruplarının ortaya çıkmasıdır. Liman ve terminallerin belli gruplar altında toplanmalarının denizyolu taşıyıcılarının ittifaklarını dengelerici olarak hizmet edecekleri tartışılmaktadır. Yine de bireysel limanların bir konsorsiyum sahipliği yolu ile taşıyıcılar ile iş yapmada zayıf olmayacakları tahmin edilmektedir.

A.2. Daha Önceden Yapılmış Çalışmaların Değerlendirilmesi

Ulaşım Kıyı Yapıları ve denizcilik sektörü ile ilgili daha önceden yapılmış çalışmalar aşağıda özetlenerek değerlendirilmiştir. Bu çalışmalar maddeler halinde sıralanacak olursa;

A.2.1. Türkiye Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması (ULIMAP)

"Türkiye Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması" Japan International Cooperation Agency (JICA) tarafından,Türkiye Hükümeti'nin Japon Hükümeti'nden resmi isteği üzerine geliştirilmiş, çalışmanın kapsamı Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından belirlenmiştir.

Çalışmanın amacı:

(1) Liman altyapı, liman yönetimi ve işletimi için temel politikaları belirlemek,

(2) Uzun dönemli liman yapıları gelişim planlarını, Stratejik limanlar için aşamalı planlar, kamu yatırım planlarını, liman yönetim ve liman işletim planların içeren, 2020 yılının hedeflendiği Ulusal Liman Gelişim Master Planının oluşturulması,

(3) İlgili kuruluşların kurumsal kapasitesinin arttırılmasıdır

Türkiye'nin ekonomik aktivitelerinin verimli olarak değerlendirilebilmesi için master plan çalışmasına, insan, ulaşım altyapısını ve üretim aktiviteleri gibi etkenler göz önüne alınarak oluşturulan 'Ulusal arazi gelişim eksenleri' tanımlanmıştır.

Önerilen ‘eksenler’ ve rolleri;

1) Avrupa-Asya Koridoru Ekseni (Marmara – Ankara – Mersin Ekseni)

Bu eksenin ulusal ekonominin itici gücü olmaya devam edeceği belirtilmiş ve sosyal sabit sermayenin bu bölgedeki ekonomik aktivitelerdeki artışla uyumlu olarak geliştirilmesi önerilmiştir.

2) Ege-Karadeniz Koridoru Ekseni(İzmir - Ankara - Samsun Ekseni)

Bu eksenin önemli şehir merkezlerine yakınlığı nedeniyle büyük bir gelişme potansiyeline sahip olduğu ve potansiyelin kullanılabilmesi için bölgedeki sabit sermayenin artırılması gerektiği belirtilmiştir.

3) Ege Denizi Ekseni, ve

4) Akdeniz Ekseni

Bu iki eksenin ulusal ekonomide önde rol alması beklenmektedir. Stratejik konumları nedeniyle sahip oldukları avantajın kullanılabilmesi için özellikle Avrupa ve Asya kıtalarına daha erişilebilir hale getirilmeleri önerilmiştir.

5) Karadeniz Ekseni

Bu eksenin Doğu Avrupa ve CIS ülkeleriyle yakın ilişkiler kurması ve iç bölgelerdeki ekonomik kalkınmayı yönlendirmesi beklenmektedir. Bu nedenle sabit sermayenin arttırılması önerilmiştir.

6) GAP Ekseni (Güneydoğu Anadolu Ekseni)

GAP projesiyle hem üretkenlik hem de komşu bölgelere ulaşım imkanı artacağı için eksenin çok büyük bir gelişim potansiyeline sahip olduğu gözlemlenmiş, Akdeniz ve Karadeniz’e ulaşım ağının güçlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

7) İç Anadolu- Doğu Anadolu Koridoru Ekseni Bu eksenin gelişmiş ve az gelişmiş bölgeleri bağladığı ve komşu iller arasındaki alşverişin geliştirilebilmesi için Ankara Belediyesi’yle iletişimin geliştirilmesi gerektiği gözlemlenmiştir.

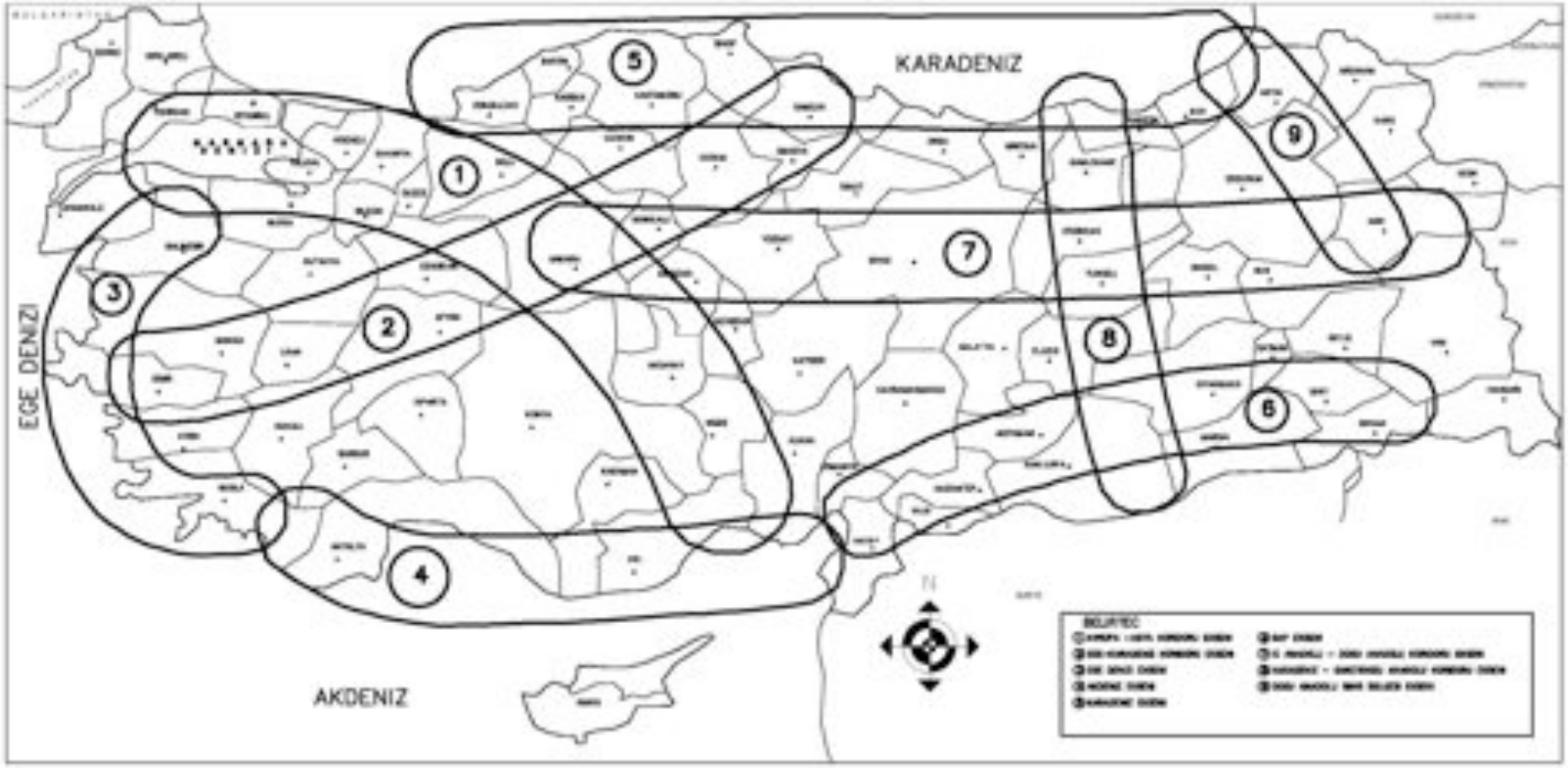
8) Karadeniz-Güneydoğu Anadolu Koridoru Ekseni

Karadeniz kıyı bölgesini ve Doğu Anadolu Bölgesini birbirine bağlayan eksenin Karadeniz’deki uluslarası alışverişi arttırması beklenmektedir.

9) Doğu Anadolu Sınır Bölgesi Alt-ekseni

Karadeniz kıyı alanlarını en az gelişmiş bölgelerle bağlayan eksenin komşu ülkelerle uluslarası ilişkileri güçlendireceği düşünülmektedir.

Önerilen eksenler Şekil A.12’de gösterilmektedir.



Şekil A.12:Ulusal Arazi Gelişim Eksenleri

Ulaştırma

Türkiye'nin ticari ortakları Avrupa, Afrika, Amerika, Asya, Okyanusya ve Diğerleri olarak 6 bölgeye ayrılmıştır. Ayrıca Avrupa AB ülkeleri, Diğer Avrupa ülkeleri ve CIS ülkeleri olarak üçe bölünmüştür. Asya da Orta Doğu ülkeleri ve diğer ülkeler olarak ikiye ayrılmıştır.

Türkiye'de ulaştırma sektörü deniz, karayolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı sistemlerinden oluşmaktadır. 1996 yılında yurtiçi taşımacılığın %93'ü karayolları tarafından gerçekleştirilirken, yurt dışı taşımacılığın %72.9'u denizden yaklaşık %26.2'si de karayollarıyla yapılmıştır.

Türkiye'deki ulaştırma sistemleri karşılaştırıldığında karayollarına yapılan yatırımın diğer ulaştırma sistemlerine yapılan yatırımların çok üstünde olduğu saptanmıştır. Ulusal idarelerin ve Avrupa ülkelerinin önemli politikalarından birinin karayolları tarafından taşınan yükün demiryolları ve deniz yolları gibi alternatif sistemlere kaydırılması olduğu belirtilmiştir.

Deniz Ulaşımı

1997 yılında Türkiye için en önemli uluslararası ticaret hacmi ihracatta %50.1-%48.5 ve ithalatta %36.6-%48.7 ile Avrupa kıtasıdır. Asya kıtası da %31.1- %23.6 ihracat ve %23.0/%26.4 ithalat hacmiyle uluslarası ticarette önemli bir paya sahiptir.

İhracat hacmi göz önüne alındığında İtalya (%11.2), Amerika (%8.1), İspanya (%7.7) ve İsrail (%5.2) Türkiye'nin önemli ticaret ortaklarıdır. İhracat değerlerine bakıldığında ise Amerika (%34.8), İngiltere (%6.6), Almanya (%6.5) ve Rusya (%5.8) önde gelen ülkelerdir.

Avrupa toplam ihracat hacmini 1993-1997 arasında %43.2'den %50.1'e çıkarırken Asya'nın toplam ticaret hacmi bu yıllarda %44.2'den %31.1'e düşmüştür. İthalat'da Afrika %18.9'luk payıyla 1997 yılında üçüncü sırayı almıştır.

Türkiye Limanlarına Mersin Limanına doğrudan hizmet veren CMA (BEN) Hattına ait 1600-2200 TEU kapasiteli konteyner teknelerinden başka ana gemiler gelmemektedir. Türk Kargo (Nissin) ve NYK (genel servis) İstanbul,. Mersin, Derince, İzmir ve diğer limanlara aylık ya da iki ayda bir servis vermektedir.

Türkiye'de uluslarası konteyner taşımacılığının büyük çoğunluğu Damiette ve Gioia-Tauro'dan gelen feeder servisine dayanmaktadır.

Doğu Akdeniz'de toplam konteyner trafiği yıllık ortalam %14.1'lik büyüme oranıyla 5.8 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye ve Yunanistan'ı da kapsayan Ekonomik Kalkına Birliği ülkeleri bu dönemde konteyner trafiğinin 2.1 milyon TEU'sunu oluşturmuşlardır.

Bu çalışmada Doğu Akdeniz/Karadeniz Bölgesindeki toplam konteyner trafiğinin 2020 yılında 16 milyon TEU'su ithalat/ihracat ve 5.8 milyon TEU'su aktarma olmak üzere 21.8 milyon TEU'ya ulaşacağı öngörülmüştür. 1996 yılıyla karşılaştırıldığında hacmin 4 katten fazla arttığı belirtilmiş. Türkiye değerlerine bakıldığında ise Türkiye'nin 5.2 milyon TEU konteyner elleçleyerek 1996 yılına göre konteyner elleçleme hacmini beş kat arttırdığı tespit edilmiştir.

1997 yılında Akdeniz ve Avrupa rotalarının %26'lık paylarla en yoğun rotalar olduğu belirlenmiştir. Amerika rotasıda yaklaşık %25'lik payıyla önemli bir rotadır.

1977 yılında İtalya Hattında başlayan Ro-Ro servisi Karadeniz ve İtalya Hatlarında istikrarlı olarak gelişmiştir.

Karayolu Ulaşımı

1999 yılında Türkiye'deki otoyollar 1,749 k, devlet yolları 31,388 km, il yolları 29,535km ve köy yolları 323,000 km uzunluğundadır. Karayollarının toplam uzunluğu 385,672 kilometreye ulaşmaktadır. 1992-1999 yılları arasında otoyolların ortalama yıllık büyüme hızı %13.41'ken devlet yollarının sadece %0.02'dir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre uluslarası trafikte kullanılan karayollarının %28.5'I yüksek kalite, %30.3'ü orta kalite ve %41.2'si düşük kalite yollardan oluşmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü yolların kalitesini arttırmayı planlamaktadır.

Bulgaristan'ı Suriye, İran ve Irak'a bağlayan yaklaşık 3,200 km uzunluğundaki Trams-Turkish Highway (TTH), yoğun trafik ve düşük trafik kapasitesi nedeniyle yıpranmıştır, KGM TTH'ın bakım ve onarım çalışmalarını arttırmayı ve yolu genişletmeyi planlamaktadır. 950 kilometresi kullanımda olan 5,897 km uzunluğuna ulaştırılması planlanan TEM otoyolunun inşaası sürmektedir.12 güzergahtan oluşan Avrupa E-Yolları projesi Türkiye'yi de kapsamaktadır. Bu rota Afyon-Konya-Aksaray rotaları dışında TEM otoyoluyla örtüşmektedir.

Türkiye'nin karayolları ticaret ortakları genellikle Avrupa ülkeleridir. AB ülkekeri arasında Almanya %9.4-%29.4'lük ihracat hacmi/değeri ve %14.8-%31.0 ithalat hacmi/değerleri ile Türkiye'nin en büyük ticari ortağıdır.

Boğaz Tüp Geçiş projesinin bitirilmesiyle Boğaz köprüleri ve İstanbul Bölgesinedeki yoğun trafiğin rahatlanması beklenmektedir. Limanlar gözönüne alındığında ise büyük limanların önemli güzergahlara bağlanmasının limandan ve limana yük taşınması için önemi vurgulanmıştır. Ayrıca kruvaziyer gemileriyle gelen yabancı turistleri çekmek içinde yüksek kaliteli yollar gerekmektedir.

Demiryolları aracılığıyla yapılan uluslararası yük trafiği 1990-1994 yılları arasında 3.42 milyon tondan 628 bin tona düşmüştür. 1994-1998 yılları arasında ise yeniden artarak 1998 yılında 1.45 milyon tona ulaşmıştır. Avrupa ticareti verilerine bakıldığında 678 bin ton ithalat, 162 bin ton ihracat ve 182 ton aktarma yük taşındığı gözlemlenmiştir. Orta Doğu'yla yapılan ticaret sonucunda ise 117 bin ton ihracat, 470 bin ton ithalat ve 21 bin ton aktarma yük trafiği saptanmıştır.

1998 yılında demiryollarıyla taşınan konteyner yük miktarı 227 bin tonu uluslarası ve 212 bin tonu yurt içi olmak üzere toplam 439 bin tondur.

Demiryolu ulaşım sistemi limanlardaki yük taşınımını karşılayabilecek kapasiteye sahip değildir. Demiryollarının limandan iç bölgelere konteyner dağıtımı için yeterli kapasiteye ulaştırılması gerekmektedir.

2020 yılı Kargo Trafiği

Çalışmada yapılan tahminler doğrultusunda 2020 yılında uluslararası kargo trafiğinin 1998 yılı değerlerine kıyasla 2.6 kat artarak 308 milyon tona ulaşacağı, ulusal kargo trafiğinin ise 1.7 kat artarak 67 milyon ton olacağı saptanmıştır. Tablo A.28'de 1998 2010 ve 2020 ihracat ve ithalat tahminleri yapılmıştır.

Tablo A.28: 2010 ve 2020 yılı için Yük Bazında İthalat ve İhracat Tahminleri

		1998		2010		2020	
Mikro Tahmin							
Toplam		117,153,476	1.0	217,000,000	1.8	308,000,000	2.6
İthalat		30,831,931	1.0	56,000,000	1.8	75,000,000	2.4
İhracat		86,321,545	1.0	161,000,000	1.9	233,000,000	2.7
Genel Kargo	Toplam	50,784,650	1.0	95,000,000	1.9	137,000,000	2.7
	İthalat	18,971,673	1.0	39,000,000	2.0	55,000,000	2.9
	İhracat	31,812,977	1.0	56,000,000	1.8	82,000,000	2.6
Kuru Dökme Yük	Toplam	27,761,199	1.0	49,000,000	1.8	75,000,000	2.7
	İthalat	7,071,665	1.0	12,000,000	1.7	15,000,000	2.1
	İhracat	20,689,534	1.0	37,000,000	1.8	60,000,000	2.9
Hububat	Toplam	6,376,189	1.0	10,000,000	1.6	12,000,000	1.9
	İthalat	3,181,212	1.0	5,000,000	1.6	5,000,000	1.6
	İhracat	3,194,977	1.0	5,000,000	1.6	7,000,000	2.2
Maden	Toplam	10,263,191	1.0	18,000,000	1.8	28,000,000	2.7
	İthalat	3,861,659	1.0	7,000,000	1.8	10,000,000	2.6
	İhracat	6,401,532	1.0	11,000,000	1.7	18,000,000	2.8
Taş Kömürü	Toplam	11,121,819	1.0	21,000,000	1.9	35,000,000	3.1
	İthalat	28,794	1.0	0	0.0	0	0.0
	İhracat	11,093,025	1.0	21,000,000	1.9	35,000,000	3.2
Sıvı Dökme Yük	Toplam	37,439,806	1.0	71,000,000	1.9	93,000,000	2.5
	İthalat	4,775,270	1.0	5,000,000	1.0	5,000,000	1.0
	İhracat	32,664,536	1.0	66,000,000	2.0	88,000,000	2.7
Ham Petrol	Toplam	20,670,236	1.0	31,000,000	1.5	46,000,000	2.2
	İthalat	313,219	1.0	0	0.0	0	0.0
	İhracat	20,357,017	1.0	31,000,000	1.5	46,000,000	2.3
LNG	Toplam	5,498,967	1.0	22,000,000	4.0	24,000,000	4.4
	İthalat	46,506	1.0	0	0.0	0	0.0
	İhracat	5,452,461	1.0	22,000,000	4.0	24,000,000	4.4
Petrol Ürünleri	Toplam	9,340,010	1.0	15,000,000	1.6	19,000,000	2.0
	İthalat	4,181,472	1.0	5,000,000	1.2	5,000,000	1.2
	İhracat	5,158,538	1.0	10,000,000	1.9	14,000,000	2.7
Diğer Sıvılar	Toplam	1,930,593	1.0	3,000,000	1.6	4,000,000	2.1
	İthalat	234,073	1.0	0	0.0	0	0.0
	İhracat	1,696,520	1.0	3,000,000	1.8	4,000,000	2.4
Kereste	Toplam	1,167,821	1.0	2,000,000	1.7	3,000,000	2.6
	İthalat	13,323	1.0	0	0.0	0	0.0
	İhracat	1,154,498	1.0	2,000,000	1.7	3,000,000	2.6

Kaynak:ULIMAP

Tablo A.29: 2010 ve 2020 İthalat ve ihracat tahminleri

	1998		2010		2020	
	Ton	1998'e Oran	Ton	1998'e Oran	Ton	1998'e Oran
Uluslararası Toplam	117,153,476	1.0	217,000,000	1.8	308,000,000	2.6
İhracat	30,831,931	1.0	56,000,000	1.8	75,000,000	2.4
İthalat	86,321,545	1.0	161,000,000	1.9	233,000,000	2.7
Ulusal Toplam	38,715,210	1.0	53,129,000	1.4	66,584,000	1.7
Genel Toplam	**155,868,686**	**1.0**	**270,129,000**	**1.7**	**374,584,000**	**2.4**

Kaynak:ULIMAP

Tablo A.30: Yurtiçi Kargo Trafiği Tahminleri

		1998		2010		2020	
Mikro							
Toplam		**38,715,210**	**1.0**	**53,129,000**	**1.4**	**66,584,000**	**1.7**
	Genel Kargo	**11,178,056**	**1.0**	**14,898,000**	**1.3**	**17,086,000**	**1.5**
	Sanayi Ürünü	5,025,644	1.0	7,898,000	1.6	10,086,000	2.0
	Tarım Ürünü	1,845	1.0	0	0.0	0	0.0
	Diğer	6,150,567	1.0	7,000,000	1.1	7,000,000	1.1
	Kuru Dökme Yük	**2,893,290**	**1.0**	**3,700,000**	**1.3**	**4,700,000**	**1.6**
	Hububat	542,783	1.0	700,000	1.3	700,000	1.3
	Maden	1,745,228	1.0	3,000,000	1.7	4,000,000	2.3
	Taşkömürü	605,279	1.0	0	0.0	0	0.0
	Sıvı Dökme Yük	**24,608,434**	**1.0**	**34,530,000**	**1.4**	**44,798,000**	**1.8**
	Ham Petrol	5,672,948	1.0	9,000,000	1.6	14,000,000	2.5
	LNG	682,187	1.0	799,000	1.2	934,000	1.4
	Petrol Ürünleri	18,140,864	1.0	24,531,000	1.4	29,664,000	1.6
	Diğer Sıvılar	112,435	1.0	200,000	1.8	200,000	1.8
	Kereste	**35,430**	**1.0**	**0**	**0.0**	**0**	**0.0**

Birim: ton

Kaynak:ULIMAP

2020 yılı Konteyner Trafiği

2020 yılında konteyner trafiğinin, 1998'e gore 4.5 kat artarak 6 milyon TEU ya ulaşacağı bu trafiğin sırasıyla %40, %27, %25, %8'inin Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de gerçekleşeceği tahmin edilmiştir.

Tablo A.31: Konteyner Trafiği Tahminleri

Yıl		Marmara	Ege	Akdeniz	Karadeniz	Toplam
1998	Gerçek Toplam	700,000	400,000	240,000	5,000	1,345,000
2010	Ortalama Toplam	1,460,000	960,000	800,000	160,000	3,380,000
2015	Ortalama Toplam	1,950,000	1,290,000	1,060,000	200,000	4,500,000
2020	Ortalama Toplam	2,400,000	1,650,000	1,490,000	460,000	6,000,000

2020 yılında Yolcu Trafiği

2020 yılında ülke çapında yabancı yolcu sayısının 1998 değerlerine göre 2.4 kat artarak 3.3 milyona ulaşacağı belirlenmiş, kruvaziyer gemi yolcu sayısının 4.2 kat artacağıda vurgulanmıştır. Çalışmada yurtiçi yolcu trafiğinin de nufüs artışına bağlı olarak artacağı tespit edilmiştir. İstanbul'da şehir hattının, tünel projesinin tamamlanmasıyla yolcu kaybedeceği belirtilmiş bu yüzden oluşacak işsizlik için önlem alınması önerilmiştir.

Tablo A.32: Yolcu Trafiği Tahminleri

Birim:Yolcu Sayısı

	1997		2010		2020	
Uluslararası	1,400,000	1.0	2,400,000	1.7	3,300,000	2.4
(Kruvazıyer olan)	500,000	1.0	1,220,000	2.4	2,100,000	4.2
Yurtiçi	550,000	1.0	560,000	1.0	620,000	1.1
İstanbul Şehir Hattı	64,000,000	1.0	24,000,000	0.4	30,000,000	0.5

Kaynak: ULIMAP

Limanların Mevcut Sorunları ve Çözüm Önerileri

Yapılan Master çalışması sonrasında Limanların mevcut durumları , sorunları belirlenmiş sorunların çözümleri için öneriler sunulmuştur.

(1) Liman Yönetim ve İşletim sorunları

1) Liman kavramının, geliştirme, yönetme ve işletme olgularını da kapsayarak yasal olarak tanımlanması gerekmektedir.

2) Liman idaresinin kapsamının gelecekteki kargo trafiğini göz önüne alarak ve Ulusal Liman Gelişim Planı'nın koordinasyonunu sağlayabilecek şekilde planlama ve koordinasyon alanlarınıda içerecek şekilde geliştirilmesi önerilmiştir.

3) Özel sektör tarafından gelişigüzel liman yapımının kapasitenin yatırımların birbirleriyle çakışmasına ve kaynakların verimli olarak kullanılamamasına sebep olduğu saptanmıştır. Konteyner trafiğine olan talepteki artış göz önüne alındığında özel sektör tarafından yapılacak limanları bütünleştiren bir politika benimsenmelidir.

4) Kamuya ait limanlarda önemli kararları veren idare merkezinin limanda olmaması, tüketicinin taleplerinin tam olarak karşılanamamasına yol açmaktadır.

5) Türkiye'de kamu limanlarının çoğu küçük yerel yönetimler tarafından işletilmekte ve komşu bölgelerin kalkınma planları içine dahil edilmemektedir. Gelecekteki liman gelişimi için liman alanlarının yerel yönetimler ve liman idarelerinin ortak katılımıyla yönetilmesi ve arazi kullanımındaki kısıtlamalardan dolayı limanın etrafındaki alanlarla bir bütün olarak geliştirilmesi önerilmiştir. Ayrıca liman gelişiminin ileride, ilgili bölgenin altyapı gelişimi kapsamında yerel yönetimlerle uyumlu olarak ele alınması öngörülmüştür.

(2) Limanlar için kapsamlı bir politikanın olmaması, ileride gerekecek liman tesisi kapasitesinin belli olmaması ve bunu sağlayacak bütçenin bulunmaması liman gelişiminin taleplerin gerisinde kalmasına neden olarak, ulusal ekonomik kalkınmada darboğaza yol açacaktır

(3) Çalışmada besleme limanların ana limanlarla karşılaştırıldığında taşıma ücretlerinde artışa yol açtığı, ayrıca emtia fiyatlarını arttırarak Türk limanlarının diğer limanlarla rekabet edememesine sebep olduğu belirlenmiş, Türkiye'de uluslararası ana liman yapımının teşvik edilmesi önerilmiştir.

(4) Dünya kaynaklarının azalmasıyla, ülkeye enerji ve endüstriyel maddelerin sabit akışı önem kazanmakta, bu istikrarın korunması için devletin rolünün arttırılması gerektiği belirtilmiştir.

(5) Liman idarelerinin çevrenin korunması için daha çok sorumluluk alması ve deniz ulaşımının enerji verimliliğinden dolayı teşvik edilmesi önerilmiştir.

(6) Liman tesislerinin güvenliği ve verimliliği için bakım ve onarım faaliyetlerinin düzenli olarak yapılması gerekiği belirtilmiştir.

(7) Geçmiş 30 yıla dayanan doğal afetlerle ilgili hasar verilerinin toplanarak, depreme dayanıklı dizayn kriterlerinin oluşturulması ve yapıların bu kriterlere uyumluluğunun kontrol edilmesi öngörülmüştür. Ayrıca hasar görmüş yapıların onarımlarının acil olarak gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

(8) Limanlara yapılan yatırımların ihiyacı karşılamaya yetmediği ve finansal problemlere yol açtığı saptanmıştır.

(9) Yap-İşlet-Devret kontratlarının özel sektör için büyük dezavantaj oluşturduğu, bu sebeple özel sektör kuruluşlarından çoğunun finansal açıdan problem yaşadığı ve sermayeleri olmadığı için yeni yatırımlar yapamadıkları tespit edilmiştir

(10) Eski elleçleme ekipmanları, dijitalizasyondaki gecikmeler ve liman tesislerindeki eksiklikler yüzünden Türkiye'deki kargo elleçleme verimliliğinin dünya limanlarına göre düşük olduğu belirtilmiştir. Verimliliğin arttırılabilmesi için kapasite arttırımı , elleçleme ekipmanlarının yenilenmesinin yanısıra operatörlerin eğitilmesi, kontrol merkezi ve operatörler arasındaki iletişim sistemlerinin geliştirilmesi ve kargo elleçlenmesinin dijitalize edilmesi önerilmiştir.

(11) Bilgisayar sistemlerinin liman yönetiminde konteyner envanter sistemi, konteyner alımı/teslimi ve yükleme/boşaltma operasyonları gibi liman aktivitelerinin kontrolünde

kullanılması ve elektronik veri değişimi (EDİ) sisteminin benimsenmesi önerilmiştir.

(12) Kullanıcının memnuniyetinin arttırılması için kullanıcı temelli liman görüşünün benimsenmesi bunun için gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi , yük elleçleme verimliliğinin arttırılması ve EDİ sisteminin kullanılması gerektiği belirtilmiştir.

(13)Tesislerin yetersizliği ve sistemlerdeki eksikliklerden dolayı demiryollarının konteyner nakliyatında kullanılamadığı tespit edilmiştir. Çevresel ve ekonomik avantajlarından dolayı konteyner taşımacılığında demiryollarının kullanılmasının teşvik edilmesi önerilmiştir.

Liman Altyapı Gelişim Stratejisi

Batı Akdeniz'deki Algeciras, Gioia Taur ve Genoa Limanları ile Doğu Akdeniz'de yer alan Haifa, Piraeus ve Maraxlokk Limanları Akdenizdeki önemli konteyner limanlarıdır. Batı Akdenizdeki limanlar arasında büyük/küçük liman ayrımı kolaylıkla yapılabilirken rekabetin yüksek olduğu Doğu Akdenizde bu ayrım belirgin değildir.

Büyük Konteyner teknelerinin sadece Avrupa-Uzak Doğu güzergahında çalışması küçük limanlarda feeder hizmeti ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Orta-Avrupa'da feeder sistemi ve yerel denizcilik sistemi mevcuttur.

Gelecekteki Kruvaziyer sistemi için senaryo oluşturulurken iki olasılık üzerinde durulmuştur. Bir senaryoya göre gemilerin biraz büyümesi ve sefer sıklığının artması önerilirken, diğer senaryoda ise konteyner taşımacılığı çok büyük teknelerin kullanılması öngörülmüştür.

Marmara Denizindeki ve Ege Denizindeki konteyner limanları, neden oldukları uzun sapma mesafesi ve feeder hizmeti uzaklığından dolayı Batı Akdeniz konteyner trafiğinde önemli bir rekabet oluşturamaz.

Akdeniz ise ulaşılabilirliğinden dolayı konteyner trafiği için önemli bir potansiyele sahiptir.

Çalışmada yapılan tahminlerde 2010 Karadeniz'deki konteyner trafiği miktarının yaklaşık bir milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Tuna Nehrinde ise trafik hacminin 31 milyon tona ulaşacağı öngörülmüştür.

Uzun vadeli bakış açısında göre gereken tesisler:

Konteyner Tesisleri

1) Akdeniz

Iskenderun Limanında elleçlenen yük miktarının, liman kapasitesinin altında olduğu belirtilmiş ve gelecekteki gelişmelerin incelenerek yeni limanın ihtiyaca bağlı olarak doğru zamanda yapılması gerektiği belirtilmiştir.

2) Ege Denizi

Konteyner hacminin mevcut kapasiteyi aşacağı belirtilmiş ve yeni bir terminalin yapımına bir an önce başlanması önerilmiştir.

3) Marmara Denizi

Gerekli kapasitenin sağlanabilmesi için yeni terminaller yapılması önerilmiştir. Çok sayıda küçük terminalin bölgede bulunan bir limanın calling port olmasını engelleyeceği belirtilerek Derince limanı ve Marmara Limanı gibi büyük ölçekli konteyner terminallerine öncelik verilmesi öngörülmüştür.

4) Karadeniz

Kapasite gerekenin çok üstünde olduğu için yeni tesislerin gelecekteki gelişmeler incelenerek ihtiyaca bağlı olarak doğru zamanda yapılması gerektiği belirtilmiştir.

5) Diğer Altyapılar

Konteyner kara ulaşımı için özellikle "Güneydoğu Anadolu Ekseni" ve "Doğu Anadolu Sınırı Alt-Ekseni" doğrultusundaki yolların kapasitelerinin arttırılması öngörülmüştür.

Genel Kargo, Dökme Yük Tesisleri

2020 yılında kapasitenin aşılacağı Yeni tesislerin ihtiyaç doğrultusunda uygun zamanda yapımı öngörülmüştür.

Liman Alt Yapı Gelişimi için Stratejiler:

(1) Sınıflandırılmış liman gelişim sistemi

Büyük limanların ulusal çıkarlar üzerindeki önemli etkisi göz önüne alındığında, devletin özel şirketler tarafından yapılan veya işletilen limanlar da dahil olmak üzere, bütün büyük limanların gelişimi ve işlevine özel ilgi göstermesi gerekmektedir. Devletin üslenmesi gereken görevler

- Liman gelişim planı/projesinin uzun vadeli liman gelişim politikalarına uygunluğunun incelenmesi,
- Liman idaresi ve faaliyetlerinin uzun vadeli liman gelişim politikalarına uygunluğunun incelenmesi,
- Liman idaresine liman tesislerini ve liman işletim kalitesini geliştirmek için olası yardımın sağlanması,
- 'Grup liman' durumunda birleşik liman idaresi ve işleyişi için organizasyon kurulması için insiyatif alma,
- Uzun vadeli liman gelişim planının ilerleyişinin incelenebilmesi ve planın gözden geçirilebilmesi için gerekli verinin ve bilginin toplanması, olarak belirtilmiştir.

29 liman başlıca limanlar olarak öngörülmüştür.

Tablo A.33: ULİMAP Kapsamında Öngörülen Limanlar

	Akdeniz		Ege		Marmara		Karadeniz
1	Iskenderun TCDD	6	Marmaris	12	Çanakkale	22	Ereğli
2	Iskenderun	7	Bodrum	13	Bandırma	23	Bartın
3	Botaş	8	Güllük	14	Mudanya	24	Samsun
4	Mersin	9	Kuşadası	15	Gemlik	25	Ordu
5	Antalya	10	İzmir	16	İzmit	26	Giresun
		11	Aliağa	17	Haydarpaşa	27	Trabzon
				18	İstanbul TDİ	28	Rize
				19	Ambarli	29	Hopa
				20	Silivri		
				21	Tekirdağ		

Uzun vadeli kalkınma

2020 yılında Konteyner terminali için ilk inşaat yatırım miktarı yaklaşık $880 milyon olarak tahmin edilmiştir. Toplam rıhtım uzunluğu 5,900m olarak öngörülmüştür.

Kısa vadeli kalkınma

Altyapı geliştirilmesi için kısa dönemde (2010) yapımı öngörülen liman tesislerine öncelik verilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada oluşturulan ana-liman politikalarına ve yapılan talep tahminlerine göre 2010 yılına kadar sırasıyla Ege ve Marmara Bölgelerinde ana-liman yapımına ihtiyaç duyulacaktır. Ayrıca Akdeniz ve Ege Bölgelerinde iki, Marmara Bölgesinde üç yeni konteyner yük rıhtımı gerekmektedir. Toplam liman uzunluğu 2,200m olarak öngörülmüş, konteyner terminali yapımı için yapılacak ilk yatırım $360 milyon olarak belirtilmiştir.

Akdeniz Bölgesinde beş, Ege Bölgesinde 18 ve Marmara Bölgesinde 21 tane genel kargo rıhtımı yapılması önerilmiş ve bu rıhtımların toplam uzunluğu yaklaşık 10,000m planlanmıştır. 2010 yılına kadar genel kargo rıhtım yapımı için yapılacak ilk yatırım bedelinin yaklaşık $650 milyon olacağı belirtilmiştir.

Değerlendirme

1998 yılında yapılan master plan çalışmasında 2010 yılı için ihracat **56,000,000** ton; ithalat ise 161,000,000 ton tahmin edilmiştir. DTO raporunda , 2007 yılı 'nda gerçekleşen ihracat **67,597,739** ton; 152,313,601 ton olarak gerçekleşmiştir. 2007 yılı itibariyle ihracat tahmin edilen değerin üstüne çıkmış, ithalat ise tahmin edilen değerin altında kalmıştır.

Konteyner taşımacılığında 2010 yılı tahmini 3,380,000 TEU olarak yapılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerine göre ise 2007 de toplam elleçlenen konteyner miktarı ise **4,437,800** TEU olmuştur. Bu durumda tahmin edilen değerlerin üstünde konteyner taşımacılığı 2007 yılında gerçekleşmiştir.

Yukarıda belirtilen 13 maddelik sorunların büyük bir kısmı henüz sorun olarak sürmektedir. Örneğin Konteyner trafiğine olan talepteki artış göz önüne alındığında özel sektör tarafından yapılacak limanları bütünleştiren bir politika netleşmemiştir.

Limanlar için kapsamlı bir politikanın olmaması, gerekecek liman tesisi kapasitesinin belli olmaması ve bunu sağlayacak bütçenin bulunmaması liman gelişiminin taleplerin gerisinde kalmasına neden olmuştur.

Geçmiş 30 yıla dayanan doğal afetlerle ilgili hasar verilerinin toplanarak, depreme dayanıklı dizayn kriterleri oluşturulmuş ve deprem teknik şartnamesi hazırlanarak ve yürürlüğe konulmuştur.

Tesislerin yetersizliği ve sistemlerdeki eksikliklerden dolayı demiryollarının konteyner nakliyatında kullanılamaması helen söz konusudur. Ancak Demiryolları ile ilgili proje çalışmaları hızla ilerlemektedir.

Ana liman yapımı önerilmiş ancak belirli limanlar ana liman olarak önerilmesine rağmen ana liman yapımı gerçekleşmemiştir.

Master plan çerçevesinde limanların geliştirilmesi ile ilgili stratejiler geliştirilmiş ve zamana bağlı planlamalar önerilmiştir. Bu stratejiler ile ilgili zamanlama Tablo 34'de verilmiş ve gerçekleşmesi ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo A.34: ULIMAP Ulusal Liman Gelişim Planı Prosedürünün Değerlendirilmesi

	Yapılacaklar	Değerlendirme
Hazırlık Aşaması (~2002)	Liman gelişimden sorumlu ana bakanlığa karar verilecektir	-Yapılmadı.
	- Yetkili bakanlığın ulusal liman gelişim planı için kullanılacak temel politikalar taslak çerçevesi hazırlanacaktır	-Temel Politikalarla ilgili çalışmalar yapılıyor.
	- Liman idarelerinin acil olarak birleştirilmesini sağlamak için limanlar üzerinde genel ve kapsamlı idareye sahip olan için Liman Planlama Koordinasyon Komitesinin yetkili bakanlıkta oluşturulacaktır	-Liman planlama koordinasyonu oluşturulmadı.
	-Başbakanlıkta, makamları ve organizasyonları yeniden düzenlemek için, Ulusal Ölçekte Liman Gelişiminin Verimli İdaresi çalışma kolu kurulacaktır. Çalışma kolunun elemanları mevzuatla ilgili bakanlar tarafından belirlenecektir. Kurulan çalışma kolu temel politikalar taslak çerçevesini de tartışacaktır.	-Çalışma Kolu oluşturulmadı.
	- Ulaşım Bakanlığı ve TCDD, liman işletmesinin demiryollarından ayırılması konusunda görüşecektir.	-Bir gelişme olmadı.
	-Limanlarla ilgili bakanlıklar arasındaki personel değişimleri incelenecektir.	-Bir gelişme olmadı.
Politika Kararlarının Alınması (2003-2005)	- Yetkili bakanlık, çalışma kolunun tartışmalarına göre temel politikanın her dalı için özel politikalar üretecektir. Yetkili bakanlık ayrıca bu politikalar için ilgili yasa ve yönetmelikleri oluşturacaktır.	-Çeşitli çalışmalar sürmektedir.
	- Yetkili bakanlık liman başkanlığınca yapılan liman gelişimi master planı için temel politikalara dayanan yönerge oluşturacaktır.	-Yeni yapılıyor.
	- Çalışma kolu, otoritenin ilgili bakanlıklar arasında dağılımı gibi konularda, liman genel idaresinin yeniden düzenlemesi	-Yapılmadı.

	için politikalar oluşturacaktır.	
	- Liman idaresiyle ilgili yasa ve yönetmelikler 1) 'Liman' tanımının yapılması 2) 'Liman Başkanlığı' kavramının uygulanması 3) Liman Master Planı ve koordinasyon sisteminin tanıtılması 4) Yerel yönetim kurulması (Valilik, Büyükşehir Belediyesi, Belediye), arazi kullanma yasaları gibi konulardaki mevcut yasaların yeniden gözden geçirilmesi konularında yeniden düzenlenecektir.	
	- TCDD hesaplarıyla ilgili toplantıya göre ilgili bakanlıklar arasında finansal çerçeve ve birimlerin ayrılma planı tartışılacaktır.	-Yapılmadı.
	- Yönetimde uzman görüşlerinden faydalanan yeni sistem incelenecektir.	
	- Yetkili bakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ile uyumlu birleşik liman istatistik kriterlerini oluşturmak için çalışma kolu kuracaktır.	-Denizcilik Müsteşarlığı istatistiki çalışmaları yapmaktadır.
Uygulama	-Liman yönetimini birleştirmek için birinci yeniden düzenleme yapılacak.	-Yapılmadı.
	-TCDD Limanları ve Özel Limanlara Liman Başkanlığı sistemi uygulanacak	-Liman Başkanlığı sistemi var.
	-Personel, iş ataması ve personel eğitimi gibi konularda liman yönetiminin yerel yönetimlere tanıtılması için hazırlık çalışmaları yapılacak.	
	-Bütün liman başkanlıklarının katkısıyla hazırlanacak Liman Gelişimi Master Planı ile sistem kısmen koordine edilecek.	-Çalışmalar sürüyor.
	- İlgili bakanlıklar tarafından olumsuz etkilerin önlenmesi için alt-sistemler hazırlanacak.	
	- Yeni finansal plan deneme bazında uygulanacaktır	
	-Yetkili bakanlık tarafından Liman Konseyi oluşturulacaktır.	-Yapılmadı.
	- Liman istatistik kriterlerini belirlemekten sorumlu çalışma kolu liman istatistikleri politikası oluşturacaktır.	-Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yapılıyor.
Uygulama Aşaması II. (2007-2009)	-Yetkili Bakanlık sonraki dönem için liman gelişim temel politikalarını hazırlayacaktır.	
	-Final aşaması olarak organizasyon 2. Kez yeniden düzenlenecektir.	-Yapılmadı.
	-Liman başkanlığı sistemi, yerel liman yönetimlerince benimsenecektir.	
	-Bütün liman başkanlıklarının katkısıyla hazırlanacak Liman Gelişimi Master Planı ile sistem koordine edilecek.	-Sürüyor.
	-Projenin takibi için "Yeni sistemi Değerlendirme Komitesi" değerlendirme yapmak ve gerekli önlemleri almak için ilgili bakanlıklarca oluşturulacaktır. Bu PLANLA-YAP-GÖZLEMLE işlemi ulusal ölçekli liman gelişimi gerçekleşene kadar tekrarlanacaktır.	-Yapılmadı.
	-Yeni finansal plan uygulancaktır.	
	-Liman Başkanlıklarınca birleşik kriterlere dayalı liman istatistik sistemi hazırlanacaktır.	-Denizcilik Müsteşarlığı tarafından çalışmalar sürdürülüyor.

A.2.2. Marmara Denizi Liman Master Planları

Marmara Denizi Liman Gelişim Master Plan Çalışması Japan International Cooperation Agency (JICA) tarafından,Türkiye Hükümeti'nin Japon Hükümeti'nden resmi isteği üzerine 1997 yapılmıştır.

Marmara Denizi Liman Gelişim Master Plan Çalışması, Türkiye'de ki ekonomik kalkınma ve uluslarası konteyner trafiğinden dolayı Marmara Denizi limanlarında hızla artan konteyner trafiğini karşılayabilmek amacıyla daha kompetitif, yeterli kapasiteye ve boyutlara sahip ve yüksek üretkenliğe sahip terminaller planlanması için yapılmıştır.

Bu çalışma kapsamında Marmara Bölgesini çevreleyen ülkelerin liman gelişim planları ve kargo trafik tahminleri incelenmiş, Türkiye'nin ve Marmara Denizindeki limanların kargo trafiği miktarları ekonomik büyüme oranı göze alınarak tahmin edilmiştir.

Gereken kapasite ve liman ihtiyacının belirlenmesi için önce Marmara Denizi hinterlandı mevcut kargo hareketi, kara nakil mesafesi ve varolan idari sınırlar göz önünde bulundurularak dört parçaya bölünmüştür.

Bölgelerin incelenmesi sonucunda liman ihtiyacının karşılanabilmesi için kapasitenin önemli ölçüde arttırılması ve yeni limanlar yapılması gerektiği ortaya çıkmıştır. Bu sonuçlara bağlı olarak Trakya bölgesine yapılacak yeni bir liman, yeni Marmara Denizi Liman Gelişim Master Planının en önemli maddelerinden biri haline gelmiştir. Ayrıca Izmit körfezindeki liman tesislerinin geliştirilmeside önemlidir.

Çalışmada Trakya bölgesine yapılacak yeni limanın gelecekte büyümek için çok büyük alanı olan askeri kıyı alanına inşaası önerilmiştir. Önerilen liman bölgesi için jeolojik, oşinografik, hidrolojik ve kültürel incelemeler yapılmış ve limanın fizibilitesi kısa dönem kalkınma planları ve çevresel etki değerlendirmesi kullanılarak incelenmiştir.

Denizcilik için büyük potensiyele sahip olan Marmara Bölgesinde kamu ve özel sektör tarafından işletilen limanlar bulunmaktadır. Bunların en büyüğü Istanbul'un merkezinde bulunan Haydarpaşa Limanı hem gelişmeye müsait değildir hem de bekleyen tekneler yüzünden ciddi bir şekilde tıkanmıştır. Limandan çıkan kamyonlar limanı cevreleyen karayolunda trafık sıkışıklığına yol açmaktadır. Ayrıca İzmit körfezindeki kargo elleçleyen tesislerin küçük kapasitede olmaları ve körfez boyunca gelişigüzel yığılmaları da hem kapasite kaybına neden olmakta hem de limanların komşu ülke limanlarıyla rekabet edememesine yol açmaktadır.

Yapılan kargo hacim tahminlerine göre İzmit ve Trakya bölgelerinin konteyner kargo ihtiyacı 2015 yıllında sırasıyla 1,342,000 ve 638,000 TEU olacaktır. Bu tahminlere göre 2015 yılında İzmit ve Trakya bölgelerindeki kargo elleçleme kapasiteleri ihtiyacı karşılamaya yetmeyecek ve yeni bir limana ihtiyaç duyulacaktır. Tahminlerle elde edilen yük değerleri tablolarda verilmiştir.

Tablo A.35: 2005-2015 Yük Tahminleri (Milyon Ton)

Yıl	Yurtiçi kargo	İthalat	İhracat	Ham Petrol	Toplam
1995	31	42	20	25	119
2005	58	71	40	35	207
2015	107	133	82	44	366

Tablo A.36: Bölgelere Göre Dağılımı (1000 Ton)

Yıl		Trakya	İzmit	Balıkesir	Çanakkale	Toplam
1994	Kuru Dökme Yük	6,672	1,919	1,365	297	10,253
	Sıvı Dökme Yük	1	574	59	0	634
	Genel Kargo	849	3,308	597	126	4,880
	Toplam	7,522	5,801	2,021	423	15,767
2005	Kuru Dökme Yük	9,921	7,183	2,676	420	20,200
	Sıvı Dökme Yük	3	919	78	0	1,000
	Genel Kargo	3,523	8,357	962	158	13,000
	Toplam	13,447	16,459	3,716	578	34,200
	Konteyner ('000TEU)	274	633	60	10	977
2015	Kuru Dökme Yük	16,454	13,802	5,132	712	36,100
	Sıvı Dökme Yük	3	919	78	0	1,000
	Genel Kargo	7,498	18,000	2,094	308	27,900
	Toplam	23,955	32,721	7,304	1,020	65,000
	Konteyner ('000TEU)	580	1,342	127	20	2,069

Tablo A.37: Yük Tiplerine Göre Yüklerin Dağılımı

Yük Tipi		2005	2015
Kuru Dökme Yük ('000 ton)	Yurtiçi	5,794	11,422
	Uluslarası	2,925	4,525
	Toplam	8,719	15,947
Sıvı Dökme Yük ('000 ton)	Yurtiçi	30	30
	Uluslarası	162	162
	Toplam	192	192
Genel Kargo ('000 ton)	Yurtiçi	367	479
	Uluslarası	944	1,644
	Toplam	1,311	2,122
Konteyner ('000 TEU)	Yurtiçi	16	43
	Uluslarası	256	537
	Toplam	272	580

Tablo A.38: 2015 Yılı için Kargo Elleçlemesi ve Talebi

Hinterlant		Konteyner	Genel Kargo	Kuru Dökme Yük	Sıvı Dökme Yük
		1,000 TEU	1,000 ton	1,000 Ton	1,000 ton
Trakya	Kapasite ('96)	50	1,752	11,882	60
	Kapasite	770	2,008	17,380	60
	Talep	688	1,807	16,454	3
	Fark	82	201	927	57
İzmit	Kapasite ('96)	453	6,296	7,735	460
	Kapasite	2,110	6,029	14,061	1,307
	Talep	1,342	4,150	13,802	919
	Fark	768	1,879	258	388

Balıkesir	Kapasite ('96)	0	1,005	5,348	350
	Kapasite	142	486	6,168	350
	Talep	127	478	5,132	78
	Fark	15	8	1,036	272
Çanakkale	Kapasite ('96)	0	86	150	0
	Kapasite	30	138	841	0
	Talep	20	104	712	0
	Fark	10	34	129	0
Toplam	Kapasite	3,052	8,662	38,450	1,717
	Talep	2,178	6,540	36,100	1,000

Yapılacak yeni limanın, Trakya bölgesindeki en büyük ticari liman olacak şekilde, Haydarpaşa limanına uyumlu olarak, konteyner hacmindeki ani artışı karşılayabilecek şekilde geliştirilmesi önerilmiştir. Ayrıca limanın 3,000 konteyner kapasiteye sahip 50,000 DWT lik Panamax teknesini barındırabilecek kapasitede olması, gelecekte büyütülmeye uygun olması, yolcu ulaşımı için kullanılmaması ve çevreye zarar vermemesi için önlem alınması gerektiği belirtilmiştir.

Yeni Liman Master Planı

Master Plan kapsamında Trakya Bölgesinde yen bir liman yapılması öngörülmüştür. Liman tesislerinin özellikleri aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo A.39: Master Plan Kapsamında Önerilen Tesis Özellikleri

	Konteyner Terminali	Geleneksel Kargo Terminali
Terminal Alanı	44 ha	50 ha
Rıhtımlar	3(d: 12-14 m)	7 (d: 7.5-12m)
Elleçleme Kapasitesi	640,000 TEU	6.6 mil.tons
Rıhtım duvarı/revetman	2,940 m	3,280 m
Dalgakıran	700m	100m
Reclamation	7.8 mil. m^3	4.5 mil. m^3
Depolama Kapasitesi	18,620 TEU	350,000 m^2
Kargo Elleçleme Kapasitesi	Gantry Crane 6 Transfer Vinci 20 CFS 10,000 m^2	Grain Silo 45,000 ton Rıhtım Vinci 12

Kısa dönem kalkınma planına göre proje maliyeti $59 milyonu rıhtım ve konteyner sahası, $32 milyonu kargo elleçleme ekipmanı ve $26 milyonu inşaat işi olarak toplam $160 milyon olarak hesaplanmıştır. Yeni limanın altyapısının kamu tarafından yapılması ve liman alanının kamuya ait olması önerilmiştir. Verimli kargo elleçlemesi içinde üstyapının özel sektör tarafından yapılması ve limanın özel sektör tarafından işletilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Proje için yapılan çalışmalar sonucu yük ve liman istatistiklerinin temin edilmesi ve muhafaza edilmesi konularında eksiklikler gözlemlenmiş, yasal ve kurumsal bazı kurallar konulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca ticaretin geliştirilmesi ve kargo taşımacılığında verimliliği

arttırmak için konteyner taşımacılığı için kullanılan prosedür ve belgeleme yöntemlerinin modernleştirilmesi ve basitleşmesi gerekmektedir. Limanların etkin olarak geliştirilmesi ve idaresi için her limana bir liman başkanlığı açılmasıda önerilmiştir.

Özel sektör tarafından küçük ölçekli özel limanlar yapıldığı gözlemlenmiş ve bu limanların kapasite kaybına yolaçabileceği belirtilmiştir. Kapasite kaybını önlemek için uzun dönem liman gelişim planları yapılması gerektiği ve bu planlara uyulması için önlemler alınması gerektiği söylemiştir. Ayrıca özel sektörün küçük ölçekli limaların yol açtığı kapasite kaybı konusunda bilgilendirilmesi gerekmektedir. Projede Trakya endüstriyel kalkınma planının yeni limana göre revize edilmesi önerilmiştir.

Limanın verimli olması ve diğer limanlarla rekabet edebilmesi için özel sektörün liman idaresine katılması, liman tanıtımına önem verilmesi, diğer limanlar gözönünde bulundurularak liman tarifelerinin belirlenmesi gerekmektedir.

Değerlendirme

Çalışmada yapılan yük tahminlerinin gerçekleşen miktarın altında olduğu tesbit edilmiştir. Trakya Bölgesinde öngörülen liman tesisi gerçekleştirilmemiştir bununla birlikte özel sektörün söz konusu bölgede projelendirme aşamasında olan bir liman girişimi bulunmaktadır.

A.2.3. Derince Limanı Fizibilite Çalışması

Projenin Konumu ve Amacı

Derince Limanı, İzmit iline bağlı Derince ilçesinde İzmit Körfezinin kuzey kıyısında 40° 44' 44" N enlemi ve 29° 50' 00" E boylamında yer almaktadır. Derince ilçesi merkez il olan İzmit'e uzaklığı 5 km'dir. İstanbul'a 90 km uzaklıktadır.

Derince Limanı Marmara Bölgesinin en eski limanlarından birisidir. Dünya denizcilik haritalarına geçmiş olan liman; denizcilik sektörü tarafından iyi bilinmektedir. Derince limanı Marmara bölgesinde tüm yük türlerine hizmet veren sayılı limanlardan birisidir. Ülkemizin en önemli sanayi ve ticaret merkezi olan Marmara bölgesi, dış ticaretimizde de önemli bir yere sahiptir. Dış ticaret ile ilgili liman işletmeleri de Marmara bölgesinde yoğunlaşmış bulunmaktadır. Marmara bölgesi, limancılık faaliyetleri açısından ülkemiz için olduğu kadar bölge ülkeleri içinde çok önemli bir konumdadır. Kuzey – Güney / Doğu – Batı ulaştırma koridorları içerisinde elverişli bir konuma sahip olan Marmara Denizi, Akdeniz – Karadeniz bağlantılı aktarma yük trafiği açısından önem arzetmektedir. Derince limanını, elverişli konumu ile gelecekte aktarma yüklere de hizmet verebilecek durumdadır.

Derince limanı 1927 yılından bu yana TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Liman, 1999 yılında bölgede yaşanan deprem felaketinden etkilenmiş tir. 1999 Depreminden bu yana deprem hasarlarını giderecek yatırım yapılamamıştır.

Derince Limanı, mevcut işletme yapısıyla körfezdeki otomotiv (araba, traktör, vb.) sanayi ve karışık eşya yüklerine hizmet vermektedir. Liman, TCDD İşletmesinde olması nedeniyle demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantısı mevcuttur.

Derince limanı mevcut durumu ile yedi adet rıhtıma sahiptir. Toplam uzunluğu 1,322 m olan bu rıhtımların draftları -4 ila -14 m arasında değişmektedir (Tablo A.30). 1 numaralı rıhtım kullanım dışıdır. 2 ve 3 numaralı rıhtımlar ise -5 m. derinliğe sahiptir ve pilot teknesi ve römorkör barınağı olarak kullanılmaktadır. Draftı en yüksek olan 4 numaralı rıhtımda hububat

tahliyesi amacı ile sabit pnömatik vinçler çalışmaktadır. Söz konusu rıhtım dökme yük ve tekerlekli yükler için kullanılmaktadır. Birbirinin devamı niteliğinde olan 5,6 ve 7 numaralı rıhtımların toplan uzunluğu 718 m olup derinliği 8 ila 13 m arasında değişmektedir. Limanın bu rıhtımları genel kargo ve tekerlekli yüklere hizmet vermektedir. 7 ve 8 numaralı rıhtımlarda depremde oluşan ciddi hasarlar vardır, gerek rıhtımdaki hasarlar gerekse su derinliği açısından mevcut hali ile genel yük gemilerine hizmet verebilecek durumda değildir.

Tablo A.40: Derince Limanının Mevcut Rıhtımları

Rıhtım No	Rıhtım Uzunluğu (m)	Rıhtım Derinliği (m)
1	Kullanım Dışı	
2	82	-5
3	50	-5
4	440	-12 / -14
5	338	-11 / -13
6	220	-9 / -11
7	160	-8 / -9
8	120	Kullanım Dışı
Toplam	1,322	

Derince Limanı mevcut hali ile 419,373 m^2 lik bir geri sahaya sahiptir. Mevcut geri sahanın 150,000 m^2 lik bölümü depolama alanı olarak kullanılmaktadır.

Derince Limanı master Plan çalışmasında İzmit Körfezi için endüstri ve yük trafiği tahminlerinin orta ve uzun vadede yapılması, kavramsal liman yerleşim planlarının geliştirilmesi finansal ve ekonomik olarak en uygun seçeneğin belirlenmesi, yatarım planlarının ve finansal planların programın yapılması, Haydarpaşa Limanı'nın kapanması durumunda Derince Limanının rolünün dikkate alınması konuları çalışılmıştır.

Derince limanı ile ilgili Aralık 2005 de Master Plan hazırlanmıştır. İzmit Hinterlandı ve 2024 yılı için non bulk 52.6 milyon ton, bulk 37.9 m. ton konteyner ise 4.2 milyon TEU olacağı tahmin edilmiştir.

Master plan çalışmasında Liman gelişimi için 4 seçenek çalışılmıştır;

- Mevcut limanın sadece konteyner olarak kullanılması
- Mevcut limanın kargo, araba ve dökme yük olarak kullanılması
- Mevcut limanın çok amaçlı ve genel kargo olarak kullanılması
- Mevcut limanın karışık yük elleçlenmesi olarak kullanılması ve mevcut limanın yanına 1milyon TEU kapasiteli YİD modeliyle yeni bir liman yapılması.
- Derince limanın revize edilerek konteyner terminali haline getirilmesi ve yeni yapılacak limanla birlikte kapasitenin 1.25 milyon TEU ya çıkarılması.

Proje Maliyeti

Toplam Proje maliyeti 1.170 milyon dolar

Önerilen Finans ve Uygulama Modeli

Master plan çalışması sonucunda mevcut limanın karışık yük elleçlemesi ve yanına 1.25 milyon TEU kapasiteli YİD modeli ile yeni bir limanın yapılması kabul edilmiştir. Mevcut Derince Limanı özelleştirme aşamasında olup, yeni yapılması önerilen liman ise planlama ve ÇED aşamasındadır.

Beklenen Faydalar

Ulusal

- Derince Limanının birincil hinterlandını Kocaeli, İstanbul, Sakarya, Yalova, Bilecik, Bursa, Zonguldak, Düzce ve Bolu illeri oluşturmaktadır. Limanın ikincil hinterlandını ise Çanakkale, Balıkesir, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Karabük, Zonguldak, Edirne, Kırklareli ve Tekirdağ, illeri oluşturmaktadır.
- Derince Limanın Istanbul - Ankara Demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.
- Istanbul –Ankara karayolu bağlantısı bulunmaktadır.

A.2.4. Çandarlı Limanı Fizibilite Çalışması

Batı Avrupa, Orta Doğu ve Uzak Doğu Ülkeleri arasında yük taşımacılığı yapan ana konteyner gemilerinin Akdeniz'deki temel rotası Türkiye limanlarına çok yakın geçmektedir.

Batı Anadolu Bölgesi Türkiye ekonomisinin yoğunlaştığı bir alandır ve 3.5 milyondan fazla nüfusu ile ülkenin 3. büyük şehri olan İzmir, bu bölgede yer almaktadır. Dolayısı ile, nüfus ve endüstrilerin yoğunluğu nedeniyle ekonomik faaliyetlerin canlanması gerekmektedir.

İzmir ve Batı Anadolu Bölgesi'ne ait kargo hacmi İzmir şehrinde bulunan İzmir Limanı'nda elleçlenmektedir. Gittikçe artan kargo elleçlemesi, teorik kapasitesine ulaşmıştır. Bu nedenle bölgenin gelişimindeki darboğazdan kurtulmak için en önemli projelerden birisi İzmir Limanı gelişim projesidir.

İzmir Limanının etki alanına odaklanıldığında, deniz trafiği tahminleri büyük bir trafik artışını göstermektedir, bu artış İzmir Limanına ait bir genişletme planını gerekli kılmaktadır. Bununla birlikte, fiziksel kısıtlamalar göz önüne alındığında, limanın mümkün olan genişlemesinin gelecekteki trafik talebini karşılamaya yetmeyeceği görülmektedir.

Bu nedenle gelecek yıllarda liman hizmet ihtiyacını karşılamak amacı ile ilave bir kapasitenin yaratılması, dolayısı ile yeni bir limanın gerçekleştirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır. (Bu çerçevede, Kuzey Ege'de Çandarlı civarında yani bir liman planlaması yapılmıştır.)

İzmir ve öngörülen Kuzey Ege (Çandarlı) Limanları, ana konteyner hattından uzaklık açısından, bölgedeki Pire Limanı ile aynı sapma mesafesindedir. Ayrıca Avrupa ile Orta Asya arasındaki demiryolu hattı tamamlandığında bu hattın liman ile bağlantısının yapılması ile kıtalararası demiryolu ile denizyolu erişimi tamamlanmış olacaktır. Diğer taraftan gemilerin girişi açısından İzmir Limanı ile Çandarlı Limanı mukayese edildiğinde, körfez içi manevralarına ihtiyaç bulunmaması nedeni ile Çandarlı Limanına erişimin daha pratik olduğu da gözlenmektedir.

İzmir Limanının Mevcut Durumu ve Genişlemesi

İzmir limanı, Anadolu yarımadasının batı kıyısında yer alan İzmir Körfezi'nde bulunmaktadır ve batısından Ege Denizi'ne açılmaktadır. 2005 yılındaki trafiği 12.5 milyon tondur, bunun %61'i konteynerdir. %72'lik yükleme oranı ile Orta Doğu'dan yapılan ihracatın anahtar noktalarından biridir.

1998-2004 döneminde İzmir Limanı trafiğinde dikkate değer bir artış olmuştur, bu artış konteyner trafiğinde %10, kuru yük taşımacılığında %19 mertebesindedir. İzmir Limanında Mevcut durumda üç ana problem vardır:

- **Sınırlı Depolama Kapasitesi:** İzmir Limanı 2004'deki duruma göre, terminal 804.563 TEU ile doyma noktasının da üstünde bir kapasite ile çalışmaktadır (%63 maksimum işgal oranı ile terminal trafiği yaklaşık 653 000 TEU/yıl olacaktır). Bu rakam iki yeni konteyner vinci alınarak yaklaşık 890 000 TEU/yıl'a çıkarılabilir. Yükleme kapasitesinden daha düşük bir kapasiteye sahip olan **mevcut depolama sahası kısıtlayıcı bir faktördür**

- **Navigasyon için kısıtlı mevcut seyir kanalı:** İzmir Limanı konteyner kargo taşımacılığında oluşan oldukça büyük artış tecrübesi yaşamaktadır. Ancak, Panamax tipi büyük gemilerin derinlik kısıtlaması nedeni ile yaklaşım kanalı ve baseni kullanamaması söz konusudur. Bu durum küçük gemi sayısında çok büyük bir artışa sebep olmaktadır. Fiziksel koşullar sonucu İzmir Liman'ının önemli bir transit (gemiden gemiye) kargo limanından ziyade bir **feeder** limanı olmasına neden olmaktadır.

- **Mevcut alanda sınırlı genişleme:** İzmir Limanının trafik büyümesi mevcut depo ve bağlama alanları ile de kısıtlanmıştır. Alternatif Durum C'nin (SAPROF, Temmuz 1998) bütün mevcut alanın Terminal II için kullanılacağı hipotezi ile, konteyner için 1302 021 TEU/Yıl'lık bir potansiyel kapasiteye sahip olunacaktır. İzmir Limanının toplam kapasitesi (Mevcut Terminal+Terminal II) İzmir şehir trafiğinin tıkanıklığı nedeniyle de kısıtlanmaktadır; bu nedenle **1,300,000 TEU'luk kapasite limanın gelecekteki maksimum kapasitesi olarak kabul edilmelidir.**

Öngörülen trafik tahminine ve mevcut yükleme ekipmanlarının kapasitesine göre iki yeni konteyner vinci alınsa bile mevcut konteyner terminalinin kapasitesi 2008-2010 döneminde aşılacaktır (seçilen senaryoya bağlı olarak). Eğer yeni bir Terminal işletmeye alınırsa (Terminal II) doyma noktasına daha sonraki yıllarda, yaklaşık 2012- 2017 tarihinde ulaşılacaktır.

Öngörülen büyüme ve İzmir limanının gelişimi ile ilgili çalışmada tespit edilen problem dikkate alındığında, stratejik konumunun avantajlarını ileride bir merkez limanı haline gelecek şekilde kullanabilmek için tek çözümün, yeni ve modern bir konteyner terminali inşa edecek yeni bir yer bulmak olacağı ortaya çıkmaktadır.

Eğer Terminal II işletmeye alınmaz ise İzmir Limanı için seçilen senaryoya bağlı olarak İzmir limanı 2008-2010 yıllarında kapasitesini aşacaktır.

Çandarlı Limanı Master Planı

Batı Anadolu kıyı şeridinde yer alan mevcut İzmir Limanı şimdiye kadar yurtiçi ve uluslararası ulaşımda hizmet veren ve önemli role sahip bir limandır. Ancak kalabalık bir alanda konumlanmış olması ve geçit kanalının derinliği gibi fiziksel kısıtlamalar ile gelecek gereksinimi karşılayabilmek için kapasite geliştirilmesinin olanaksız olmasından dolayı, yeni bir liman gereksinimi doğmaktadır.

Çandarlı Limanının hem Batı Anadolu hinterlandının (iç bölgesinin) alternatif yeni limanı olarak hem de Avrupa, Orta Doğu ve Doğu Karadeniz ülkeleri arasında yer alan çok modlu ulaşım hattı içerisinde aktarma merkezi olarak hizmet etmesi amacıyla uygulanması gerekmektedir.

İhtiyaç duyulan yeni liman için önerilen Çandarlı 20 km uzunluğunda ve 25 km genişliğindedir, Çandarlı Körfezi'nin doğu ucunda Bergama'ya bağlı Zeytindağ kasabası sınırları içindedir ve denizyolu ile İzmir'e 55 mil ve İstanbul'a 245 mil mesafededir. Karayolu ile, İzmir'e 80 km, İzmir-Bergama yol ayrımına 7 km ve Dikili'ye 20 km uzaklıktadır.

Burası kara ve deniz yollarının birleştiği, problemsiz ve bütün yönlerden doğal korunaklı

(batı ve batı-güneybatı hariç) bir yerdir. Arazi Zeytindağ kasabasına aittir. **Ön çalışmalar** sırasında mühendislik ön etütleri yapılmıştır

Projenin Tanımı

Söz konusu projenin Master planında aşağıda belirtilen aşamalarda gerçekleştirilmesi

öngörülmüştür:

Birinci aşama:

− Bu aşamada post panamax konteyner gemileri için üç yanaşma yeri ve yeterli depolama ve lojistik alanı tasarımı yapılmıştır. (Her biri 300 m uzunluğunda iki adet postpanamax ve 150 m uzunluğunda bir adet feeder konteyner gemisi)

− Bu aşamada korunaklılığı 800 m uzunluğunda dalgakıran sağlayacaktır.

− Bu aşamada 943 000 TEU/yıl'lık kapasite yaratılacaktır.

− Seçilen orta büyüme senaryosuna göre yeni terminalin 2012-2017 yıllarında

işletme halinde olması planlanmaktadır.

İkinci aşama:

− Bu aşamada benzer karakterdeki diğer üç yanaşma yeri gerçekleştirilecektir.

− Bu aşamada dalgakıranın 500 m uzatılması gerekecektir.

− Bu aşamada 943 000 TEU/yıl'lık kapasite yaratılacaktır.

− Seçilen orta büyüme senaryosuna göre ikinci terminalin 2017-2030 yıllarında

işletme halinde olması planlanmaktadır..

İşletmecilik Açısından Değerlendirme

• Tasarlanan tesisler 1000 m uzunluğunda ve 550 m genişliğinde bir terminali oluşmaktadır. Bu terminalde, konteyner gemileri için üç yanaşma yeri, 9100 istif sırası için depolama alanı ve araç sahası olan bir Ro-Ro terminali bulunacaktır. Arkasında benzer ölçülerde bir lojistik alan öngörülmüştür.

• Rıhtımlar 1000 m toplam uzunluk ve 20 m derinlik ile, aynı anda; her biri 300 m uzunluğunda 13,5 m draftında iki post panamax konteyner gemisi ve bir adet 150 m uzunluğunda feeder konteyner gemisine hizmet verebilecektir.

• Çandarlı Körfezindeki yeni bir liman için seçilen alternatifin yörede etkin olan rüzgar ve liman içerisine gelen dalga ile ilgili olarak işletmecilik açısından hiçbir problemi yoktur. Yapılan çalışmaların sonuçları, Çandarlı'da yeni bir liman yapımının teknik olarak

yapılabilir olduğunu göstermektedir.

Tahmini Uygulama Takvimi

2010 -2020 (birinci aşama uygulama süreci 4 yıl kabul edilmiştir)

Proje maliyeti

Çandarlı Limanı yaklaşık maliyeti toplam **185.500.000 €** olarak tahmin edilmiştir.

Kara ulaşımı ile ilgili olarak, kabul edilen bütçe özel arazi koşullarına uygun olarak bazı değişiklere uğrayabileceği varsayılan bir oran uygulanarak bulunmuştur. Kara ulaşımı için gerekli yatırım devlet tarafından karşılanacaktır ve bu bedel mevcut fizibilite çalışmasında dikkate alınmamıştır.

Önerilen Finans ve Uygulama Modeli

Önerilen **üç ayrı yatırım senaryosu** vardır.

- İlk senaryoda limanın tamamı devlet tarafından yapılacak ve işletilecektir. Bu durumda inşaat maliyeti kredi ile karşılanacaktır. Bu senaryoda, limanın kâra geçme yılları GSYİH gelişimi için belirlenen "İyimser", "Orta" ve "Kötümser" tahminlere göre sırası ile 2013, 2014 ve 2018'dir.

- İkinci senaryoda karayolu ve demiryolu hariç tüm inşaatın bir özel sektör yatırımcısı tarafından karşılanacağı ve bu yatırımcının 49 yıl süre ile limanı işleteceği ve sonrasında devlete devredeceği öngörülmektedir (YİD). Bu senaryoda da, limanın kâra geçme yılları GSYİH gelişimi için belirlenen "İyimser", "Orta" ve "Kötümser" tahminlere göre sırası ile 2013, 2014 ve 2018'dir.

- Son olarak, **KISMİ YİD** senaryosu incelenmiştir, bu durumda yatırım aşağıdaki

varsayımlara göre yapılacaktır:

− Dalgakıran, dolgular ve Çandarlı Limanı'na yol bağlantısı (bir demiryolu

bağlantısı daha yararlı olabilir) **devlet tarafından yapılacak**.

− Liman 49 yıl süre ile, **rıhtımları inşa edecek ve ekipmanı sağlayacak bir özel**

sektör şirketi tarafından işletilecektir.

Bu senaryoda, limanın kâra geçme yılları GSYİH gelişimi için belirlenen "İyimser", "Orta" ve "Kötümser" tahminlere göre sırası ile devlet için 2012, 2013 ve 2017, özel yatırımcı için 2013, 2014 ve 2018'dir.

Beklenen Faydalar

- Ulusal faydalar:
  - Çandarlı Limanı Projesi dinamik endüstriyel ve tarımsal bir hinterlant (iç bölge) olan Batı Anadolu'ya hizmet verecek;
  - Ege Denizi ve Karadeniz arasında kargo aktarımı sağlayarak İstanbul'dan geçen gemi sayısını azaltacak.
  - Merkez Liman fonksiyonu (Hub port function) ülkeye önemli bir derecede ekonomik ve stratejik yarar sağlayacaktır.
- Uluslararası Faydalar:
  - Çandarlı Limanı; uluslararası çok biçimli ulaşım sistemin önemli bir parçasını oluşturacak ve demiryolu bağlantısı sayesinde sadece Karadeniz ülkeleri için değil aynı zamanda Kafkas; denize kıyısı olmayan Asya ve Bağımsız Devletler Topluluğu için giriş kapısı sunacaktır.

Avrupa Birliğinin "Europe Aid/126385/D/SER/TR referanslı "Çandarlı Limanı İnşaatı Teknik Danışmanlık" projesi kapsamında proje, fizibilite ve Çevresel Etki Değerlendirme çalışmaları devam etmektedir. Söz konusu proje 2009 yılı Aralık ayında bitecek olup çalışmanın temel amacı önceki çalışmaların Avrupa Birliği normlarına getirilmesidir. Çandarlı limanının 2010 yılında ihaleye çıkarılması beklenmektedir.

Çandarlı Limanı ile ilgili yeni fizibilite çalışmaları sürdürülmektedir. Fizibilite çalışması sonuçlandığında tekrarda değerlendirilecektir.

A.2.5. Mersin Limanı Fizibilite Çalışması

Mersin Limanı Türkiye'nin Güney Doğusu'nda yer almaktadır. Coğrafi koordinatları 36º 47.2' N, 34º 38.5'E dır.

Mevcut Liman iki dalgakıran tarafından korunmaktadır. Ana dalgakıran 1250m. uzunluğunda KB-GD yönlerine doğru uzanmakta, ikincil dalgakıran ise 2900 m. uzunluğunda doğu yönlü dalgalardan limanı korumaktadır.

Batı Avrupa, Orta Doğu ve Uzak Doğu Ülkeleri arasında yük taşımacılığı yapan ana konteyner gemilerinin Akdeniz'deki temel rotası Türkiye limanlarına çok yakın geçmektedir.

Türkiyenin Doğu Akdeniz kıyısındaki liman kapasitesinin gelecekteki denize bağlı taşımacılık için yetersiz olması sebebiyle ana liman olarak hizmetler sunacak ve verimli hizmet ve ayrıcalıklı konumuyla ulaşımda ekonomi canlandıracak diğer rakip limanlarla rekabet edebilecek bir limanın oluşturulmasını gerekli görülmüştür. Bu sebeple Akdeniz konteyner ulaşım hatlarıyla denize kıyısı olmayan Orta Asya ülkeleri arasında kapı görevi görecek Mersin Konteyner Limanı Projesinin uygulanması planlanmaktadır

Mersin Limanı ile ilgili Fizibilite Çalışmaları ALATEC IDOM (İspanyol Firmaları) tarafından gerçekleştirilmiştir. Fizibilite çalışmaları talep analizlerini, kısa dönem stratejik planları,

yerleşim seçenekleri planları, genel tasarım kriterleri, çevresel etkileri, finansal çalışmaları içermektedir.

Mersin Limanı ekonomik ve politik etkilerin oluştuğu bir bölge içinde yer almaktadır. Mersin limanı Güney Doğu bölgesi'ne yakın, Endüstri ve tarım alanları olan bir hinterlanda sahiptir. Asya Ülkeleri için bir çıkış kapısı olabilir. Mersin Limanı konumu itibariyle Doğu Akdeniz Limanları içinde birtakım avantajları bulunmaktadır.

Mersin Limanı için stratejik Planlar, Ulusal Pazar ile takviye edilmesi, Orta Asya'nın ana çıkış kapısı olması, Doğu Akdeniz'de referans liman olabilmesi mümkündür. Bu duruma gelebilmesi için dünyanın önde gelen taşımacılık firmaları ile işbirliğini geliştirmesi şeklinde önermeler yapılmıştır.

Mersin Limanı fizibilite çalışmalarında Konteyner talep tahmini 2010,2020 ve 2030 yılı için yapılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda 2010 yılında Konteyner hacmi 1.000.000 TEU'ya 2030 yılında ise 4.000.000 TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmiştir.

Fizibilite çalışmasında hedef yılı 2030 seçilerek 4.000.000 TEU kapasite ulaşmak için 4 değişik seneryo çalışmaları yapılmış ve yerleşim plan seçenekleri önerilmiştir. Bu seçenekler arasından Şekil A.10'.da verilen yerleşim planı seçilmiştir ve kapasiteler aşağıda etap etap hesaplanmıştır.

- Etap 1: 1 milyon TEU
- Etap 2: 2 milyon TEU
- Etap 3: 4 milyon TEU

Orta-Asya ve Orta-Doğu koridoruna hizmet edecek bu liman ana liman görevi üstlenecek ve 16.5m su derinliğindeki rıhtımlar olacaktır.

Proje Takvimi

- Etap 1: 2010
- Etap 2: 2020
- Etap 3: 2030

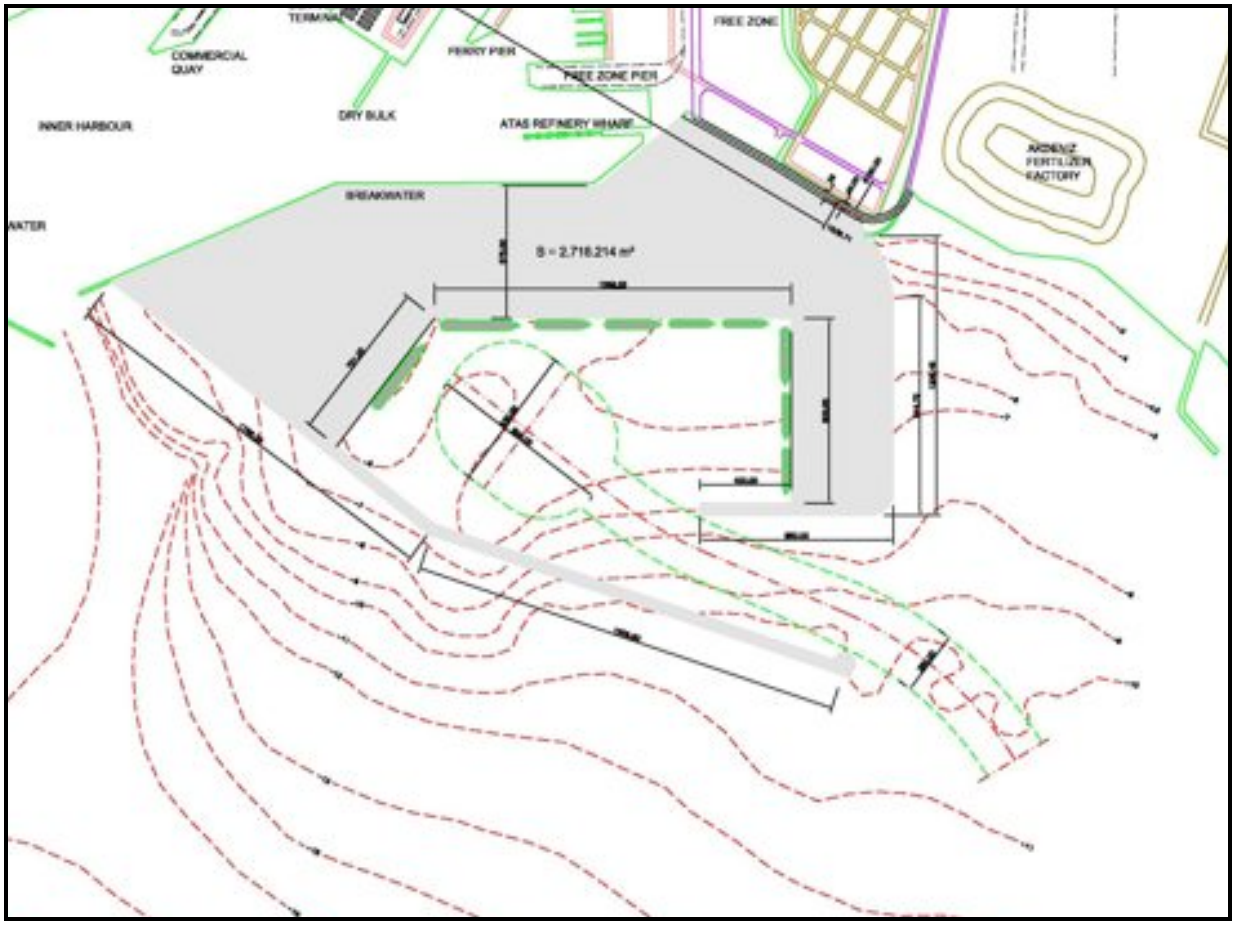
Proje Maliyeti

Aşamalara göre proje maliyetleri;

- 2010: 370 milyon Euro
- 2020: 527 milyon Euro
- 2030: 696 milyon Euro olarak hesaplanmıştır

Proje Mevcut Durumu:

Proje fizibilite ve ÇED çalışması olarak 2005 yıllık yatırım programında yer aldı, yerleşim planı hazırlandı ve ilgili bakanlığın kabul etmesi için sunulmuş bulunmaktadır. Ayrıca şu günlerde Mersin Limanı ile fizibilite, planlama, tasarım çalışmaları yürütülmektedir.



Şekil A.13:Mersin Limanı Fizibilite Çalışması Önerilen Yeni Liman Yerleşimi

Önerilen Finans ve Uygulama Modeli

Proje yap-işlet devret modeliyle veya kredi kullanılarak gerçekleştirilecektir

Beklenen Faydalar

- Ulusal
  - Mersin Konteyner Projesi başta GAP olmak üzere Orta ve Doğu Anadolu'ya hizmet edecek.
  - Akdeniz ve Karadeniz arasında yük transferini sağlayacağı için boğazlardaki yük gemisi trafiğini azaltacak.
  - Ana liman olması kayda değer ekonomik ve stratejik faydalar sağlayacak.
- Uluslararası
  - Mersin Konteyner Limanı demiryolu bağlantısının yalnızca Ortadoğu değil aynı zaman da Kafkaslar, denize kıyısı olmayan Orta Asya ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu için bir kapı pozisyonunda olması nedeniyle uluslararası çok modlu ulaşım sisteminin önemli bir kısmını oluşturmaktadır.

Tablo A.41: Mersin Limanı Gelişim Etaplaması

		1.Etap	2.Etap	3.Etap
Teorik Kapasite		1,000,000 TEU/Year	2,000,000 TEU/ Yıl	4,000,000 TEU/ Yıl
Mendirek	Ana Mendirek	3,675m		
	İkincil Mendirek	2,055 m		
Terminal	Fonksiyon	Konteyner	Konteyner	Konteyner
	Tür	Keson	Keson	Keson
	Uzunluk	1,200 m	700 m	800 m
	Derinlik	-17.5 m	-17.5 m	-17.5 m
Depolama Alanı		1,092,923 m²	595.346 m²	246,569 m²
Korunaklı Su Alanı		2,402,100 m²	2.402.100 m²	2,402,100 m²
Limana Ulaşım		Demiryolu, Karayolu, Deniz Ulaşımı		

Değerlendirme:

Fizibilite çalışmalarında Mersin Limanın 2010 yılında 1.000.000 TEU kapasitesine ulaşacağını ve 2030 yılında Mersin Limanı konteyner hacminin 4.000.000 TEU ya ulaşılacağı tahmin edilmiştir. Ancak bölgede İskenderun Limanı da bulunmaktadır. İskenderun Limanı Şu an itibari ile atıl bulunmakta ve özelleştirme sürecindedir. Yapılan fizibilite çalışmalarında bu liman ile ilgili değerlendirmelere rastlanılmamıştır**.**

Mersin Limanı Akdeniz Ana taşımacılık aksına uzak bir konumda yer almaktadır Bölgenin altyapı sorunları olmasına rağmen yeni otoyollar planlanmaktadır.

Avrupa Birliğinin “Europe Aid/126388/D/SER/TR referanslı “Mersin Limanı İnşaatı Teknik Danışmanlık" projesi kapsamında proje, fizibilite ve Çevresel Etki Değerlendirme çalışmaları devam etmektedir. Söz konusu proje 2009 yılı Aralık ayında bitecek olup çalışmanın temel amacı önceki çalışmaların Avrupa Birliği normlarına getirilmesidir. Mersin limanının 2010 yılında ihaleye çıkarılması beklenmektedir.

Mersin Limanı ile ilgili yeni fizibilite çalışmaları sürdürülmektedir. Fizibilite çalışması sonuçlandığında tekrar değerlendirilecektir.

A.2.6. Zonguldak Limanı

Zonguldak Limanının havzada üretilen kömürlerin tüketim yerlerine deniz yolu ile nakli için 1900'lü yılların başlarında beri kullanılan bir limandır.

Bu limanın ilk bölümünün o yıllarda havzada faaliyet gösteren şirketlerden Fransızlara ait Ereğli Şirketince 300 m uzunluğunda mendirek inşa edilerek 5 hektarlık alanda oluşturulduğu ve bu liman içine yapılan iskeleden de küçük tonajlı gemi ve motorlara yüklenen kömürlerin ihtiyaç yerlerine nakledilmesine başlanmış, limanın ihtiyacı karşılayamaması nedeniyle inşaatı 1954 yılında tamamlanan şimdiki limanın yaptırılmıştır.

1956 yılında lavuar (kömür yıkama tesisi) ve kömür yükleme tesisinin devreye girmesi ile eski yükleme yeri terkedilmiş, yükleme ve nakliye işlemlerine yeni tesis edilen bölümden devam edilmiştir. Lavuar tesislerinin şehir içinde kalması ve teknolojisinin daha düşük olan küçük hacimli tesislerde yapılabilmesi nedeniyle Kozlu Üzülmez Müesseselerinde modüler lavuarlar kurulmuştur. Merkezde bulunan eski lavuarın işletmesinde 2006 yılında son verilerek yıkılmış, üretilen kömürün önemli bir kısmının da bu limandan sevk edilmiştir.

1996 Eylül ayında Türkiye-Ukrayna arasındaki RO-RO seferlerinin başlamasıyla Zonguldak Limanının bir bölümünün bu hizmetler için ayrılmıştır.

Geçen sure içinde Türkiye-Ukrayna arasında yapılan RO-RO seferlerindeki artış nedeniyle liman sahasının bir bölümünün Tır Parkı olarak düzenlenmiştir.

Diğer taraftan 2004 yılında Zonguldak Limanı içinde yer alan Kargo Rıhtımına ilave edilen 4 adet dolfin ile de Erdemir-Zonguldak Limanları arası tren ferisi bağlantılı demiryolu taşımacılığına başlanılmıştır.

Bahsedilen tesisler, TTK'nın mülkiyetindeki 172.218 m2 alanda kurulmuş iken bu alanın 110.571 m2 lik bölümünün kıyı kenar çizgisi içinde kalması nedeniyle tapusunun iptali için 2002 yılında Maliye Hazinesi tarafından açılan dava neticesinde kıyı kenar çizgisinde kalan alanın tapusu iptal edilmiştir.

Zonguldak Limanının işletme hakkının 11.06.1937 tarihinde Kabul edilen 3241 sayılı "Ereğli Şirketinde Alınan Liman Demiryolu ve Madenlerde Kozlu ve Kilimli Demiryollarının İşletilmesi ve Havzadaki Deniz İşlerinin İnhisar Altına Alınması Hakkındaki Kanun" un 3 üncü maddesinin 24.10.1962 tarihinde değiştirilmiş ve bu maddede "Zonguldak Limanı Tüzüğü ile hududu tayin edilmiş olan Zonguldak Limanındaki bütün nakil, tahmil ve tahliye işleri Gülünç Çayı (Kdz.Ereğli) ile Filyos çayı arasındaki mıntıkalarda yapılacak, bütün kömür nakil, tahmil işleri inhisar altına alınmıştır" hükmü bulunmaktadır.

Bu hususun, 11.12.1984 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Kurumların Ana statüsünün 4 ncü maddesinin 4 ncü bendinde de yer aldığı, belirtilmektedir.

A.2.7. Filyos Limanı

Batı Karadeniz Bölgesindeki konumu itibariyle, İstanbul-Ankara arası ulaşım ağına yakınlığı, demiryolu- havayolu taşımacılığının bulunduğu bir yörede planlanmış olması ayrıca, geri saha kamulaştırmalarının tamamlanması nedeniyle yapım açısından büyük avantaja sahip olan Filyos Limanının ile ilgili fizibilite çalışmaları sürmekte olup çalışmalar tamamlandıktan sonra değerlendirmeler yapılacaktır.

A.2.8. Ulaştırma Master Planı Çalışması – Deniz Yolu Taşımacılığı

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Projesi Ulaştırma Bakanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü arasında imzalanıp 2003 tarihinde yürürlüğe giren sözleşme uyarınca gerçekleştirilmiştir. Projenin temel amacı, ulaştırma türlerinin taşıma payları arasında dengesizlik bulunan ulaştırma sisteminin, gerçekleştirilecek yeni açılımlar ve büyümelerle dengeli, sağlıklı bir yapıya kavuşturulması yönünde somut, uygulanabilir öneriler geliştirilebilmesi Ulaştırma Ana Planı için stratejiler belirlenmesidir.

Bu çalışmada Türkiye'de karayoluna bağımlı hale gelmiş çarpık bir taşımacılığı; denizyolu ve demiryolu taşımacılığının payını artırarak havayolu, boru hatları ve lojistik hizmetlerle bütünleşerek dengeli bir şekilde geliştirecek ulaştırma stratejilerini belirlemek amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda denizyolu konusunda öne çıkan konular dikkate alınarak bu ulaşım türünün gelişmesi için amaç ilke ve politikalardan başlayarak fiziki alt yapı, taşımalar, güvenlik, personel, eğitim, planlanan yatırımlar, AB'ye uyum, finansman gibi konularda yapılan öneriler ve gerekçeleri anlatılmıştır.

Çalışmaya GZTF (Güçlü ve zayıf yönler, tehditler ve fırsatlar) analizi yapılarak başlanmış ve bu analizin göstergeleri ile strateji, amaç, ilke ve politikalar oluşturulmuştur.

Denizyolu ulaşımının ana amacı; ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektiği hizmeti; en ekonomik bir ulaşım türü olarak denizde can ve mal güvenliğini sağlayarak çevreyi kirletmeden diğer ulaşım türleri ile entegre bir şekilde uluslararası kurallar ve AB politikalarıyla uyum içinde sürekli olarak sağlamaktır.

Denizyolu taşımacılığının en önemli alt yapısını oluşturan limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilirler. Ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatın büyük bölümümün denizyolu ile yapılması, dünya ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanların önemi giderek artmaktadır.

Limanlarımızın teknolojik gelişmelere uyum sağlamaktaki zorlukları, altyapı eksikliği ve limanla entegrasyonu sağlayacak demiryolu bağlantılarının yetersizliği nedeniyle, transit taşımacılıktan yeterli pay alınamamaktadır.

Ülkemizin ithalat, ihracat, yurt içi ticaret ve transit kapıları olan limanlarımız ulaştırma ağımızda ve dış ticaretlerimizde önemli roller üstlenmektedir. "Birleşmiş Milletler Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları Sözleşmesi"ne dahil olan limanlarımızın kombine taşımacılığa uygun demiryolu bağlantısı olanların işletim hakkı T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir. Ülkemizin konteyner trafiği dikkate alındığı liman sistemimizin İzmir, Mersin ve Marmara Denizi çevresinde yoğunlaşma eğiliminde olduğu görülebilir. Bu bağlamda her limanın genel karakteristiği fonksiyonları ve o limana özgü sorunları özetlenmiştir.

Özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının konumları itibariyle özellikleri aşağıdaki gibi sunulmuştur.

Haydarpaşa Limanı Rhein-Main-Tuna nehri kanalı ile Avrupa ve Karadeniz ülkelerini kapsayan bölgede önemli bir konuma sahiptir. İskenderun limanı Doğu Akdeniz'de ki konumu, GAP'ında içine alan geniş hinterlanda hizmet vermekte, gerek sanayi gerekse tarımsal üretime önemli katkıda bulunmaktadır. Liman aynı zamanda Ortadoğu ülkeleri için

de önemlidir. Bandırma Limanı Marmara Bölgesini, Ege ve İç Anadolu'ya bağlayan liman mevcut hava ve demiryolu bağlantısıyla bölgenin ithal ve ihraç kapısı konumundadır. İzmir'le olan tren bağlantısı kombine taşımacılığa yönelik hizmet sunmasına olanak vermektedir. Derince Limanı Marmara Bölgesi hinterlandında Köstence Limanı ile Derince arasında çalışan demiryolu vagonları taşıyan feribotlarla kombine taşımacılığa olanak sunmaktadır. Samsun Limanı konumu nedeniyle Balkanlar, Orta Avrupa ülkeleri ve Rusya'dan gelen yüklerin Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine taşınmasında merkez teşkil etmektedir. İzmir Limanı Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasında merkezi konumu ve güçlü hinterlandıyla sadece Ege Bölgesinin tarımsal ve ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenmektedir. Mersin Limanı coğrafi konumu, sahip olduğu kapasitesi ve geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurt dışına olan bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla yalnız Türkiye'nin değil, aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir.

Özel Sektör limanları sadece kendi yüklerini, hem kendi hem üçüncü şahıs yüklerini veya sadece üçüncü şahıs yüklerini elleçleyenler olarak sınıflandırılmaktadır. Çevreye yönelik altyapı çalışmaları bulunmamaktadır, atık alım işleme kapasitelerinin belirtilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Taşımalar:

Denizyolu taşımacılığının ithal, ihraç, transit, kabotaj ve kentiçi taşımacılık istatistikleri tablolarla verilmiştir. Taşımaların ana mal gruplarına ve ulaştırma türlerine göre dağılımları yüzde değer olarak değerlendirilmiştir. Denizyolu dış ticaret taşımalarının yıllara göre değişimi ve Türk Bayraklı gemilerin taşıma payları DİE kayıtlarına göre belirtilmiştir

Kabotaj Kanunu gereği Türkiye'nin liman ve iskeleleri arasında Türk Bayraklı gemilerle yapılan yurtiçi taşımaları uzun kıyı şeridin rağmen genelde şok düşük oranda olup 2003 yılında %3.63 düzeyinde olmuştur. Mevzuat gereği transit ve kabotaj yüklerinin gümrüklü sahalarda birlikte olamayışı ülkemizde kabotaj deniz taşımacılığına olumsuz etki yapmaktadır. AB giriş sürecinde olan ülkemizde ileriki yıllarda 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nu yürürlükten kaldırmak zorunda kaldığında yabancı bayraklı gemilerin Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıması engellenemeyeceği düşünülmektedir.

Rekabet gücü olmayan deniz ticaret filomuzun modern gemilerle güçlendirilerek hem dış ticaretten, hem kendi yüklerimizden hem de üçüncü ülkeler arası taşımacılıktan pay alarak ülkeye döviz girdisi sağlayacak genç ve rekabet şansı olan bir yapıya kavuşturulması gereği vurgulanmıştır.

Personel Eğitimi:

Değişik ulaştırma türleri arasında personelinin eğitimi uluslararası kurallara göre yapılması zorunlu olan; denizcilik ve havacılık sektörleridir. Gerek gemide çalışacak zabitan sınıfı gerekse diğer gemi adamlarının eğitimleri ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen temel prensiplere göre IMO tarafından belirlenen esaslar doğrultusunda yapılmaktadır.

Denizcilik uluslararası bir uğraş alanı olduğundan, denizcilik eğitimini de bu ölçekte düşünmek gerekir. Bir gemi adamının yetersizliğinden kaynaklanan kusurun bedelini, dünya denizleri ve insanlar ödemektedir. Bu nedenle gemi adamları eğitimi uluslararası boyutta ele alınarak çeşitli uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş eğitim standartlarına liman devleti

denetimi, beyaz liste uygulamaları gibi uluslararası uygulamalarla ve bayrak devleti denetimi, gemi adamı yeterliliklerinin değerlendirilmesi gibi ulusal tedbirlerle ulaşılmaya çalışılmaktadır. Ülkemizde denizcilik sektörüne yön verecek politika ve stratejilerin belirlendiği idare Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'dır.

Deniz kazalarının meydana gelmesinde en önemli faktörlerden birisi de insan hatası ya da ihmali olarak göz önüne alındığında, denizcilik eğitim ve öğretiminin yeri bu çerçevede çok büyük önem arz etmektedir.

Denizcilik evrensel ve dış dünya ile yakın ilişki içindedir. Bu nedenle personelin iyi derecede İngilizce bilmesi, uluslararası gelişmeler ve mevzuatı yakından izleyerek kendisini sürekli yeni bilgilerle güncel konumda tutması gerekmektedir.

Planlanan ve Gerçekleşen Yatırımlar:

Kıyılarımızda liman, iskele, marina, balıkçı barınağı, gemi, yat ve tersane şeklindeki denizcilik sektörü ile ilgili yapılacak yatırımların bir ana plan çalışmasının belirlendiği esaslar ve öncelikler doğrultusunda yapılması gerekmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanların da ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması gerekmektedir.

GAP Projesinin devreye girmesiyle birlikte Mersin Limanı'na olan talebin artması ile bu limanın kapasitesi artırılmış ve İskenderun Limanı konteyner terminali projesi gerçekleştirilmemiştir.

Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planına (DOKAP) göre bölgedeki liman sisteminin verimli ve etkin bir şekilde işletilebilmesi ve yönetilmesinin sağlanması için bölgedeki önemli limanların birbirlerini tamamlayan bir yapı içerisinde işletilmesi, öncelikle yurt içi ticaret ve yolcu taşımacılığını arttıracak, orta ve uzun vadede ise bu limanlar uluslararası ticaret ve turizm için giderek artan sayıda gemiye ev sahipliği yapabilmesi için entegre liman ağının geliştirilmesi projesi öngörülmüştür. DOKAP'a göre Trabzon-Rize sanayi koridoru gelişimi önerisi kapsamında bölgesel bir konteyner terminalinin kurulması için en uygun yer olarak Rize Limanı belirlenmiş ve Rize Limanı (RİPORT) konteyner terminali projesi önerilmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı, Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü DOKAP planı kapsamında Konteyner Limanı olarak planlanan Rize Limanında bu güne kadar bu anlamda herhangi bir çalışma yapılmadığını belirtmiştir Ayrıca Karadeniz Sahil Yolu Geçişi nedeniyle liman geri sahalarının bir bölümü etkilendiğini ve 1992 yılında ihale edilip inşaatı yarım kalan ana mendirek onarılıp ikmal edilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

Yap İşlet Devret (YİD) modeliyle Zonguldak-Filyos noktasında 25 milyon ton kapasiteli büyük bir liman projesi için 11.03.1999 tarihinde imzalanmış olup, aynı zamanda burada kurulması düşünülen termik santral ve limanın arkasında yer alan Serbest Bölgenin de liman ihtiyacının karşılanması ön görülmüştür. Projenin uygulanması ile ilgili var olan bazı problemler çözümlendiğinde Türkiye, Karadeniz yöresinde en uzun kıyı şeridine sahip ülke olarak, çok önemli bir limancılık faaliyetine ev sahipliği yapar duruma gelmesi ve bölge ticareti ve ulaştırma aktivitesinde söz sahibi olacağı düşünülmüştür.

İzmir Limanı Batı Anadolu'nun Akdeniz'e çıkış kapısı olup, mevcut kapasitesi ihtiyaca yetmemektedir.

Mersin konteyner limanı Ortadoğu ve Orta Asya orijinli yüklerin Akdeniz'e çıkışında önemli bir ana liman görevi yüklenmek üzere modern konteyner limanının gerçekleştirilmesi ile ilgili ön çalışmalar yapılmıştır. ULIMAP sonuçlarına göre Türkiye'nin "Ana Liman-Aktarma Merkezi" olarak hizmet verebilecek stratejik noktada yer alan birinci öncelikli projedir. Bu liman projesi için de İspanyol hibesi kapsamında detay fizibilite ve ÇED etüdü yapılmak üzere sözleşme imzalanmıştır.

Türkiye jeopolitik konumunun getirdiği avantajları iyi değerlendirilmezse, Avrupa, Asya, Orta Doğu üçgenindeki ticaret hareketinde, tali koridorlar üreten komşu ülkeler tarafından by-pass edilebilirler. Lazkiye-Pire hattı güneyden, Traseca ile Sibirya'ya uzanan Avrupa-Sibirya hattı ile kuzeyden, Tecer-Sarahs-Mashhad-Bander Abbas hattı ile doğudan, ticaret yollarında devre dışı kalma tehlikesi vurgulanmıştır. Bu nedenlerle çağdaş modern liman tesislerinin İskenderun, Mersin, Kuzey Ege, Kuzey Marmara, Derince noktalarında planlanan süreç içinde gerçekleştirilmesi ve en az ikisinin ana liman olarak hizmet vermesi halinde transit trafikte Türkiye'nin vazgeçilmez bir koridor olacağı ifade edilmiştir.

JICA hibesi çerçevesinde yürütülen Türkiye Limanlar Master Planı sonuçlarında da öngörüldüğü üzere gelecekte ülkemize strateji ve diğer ülkelerle rekabet gücü de kazandıracak Mersin ve Kuzey Ege (Çandarlı) Konteyner Limanlarının "hub-port" olarak gerçekleştirilmesi ihtiyaç olarak ortaya çıktığı vurgulanmıştır.

Avrupa Birliği'ne Uyum:

Türkiye'de deniz emniyetinin güçlendirilmesi ve bu konuda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde İspanya ve Türkiye tarafından ortaklaşa yürütülen AB Eşleşme Projesi sürmektedir.

Avrupa Birliğinde Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı:

Avrupa Birliğine üye ülkeler karayolundaki yük yoğunluğunu azaltmak amacıyla çevreye daha az zararlı olan, taşıma maliyeti daha az ve çok türlü taşımacılıkta önemli bir yeri olan denizyolu taşımacılığının payını artırmayı hedeflemektedirler. Bu doğrultuda yüklerin denizlere kaydırılması için kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping) kavramı geliştirilmiştir. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Bu tanıma göre; kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, iç suyolları ve uluslararası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan feeder hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Bu bağlamda kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı; Avrupa birliğine üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve Avrupa Ekonomik Alanı'na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını kapsamaktadır.

Ülkemizde "Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Tanıtım Merkezi" kurma çalışmaları Denizcilik Müsteşarlığı'nca yapılmaktadır.

Taşımacılığın karayolundan denizlere kaydırılması, politika olarak AB'nce benimsenmiş ve bu yönde özendirici önlemler alınmaya başlanmıştır. Avrupa Birliği Komisyonu, AB ülkeleri arasında "Deniz Otoyolu" (Motorways of the Sea) kurulması ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi için "Marco Polo Projesi"ni yürüttüklerini açıklamışlardır.

AB'nin ulaştırma sektöründeki ana hedefi karayolu ulaştırmasının egemen konumunun azaltılmasıdır. Bu amaca ulaşabilmek için "Beyaz Kitap"da gerekli politika ve stratejiler belirtilmiştir. Bu belgede öncelikli hedef olarak karayolu taşıma payı azaltılarak, denizyolu ve demiryoluna kaydırma öngörülmüştür. Türkiye coğrafi konumu nedeniyle bu alanda önemli avantajlara sahip bir ülkedir. Türkiye için kısa mesafeli deniz taşımacılığında üç hat öngörülmüştür. Bunlar;

Doğu Akdeniz Hattı: İskenderun ve Mersin Limanlarının ana limanlar olacağı Akdeniz'in karşı tarafında Port Said, İskenderiye ve Beyrut gibi önemli limanlarla bağlantıyı sağlayacak bir hattır.

Batı Akdeniz Hattı: İzmir Limanının ana liman olarak kullanılacağı, Akdeniz'in batısında Lizbon ve Casablanca'yı içine alan bir sınırda bütün Akdeniz'i kapsayan hattır.

Karadeniz Hattı: İstanbul Limanı'nın ana liman olacağı Odesa, Novorossiysk, Batum ve Constanza limanları ile bağlantının sağlanacağı hattır.

Uluslararası Bağlantılar:

TRACECA Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Kafkasya ve /veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla Avrupa Birliği tarafından Doğu-Batı doğrultusunda oluşturulan değişik ulaştırma türlerini içeren bir ulaştırma koridorudur. Türkiye Romanya ve Bulgaristan'ın TRACECA programı kapsamına alınmasından sonra, TRACECA haritası Türkiye'nin de içinde yer alacağı şekilde yeniden düzenlenmiştir.

Türkiye'nin Avrupa, Balkanlar, Orta Doğu, Karadeniz, Kafkasya, Arta Asya ve Kuzey Afrika bölgeleri arasında geçiş bölgesi konumunda olması bu bölgeler arasında yapılacak yük ve yolcu taşımacılığı için kullanılacak ulaşım koridorları ülkemin yönünden önem taşıdığına değinilmiştir.

Hukuki ve Örgütsel Yapı:

Denizcilik sektörü ile ilgili birçok düzenlemeler uluslararasıdır. Denizciliğimizin geliştirilmesi yönünden, Denizcilik Müsteşarlığı'nın bir İhtisas Müsteşarlığı olarak Başbakanlığa bağlı olarak kalması ve halen uygulandığı gibi Ulaştırma Bakanlığı ile koordineli olarak faaliyet göstermesi uygun görülmüştür.

Finansman:

Bu bölümde denizciliğe özgü bazı finansman sorunlarından bahsedilmiştir. Bunlar denizcilik sektöründe kredi bulmadaki temel sorunlar, Türk Bankaları tarafından sektöre verilen kredilerin yetersizliği ve sektörde şimdiye kadar uygulanan finansman şekilleridir.

Bu değerlendirmeler sonucunda strateji ve öneriler aşağıdaki gibi verilmiştir.

1- Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve geliştirilmesi fizibilite ve uygulama projesi

2- Kabotaj hattı gemiciliğinin geliştirilmesi için fizibilite ve uygulama projesi,

3- İstanbul kent içi ulaşıma uygun yeni gemi tasarımları projesi,

4- Kamuya ait deniz ticaret filosu, liman ve tersanelerin özelleştirilmesi ve etkin ticari kullanımı hakkında proje,

5- Türk Limanları ve deniz alanlarında teknoloji destekli rapor sistemleri, gemi trafik servisleri, deniz trafiği izleme sistemleri ve gemi trafik yönetim ve bilgi sistemleri oluşturulması ile Türk limanları ve sahillerinde deniz trafiğinin yönetimin ve çevre emniyetinin sağlanması projesi,

6- Türkiye sahillerine Otomatik Tanıma Sistemi sahil istasyonlarının kurulması ve sistemin oluşturulması projesi,

7- Karadeniz'de "Marine Elektronik Highway Sistemi" oluşturulması projesi,

8- İstanbul, Çanakkale, İzmir limanları ile İzmit ve İskenderun körfezindeki limanlarda, limana emniyetli yaklaşım ve giriş için operasyonel emniyet projesi,

9- Arama ve kurtarma koordinasyon merkezlerinin teknik altyapılarının tamamlanması da acil arama ve kurtarma imkân ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi projesi,

10- Deniz kazalarının ve olayların incelenmesi için teknik donanımlı kurumsal yapılaşma ve personel eğitimi projesi,

11- Türkiye'de deniz kirliliği acil müdahale merkezlerinin oluşturulması projesi,

12- Balast suları ile taşınan istenmeyen sucul organizmaların tespiti ve önlenmesi uygulama projesi,

13- Büyük limanlarda atık alım tesislerinin geliştirilmesi ve limanlarda ve petrol terminallerinde deniz kirliliği güvenliği yönetimi sisteminin oluşturulması projesi,

14- Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi ve Türk Deniz yetki alanlarında gemi kaynaklı kirliliğin havadan denetlenmesi ve izlenmesi projesi,

15- Uluslararası ve ulusal denizcilik düzenlemeleri çerçevesinde yapılan ihlallerin kovuşturulması amacıyla ilgili makamların delil toplama da dahil gerekli adli, idari, teknik ve eğitim altyapısının oluşturulması projesi,

16- Tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yolu ile tanışması ile ilgili uluslararası düzenlemelerin ulusal uygulaması projesi,

17- Türk deniz yetki alanlarının ve kıyıların duyarlılık haritalarının belirlenmesi ve döküntü tahmin modelleme veri tabanının oluşturulması projesi,

18- Gemiadamı eğitimi veren eğitim kurumlarının teknik eksiklerinin tamamlanması (Similatör, laboratuvar gibi) ve eğitim kalitesinin STCW sözleşmesi hükümleri ve IMO kural ve tavsiyeleri temelinde artırılması projesi,

19- Bayrak devleti uygulamalarının etkinliğinin artırılması için görevli personele sürekli eğitim verecek bir Eğitim Merkezi oluşturulması projesi,

20- İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin mevcut mezun kapasitesinin iki misli artırılması, dünyada uzak yol yeterliliğine sahip gemi adamı ihtiyacına yönelik olacaktır. Bu çerçevede İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde yapılması gereken altyapı çalışmaları ve tahmini maliyetleri öngörülmüştür.

21- Bu bağlamda önerilecek önemli bir projede Karadeniz ile Marmara Denizi'ni Trakya bölgesinden bağlayacak bu suretle İstanbul Boğazı trafiğini akaryakıt, LPG vb. tehlikeli madde taşıyan tankerlerden arındıracak kanal projesidir. Ancak çok büyük kaynak gerektiren bu projenin diğer önemli projelerde olduğu gibi çevre etki değerlendirme raporlarını içeren fizibilite etütleri çerçevesinde değerlendirilmesi gerekir.

Daha önceden yapılan master planlar ve Limalar bazında yapılan fizibilite çalışmalarının yük türlerine göre rakamsal öngörüleri Tablo A.42'de gösterilmektedir.

Tablo A.42: Önceden Yapılmış Çalışmaların Yük Türlerine Göre Öngörüleri

	Tahmin Edilen Yük miktarı				Gerçekleşen Yük Miktarı	
Yapılan Çalışmalar	Yıl	Bölge	Genel (ton)	Konteyner (TEU)	Genel (ton) (2008)	Konteyner (TEU) (2007)
ULIMAP	2010	Türkiye	270,129,000	3,380,000	311,593,385	4,437,800
		Marmara		1,460,000	105,441,886	
		Ege		960,000	45,938,422	
		Akdeniz		800,000	145,371,131	
		Karadeniz		160,000	14,841,946	
	2020	Türkiye	374,584,000	6,000,000		
		Marmara		2,400,000		
		Ege		1,650,000		
		Akdeniz		1,490,000		
		Karadeniz		460,000		
Derince	2024	İzmir	90,500,000	4,200,000		
Çandarlı	2005	TCDD Limanları	24,782,084		26,922,556*	5,909,063*
		İzmir	8,178,088	736,028	4,022,377*	2,596,367*
	2010	TCDD Limanları	37,752,925		12,816,948	
		İzmir	12,458,465	1,121,262	2,384,237	
	2020	TCDD Limanları	86,572,209			
		İzmir	28,568,829	2,571,195		
	2030	TCDD Limanları	171,046,734			
		İzmir	56,445,422	5,080,088		
Filyos	2020	Zonguldak	24,570,000		680,328	
Mersin	2010	Mersin		1,000,000	10,317,784	2,393,697
	2020	Mersin		2,000,000		
	2030	Mersin		4,000,000		
*2005 yılı değerleri						

A.2.9. Tersaneler Master Planları

Denizcilik Müsteşarlığı Tersaneler Genel Müdürlüğü Tarafından 2007 yılında yaptırılan Tersaneler Master Planı özetlenmiştir.

Kaynakların akılcı bir şekilde harekete geçirilmesi çağdaş, sürdürülebilir kalkınma ulaşabilmek için çevreye, sosyal, kültürel ve turistik değerlere zarar vermeksizin kıyılarımızdan azami ölçüde yararlanılmalıdır. Deniz ulaşımını canlandırmak, gemi inşa tersanesi, gemi bakım-onarım tersanesi, gemi söküm, yat-gezinti teknesi yapım ve gemi inşa yan sanayi tesis yatırımlarının genel ve fakat bütünsel bir plan içinde gelişmesini sağlamak, gerekmektedir. Türkiye Tersaneler Master Planı (TÜRKTERMAP), bütünsel plan işlevini yerine getirmek için hazırlanmış olup, ulusal kaynakların optimum bir şekilde kullanımını

sağlamak için bu beş alt sektörde (Gemi İnşaatı, Gemi Yan Sanayi, Gemi Bakım- Onarımı, Gemi Sökümü ve Yat/Gezinti Tekneleri İmalat alt sektörleri) son 30 yılda meydana gelen gelişmeler ışığında dünyada ve ülkemizde orta ve uzun vadeli dönemde (2006-2016 ve 2016-2026) beklenen arz ve talep durumunun belirlenmesi, Türkiye'nin pazardaki rekabet gücünün tespiti, hedeflenen pazar payının belirlenmesi ve bu payı alabilmek için Türkiye idaresinin ve endüstrisinin alması gereken tedbirler, mevcut tesislerin rehabilitasyonu ve yeni tesislerin kurulmasını da içeren önlemleri saptanarak , sunulmuştur.

Türkiye Tersaneler Master Planı çalışmalarında gemi inşaatı, gemi yan sanayi, gemi bakım-onarım, gemi sökümü ve yat/gezinti tekneleri imalat alt sektörlerinin 2006 yılında gelirlerinin toplamının yaklaşık 2 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmiştir. Türkiye Tersanler Master Planı bu alt sektörlerde 2006-2026 yılları arasında oluşması beklenen gelişmeleri, arz ve talep dengesini, dünyada bu alt sektörlerdeki önemli ülkelerin rekabet yeteneklerini inceleyerek, 2016 yılı için Türkiye'nin hedeflerini, bu hedeflere ulaşabilmek için gerekli tedbirleri ve bu tedbirler içinde kurulması gereken yeni tesislerin yer ve özelliklerini belirlemiştir.

Gemi inşaatı alt sektöründe önerilen tedbirlerin devlete altyapı için yaklaşık 330 milyon ABD doları yük getireceği, özel sektörün 2,5 milyar ABD doları yatırım yapmasının gerektireceği belirlenmiştir. Tedbirler paketinin tümünün uygulandığı takdirde ülkemiz gemi inşaatı gelirlerinin yıllık 4,417 milyar ABD dolarına çıkacağı, ülkemiz ekonomisine katma değerinin 2,3 milyar dolar olarak gerçekleşeceği ve 64.000 kişiye istihdam sağlanacağı beklenmektedir.

Gemi yan sanayi alt sektöründe önerilen tedbirler paketinin tümünün uygulandığı takdirde ülkemiz gemi yan sanayi gelirlerinin 1,700 milyar ABD dolarına çıkacağı ve 25.000 kişiye istihdam sağlanacağı beklenmektedir.

Gemi bakım-onarım alt sektöründe önerilen tedbirlerle özel sektörün 255 milyon ABD doları yatırım yapmasının gerektireceği belirlenmiştir. Tedbirler paketinin tümünün uygulandığı takdirde ülkemiz gemi bakım-onarım gelirlerinin 1,2 milyar ABD dolarına çıkacağı, ülkemiz ekonomisine katma değerinin 611 milyon dolar olarak gerçekleşeceği ve yaklaşık 8.700 kişiye istihdam sağlanacağı beklenmektedir. Gemi sökümü alt sektöründe önerilen tedbirlerin 124 milyon ABD doları yatırım yapmasının gerektireceği belirlenmiştir. Tedbirler paketinin tümünün uygulandığı takdirde ülkemiz gemi sökümü gelirlerinin 375 milyon ABD dolarına çıkacağı 8.000 kişiye istihdam sağlanacağı beklenmektedir.

Yat ve gezinti tekneleri imalat alt sektöründe önerilen tedbirler paketinin tümünün uygulandığı takdirde ülkemiz yat ve gezinti tekneleri imalat gelirlerinin 982 milyon ABD dolarına çıkacağı, ülkemiz ekonomisine katma değerinin 412 milyon dolar olarak gerçekleşeceği ve 18.000 kişiye istihdam sağlanacağı beklenmektedir.

Gemi inşaatı, gemi yan sanayi, gemi bakım-onarım, gemi sökümü ve yat/gezinti tekneleri imalat alt sektörlerinin 2016 yılında gelirlerinin toplamının yaklaşık 8,67 milyar ABD doları olacağı tahmin edilmektedir. Ülkemize bu gelirin yaklaşık % 62'sinin katma değer olarak yansıyacağı 5,4 milyar ABD doları katma değer sağlanacağı, sektörde yaklaşık 123.700 kişi istihdam edileceği beklenmektedir.

A.2.10. Türk Limancılık Sektörü Raporu "Vizyon 2023"

Türkiye'nin genelini içeren yük talep tahminleri ile mevcut liman kapasitelerinin karşılaştırılması sonucunda 2015 yılı için Türkiye limanlarının yük kapasitesi 13,2 milyon TEU, 187 milyon ton genel ve kuru dökme yük, 29,2 milyon ton sıvı-kimyasal yük ve 2,9 milyon araç-tekerlekli yük olarak tespit edilmiştir. Bu tespit limanların genişleme projeleri ve planlanan yeni limanların beyan ettikleri kapasitelerinden oluşmaktadır. Yapılan tahminler sonucunda limanlara olan yük talebinin karşılanması konusunda konteyner limanları 2021 yılı, genel-kuru yük elleçleyen limanlar 2015, sıvı-kimyasal yük elleçleyen limanlar 2022 yıllarına kadar bir problem yaşamayacaktır. Ancak araç yüklemelerinde durum bu şekilde değildir. Elde edilen sonuçlara göre yeni araç terminalleri inşası özellikle tekerlekli araç elleçlemelerinin geleceği açısından önem arz etmektedir.

Yapılan bölgesel analizlerde ise gelecekte limanlarımıza olan talep bölgesel olarak incelenmiştir. Öncelikle bölgesel kapasiteler yük cinslerine göre tespit edilmiş daha sonra bu kapasiteler 2023 yılı tahminleriyle karşılaştırılmıştır. Yapılan karşılaştırmalar sonucunda her bir yük cinsine göre şu sonuçlara ulaşılmıştır:

- **Konteyner:** Karadeniz bölgesinde mevcut limanların genişleme projelerinin yanı sıra yeni terminallerin faaliyete geçme planları göz önüne alındığında konteyner elleçleme talebini karşılamada bir sorun 2023'lü yıllara kadar görülmezken diğer denize kıyısı olan bölgelerlerimiz için durum farklıdır. Ege ve Akdeniz Bölgesi kapasiteleri tehlike sınırına ulaşmıştır.

- **Genel ve Kuru Dökme Yük:** Marmara Bölgesinde bu yüke olan talep 2023 yılında 120 milyon ton sınırlarına ulaşacaktır. Yapılan tahminlere göre bölge kapasitesi bu talebi 2018 yılına kadara karşılayabilecektir. Ege ve Akdeniz Bölgelerinde ise durum daha acildir. Bu iki bölgenin acil kapasite artışına ihtiyacı vardır. Karadeniz Bölgesinde ise durum daha farklıdır. Bölgedeki yük miktarı ve dolayısıyla liman rekabeti diğer bölgelere göre daha düşüktür ancak bölgenin stratejik öneminden dolayı dahil olacağı ulaştırma koridorları sayesinde bölgede canlanma görülebilir. Tüm bunların yanında tüm bölgeleri etkilemesi beklenen taşımacılıkta konteynerin gittikçe artan bir şekilde kullanılması durumu sonucunda genel ve kuru dökme yüke olan talebin 2023'lere kadar mevcut kapasitelerle karşılanabileceği de göz önüne alınmalıdır.

- **Sıvı Kimyasal Yük:** Marmara Bölgesi sıvı kimyasal yükün yoğun olarak elleçlendiği bölgedir. Bölge kapasitesi incelendiğinde mevcut kapasitenin talebi karşılamasında yakın gelecekte bir problem görülmeyecektir. Akdeniz ve Karadeniz bölgesi kapasiteleri ise 2020'li yıllara kadar problemli görünmemektedir. Diğer yandan Ege Bölgesinde durum farklıdır. Ege Bölgesi sıvı kimyasal yük elleçleyen limanlara yakın gelecekte ihtiyaç duyacaktır.

- **Tekerlekli Araç:** Türkiye'de otomotiv sektöründeki baş döndürücü gelişmelerin sonucunda her bir bölgemizde oluşabilecek talep ve araç elleçleme kapasiteleri karşılaştırıldığında yakın gelecekte kapasitelerin yetersiz olacağı sonucuna ulaşılmıştır. Özellikle otomotiv sanayinin merkezi olan Marmara Bölgesinde 2023 yılında 6 milyon araç elleçlemesinin görüleceği tahmin edilmiştir. Yine aynı şekilde diğer bölgelerimizde de önemli oranda artışlar görüleceği tespit edilmiştir. Türkiye'nin yeni araç terminallerine ihtiyacı vardır.

Vizyon 2023 Raporunda Sektörün Cumhuriyetin 100. Yılı için konulan hedefler ise;

- Limanlarımızda 30 milyon TEU/yıl yük trafiğine ulaşılması,
- Limanlarımızdaki toplam yük trafiğinin %25'inin transit yüklerden sağlanması,
- Limanlarımızdaki toplam yük trafiğinin %15'inin yurtiçi taşımacılığından sağlanması,
- Kuru yük elleçlemesinde 360 milyon ton / yıl a ulaşılması,
- Sıvı kimyasal yük elleçlemesinde 42 milyon ton / yıl a ulaşılması,
- Ana limanlarımız ile Doğu-Batı Güney-Kuzey eksenli uluslararası ulaştırma koridorları içersinde yük hareketini ve bölge ticaretini kontrol eden bir konuma gelinmesi,
- Liman yönetiminde Türkiye'nin liman işletme yapısına uygun liman otoritesi modelinin tüm ana limanlarımızda yerleşmesi,
- Gemi ve yük hizmetleri ile dünya standartlarında etkin ve verimli limanlar haline gelinmesi,
- Liman işletmeciliğinde ulaştığı bilgi ve tecrübesini Türkiye dışına ihraç eden bir seviyeye ulaşılması şeklinde verilmiştir.

Belirlenen hedefler ulaşmak amacı ile bir eylem planı hazırlanmış bu plan dâhilinde uygulanması gereken ulusal ve uluslararası stratejiler belirlenmiştir. Uygulanması gereken stratejilerin ruhuna bakıldığında küreselleşme çağında ayakta kalabilmek için gerek altyapı, üstyapı ve donanımla, gerekse finanssal ve idari yapısı ile limanlarımızın daha güçlü yapılar oluşturması gerekmektedir. Limanlarımızın bulunduğu bölgede önemli rol üstlenen oyuncular haline gelebilmesi için kamunun sektörün yapısal, mali ve yasal değişiklikler ile önünü açması gerekmektedir. Sektörün içinde bulunduğu temel sorunlara karşı geliştirilen çözüm önerileri;

- Gümrük Mevzuatında gerekli düzeltme yapılarak limanlarımızda kabotaj yüklerine hizmet verilmesinin önü açılmalıdır.
- Limancılık yatırımlarını özendirecek sektörün önünü açacak yasal ve mali önlemler alınmalıdır. Yeni yasal düzenlemeler sektör ile işbirliği içersinde çıkartılmalıdır.
- Limanlardan alınan % 15 nispi bedel uygulaması kaldırılmalı veya sembolik bir orana indirilmelidir.
- Kıyı mastır planı çalışmalarına başlanmalı ve bu konuda özel limanların da görüşü alınmalıdır.
- Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini liman işletmecilerinin vermesi veya liman işletmecilerinin denetiminde verilmesi sağlanmalıdır.
- Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden alınan % 6,5 pay kaldırılmalı veya bu pay hizmet yapan vasıtaların yenilenmesinde kullanılmalıdır.
- Yürürlükten kaldırılan yatırım teşvik uygulamasının tekrar yürürlüğe alınması gereklidir.

- Transit taşımacılıkta Gümrük Mevzuatı sorunlarının yeni düzenleme ile ortadan kaldırılması gerekmektedir.
- Liman ekipmanlarına ve tırlara transit yakıt verilmesine ilişkin mevzuatın düzenlenmesi gerekmektedir.
- Kıyı yapılarında uygulanacak prosedür yeniden düzenlenmelidir.
- Liman yatırımları konusunda tek bir kurum yetkilendirilmelidir.
- Limanların bağlantı yolu, su elektrik vb. temel alt yapılarının yapım bakım ve onarımı devlet tarafından gerçekleştirilmelidir.
- Devlete değişik adlar altında ödenen bedellerin objektif kriterlere bağlanmalıdır.
- Limanların taranmasındaki izin süreci kolaylaştırılmalı, özel tarama şirketlerinin kurulması özendirilmelidir.
- 5312 sayılı kanun çerçevesinde, acil eylem planı hazırlaması zorunlu limanlar arasında kesin bir ayrım yapılmalı ve her limana, hangi kategoride olduğunu belirten bir yazı verilmeli, akaryakıt ve tehlikeli yük elleçlemeyen limanlar kanun kapsamı dışında tutulmalıdır.
- Bakanlığın en kısa sürede kurulması sağlanmalıdır.
- Yürürlükte olan Gümrük Mevzuatı düzenli olarak gözden geçirilerek yenilenmelidir.
- Gümrük Mevzuatının ilgili personele öğretilmesi için hizmet içi eğitim verilmelidir.
- Gümrüklerin 24 saat çalışma uygulamasına geçmesi gerekmektedir.
- Özel limanların standartları konusunda sektörde limanlarda bulunması gereken asgari koşullar belirlenmeli ve denetimi yapılmalıdır.
- Liman işletmeciliği kurumsal yapılar tarafından yönetilmeli, Liman Otoritesi işletmecilik anlayışı olarak yerleştirilmelidir.
- TÜRKLİM kanalıyla bir kaynak / fon oluşturularak özel limanların tanıtım ve pazarlanması yapılmalıdır.
- Periyodik olarak belli kurumlar vasıtasıyla mevcut çalışanlara ve çalışmaya namzet kişilere liman operasyon elemanı eğitimi verilmelidir.
- Ülkemizdeki devlet ve özel limanların multimodal taşımacılık imkânlarını arttırılmalı ve tüm bu ulaştırma sistemleri ile entegrasyonu sağlayacak altyapı yatırımları gerçekleştirilmelidir.

Liman art bölgelerinin kapalı ve depolar, antrepo tır parkları, bakım onarım firmaları, sağlık kuruluşları olarak değerlendirilebileceği düşüncesi ile bu amaçlar dışında imara açılmaması, liman için tahsis edilmesi sağlanmalıdır.

A.2.11. Kalkınma Planlarının Değerlendirilmesi

Türkiye Planlama sisteminde, bilindiği üzere kalkınma planları, bütün ulusal ve bölgesel plan ve programlar ile sektörel ve kurumsal strateji belgelerinin dayanağını oluşturmaktadır.

Aynı zamanda AB üyelik sürecinin gerektirdiği uyum ve entegrasyon programlarının da kalkınma planlarına uyumlu olması gereği bulunmaktadır. Kalkınma planları farklı işlevlere sahip söz konusu dokümanların uyumlaştırılmasını sağlayarak tüm planlama çalışmalarını yönlendirici bir işlev görmektedir.

Bu çerçevede Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı'nda da kalkınma planlarında ortaya konan önceliklerle tutarlı olması gerekmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde 1990 – 2013 yıllarını kapsayan altıncı, yedinci, sekizinci ve dokuzuncu kalkınma planları ulaştırma kıyı yapılarının planlanması yönünden incelenmiştir.

Ayrıca, sekizinci kalkınma planı ile birlikte yayınlanan 2001 – 2023 dönemine yönelik uzun vadeli strateji metni ile Orta Vadeli Program da (2007–2008) değerlendirilmiştir.

Söz konusu kalkınma planlarında ulaştırma kıtı yapılarının durumu ve gelişmesi açısından aşağıdaki tespit ve öngörülenleri yapmıştır.

- **Kombine Taşımacılık Sisteminin Öneminin Artması**

  Dokuzuncu Kalkınma Planında Ulaştırma ile ilgili mevcut durum belirtilirken "Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır denmektedir.

  Yine aynı planın ticaret hizmetlerinin mevcut durumuyla ilgili bölümünde "Bu gelişmelere paralel olarak, taşımacılık sektöründe hammadde ve işlenmiş ürünlerin talep edilen yerlere düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının ve lojistik hizmetleri ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin önemi artmıştır." denmek suretiyle konunun önemi bir daha vurgulanmıştır.

- **Taşıma Türleri Arasında Karayolu Taşımacılığının Ağırlığı ve Bu Durumun Yarattığı Dengesiz ve Verimsiz Ulaşım Sistemi**

  Dokuzuncu Kalkınma Planında "Türkiye'de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur." şeklinde ulaştırma türleri arasındaki dengesizlik ifade edildikten sonra bir önceki plan dönemi bu açıdan şöyle değerlendirilmiştir: "VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000yılında yüzde 88,7'den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde

95,2'si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışı yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapısını korumuştur."

Yine ticaret hizmetleriyle ilgili olarak "Taşımacılık sektöründe karayolunun ağırlığı hissedilmekte olup, taşına malların ulaştırma modları arasında dengeli bir şekilde paylaştırılması ihtiyacı devam etmektedir." denmektedir.

Sekizinci Kalkınma Planında da konuyla ilgili tespit "Yurtiçi yük taşımalarında, 1990-1999 döneminde denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları azalırken, karayolu taşıma payının arttığı görülmektedir. 1990 yılında toplam yurtiçi yük taşımalarında yüzde 75,6 düzeyinde olan karayolu payının, 1999'da yüzde 89'a ulaşması, yolcu taşımaları gibi yük taşımalarında da hizmetin tek sektör tarafından sağlandığını ortaya koymaktadır. Karayolu yurtiçi yolcu taşımacılığı, geçmiş plan dönemlerindeki seyrini korumaktadır." şeklinde yapılmıştır.

Yedinci Kalkınma Planında da "Ulaştırma sektörünün karayolu ağırlıklı yapısı VI'ncı Plan döneminde de sürmüştür. Bu dönemde yurtiçi yolcu taşımalarının yüzde 95'i karayolu ile gerçekleştirilmiştir." şeklinde konu ifade edilmiştir.

- **Ulaştırma Sektöründe Kuruluşlar Arasındaki Koordinasyon Eksikliği**

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında "Sektörde hedef ve politikaların tek elden tespiti mümkün olamamakta, ülkemizi uzun süre etkileyecek kararlar ilgili kuruluşlar arasında gerekli koordinasyon sağlanamadan alınmaktadır." denmekte ve bir Ana Plan ihtiyacı "Ulaştırma sektörünü bir bütün olarak ele alan, diğer sektör yatırımları ile uyumlu, dinamik bir Ulaştırma Ana Planı bulunmamasının ortaya çıkardığı sorunlar sektördeki gelişmeleri olumsuz yönde etkilemeye devam etmektedir." şeklinde ifade edilmektedir.

Aynı ihtiyaç sekizinci planda da "Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi

için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı bulunmamaktadır. Ulaştırma Ana Planının eksikliği ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönelinmesine neden olmaktadır." biçiminde belirtilmektedir. Ayrıca "Ulaştırma sektöründeki yatırımcı ve işletmeci kuruluşların ayrı bakanlıklar ve müsteşarlıklar altında örgütlenmiş olması önemli eşgüdüm sorunları yaratmaktadır. Bu durum, sektörde verimsiz bir yatırım ve işletme düzeninin yerleşmesine yol açmaktadır."denilerek sektördeki koordinasyon eksikliği vurgulanmaktadır.

Nihayet bu mesele ile ilgili değerlendirme Dokuzuncu Kalkınma Planında "Sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütününü dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorunu bu dönemde de devam etmiştir. Bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları 2005 yılında tamamlanmıştır." şeklinde yapılmaktadır.

- **Artan Konteyner Trafiği**

Son üç kalkınma planında da artan konteyner taşımacılığına dikkat çekilmektedir.

Yedinci Kalkınma Planında "Bu dönemde limanlarımızdaki konteyner trafiği önemli artış göstermiş ve 1989 sonunda 267 bin adet olan konteyner sayısı 1994 yılı sonunda 487 bin adete ulaşmıştır." denilmektedir.

Sekizinci Kalkınma Planında da "1479. 1995 yılında limanlarımızda elleçlenen toplam yük 119 milyon ton, konteyner 765 bin TEU (Twenty Feet Equilavent Unit)olmuş, 1999 yılında bu miktarlar sırasıyla 155,5 milyon ton ve 1.400.000 TEU'ya ulaşmıştır." Denerek artan konteyner trafiğine dikkat çekilmiştir.

Dokuzuncu Kalkınma Planında ise bu alandaki artış "VIII. Plan dönemi sonunda limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin 1,9milyon TEU'ya (Twenty-feet Equivalent Unit) ulaşması beklenirken 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir." şeklinde ifade edilmiştir.

Liman Projelerinin Gerçekleşme Durumu: Sekizinci Kalkınma Planında "Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, YİD modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır." denmektedir.

Dokuzuncu Kalkınma Planında bu projelerle ilgili olarak "Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri ile Derince Konteyner Limanının inşaatı başlatılamamıştır. Kuzey Ege Liman Etüdü sonuçlandırılmıştır." tespiti yapılmıştır.

Kalkınma Planlarında Taşımacılık, Deniz Taşımacılığı ve Ulaşım Kıyı Yapıları Hakkında Beklentiler, Öncelikler ve Hedefler :

İncelenen Kalkınma Planlarında ortaya konan beklenti, hedef ve öncelikler ise aşağdakai gibi özetlenebilmektedir.

- **Denizyolu Yük Taşımacığının Artması** :

  Kalkınma planlarında denizyolu yük taşımacılığının artması hem bir beklenti hem de bir hedef olarak ortaya konmaktadır.

  Örneğin Altıncı Kalkınma Planında "Limanlardaki yükleme-boşaltma faaliyetlerinin dönem sonunda 130 milyon tona ulaşacağı ve bunun 80 milyon tonluk bölümünün dış ticaret ve transit taşımalarından oluşacağı tahmin edilmektedir." İbaresi yer almaktadır.

  Yedinci Kalkınma Planında sektörde verimliliğin sağlanması ve mevcut kapasitenin etkin kullanımı açısından denizyolu taşımacığının geliştirilmesi bir hedef olarak belirtilmektedir: "Ulaşım modları arasında yaratacağı uyumlu entegrasyonla ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına en fazla katkı sağlayabilecek, çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturulması temel amaçtır. Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir."

Ayrıca programlanmış liman yatırımlarının hızlandırılacağı da "Liman ve havaalanlarında programlanmış yatırımlar hızlandırılacak, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır." şeklinde ifade edilmektedir.

Dokuzuncu Kalkınma Planında yurt içi denizyolu yük taşımasının 2006'daki 5.400 milyon ton-km'den dönem sonunda 8.400 milyon ton-km'ye çıkması beklenmektedir. Bu yıllık ortalama yüzde 6,5'lık bir artışa tekabül etmektedir. Buna karşılık yurt dışı denizyolu taşımacılığında yıllık ortalama yüzde 12,8'lik bir artış beklenmekte ve 2006 senesinde 749.000 milyon ton-km olan yükün 2013 yılında 1.740.000 milyon ton-km'ye çıkacağı tahmin edilmektedir.

- **Ulaştırma Projelerinde Koridor Yaklaşımı Kullanılması**:

Dokuzuncu Kalkınma Planında "Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçileceği" belirtilmekte ve "Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirileceği" eklenmektedir.

Konuyla ilgili olarak ayrıca "Ulaştırma Sektöründe AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır." ifadesine yer verilmektedir.

Aynı konuda Sekizinci Kalkınma Planında da "Alt sektörler bazında uluslar arası taşımacılık ağları belirlenecek, Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halinde ortaya çıkacak olumsuzluklar göz önünde tutularak, bir köprü konumundaki ülkemiz, Avrupa-Asya trafiği için tüm ulaştırma sektörlerini kapsayan kombine taşımacılığının terminali haline getirilecektir." denmektedir. Bu konuda limanların geliştirileceği de denizyolu ulaştırma hedefleri içerisinde belirtilmektedir:

"Limanlarımızın; 2000 içinde tamamlanacak olan Ulusal Limanlar Master Planı sonuçları da göz önüne alınarak Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması amaçlanmaktadır."

Koridor yaklaşımının benimsenmesi, Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması hedefini de beraberinde getirmektedir. Sekizinci Planda "Bu yapılanmanın Türkiye'yi doğu-batı, kuzey-güney ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanmaktadır" denilmektedir.

Altıncı Kalkınma Planında "AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacağı" belirtilmekte ve ayrıca transit taşımacılıkla ilgili olarak "Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda demiryolu ye limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması için demiryolu ve liman alt ve üstyapıları ile tarife sistemlerinde bu geçişi özendirecek düzenlemeler yapılacaktır." denmektedir. Aynı şekilde Yedinci Kalkınma Planında da AB ile entegrasyon süreci ve bölgesel işbirlikleri ile ulaşım

altyapısının geliştirilmesi hedefi vurgulanmıştır: “Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi için gerekli çalışmalar yapılacaktır” ve “AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacak, Bağımsız Türk Devletleriyle gelişen ekonomik ve uluslararası ilişkilerin gerektirdiği ulaştırma altyapısı ülke yararları ve olanakları ölçüsünde gerçekleştirilecektir.” ifadelerine yer verilmiştir.

- **Limanların Kombine Taşımacılığa Uygun Lojistik Merkezler Olarak Geliştirilmeleri**:

  Denizyolu yük taşımacılığında yaşanan ve beklenen artış, ticarette hızın ve ulaşım sisteminin etkinliğinin daha fazla rol oynaması ve Türkiye’nin jeopolitik konumunun getirdiği dünya ticaret yolları içerisinde önemli koridorlar üzerinde olmak imkanı, kombine taşımacılığı ve buna uygun lojistik merkez özelliği taşıyan limanların önemini artırmıştır. Bu gelişme Dokuzuncu Kalkınma Planının Ticaret Hizmetleri ile ilgili bölümünde şöyle ifade edilmektedir: “Ticaret hizmetlerinde etkinliğin artırılması amacıyla, yük taşımacılığına yönelik olarak; toplama ve dağıtım aşamalarında ilgili tüm tarafların bir araya geldiği, konteynerlerin depolanması, tasnif edilmesi ve ulaştırma türleri arasında aktarımının sağlandığı, bürokratik işlemlerin tek bir mekanda basitleştirilerek çözümlendiği, yük başlangıç ve bitiş noktaları olarak tanımlanabilecek lojistik merkezler vasıtasıyla kombine taşımacılığa geçilmesi sağlanacaktır. Öncelikle, önemli limanlardan başlamak üzere belirli merkezlerde lojistik merkezler kurulacaktır.”

  Aynı Plan denizyolu ulaştırması ile ilgili olarak “Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.” demek suretiyle kombine taşımacılığın geliştirilmesi yönündeki hedefi burada da vurgulamaktadır.

  Sekizinci Plan da “21. yüzyılın taşıma biçimi olma yolundaki kombine taşımacılık, transit ülke durumundaki Türkiye’yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapıları yönünden etkileyecektir.” tespitini yapmaktadır.

  Yedinci Planda ise kombine taşımacılık için çok önemli olan liman ve havaalanlarına kara ve demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi bir öncelik olarak yer almaktadır: “Mevcut otoyolların, limanların ve havaalanlarının etkin kullanımını sağlayabilmek için bunları karayolu ve demiryolu ana aksları ile bütünleştirecek yolların yapımı öncelikle ele alınacaktır.”

- **Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi Olmak Üzere Liman Kapasitelerinin Artırılması**:

  Yukarıda belirtilen hedefler doğrultusunda limanların Marmara, Kuzey Ege ve Akdeniz olmak üzere üç ana bölgede geliştirilmeleri Kalkınma Planlarında hedef olarak ortaya konmuştur. Dokuzuncu Kalkınma Planında “Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılacaktır. Bu kapsamda Akdeniz bölgesinin Doğu Akdenizin önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir.” denmektedir.

Konuyla ilgili olarak Yedinci ve Sekizinci Kalkınma Planlarında da artan konteyner trafiğine paralel olarak yeni limanların yapılması öngörülmektedir. Yedinci Planda "Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, başta Derince ve İskenderun'da olmak üzere, yeni konteyner terminali yatırımları gerçekleştirileceği" belirtilmekte, Sekizinci Planda ise "Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, YİD modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır." denmektedir.

- **Kısa Mesafe Denizyolu Taşımalarının Artırılması :**

  Dokuzuncu Kalkınma Planında kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verileceği belirtilmekte, Sekizinci Kalkınma Planında ise AB katılım sürecine bağlı olarak kabotaj tekelinin kalkacağından bahisle artacak yurt içi deniz taşımacılığına uygun şekilde liman hizmetlerinin geliştirilmesinin desteklenmesinden söz edilmektedir.

- **Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Çevre ile Uyumlu Olması :**

  Bütün kalkınma planlarında çevrenin korunması önemli bir öncelik olarak yer almaktadır. Yedinci Kalkınma Planında ise ulaştırma konusundaki yatırımlarda çevresel etkinin dikkate alınması gerektiği ayrıca belirtilmektedir: "Yatırım kararlarında çevresel etki değerlendirmesi konusuna önem verilecek, ulaştırma sistemlerinin çevreye olumsuz etkileri en aza indirilecektir."

- **Koordinasyon Eksikliğinin Giderilmesi:**

  Ulaştırma sektöründeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliğinin giderilmesi bütün planların hedefi olmuştur. Altıncı Kalkınma Planında "Genel ulaştırma politikalarının daha sağlıklı bir şekilde belirlenebilmesi için alt sektörler arasında etkili bir koordinasyon sağlanacaktır." denilirken, Yedinci Kalkınma Planında "Ulaştırma sektörünü bir bütün olarak ele alan, diğer sektör yatırımları ile uyumlu, dinamik bir Ulaştırma Ana Planı bulunmamasının ortaya çıkardığı sorunlar sektördeki gelişmeleri olumsuz yönde etkilemeye devam etmektedir." tespiti yapılmakta ve Amaçlar, İlkeler ve Politikalar Bölümünde "Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacağı ve uygulamada sürekliliği sağlanacağı" bir hedef olarak belirtilmektedir

  Aynı şekilde Sekizinci Kalkınma Planında da sorun vurgulanmakta ve "Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacaktır." ve "Plan döneminde, Ulaştırma Ana Planının öncelikle hazırlanması amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonunda ilgili kuruluşların etkin katılımı sağlamak üzere gerekli düzenlemeler yapılacaktır." denmektedir.

  Dokuzuncu Kalkınma Planında ise plan öncesi dönem değerlendirilirken, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarının 2005 yılında tamamlandığı belirtilmiş, ancak Temel Amaçlar Bölümünde "Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak

karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulacaktır.” demek suretiyle sorunun devam ettiği bir kez daha vurgulanmıştır.

A.3 Günümüz Taşımacılık Sistemlerinin Gerekleri

A.3.1 Liman ve Kıyı Tesislerinin Ulusal ve Uluslararası Standartlar Ölçeğinde Sınıflandırılması

Genel Tanımlar

Liman: Gemileri dalga, akıntı ve rüzgâr gibi etkilerden koruyan ve yükleme/boşaltma yapabilmeleri için çeşitli tesisleri olan suni veya doğal korunaklı su ve kara alanlarının yanısıra gümrük, ambar, liman yönetimi, lojistik gibi çeşitli hizmet tesislerini içeren bir komplekstir.

Dok: Liman içerisinde iki rıhtım arasında geminin içine alındığı kuru havuz veya kapalı su alanıdır.

Dalgakıran/Mendirek: Limanı deniz yönünden gelebilecek dalga ve akıntıya karşı korumak amacı ile karaya dik veya paralel, kara ile bağlantılı veya bağlantısız taş dolgu veya monolotik yapılardır.

İskele (Pier): Taş, beton, ahşap, çelik kazıklar üzerine veya yüzer olarak inşa edilen karadan denize doğru uzanan yanaşma yerlerine denir. Bazen mol olarak da adlandırılır.

Rıhtım (Wharf, quay): Kıyıya paralel olarak yapılan açık (kazıklı) veya kapalı (bloklu, keson gibi) tipten yanaşma yerlerine denir.

Dolfin: Gemilerin bağlandığı yada yaslandığı karayayla bağlantısı olmayan deniz yapılarıdır.

Basen: Doğal ya da yapay olarak tarama ile oluşturulmuş kapalı ya da yarı kapalı su alanlarına denilmektedir.

Terminal: Ticari limanlarda yükün tipine ve paketleme şekline göre yükleme/boşaltma ve diğer operasyonlar belirlenmektedir. Bu nedenle terminal; her yük türüne ve işleticisine göre ayrılmış olan ve yüklerin yükleme/boşaltma için hazırlandığı, elleçlemenin yapıldığı ve depolandığı kara alanlarına denilmektedir.

Terminal Tipleri:

- Genel Kargo Terminali
- Ro-Ro Terminali
- Konteyner Terminali

- Sıvı Dökme Yük Terminali
    - Sıvı gaz
    - Ham petrol
    - Petrol ürünleri
    - Yağ
    - Kimya ürünleri
- Kuru Dökme Yük
    - Tahıl
    - Cevher veya kömür
    - Özel Ürünler (çimento sülfür)
- Feribot Terminali

Limanların Sınıflandırılması

1-Faaliyet alanlarına göre limanlar

Kıtalararası trafik
Bölgesel trafik
Ulusal trafik
Yerel trafik

2- Yük tiplerine göre limanlar

Genel kargo limanlar
Konteyner
Çok Amaçlı
Ro-Ro
Dökme yük
Sıvı yük
Oto

3-Sahiplerine göre limanlar

Kamu limanları
Kamu-özel limanı (PPP- Public-Private Partnership)
Özel liman

4- Verdikleri hizmete göre

A-Toplama – Dağıtım Limanı (Hub port); Bu limanların hinterlantlarından ithal/ihraç ettikleri kendi orijinal bölgesel yükleri vardır ve ayrıca diğer limanlardan gelen ulusal yada uluslararası yüklerin uğrak veya besleme limanlarına aktarılmasını da (aktarma hizmeti) sağlarlar.

B-Aktarma Limanı (Hub port2 veya transhipment port); Genellikle uluslararası yük aktarımı için kargonun elleçlendiği limanlardır, kendi hinterlandına hizmet etmezler.

C-Uğrak Limanı (Calling port); Bu tip limanlara uluslararası yada kıtalararası gemiler de belli periyotlarda uğrayabilir ancak aktarma kargosu elleçlemezler. Aktarma konteyneri elleçleme potansiyellerine sahip olduklarından bu limanlar kolayca ana limana dönüşebilir.

D-Besleme Limanı (Feeder port); Ana limanlara uğrayan konteyner gemileri bu limanlara uğramazlar, sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek, kendi hinterlantlarına hizmet ederler.

A.3.2 Rol, İşlev, Planlama, Boyutlandırma Kriterlerinin Belirlenmesi

A.3.2.1 Rol ve İşlev

Liman faaliyetlerinden sorumlu olan kamu yada özel limanlar sadece çevresel işlevlere karşı sorumlu olmaktan öte aynı zamanda ulusal ve uluslararası yönetmelik ve standartlara karşıda sorumlu olmak zorundadırlar. Limanlar kara ve deniz arasında geçiş noktalarıdır ve ulaşım zincirinde ana halkayı oluşturmaktadırlar. Limanların yatırım ve işletme maliyetlerinin fizbilite ve liman master plan çalışmaları ile doğru olarak belirlenmesi gereklidir. Limanların işletmeleri sırasındaki verecekleri hizmet maliyetleri rekabet edebilecek düzeylerde olmalıdır aksi halde gemi işletmecileri diğer limanlara yönelmektedirler. Bu nedenle limanların müşteri memnuniyetini sağlamaları liman işletmesi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Limanların işletilmesi ve yönetilmelerinde aşağıdaki faktörler dikkate alınmalıdır:

(a) Limanın konumu,

(b) Ulaşılabilirlik; Deniz ulaşım yolu üzerinde olması, seyir (ulaşım) yolunun yeterli olması, manevra alanlarını yeterli olması gibi,

(c) Limanın kara ulaşımı ile bağlatısı,

(d) Çevresinde kara alanlarının kullanımı,

(e) Liman işletmesi,

(f) Yük elleçleme kabiliyeti,

(g) Deniz trafiğindeki çeşitlilik ve miktar

Liman işletmecileri yeteri ulusal ve uluslararası denizcilik pazarında rekabet gücüne erişebilmeleri için; yük elleçleme işlemlerinde verimli bir elleçleme ve transfer kabiliyetine sahip olmalıdırlar ve denizcilik hatlarının limandan alacakları hizmetlerden bağımsız olan uygun finans modellerini geliştirmelidirler.

Limanların Fonksiyonları

Limanlar yük dağıtım sisteminin bir bileşenidir ve deniz ile karanın arakesitinde ithalat ile ihracat aktiviteleri için hizmet vermektedirler. Küreselleşen dünyada, limanlar büyük rekabet alanlarıdır. Özellikle uluslararası ticarette iyi bir yer edinebilmek için gelişmiş limanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Liman gelişimi; deniz taşımacılığının, ülkenin ticaret hacminin, gemi tip ve boyutlarının gelişmesine bağlıdır.

Limanlar ulaşım ağının ve ticaretin en önemli giriş çıkış noktalarından biridir. Bu nedenle *ulaşım fonksiyonu* limanın en temel fonksiyonudur ve yüklerin ülkenin farklı bölgelerinden veya dünyanın çeşitli bölgelerinden toplanılarak varış noktalarına iletilmeleri anlamına gelmektedir.

Yük; devletler için önemli bir kaynak olan enerjiden, yiyeceklere, işlenmemiş endüstriyel malzemelere veya tüketim ürünlerine kadar farklılıkları içeren mallarla çeşitlenir.

Limanlar insanların yaşam standartlarını ve ekonomik kalkınmayı destekler. Diğer bir deyişle, limanların fonksiyonlarını kaybetmesi durumunda, ulusal ekonomi geliştirilemez, devamlılığı sağlanamaz ve insanların yaşamları olumsuz olarak etkilenir.

Ancak limanlar sadece yük ve yolcu taşımacılığında kara ile denizin birleşim noktası değildir aynı zamanda *üretim fonksiyonuna* da sahiptir. Denizlere kıyısı olan ülkeler için limanların ekonomideki payı çok büyüktür. Bulunduğu bölgenin sosyal yapısının bir parçası olarak getirdiği ekonomik canlılıkla arka plandaki birçok sektörüde beslemektedir. Sadece bölgesel ve uluslararası ticareti değil aynı zamanda endüstriyel aktiviteleri arttırmaktadır. Limanların faaliyetlerinin artması, gelişmekte olan ülkelerin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sağlıklı bir ekonomik gelişme için liman ve hinterlandı yeteri bağlantıya sahip olmalıdır.

Limanın yakın bölgelerinde imalat yapan, üreten ve ticaret yapan endüstriler yer almaktadır. Demir çelik sanayi, petrol, petro-kimya sanayi, tersaneler veya serbest ticaret bölgeleri bu endüstrilere tipik örneklerdir. Endüstriler limanın ulaşım fonksiyonları ile birbirine bağlıdır ve liman alanının dışında olabilir. Bazı durumlarda liman endüstriyel alana dönüşür veya liman endüstriyel faaliyetleri artırırlar.

Depolama, dağıtım ve toplama fonksiyonu, sığınma fonksiyonu, seyir yardımı fonksiyonu, ikmal fonksiyonu, güvenlik fonksiyonu, insan kaynakları fonksiyonu, sosyal-kültürel etkinlikler fonksiyonu, çevre koruma fonksiyonları da diğer fonksiyonlar olarak sıralanabilir.

Limanların Temel Görevleri

Limanlar ulusal ve bölgesel ekonomiler üzerinde önemli bir rol oynar ve bunlara yön verirler. Limanlar çeşitli ekonomik aktiviteleri yürütmelerinden dolayı genellikle bölgesel ekonomik gelişimlerin itici gücü olarak görülmektedirler. Bu nedenle ulusal ekonomilerin gelişiminde önemli rol alarak yaşam standartlarının gelişimine katkıda bulunurlar.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesiyle birlikte, ulusların ekonomik rekabeti; ham maddeleri, ara ve sonuç ürünleri gemilerle verimli ve ekonomik bir şekilde taşıma kapasitelerine bağlı olarak artmaktadır. Birçok ulusun ticaretinin ve ekonomisinin giriş kapısı olarak limanların çok önemli bir rol oynamasından dolayı kamu limanlara önem vermelidir.

1) Sosyo-Ekonomik Gelişime Etkisi

Liman kara ve deniz ulaşımını birleştiren bir nokta ve sosyo-ekonomik gelişimi artıran en önemli altyapılardan biridir. Türkiye'de limanlar endüstriyel malzeme temini, imalatı yapılan ürünlerin transferi ve insanların günlük ihtiyaçlarını karşılamak için önemli bir rol üstlenir. Limanlar fonksiyonlarını yerine getiremediklerinde ulusal ekonomi olumsuz etkilenerek insanların günlük yaşamları bir karmaşaya düşecektir.

Liman yeni bir endüstriyel alanın kurulmasının sağlanması istenerek geliştirilir. Bu kapsamda, liman ekonomik faaliyetleri için özel sektör yardımıda alınmaktadır.

2) Küreselleşme

Konteyner taşımacılığı, uluslararası şirketlerin güçlü bir rekabet halinde yarıştığı küresel bir çağa girmiştir. Tüm ülkelerde ana limanlar çeşitli yollarla ülkelerini kalkındırmak için bir araç olmuştur. İlk olarak bir ana liman ülkeye en doğru taşıma çerçevesinin oluşmasını sağlar ve ulusal endüstriyi güçlendirir. İkinci olarak, bir ana liman diğer ülke ekonomilerinden yararlanabilmeyi mümkün kılar. Ancak bu görevi ülkedeki tüm limanlar değil ancak bir kaçı üstlenebilmektedir.

3) Bölgesel Gelişim Etkisi

Türkiye'de gayrisafi yurtiçi hasıla (GSYİH) dağılımında doğu ve batı bölgeleri arasında büyük farklılıklar olduğu açıkça bilinmektedir. Doğu bölgeleri arasında Karadeniz kıyılarında GSYİH iç bölgelere göre daha yüksek bir dağılım göstermektedir. Bir liman ekonomik gelişimde hissedilebilir bir etkiye sahiptir. Kıyı alanlarının dış dünya ile etkileşimi gelişimlerinde büyük bir avantaj sağlaması nedeniyle, ekonomik gelişimlerinde hissedilir bir etki yaratacağı açıkça görülmektedir. Ancak iç bölgelere ulaşım için iyi bir taşımacılık ağının kurulması gereklidir ve böylece limanların bölgesel gelişime etkileri mümkün olabilecektir.

4) İnsanların Günlük Yaşamlarında Süreklilik

Günlük yolcu taşımacılığı için hizmet veren küçük limanlar ve kırsal bölgelerde bulunan limanlar insanların bu ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar.

5) Deprem Durumunda Acil Yük Transferleri ve Tahliye Güzergahları

1999 yılında meydana gelen Kocaeli Depremi ile Türkiye aktif sismik bölgede yer aldığı gerçeğini bir kez daha hatırlamıştır. Kocaeli depreminde, ulaşım ağı fazla hasar görmemiş ve acil ihtiyaçların sevkiyatları ile kentin acil tahliye işlemi bu yollar aracılığı ile yapılmıştır. Bununla beraber, daha büyük bir depremde ulaşım ağının hasar görmeyeceği konusunda da bir garanti yoktur. Bu nedenle limanlar acil yük sevkiyatı ve tahliye güzergahları gibi önemli bir göreve sahiptirler.

Bununla birlikte Kocaeli depreminde Derince Limanı büyük hasar görmüş ve limanın kullanabilmesi olanaksız hale gelmiştir. Limanın gördüğü bir hasardan kaynaklanan sosyal etki daha derin ve büyük olacağından deprem etkilerini en aza indirgemek için limanın tasarımı ve yapımı dikkatli bir şekilde gerçekleştirilmelidir.

6) Kıyı Alanlarının Korunması

Ülkemizi çevreleyen Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz kıyı alanlarının bozulması bu bölgelerde çevresel problem yaratmaktadır. Limanlar bu denizler ile bağlantılıdırlar. Limanlar çevre dostu önlemler alınarak planlanmalı ve işletilmelidirler. Bu nedenle limanların hizmet verdiği bölgelerindeki deniz alanlarının çevresel korunması için mümkün olduğunca daha fazla çaba harcanmalıdır.

7) Küresel temin zinciri ve lojistik aktivitelerin artırılması

Lojistik kavramının gelişmesi ile liman lojistik aktiviteler için bir konum olma rolünü üstlenmektedirler. Katma değer sağlayan lojistik aktiviteler için karada rekabet ortamı yaratmaktadırlar.

Terminal Tipleri

Terminal Tipleri aşağıda verilmektedir.

- Genel Kargo Terminali
- Ro-Ro Terminali
- Konteyner Terminali
- Sıvı Dökme Yük Terminali
    - Sıvı gaz
    - Ham petrol
    - Petrol ürünleri
    - Yağ
    - Kimya ürünleri
- Kuru Dökme Yük
    - Tahıl
    - Cevher veya kömür
    - Özel Ürünler (çimento sülfür)
- Feribot Terminali

Terminal Planlanması

Terminallerin tipine bağlı olarak dünyada kabul edilen tipik boyutlar Tablo A.43 ve Tablo A.44'de verilmiştir.

Tablo A.43: Terminallerde minimum alan boyutları

Terminal Tipi	Apron Genişliği (m)	Geri Saha Genişliği (m)
Genel Kargo	20	90-120
Konteyner	50	700
Çok Amaçlı	50	400

Tablo A.44: Terminallerde minimum park alanı boyutları

Terminal tipi	Park Alanı		Yolcu (m^2/yolcu)
Feribot Terminali	Otomobil	1 pcus	1 m^2/yolcu
	Kamyon, Tır	7-4 pcus	
	Otobüs	4 pcus	
RO/RO	40 m^2/tır		

Konteyner Terminali

Terminal düzeni belli ölçüde seçilen elleçleme sistemine bağlıdır. Terminal planının geliştirilebilmesi için aşağıdaki elemanların boyutlarının belirlenmesi gerekmektedir.

Rıhtım uzunluğu ve rıhtım kreni sayısı,

Apron alanı (rıhtım ve rıhtım ile depolama alanı arasındaki alanların toplamı),

Depolama alanı,

Konteyner transfer alanı,

Hizmet binaları (CFS, ofis, kapı ve tamir binaları)

Depolama alanının kapasitesinin belirlenmesi için 20ft ve 40ft'lik konteynerlerin oranları bilinmelidir çünkü yüzey alanı buna bağlıdır.

Ön planlama çalışmaları genellikle amprik ifadeler kullanılarak yapılmaktadır, ancak uygulama planları için simülasyon modelleri yardımı ile optimum terminal planlaması yapılabilir.

Rıhtım Uzunluğu

Yanaşma yeri sayısının ve dolayısıyla rıhtım uzunluğunun belirlenmesi için ilk yaklaşık hesap rıhtım üretkenliğine dayanmaktadır. Rıhtım uzunluğu yanaşma yeri sayısına bağlı olarak hesaplanabilmektedir (veya kuyruk teorisi kullanılabilir).

Apron Alanı

Apron genişliği, güvenli ve düzgün kargo elleçlemesini sağlamak için, rıhtım kullanımı ve boyutuna, ambar yada depoların yapısı ve kullanımına göre planlanır.

Apron eğimi, kargo elleçlemesinin düzgün biçimde olması için, yağış miktarı ve alan kullanımı dikkate alınarak tasarlanır. Genellikle eğim, denize doğru %1 ile %2 arasında kullanılır ancak küçük rıhtımlarda daha dik eğim kullanılabilmektedir. Genelde dik eğimler, kar yağışı altındaki alanlarda, karın kaldırılmasını kolaylaştırmak için kullanılır.

Apronların kaplama tipi taban altındaki zemin koşulları, çevredeki kaplama koşulları, kargo elleçleme tipi, vb. gibi faktörlerin göz önüne alınmasıyla belirlenir. Kargo elleçleme çalışmalarını ve araç trafiğini engelleyen, aşırı oturmayı önleyici tedbirler alınır. Kaplama yapısının tasarımında, tasarım yükü; kamyon ile tekerlekli vinç, forklift ve straddle carrier gibi elleçleme ekipmanlarının tekerlek yükleri yanısıra kargo tipleri ve kargo elleçleme tarzıda göz önüne alınarak seçilir.

Konteyner terminallerinde, apron genişiliği kullanılan elleçleme ekipmanlarına bağlı olarak 15-50m arasında değişmektedir.

Konvansiyonel genel kargo terminalinin aksine konteyner terminallerinin apron alanında hinterland bağlantılarının olmadığı dikkat edilmesi gereken bir husustur. Verimlilik ve emniyet nedenlerinden dolayı modern bir konteyner terminalinde buna izin verilmemelidir.

Konteyner Depolama Alanı

Apronun arkasında kalan, geri saha depolama alanı, liman girişi (kapı), park, ofisler ve gümrük hizmet alanlarından oluşmaktadır. Depolama alanı içerisinde ise konteynerler ihracat, ithalat, soğutmalı, tehlikeli yük ve boşlar olmak üzere genellikle farklı gruplar halinde istiflenirler. Bunlara ilave olarak bir de “Container Freight Station (CFS)” vardır.

Konteyner Transfer Alanı ve Binalar

a) Kapı ve Transfer Alanları;

Konteynerleri getiren veya alacak kamyonlar terminale kapıdan girerler. Burada üç fonksiyon tanımlanır.

i Yükle ilgili idari formaliteler, gümrük işlemleri

ii Kutuların kontrolu (muhtemel hasar için)

iii Konteyner transfer alanında kamyon sürücülerine koynerlerin yerleştirilmesi için bilgi verilmesi.

b)Transfer alanında mevcut diğer tesisler;

1) Bakım Atölyesi

Bakım atölyesinin ölçüsü, konteyner hasarı oranı, kargo yükleme araçlarının ve makinelerinin tipi ve sayısı ve muayenenin içerik ve derecesi gibi bazı faktörlere dayanır.

2) Ofis Binası

Konteyner terminalinin esas fonksiyonlarını yöneten ve bilgisayar merkezlerinin bulunduğu terminal ofis binası yönetim bölümü genellikle, kargo yükleme operasyonlarını verimli olarak kontrol etmek için yerleştirilir.

3) Terminal Kapıları

Terminal kapıları, dokümanları alıp vermek, konteyner hasarlarını muayene etmek, konteyner ağırlığını ölçmek ve diğer güvenlik kontrolleri gibi ihtiyaçlar için kullanılır. Terminal kapıları yol şerit sayısı genellikle, kuyruk modelleri ile hesaplanır.

4) Diğer Tesisler

Diğer çeşitli tesisler aşağıdakiler gibi olabilir;

Yıkama Tesisleri

Kargo Yükleme Ekipmanları İçin Yakıt Tesisleri

İşçiler İçin Dinlenme Evleri

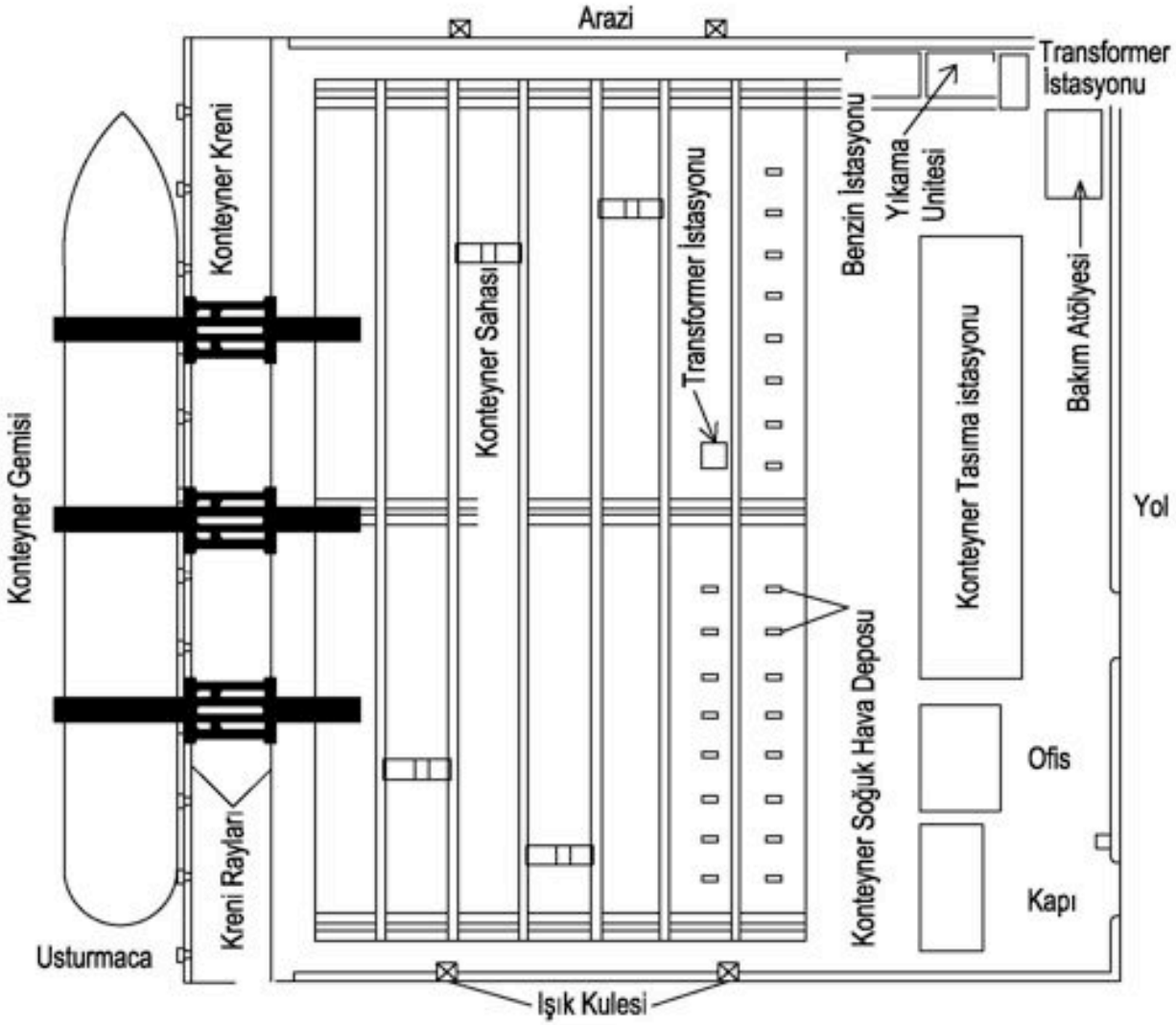
Su Kaynağı

Su Drenajı

Elektrik Güç Kaynağı

Soğutmalı Konteyner Alanı, vb.

Örnek olarak konteyner terminali işletme planı Şekil A.14'de verilmiştir.



Şekil A.14:Tipik Konteyner Terminali İşletme Planı

Genel Kargo ve Çok Amaçlı Terminaller

Genel kargo terminalleri geleneksel olarak kırkambar (parçalı) yükleri ve daha sonra üniteleştirilmiş genel kargonun elleçlenmesi için kullanılmaktadır.

Çok amaçlı terminal, modern genel kargo terminalinde düzenleme ve kullanılan ekipmanlarda yapılan bazı değişiklikler ile elde edilebilmektedir. Çok amaçlı terminallerin çoğu kırkambar (parçalı) yük ile konteyner ve Ro-Ro terminalinin birleşmesiyle ile oluşmaktadır.

Yanaşma yeri uzunluğu

Yanaşma yeri uzunluğu konteyner terminallerinde verilen yöntem yardımıyla belirlenir. Planlamanın ilk safhasında bir genel kargo yanaşma yerine yük girdisi, bir işçi takımının ortalama verimi, takım sayısı ve bir yıldaki effektif çalışma saati sayısı dikkate alınır. Detaylı tasarımda istatistiksel modeller kullanılır.

Apron

Genel kargo rıhtımlarında, elleçleme için vinç çalışma alanı, geçici depolama alanı, ulaşım yolları dikkate alınmalıdır. Apron alanının hemen arkasında planlanan transit sundurma ve açık depolama alanlarına yapılacak elleçlemede, elleçleme ekipmanlarının tipide apron alanının planlanmasında dikkate alınması gereken bir faktör olarak dikkate alınmalıdır.

Genel Kargo işletme planı Şekil A.15'de verilmiştir.

Şekil A.15:Tipik Genel Kargo Terminali İşletme Planı

RO/RO ve Feribot Terminalleri

Feribot ve Ro/Ro Gemileri için terminal planlarındaki temel elemanlar aşağıda verilmiştir.

- Tırların bindirilmesi veya indirilmesi genellikle geminin başından veya kıçından olur. Bu durum rıhtım konfigürasyonunu da belirlemektedir.
- Güverteye alınabilen maksimum sayıdaki tır (feribot tipine bağlı olarak diğer araçlar da) düzenli bir biçimde park etmek zorundadırlar. Ancak yüksüz tırlar da park alanına ihtiyaç duyarlar.
- Bir Ro/Ro terminali gemilere en uygun servisi sağlayacak Çizimde geliştirilmelidir, buna değişik gemi hatları da dahil edilmelidir. Yanaşma yeri sayısı bekleme yapılmasından kaçınılarak belirlenir. Yükleme/boşaltma kapasitesi ortalama servis süresine göre tahmin edilerek belirlenmektedir.
- Feribot terminalleri terminal binalarına ve gemiye bağlantı sağlayan köprülere ilaveten yolcu hizmetlerine ihtiyaç duymaktadır.
- Bir feribot hattı, gemi sayısı, seyir süresi ve yanaşma süresi dikkate alınarak planlanmalıdır. Böylece yanaşma yeri sayısı belirlenir.

Feribot terminallerinin planlamada trafik tahminlerinin doğru yapılması gerekmektedir. Bunun için;

(a) Feribotu kullanacak araçlar

  (i) yolcu araçları

  (ii) kamyon ve traylerler

  (iii) otobüsler

(b) Yolcunun terminalden indi bindisini sağlayacak araçlar

  (i) özel araçlar

  (ii) taksiler

  (iii) otobüsler

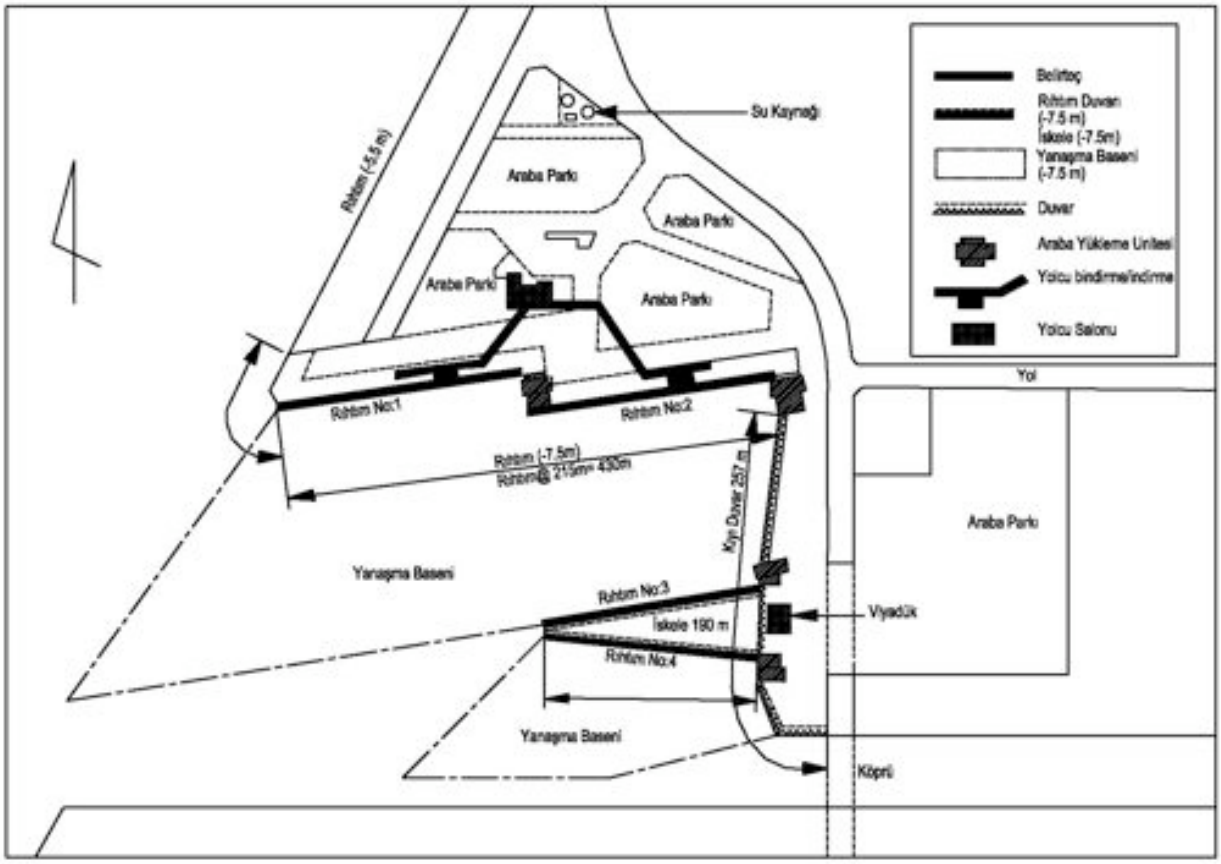
dikkate alınmalıdır.

Yanaşma yeri sayısı elleçlenecek gemi sayısına bağımlıdır. Her bir gemi yükleme/boşaltmasını bir rampa boyunca yapmaktadır ve burada geminin karadaki alanla bağlantısı sağlanmalıdır. Müsade edilebilecek rampanın indirildiği rıhtımın maksimum eğimi 1:8'dir. Yanaşma alanı su alanına doğru meyillidir. Yanaşma yeri hızlı bir Çizimde yanaşma ve ayrılmayı sağlamak ve yükleme/boşaltma sırasında geminin sadece çok küçük hareketlerine müsade etmek için bağlama sistemi dolfin ve usturmaça sistemleriyle donatılmalıdır. Usturmaçalar geminin hasar görmesini engelleyecek biçimde planlanmalıdır.

Feribot terminal binalarında;

- bilet satın alma,
- bekleme salonları,
- kafeterya ve/veya restaurant, dükkanlar,
- bagaj odası, tuvalet, telefon, diğer yolcu hizmetleri,
- uygun aydınlatma ekipmanları,
- alarm tesisatı ve diğer iletişim ekipmanları

gibi yolcu hizmetleri için bir binaya ihtiyaç vardır (OCDI, 2002). Gemiye biniş ve inişler, araçların yükleme ve boşaltılmasından ayrılmalıdır, bu özellikle terminal binası ve araç arasında doğrudan bir köprü kurularak yapılabilir. Terminal planlaması, yolcu başına düşecek alan $1m^2$'den az olmayacak biçimde düşünülmelidir. Örnek olarak ro-ro terminali Şekil A.16'da verilmiştir.



Şekil A.16:Örnek RO-RO Terminali İşletme Planı

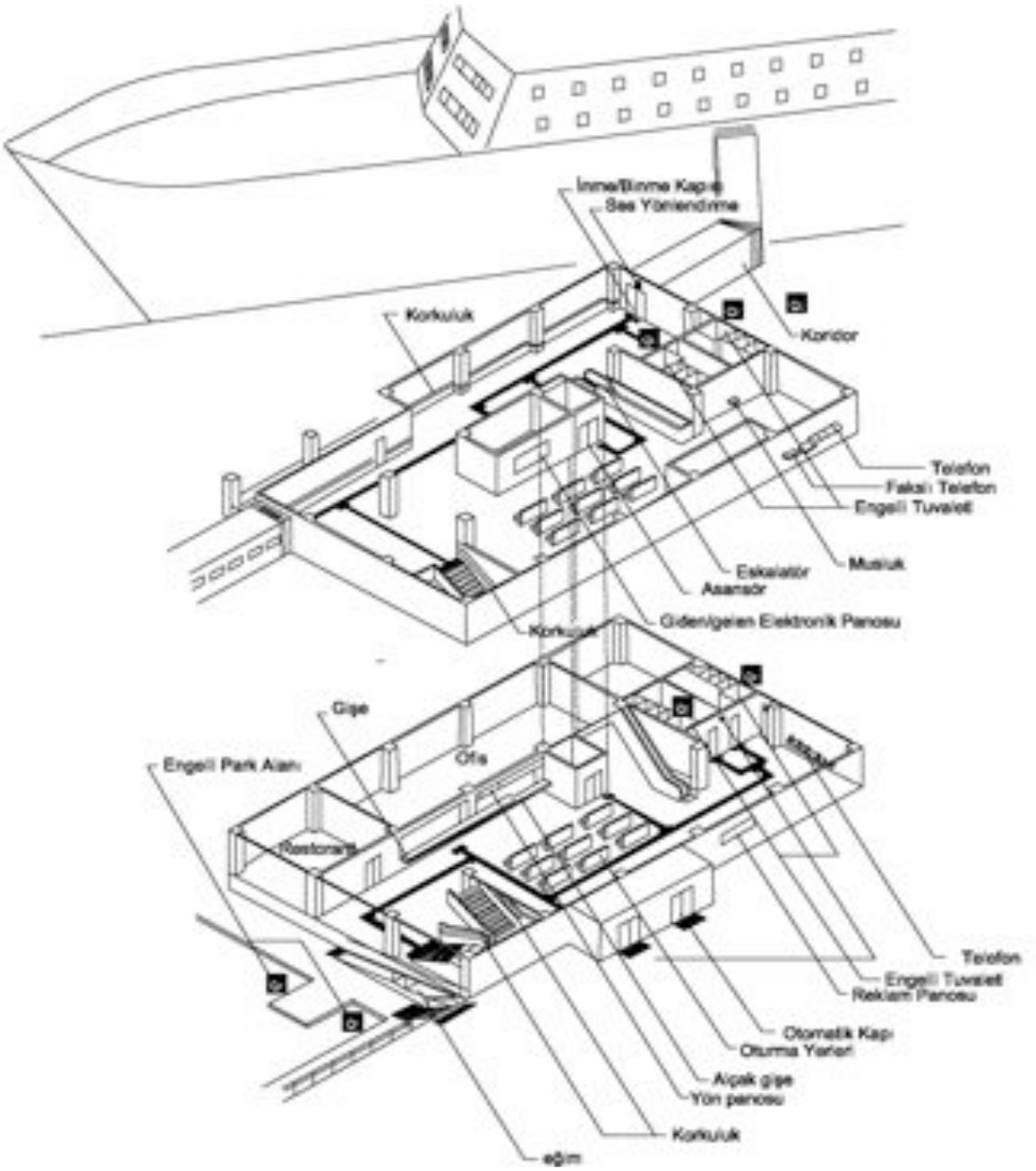
Yolcu İnme/Binme Tesislerinin Planlanması

Yolcuların inme/binmeleri için sabit ve hareketli tesisler planlanabilir. Bu tip tesisler elverişli ve güvenli işlevlere sahip olmalıdırlar. Yolcuları tehlikeye düşürecek nedenlere sahip olmamalıdır. Gemi hareketlerine ve rüzgar etkilerine karşın stabil olmalıdırlar.

- İnme/binme tesislerinin genişliği 75 cm ya da kullanım koşullarına göre daha fazla planlanmalıdır, ancak yaşlı ve özürlülerin kullanımı söz konusu olduğunda genişlik 1.2 m veya daha fazla olacak şekilde tercih edilmelidir.
- Rampa eğimleri % 12 yada daha azdır, ancak yaşlı ve özürlülerin kullanımı söz konusu ise eğim % 8 ile % 5 arasında yada daha az olacak biçimde planlanmalıdır.
- Geçiş yollarının her iki tarafında yan duvarlar yada parmaklıklar ve onların üzerinde tutacakları olmalıdır, taban yüzeyleri kaymayan malzemeden yapılmalıdır.
- Parmaklıklar düşmeye karşı koruma sağlamakla birlikte yolcular için yeterince güvenli olmalıdırlar, bunun için parmaklık yüksekliği 1.1m yada daha fazla olmalıdır, ayrıca çocuklar ile tekerlekli sandalye kullananların güvenliği için çaprazlar ya da ağ gibi ilave önlemler planlanmalıdır.
- Merdiven basamak yükseklikleri güvenli olacak biçimde planlanmalıdır.

- Bu yolların planlanmasında tekerlekli sandalye kullananlar ve özürlü insanlar için yeterli tedbirler alınmalıdır.
- Üstü kapalı geçişlerin yükseklikleri 2.1 m yada daha fazla olmalıdır.
- Geçiş yollarının uzunluğunun 60 m'den fazla olması durumunda acil çıkış kapıları planlanmalıdır, acil çıkış kapıları arasındaki mesafeler 60m'den fazla olmamalıdır ve acil çıkışlara yönelten işaretlendirmeler konulmalıdır.
- Hareketli inme/binme tesisleri için müsade edilecek düşey mesafe için gel-git aralığı, su çekimindeki değişim, gemi hareketleri gibi tasarım kriterleri dikkate alınmalıdır.

Örnek olarak yolcu binası Şekil A.17'da verilmiştir.



Şekil A.17:Örnek Yolcu Binası

Sıvı Yük Terminalleri

Sıvı dökme yükler; ham petrol, petrol ürünleri, kimyasal ürünler, sıvılaştırılmış gaz ve bitkisel yağlar gibi ürünlerden oluşur.

Yükleme rıhtımlarında, ürünün boşaltılması gemideki pompalar ile yapılmaktadır. Eğer terminaller yeteri kotta ise ürün gemiye cazibe ile iletilmektedir

Terminallerin şekli, boyutları, yerleştirilmeleri ve düzenlenmeleri bu terminallerin fonksiyonları tarafından belirlenmektedir. Bunlar;

- Taşıma ve depolama
- Rafineriden temin ve dağıtım
- Her iki durumun birlikte olması

Planlamada ürünlerin farklılıklarıda dikkate alınmalıdır. Rafinerilere ait terminallerde miktar, ithal edilen ham petrolün orijini ve üretilen ürünlerin özellikleri dikkate alınır.

Petrol terminalleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır;

(i)Depolama alanlı konvansiyonel korunaklı liman yanaşma yeri genellikle bir iskele ve dolfinlerden veya çoklu şamandıra bağlantısından oluşmaktadır.

(ii)Açık deniz terminalleri bir (SPM) veya daha fazla şamandıra sistemi ile karadaki depoları bağlayan denizaltı boru hatlarından oluşmaktadır.

Yükün sıvı formda oluşu boru hatları ve bağlama şamandıraları ile açık denizde yükleme/boşaltmanın yapılabilmesini sağlayabilmektedir. Ham petrol ve petrol ürünleri durumunda yükleme/boşaltma, denizaltı boru hatları ve yüzer tek nokta bağlama (SPM) ile yapılabilmektedir.

Sıvı yük terminallerinde gerek şamandıra gerekse T tipi iskele sistemlerine bağlanma çizimleri Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Md. (2008)'de tanımlanmıştır.

Sıvı yük terminallerinde "emniyet ve güvenilebilirlik", "teknik" olduğu kadar "operasyonel emniyet ve güvenilebilirliği" içermektedir. Teknik emniyet ve güvenilebilirlik aşağıdaki gibi dikkate alınabilir.

- korunaklı yanaşma yeri
- liman baseninde çalkantı oluşmaması
- giriş kanalında ani kumlanma olmaması

Operasyonel emniyet ve güvenilebilirlik ise şunları içermektedir:

- fırtına sıklığı
- uzun süreli düşük su seviyesi
- düzenli görüş problemleri

• gece seyir sınırlamaları

• gel-git sınırlamaları

• iyi işleyen liman servislerinin mevcudiyeti

• romörkör hizmetinin varlığı

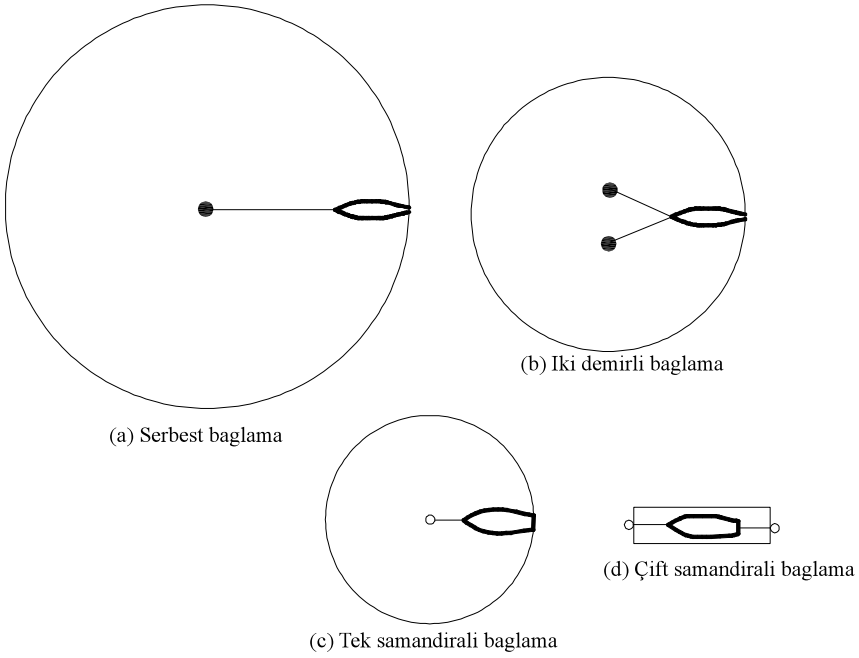
• vd.

Emniyet dikkate alındığında, terminal ve rafinerinin çevresinin tehlikelere karşı korunması gereklidir. LPG ve LNG'nin özelliğinden dolayı, dökülme sonucunda oluşan problemler petrol terminallerindekinden daha ciddi olabilmektedir, çünkü sıvı gaz daha çabuk buharlaşmaktadır. Böylece yangın tehlikesi doğabilir ve yüksek ısı yayılımı söz konusu olabilir. Bu nedenle bir terminal planlaması yapılırken, farklı güvenlik mesafeleri dikkate alınmak zorundadır.

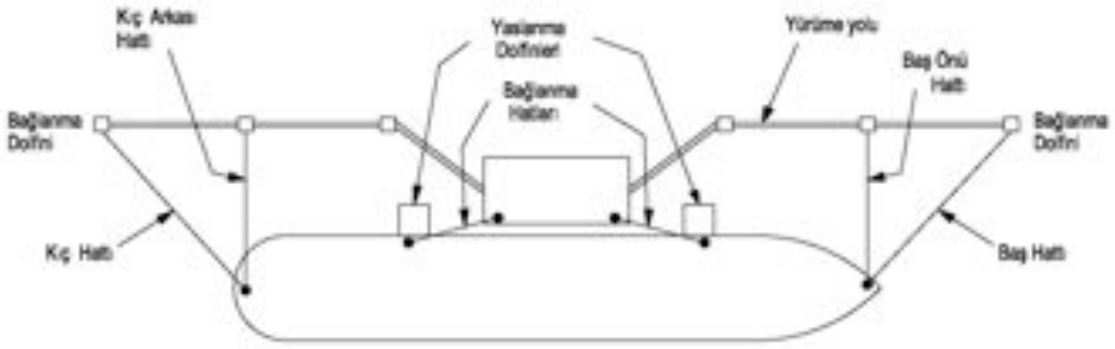
• Terminaldeki muhtemel bir sızıntı ve akma ürünün patlamasına veya yanmasına neden olur. Buhar bulutları gelişebileceğinden belirli mesafeler dikkate alınmaktadır. Bu sınırlar içerisinde kontrolsuz ateşleme kaynakları olmamalıdır.

• Terminalde ısının yayılarak insanlara fiziksel zarar verebileceği için muhtemel ateş kaynaklarına belli mesafeler dikkate alınmalıdır.

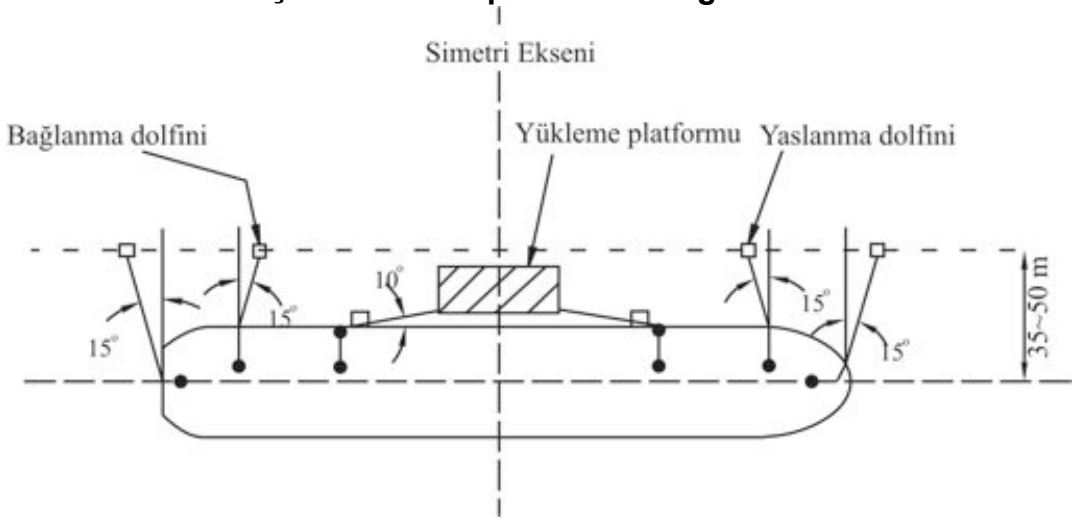
• Yine toksit ürünlerin üretilmesi veya kullanılması durumunda, muhtemel sızma veya akma olması belirli yoğunluktaki buhar bulutlarının oluşmasına ve insanlara fiziksel zarar vermesi söz konusu olacağından belirli mesafeler dikkate alınmalıdır. Örnek olarak sıvı yük terminali Şekil A.18, Şekil A.19 ve Şekil A.20'de verilmiştir.



Şekil A.18:Herbir gemi için şamandıralara bağlanma alanı için temel tasarım



Şekil A.19: T tipi iskelede bağlanma



Şekil A.20: Yükleme platformuna bağlanan tankerin bağlanma düzeni

Kuru Dökme Yük Terminalleri,

Kuru dökme yükler aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır;

- Birinci derecede yük (major) : demir cevheri, kömür, tahıl, fosfat vb.
- İkinci derecede yük (minor) : şeker, pirinç, tuz, balık, alçı taşı, talaş, hindistan cevizi vb.

Kuru yük için yükleme ve boşaltma terminalleri hem yer, hem boyut hem de elleçleme sistemi açısından birbirlerinden çok farklı olabilir. Bu terminallerde konveyör bantlarının ayaklarının rıhtım boyunca olmaları durumunda yanaşma yerlerinin başka amaçla kullanılmamasına neden olmaktadır. Ayrıca oldukça ağır olan bu sistemler için geoteknik koşulların yeteri düzeyde olması sağlanmalıdır.

Terminalin depolama alanı ise yükün tipine bağlı olarak kapalı silolarda, sundurmalarda, havuzlarda ve açık havada yüksek kümeler şeklinde depolamaya müsait olmalıdır. Kuru dökme yük genellikle gevşek formda yüklenir, bu da rıhtımda ve terminalde taşıma teknolojisinin belirlenmesini sağlamaktadır.

Eğer hava şartları malzemenin kalitesini etkiliyorsa bu durumda kapalı depolama gereklidir. Kuru yük terminallerinde toz problemi söz konusdur ve çevrenin toza karşı korunmasını sağlayacak önlemler alınmalıdır (sprinkler sistemleri gibi).

A.3.3 Ulaştırma Kıyı Yapıları İle İlgili Özelleştirmede Kaydedilen Aşamalar

Başbakanlık Özelleştirme İdaresinin Başkanlığı'ndan alınan verilere göre ulaştırma kıyı yapıları ile ilgili kamuya ait tesislerin özelleştirilmelerinde gelinen aşama aşağıda özetlenmektedir.

TDİ Liman Özelleştirmeleri

Tekirdağ Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri AŞ 'ne 14-06-1997 tarihli işletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 25.06.1997 tarihinde devredildi.

Hopa Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 Tarih Ve 97 / 13 Sayılı Kararıyla 30 Yıllığına Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeleri A.Ş. 'Ne 17-06-1997 Tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi Kapsamında 26.06.1997 Tarihinde Devredildi.

Giresun Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeler A.Ş. 'ne 17-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 26.06.1997 tarihinde devredildi.

Ordu Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllğına Cakıroğlu Ordu Liman İşletmeleri A.Ş.'ne 30-06-1997 tarihli işletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi

Sinop Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına Cakıroğlu Sinop Liman İşletmeleri A.Ş.'ne 30-06-1997 tarihli işletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi

Rize Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına Riport Rize Liman İşletmesi Yatırım AŞ.'ne 06-08-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 13.08.1997 tarihinde devredildi.

Antalya Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri AŞ.'ne 31-08-1998 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.09.1998 tarihinde devredildi.

Alanya Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına Alidaş Alanya Liman İşletmeleri AŞ.'ne 28-11-2000 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.12.2000 tarihinde devredildi

Marmaris Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına Marmaris Liman İşletmeleri AŞ.'ne 26-01-2001 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 02.02.2001 tarihinde devredildi.

Çeşme Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ.'ne 28.05.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 06.06.2003 tarihinde devredildi.

Kuşadası Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ.'ne 02.07.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 07.07.2003 tarihinde devredildi.

Trabzon Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ.'ne 20.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 21.11.2003 tarihinde devredildi.

Dikili Limanı: Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 31/10/2003.tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri AŞ.'ne 22.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 04.12.2003 tarihinde devredildi.

TCDD Liman Özelleştirmeleri

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne (TCDD) ait Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun Limanları 30/12/2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile özelleştirme programına alınmış ve 02/06/2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile anılan limanların "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir.

1. Mersin Limanı'nın 36 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin olarak 09/06/2005 tarihi itibariyle yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 12/08/2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri sonucunda en yüksek teklif 755 milyon ABD doları bedelle PSA-Akfen O.G.G. tarafından verilmiştir. Söz konusu limanın devri Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 7 Kasım 2005 tarihli kararı ile onaylanmıştır. İmtiyaz Sözleşmesi niteliği taşıyan Mersin Limanı İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi Taslağı görüşü alınmak üzere 15/11/2005 tarihinde Danıştay'a gönderilmiş, ardından, limanın özelleştirilmesine ilişkin Danıştay'da davalar açılırken, 2006 Kasımı'nda Mersin Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik işlemlerin iptali istemiyle açılan 4 ayrı dava reddedilmiştir. 11 Mayıs 2007 tarihinde ise imtiyaz sözleşmesi imzalanarak Limanın Özelleştirilmesi tamamlanmıştır.

İşleticinin Yükümlülükleri

Sözleşmenin imzalanmasından itibaren ilk 5 yıl içinde işleticinin; limanda kapasite arttırımına gitme zorunluluğu ile birlikte, limanın üç vardiyada yıllık en az 1.200.000 TEU konteyner elleçleme, 7.500.000 ton kuru yük işleme elleçleme kapasitesine çıkarılma yükümlülüğü bulunmaktadır.

Ancak işleticinin tercihine göre kapasite arttırımı yükümlülüğü sadece konteyner kapasitesinin arttırılması yöntemi karşılanabilir. Bu takdirde 1 TEU= 15 ton kuru yük olarak hesaplanacak ve işletici limanın kapasitesini 1.700.000 TEU seviyesine getirdiği takdirde İlk Dönem Yatırım Zorunluluğu yükümlülüğünü yerine getirmiş olacaktır. Sözleşme süresince bu maddede belirtilen kapasitelerde, zorunlu haller dışında gerçekleşecek kısa süreli durumlar dışında, herhangi bir azalmaya gidilmeyecektir.

Bu yükümlülük sözleşmede belirtilen usule uyulmak şartı ile; 1 TEU = 15 ton kuru yük esasına göre hesaplanacak ve her durumda 1.200.000 TEU'nun altına düşmemek koşuluyla 1.700.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine ulaşması söz konusu olabilir.

2. İskenderun Limanı'nın 36 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin olarak 11/07/2005 tarihi itibariyle yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 09/09/2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İhale 06/02/2007 tarih ve 2007/09 sayılı ÖYK kararı ile iptal edilmiştir. Halihazırda ihale edilecek yalnızca İskenderun limanı bulunmakta olup, söz konusu limanın özelleştirilmesine yönelik hazırlıklar Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca sürdürülmektedir.

3. İzmir Limanı'nın 49 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin olarak 04/01/2006 tarihi itibariyle yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, bu ihale duyurularında son teklif verme tarihi 07/04/2006 olarak açıklanmıştır. Ancak Mersin Limanına ilişkin Danıştay görüşünün henüz bildirilmemiş olması nedeniyle İzmir Limanına ilişkin son teklif verme tarihi 4. kez değiştirilerek 30/03/2007 tarihine ertelenmiştir. Daha sonra "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri tamamlanmıştır. 03.05.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmelerinde en yüksek teklifi 1.275.000.000 - ABD Doları ile Global-Hutchison-EİB OGG vermiştir, Özelleştirme Kurulu İzmir Limanı'nın devrini onayladı. Karar 04.07.2007 tarihli resmi gazete yayımlanmıştır. Mart 2008 tarihi itibariyle limanın işletmeye devir-teslim süreci sonuçlanmamış olup ilgili kurumların görüşleri beklenmektedir.

İşleticinin Yükümlülükleri

Sözleşme süresince işletici, limanı daima günün teknolojik şartlarına ve modern bir liman işletmesinden beklenen hizmet seviyesine uygun şekilde tutmak ve çalıştırmak zorundadır. İşletici, sözleşmenin süresi boyunca liman işletmesini anılan standartlarda tutabilmek için gerekli bütün yatırımları kendisinin karşılaması gerekmektedir.

İşleticinin, ilk iki yıl, yıllık 800.000, ilk iki yıldan sonra ve 2.Kısım faaliyete başlayana kadar yıllık 1.000.000 ve 2. Kısım faaliyete geçtikten sonra ise yıllık 1.500.000 TEU kapasiteyi işleme yükümlülüğü bulunmaktadır.

2. Kısım Şartları

İşletici, Teslim Tarihiden itibaren 7 yıl içerisinde Tarama ve Tevsii İnşaatı'nı tamamlayarak 2. Kısım'ı faaliyete açması gerekmektedir.

4. Derince Limanı'nın Özelleştirme İhalesi Haziran 2007'de ilan edilerek, teklif verme süreleri 10 Ağustos 2007 – 20 Ağustos 2007 tarihleri arası belirlenen Derince Limanı'nın 36 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine dair, 20.08.2007 tarih saat 18:00'e kadar 5 (beş) adet teklif alınmış olup, teklif sahiplerinin listesi aşağıda belirtilmiştir:

1. Akfen Holding A.Ş. - Akfen Altyapı Yatırımları Holding A.Ş. OGG;

2. Türkerler Ortak Girişim Grubu;

3. Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş;

4. Çelebi Holding A.Ş. - Kocaeli Sanayi Odası OGG.

5. Limak İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. Derince Limanı'nın işletme hakkının, yapılan ihale sonucunda;

195.250.000 ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren Türkerler Ortak Girişim Grubu'na çerçevesinde devredilmesine karar verilmiş olup 23 Kasım 2007 tarihli 26709 sayılı Resmi Gazete'de tebliğ edilmiştir.

İşleticinin Yükümlülükleri

İşletici, sözleşmenin imzalanmasından itibaren 2014 yılı sonuna kadar kademeli olarak limanın tüm rıhtımlarını T.C. Bayındırlık Bakanlığı tarafından 6 Mart 2006 tarih ve 26100 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik" kurallarına uygun hale getirilecektir. Ayrıca işleticinin 2014 yılı sonuna kadar limanın yıllık en az 250.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine çıkarma yükümlülüğü bulunmaktadır.

5. Samsun Limanı'nın 36 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirme ihalesinin nihai görüşmesi tamamlandı. 16.05.2008 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmelerinde Samsun Limanı için 125.200.000 ABD Doları ile en yüksek teklifi Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş. verdi. Bandırma Limanı için yapılan nihai pazarlık görüşmelerinde ise 175.500.000 ABD Doları ile en yüksek teklifi Çelebi Ortak Girişim Grubu verdi.

İşleticinin Yükümlülükleri

İşleticinin limanı mevcut kapasitesinin altına düşürmeme ve sözleşme imzalanmasını müteakip 7.yılın sonuna kadar limanı yıllık en az 100.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine çıkarma yükümlülüğü bulunmaktadır.

6. Bandırma Limanı'nın 36 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihi itibariyle yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait Bandırma Limanının 36 yıl süreyle işletme hakkının devri ihalesini, en yüksek teklifi 175 milyon 500 bin dolar ile Çelebi Ortak Girişim Grubu (OGG) kazanmıştır. Bandırma Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin olarak 19.09.2008 tarih ve 2008/59 sayılı ÖYK Kararı istihsal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi paraflanarak Danıştay'a gönderilmiştir. Halihazırda Danıştay görüşü beklenmektedir.

İşleticinin Yükümlülükleri

İşleticinin sözleşme imzalanmasını müteakip 4. yılın sonuna kadar limanı yıllık en az 11.000.000 ton kuru yük elleçleme kapasitesine çıkarma yükümülülüğü bulunmaktadır.

B. ULAŞIM SEKTÖRÜNÜ ETKİLEYEN DÜNYA VE BÖLGEDEKİ JEOPOLİTİK VE SOSYO EKONOMİK GELİŞMELER

B1. Yurtiçi Gelişmelerin Değerlendirilmesi

B.1.1. Serbest bölgeler

Serbest bölgeler, ulaştırma kıyı yapıları ile dolaysız ilişkileri olan sektörleri barındıran alanlardır. Serbest bölgelere gelen girdiler ve/veya serbest bölgede üretilen yarı mamüller ve nihai ürünler çoğu kez deniz yolu ile taşınmaktadır. Bu nedenle pek çok serbest bölge limanlara yakın, yada limanlarla iç içe kurulmuşlardır veya kendi yükleme boşaltma tesisleri bulunmaktadır. Örneğin, Mersin ve Samsun serbest bölgeleri, eski liman sahalarının serbest bölgeye dönüştürülmesi ile kurulmuşlardır.

A. Serbest Bölgenin Tanımı:

Genel olarak serbest bölgeler; ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler olarak tanımlanabilir.

B. Serbest Bölgelerin Kurulması ve İşletilmesindeki Temel Amaçlar ve İşlevleri:

Serbest Bölgeler aşağıda sıralanan amaçları gerçekleştirmek üzere kurulmaktadırlar.

- İhracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek,
- Yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak,
- İşletmeleri ihracata yönlendirmek ekonominin girdi ihtiyacını ucuz ve düzenli bir şekilde temin etmek,
- Uluslararası ticareti geliştirmek.

Serbest bölgeler;

- Ülkeye yabancı sermaye ve teknolojilerin getirilmesine imkan sağlayacak uygun zemin yaratılması,
- Sanayicinin ihtiyaç duyduğu bazı hammadde ve ara malların kolaylıkla, istenilen miktarda ve zaman kaybı olmadan temin edilebilmesi,
- Sağlanan teşvik ve avantajlarla düşük maliyetli mal üretimi ve ihracı,
- Türkiye dışından gelen malların transit olarak diğer ülkelere satımı,
- Yeni istihdam olanaklarının yaratılması,
- Türk ihraç ürünlerinin ihracatını kolaylaştırmak ve hızlandırmak bakımından bir basamak olması

işlevlerini görmektedir.

C. Serbest Bölgelerimizin Sunduğu Avantajlar:

Ekonomiyi canlandırmak özellikle dış dünya ile ekonomik ilişkileri kuvvetlendirmek amacı ile kurulan serbest bölgeler ticari veya sınai yatırım yapan girişimciye pek çok ekonomik avantaj sunmaktadır.

Üretici Kullanıcılar için Vergi Avantajlarından Yararlanma İmkânı:

- Üretim konulu Faaliyet Ruhsatı kapsamında faaliyet gösteren serbest bölge kullanıcılarının imal ettikleri ürünlerin satışından elde ettikleri kazançları, Avrupa Birliği üyeliğinin gerçekleşeceği yılın vergileme dönemi sonuna kadar Gelir veya Kurumlar Vergisinden istisnadır.

- Serbest bölgelerde üretilen ürünlerin FOB bedelinin en az % 85'ini yurtdışına ihraç eden kullanıcıların istihdam ettikleri personele ödedikleri ücretler gelir vergisinden müstesnadır. Bu oran Bakanlar Kurulu tarafından yüzde 50"ye kadar indirilebilir.

- Üretim faaliyetinde bulunan serbest bölge kullanıcılarının, serbest bölgelerde gerçekleştirilen faaliyetlerle ilgili olarak yapılan işlemleri ve düzenlenen kağıtları damga vergisi ve harçlardan müstesnadır.

Orta ve Uzun Vadede Geleceği Planlayabilme İmkânı:

- Hazır işyeri kiralayan kiracı-kullanıcı firmalar için 10 yıl,

- Hazır işyeri kiralayan üretici-kiracı-kullanıcı firmalar için 15 yıl,

- Kendi işyerini inşa eden yatırımcı-kullanıcı firmalar için 20 yıl,

- Kendi işyerini inşa eden üretici-yatırımcı-kullanıcı firmalar için 30 yıl

süreli faaliyet ruhsatı düzenlenmektedir. Diğer taraftan, yatırımcı kullanıcılara Hazinenin özel mülkiyetinde bulunan arazi, arsa ve binalar kiralanabilir veya bunlar üzerinde 49 yıla kadar irtifak hakkı tesis edilebilir.

Kâr Transferi İmkânı:

Serbest bölge faaliyetlerinden elde edilen kazanç ve gelirler, hiç bir izne tabi olmaksızın yurt dışına veya Türkiye'ye serbestçe transfer edilebilmektedir.

Ticaret Kolaylığı İmkânı:

Serbest bölgeler ile Türkiye'nin diğer yerleri arasında yapılan ticarette dış ticaret rejimi hükümleri uygulanır. Başka bir deyişle, Türkiye'den serbest bölgeye satılan mallar ihracat rejimine, serbest bölgeden Türkiye'ye satılan mallar ise ithalat rejimine tabi olup, serbest bölge kullanıcıları Türkiye'den ihraç fiyatına (KDV'siz) mal ve hizmet satın alabilirler. Diğer taraftan, serbest bölge ile diğer ülkeler ve diğer serbest bölgeler arasında dış ticaret rejimi hükümleri uygulanmaz. Ayrıca, bölgelerde sarf malzemelerinin en kısa sürede teminini sağlayabilmek amacıyla bedeli 5000 ABD Doları veya karşılığı Yeni Türk Lirasını geçmeyen Türkiye mahreçli mallar, isteğe bağlı olarak ihracat işlemine tabi tutulmayabilir.

Gümrük Vergisi Prosedüründen Arındırılmış Ticari Faaliyet İmkânı:

Serbest bölgeye getirilen Türkiye veya AB menşeli ya da buralarda serbest dolaşımda bulunan malların, serbest dolaşımda bulunma statüsü değişmediğinden, Türkiye'ye veya AB üyesi ülkelere girişinde gümrük vergisi ödenmez. Ayrıca üçüncü ülke menşeli malların serbest bölgeye girişinde ve bu malların Türkiye veya AB üyesi ülkeler dışındaki üçüncü ülkelere gönderilmesi halinde de gümrük vergisi ödenmez. Ancak serbest bölgeden Türkiye'ye veya AB üyesi ülkelere gönderilen serbest dolaşım durumunda olmayan üçüncü ülke menşeli mallar için Ortak Gümrük Tarifesi'nde belirtilen oran üzerinden gümrük vergisi ödenir.

AB ve Gümrük Birliği Kriterlerinin Gerektirdiği Serbest Dolaşım Belgelerinin Temini İmkânı:

Serbest bölgeler, "Türkiye-AB Gümrük Birliği"nin parçası sayıldığından, bölgelerden Türkiye veya AB menşeli ürünler ile Türkiye'de serbest dolaşım durumunda bulunan ürünlerin A.TR Belgesi düzenlenerek AB'ye gönderilmesi mümkündür. Üçüncü ülke menşeli ürünler ise Ortak Gümrük Tarifesi'nde belirtilen oran üzerinden Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğüne gümrük vergisi ödenerek serbest dolaşıma geçirildikten sonra A.TR Belgesi düzenlenerek AB'ye gönderilebilir.

Eşitlik Prensibi:

Serbest bölgede sağlanan teşvik ve avantajlardan yerli ve yabancı bütün firmalar eşit olarak yararlanır. İşleticiler ve kullanıcılar, yatırım ve üretim safhalarında Bakanlar Kurulu'nca belirlenecek vergi dışı teşviklerden de yararlandırılabilir.

Zaman Kısıtlaması Bulunmaması:

Mallar serbest bölgede süre sınırlaması olmaksızın kalabilir.

Pazar İhtiyaçlarına ve Şartlarına Göre Serbestçe Belirlenecek Ticari Faaliyet İmkânı:

Gümrük ve kambiyo mükellefiyetlerine dair mevzuat hükümleri ile üretici işletmelerin talepleri hariç olmak üzere, fiyat, kalite ve standartlarla ilgili olarak kamu kurum ve kuruluşlarına verilen yetkiler serbest bölgelerde uygulanmaz.

Gerçekçi Bir Enflasyon Muhasebesi İmkânı:

Serbest bölgedeki faaliyetlerle ilgili her türlü ödeme dövizle yapılabilir.

Yerli ve Yabancı Tüm Pazarlara Erişim İmkânı:

Serbest bölgelerden Türkiye'ye yönelik mal satışına ve serbest bölge ile diğer ülkeler arasında yapılacak ticarete kısıtlama getirilmemiştir. Serbest bölgelerden yurt içine mal satışına, tüketim malları ve riskli mallar dışında, herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir.

Azaltılmış Bürokratik Prosedür ve Dinamik İşletme Yönetimi:

Başvuru ve faaliyet süresince her türlü bürokrasi en aza indirilmiştir. Serbest bölgeler özel sektör şirketlerince işletilmektedir.

Stratejik Avantaj:

Serbest bölgelerimiz AB ve Orta Doğu pazarlarının yakınında, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'deki büyük limanlara, uluslararası havaalanlarına, karayolu ağlarına, kültür, turizm ve eğlence merkezlerine yakın yerlerde kurulmuştur.

Her Türlü Ticari ve Sınai Faaliyete Uygun ve Ucuz Altyapı İmkânı:

Serbest bölgelerin altyapısı gelişmiş ülkelerdeki benzerleri ile aynı standarttadır.

Tedarik Zinciri İmkânlarından Yararlanma Kolaylığı:

Serbest bölgeler özellikle ihracata dönük üretim yapan firmalara, ara malı ve hammadde temininde, dünya fiyatları ve şartları ile kesintisiz tedarik imkânları sunmaktadır.

D. Türkiye'de Bulunan Serbest Bölgeler:

Ülkemizde temel olarak ihracata dayalı yatırım ve üretimi teşvik etmek amacıyla 1987 yılından bu yana aşağıdaki serbest bölgeler kurulmuştur.

- Akdeniz kıyısında, Mersin, Antalya ve Adana-Yumurtalık Serbest Bölgeleri,
- Ege Bölgesinde Ege (İzmir), Denizli ve İzmir Menemen Deri Serbest Bölgeleri,
- Marmara Bölgesinde, İstanbul Atatürk Havalimanı, İstanbul Deri ve Endüstri, İstanbul Trakya, Avrupa, Kocaeli, TUBİTAK-MAM Teknoloji ve Bursa Serbest Bölgeleri,
- Karadeniz kıyısında, Trabzon, Rize ve Samsun Serbest Bölgeleri,
- Güneydoğu Anadolu Bölgesinde Mardin ve Gaziantep Serbest Bölgeleri,
- Doğu Anadolu Bölgesinde Erzurum Doğu Anadolu Serbest Bölgesi,
- İç Anadolu Bölgesinde, Kayseri Serbest Bölgesi faaliyet göstermektedir.

Serbest Bölgelerin konumları bu bölümün sonunda sunulmaktadır.

2008 yılı Şubat Ayı sonu itibariyle ülkemizdeki 20 adet serbest bölgede; 3,076'i yerli, 640'ü yabancı olmak üzere 3.716 firma faaliyet göstermekte olup, oluşturdukları istihdam hacmi ise 44,300 kişiye ulaşmış bulunmaktadır.

Ancak aşağıdaki Tablodan da anlaşılacağı gibi, en büyük ilk üç istihdamı sağlayan Ege (İzmir), Bursa ve Mersin serbest bölgeleri, toplam serbest bölge istihdamının % 50'sinden fazlasına sahiptir. Bu serbest bölgelerin faaliyet ve istihdamında çok ciddi farklar ve dengesizlikler olduğunu ortaya koymaktadır. Adı geçen, üç serbest bölgenin de limanlarla çok yakın ilgisi bulunmaktadır.

Aslında iş hacmi ve istihdamı ne olursa olsun, hemen tüm serbest bölgelerin deniz taşımacılığı ve ulaştırma kıyı yapıları ile yoğun ilgisi bulunmaktadır. Yirmi serbest bölgenin sadece 4'ü kıyısı olmayan illerde yer almaktadır. Bunlar Gaziantep, Kayseri, Mardin, Doğu Anadolu (Erzurum) serbest bölgeleridir.

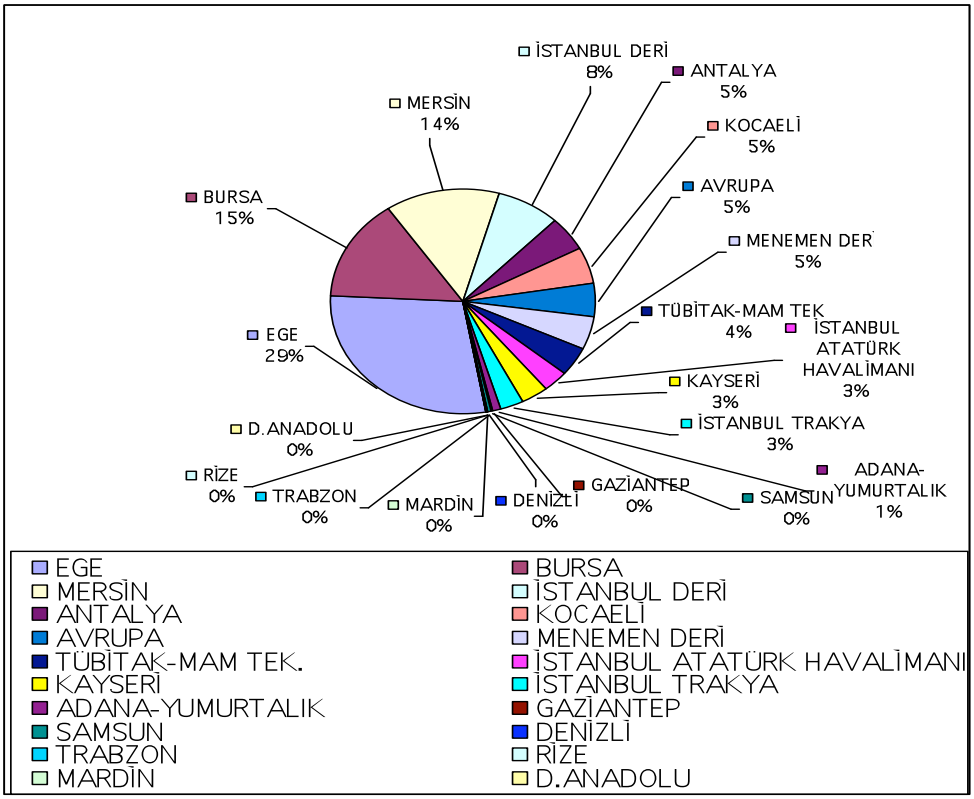
Tüm serbest bölgelerin ticaret hacmi ise 2007 yılı sonu itibariyle 24.5 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Serbest bölgelerin kurulduğu 1988 yılından 2007 yılı sonuna kadar ulaşılan kümülatif ticaret hacmi ise 173.5 milyar ABD Dolarını aşmış bulunmaktadır.

Tablo B.1: Serbest Bölgelerde İstihdam Durumu

BÖLGELER		İŞÇİ	BÜRO PERSONEL	DİĞER	TOPLAM İSTİHDAM	ORAN(%)
1	EGE	13406	732	3	14141	28.63%
2	BURSA	5690	1115	450	7255	14.69%
3	MERSİN	5266	695	894	6855	13.88%
4	İSTANBUL DERİ	2441	732	648	3821	7.74%
5	ANTALYA	3288	515	0	2550	5.16%
6	KOCAELİ	2137	246	167	2550	5.16%
7	AVRUPA	2064	320	0	2384	4.83%
8	MENEMEN DERİ	1862	258	147	2267	4.59%
9	TÜBİTAK-MAM TEK.	1658	358	40	2056	4.16%
10	İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI	113	1455	11	1579	3.20%
11	KAYSERİ	1442	102	15	1559	3.16%
12	İSTANBUL TRAKYA	821	616	38	1475	2.99%
13	ADANA-YUMURTALIK	370	115	0	485	0.98%
14	GAZİANTEP	108	53	0	161	0.33%
15	SAMSUN	83	29	4	116	0.23%
16	DENİZLİ	27	31	0	58	0.12%
17	TRABZON	43	6	8	57	0.12%
18	RİZE	7	6	0	13	0.03%
19	MARDİN	3	1	2	6	0.01%
20	D.ANADOLU	0	0	0	0	0.00%
TOPLAM		40829	7385	2427	49388	100.00%

Kaynak. http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/SB/ABIliskilerDb/sb_istihdam.pdf

Grafik B.1: Serbest Bölgelerde İstihdam



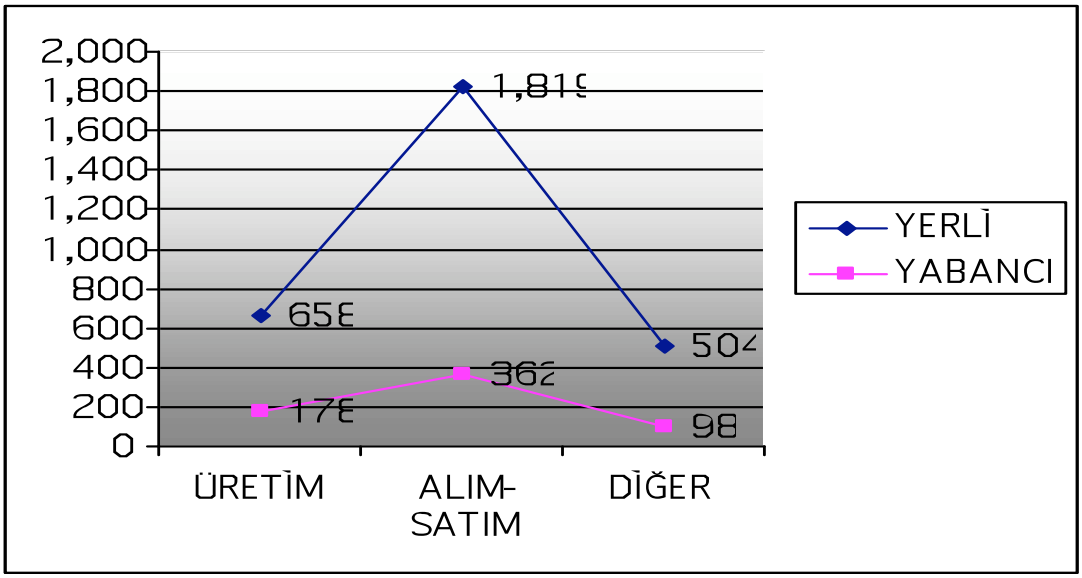
Türkiye'de bulunan serbest bölgelerde bulunan firmaların önemli bir kısmı ticaret (alım-satım) ile iştigal etmektedir. Bunu imalat sanayi takip etmektedir. Yabancı yatırımcıların imalat sanayindeki payları görece daha fazladır. Gerek ticaret ve gerekse imalat amaçlı işletmelerin kıyı yapılarını kullanım düzeyleri yüksektir.

Tablo B.2: Serbest Bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı (31.12.2008)

Faaliyet Konuları	**Yerli**	**Yabancı**	**Toplam**
Üretim	658	178	836
Alım-Satım	1,819	362	2,181
Diğer	504	98	602
Toplam	2,981	638	3,619

Kaynak. http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/SB/ABIliskilerDb/sb_firma.pdf

Grafik B.2: Serbest Bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı



Serbest bölgelerle ilgili diğer bilgiler Tablo formatında sunulmaktadır. Aşağıdaki tablolardan görüleceği gibi serbest bölgelerin daha çok yurt dışı ile ilgili olduğu söylenebilmektedir.

Tablo B.3: Yönü İtibariyle Toplam Ticaret Hacmindeki Değişmeler (1000 ABD $)

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%
Yurt İçinden Serbest Bölgelere	3,160,497	14%	3,071,081	13%	3,045,262	12%	3,194,849	13%
Serbest Bölgelerden Yurt İçine	7,888,097	34%	7,939,017	33%	7,916,873	32%	7,262,124	30%
Yurtdışından Serbest Bölgeler	7,703,962	33%	7,951,048	33%	8,299,939	34%	8,247,524	34%
Serbest Bölgelerden Yurt Dışına	4,610,270	20%	4,862,882	20%	5,311,371	22%	5,873,559	24%
TOPLAM	23,362,826	100%	23,824,028	100%	24,573,445	100%	24,578,056	100%

Kaynak. http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/SB/ABIliskilerDb/sb_hacim_degismeler.pdf

Tablo B.4: Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri (1000 ABD $)

Bölgeler	2008	%2008-2007	2007	%2007-2006	2006	%2006-2005	2005
Ege	3,763,964	-8,03	4,092,781	2,28	4,001,498	6,25	6,591,374
Bursa	1,604,603	-0,90	1,619,125	-16,25	1,933,293	-14,54	2,262,270
Mersin	2,637,921	3,19	2,556,331	35,69	1,884,005	-11,47	2,128,181
İstanbul Deri	6,001,678	-4,92	6,312,273	-9,21	6,952,940	5,49	6,591,374
Antalya	729,233	33,68	545,511	-0,95	550,719	9,00	505,262
Kocaeli	705,309	50,99	467,128	83,33	254,808	39,45	18,273
Avrupa	1,575,653	5,13	1,498,721	12,40	1,333,360	22,96	1,084,377
Menemen Deri	412,922	-2,57	423,836	10,64	383,072	21,66	314,865
Tübitak-Mam Tek.	111,715	137,41	47,056	54,72	30,414	104,92	14,842
İstanbul Atatürk Havalimanı	3,539,000	-2,21	3,618,897	12,37	3,220,486	-6,76	345,024
Kayseri	702,948	8,66	646,906	24,37	520,142	43,52	362,405
İstanbul Trakya	1,862,771	-18,67	2,290,343	-6,31	2,444,484	10,62	2,209,771
Adana-Yumurtalık	263,148	63,69	160,757	108,48	7,711	-9,16	84,885
Gaziantep	143,306	96,89	72,786	-22,49	9,391	-29,09	132,432
Samsun	406,402	324,33	95,775	75,43	54,593	-6,90	58,638
Denizli	43,584	-41,72	75	13,48	659	-61,07	169,278
Trabzon	67,114	73,14	39	185,28	13,587	-12,42	15,514
Rize	6,784	-41,32	12	45,33	7,955	-61,80	20,824
Mardin*	-	-	112	-93,58	1,751	-65,90	5,134
D.Anadolu*	-	-	-	-	-	-	-
Toplam	24,578,055	0.02%	24,448,463	3%	23,604,868	1.97%	22,914,723

*Doğu Anadolu ve Mardin Serbest Bölgelerinde kayda değer bir ticaret hacmi bulunmamaktadır.

Kaynak. http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/SB/ABIliskilerDb/sb_hacim.pdf

Kaynak. http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin.pdf

Şekil B.1: Türkiye'deki Serbest Bölgeler

B.1.2. Organize Sanayi Bölgeleri

Organize Sanayi Bölgeleri ulaştırma kıyı yapılarını, liman ve iskeleleri yoğun olarak kullanan bir diğer kullanım ve örgütlenme biçimidir. Bunların önemli bir kısmı görece gelişmiş kıyı bölgelerinde yer almaktadır. Kıyısı olan illerde organize bölge sayıları fazladır.

A. Organize Sanayi Bölgesi'nin Tanımı:

Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, kentleşmeyi yönlendirmek, çevre sorunlarını önlemek, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, imalat sanayi türlerinin belirli bir plan dahilinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmeleri amacıyla, sınırları tasdikli arazi parçalarının gerekli alt yapı hizmetleriyle ve ihtiyaca göre tayin edilecek sosyal tesisler ve teknoparklar ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dahilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve 4562 sayılı Kanun hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgesini ifade eder.

Organize sanayi bölgeleri, Türkiye'de başarılı bir uygulama olarak değerlendirilmektedir. Günümüzde 120 organize sanayi bölgesi faaliyettedir. Bunların önemli bir kısmı görece gelişmiş Marmara Bölgesindedir. Faaliyete geçmiş OSB lerin alan büyüklükleri açısından 1. sırada Marmara Bölgesi, 2. sırada İç Anadolu Bölgesi, 3. sırada Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve 4. sırada Ege Bölgesi yer almaktadır. OSB sayısı açısından her ne kadar en fazla OSB Karadeniz Bölgesinde görülüyorsa da istihdam ve ekonomik faaliyetler açısından, Marmara, İç Anadolu, Ege ve Güneydoğu Anadolu bölgesinde yer alanlar daha önemlidir. Güneydoğu Anadolu Bölgesindeki görece gelişmişlik Gaziantep OSB lerinden kaynaklanmaktadır.

Tablo B.5. Organize Sanayi Bölgelerinin Coğrafi Bölgelere Göre Dağılımı (Yol, içmesuyu, pis su, yağmur suyu, elektrik vs işleri tamamlanan 107 adet OSB bazında)

BÖLGE ADI	2008 SONU İTİBARİYLE BİTENLER			2009 YILI YATIRIM PROGRAMINDA OLANLAR				
	ADET	ALAN (Ha)	% Hektar (*)	ADET (*)	ALAN (Ha)	KREDİ VERİLECEK ALAN (Ha)	% Hektar (*)	% Adet (**)
MARMARA (11 İL)	20	5,169	21.00	10	1,400	853	8.55	10.42
EGE (8 İL)	18	3,823	15.53	17	3,105	1,850	18.96	17.71
AKDENİZ (8 İL)	13	2,763	11.23	5	830	760	5.07	5.21
İÇ ANADOLU (13 İL)	20	4,567	18.56	17	4,653	2,338	28.41	17.71
KARADENİZ (18 İL)	26	2,742	11.14	22	1,551	1,213	9.47	22.92
DOĞU ANADOLU (14 İL)	10	1,548	6.29	12	1,867	1,017	11.40	12.50
G.DOĞU ANADOLU (9 İL)	13	3,999	16.25	13	2,973	1,265	18.15	13.54
TÜRKİYE TOPLAMI (81 İL)	120	24,611	100.00	96	16,379	9,296	100	100

(*) Toplam bölge alanının Türkiye toplam alanına oranıdır.
(**) Etüt karakteristiği ile yer alan projeler adet olarak toplamlara dahil edilmiştir.
(***) Toplam adedin Türkiye toplam adedine oranıdır.
Kaynak. http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfano=2988

OSB ler açısından bir diğer ilginç değerlendirme, kişi başına düşen OSB alanıdır. Aşağıdaki Tablodan görüleceği gibi, imalat sanayinde atılım yapan illerde bu değer yüksek çıkmaktadır.

Örneğin, 1. sırada yer alan Bilecik, Devlet Planlama Teşkilatının yaptığı ilerin performansını ölçen çalışmada, kişi başına sanayi elektriği tüketiminde de 1. sırada çıkmaktadır.

Bu tablo ilerdeki yıllar için de bir potansiyeli işaret etmektedir. Kişi başına düşen alan ilerde sanayi altyapısı olan alanların fazlalığına da işaret etmektedir.

Tablo B.6: Kişi Başına Düşen OSB Alanına Göre İllerin Sıralaması

SIRA NO	İLLER	2007 YILI NÜFUS SAYIMI KESİN SONUÇLARI	İLLERDEKİ TOPLAM OSB SAYISI	İLLERDEKİ OSB'LERİN TOPLAM ALANLARI (m2)	KİŞİ BAŞINA DÜŞEN OSB ALANI (m2)
1	Bilecik	203,777	6	12,540,000	61.54
2	Eskişehir	724,849	3	35,810,000	49.40
3	Uşak	334,115	3	10,110,000	30.26
4	Bayburt	76,609	1	2,180,000	28.46
5	Kayseri	1,165,088	3	32,180,000	27.62
6	Kırşehir	223,170	3	5,800,000	25.99
7	Kocaeli	1,437,926	12	35,410,400	24.63
8	Sivas	638,464	4	14,418,000	22.58
9	Tekirdağ	728,396	4	15,826,000	21.73
10	Afyonkarahisar	701,572	9	15,210,000	21.68
11	Gaziantep	1,560,023	3	29,290,000	18.78
12	Karaman	226,049	1	4,000,000	17.70
13	Erzincan	213,538	1	3,730,000	17.47
14	Çankırı	174,012	4	2,960,000	17.01
15	Kütahya	583,910	5	9,884,000	16.93
16	Çorum	549,828	2	9,210,000	16.75
17	Denizli	907,325	7	15,195,000	16.75
18	Niğde	331,677	2	5,530,000	16.67
19	Kırıkkale	280,234	2	4,570,000	16.31
20	Bolu	270,417	4	4,210,200	15.57
21	Aydın	946,971	7	13,920,000	14.70
22	Tokat	620,722	5	8,494,200	13.68
23	Malatya	722,065	3	9,800,000	13.57
24	Ardahan	112,721	1	1,500,000	13.31
25	Kırklareli	333,256	2	4,430,000	13.29
26	Manisa	1,319,920	5	17,290,000	13.10
27	Bursa	2,439,876	13	31,593,100	12.95
28	Tunceli	84,022	1	1,060,000	12.62
29	Konya	1,959,082	9	24,340,000	12.42
30	Şanlıurfa	1,523,099	4	18,615,000	12.22
31	Isparta	419,845	3	4,896,500	11.66
32	Osmaniye	452,880	2	5,000,000	11.04
33	Iğdır	181,866	1	2,000,000	11.00
34	Ankara	4,466,756	11	48,470,000	10.85
35	Amasya	328,674	4	3,518,000	10.70
36	Sakarya	835,222	4	8,150,000	9.76
37	Yalova	181,758	2	1,735,000	9.55
38	Adıyaman	582,762	4	5,490,000	9.42
39	Kars	312,205	2	2,883,000	9.23
40	İzmir	3,739,353	13	35,050,000	9.37
41	Düzce	323,328	2	2,810,000	8.69
42	Sinop	198,412	2	1,720,000	8.67
43	Kastamonu	360,366	2	3,000,000	8.32
44	Aksaray	366,106	1	2,900,000	7.92
45	Kilis	118,457	1	900,000	7.60
46	Rize	316,252	2	2,400,000	7.59
47	Balıkesir	1,118,313	4	8,300,000	7.42
48	Erzurum	784,941	3	5,550,000	7.07
49	Adana	2,006,650	2	13,880,000	6.92

50	Burdur	251,181	2	1,700,000	6.77
51	Zonguldak	615,890	3	4,100,000	6.66
52	Edirne	396,462	2	2,570,000	6.48
53	Elazığ	541,258	2	3,375,000	6.24
54	Gümüşhane	130,825	1	760,000	5.81
55	Nevşehir	280,058	1	1,600,000	5.71
56	Mersin	1,595,938	2	7,500,000	4.70
57	Karabük	218,463	1	1,000,000	4.58
58	Muş	405,509	1	1,760,000	4.34
59	Yozgat	492,127	2	2,062,000	4.19
60	Samsun	1,228,959	5	5,000,000	4.07
61	Mardin	745,778	1	3,000,000	4.02
62	Diyarbakır	1,460,714	2	5,820,000	3.98
63	Çanakkale	476,128	2	1,860,000	3.91
64	Hatay	1,386,224	5	5,170,000	3.73
65	Antalya	1,789,295	2	6,840,000	3.82
66	Şırnak	416,001	2	1,500,000	3.61
67	Trabzon	740,569	4	3,380,000	4.56
68	Kahramanmaraş	1,004,414	1	3,200,000	3.19
69	Bingöl	251,552	1	760,000	3.02
70	Bartın	182,131	1	550,000	3.02
71	Ordu	715,409	3	2,000,000	2.80
72	Siirt	291,528	1	700,000	2.40
73	Ağrı	530,879	1	1,270,000	2.39
74	Batman	472,487	1	1,000,000	2.12
75	Bitlis	327,886	1	570,000	1.74
76	Giresun	417,505	1	700,000	1.68
77	İstanbul	12,573,836	8	20,802,200	1.65
78	Muğla	766,156	1	1,200,000	1.57
79	Hakkari	246,469	1	330,000	1.34
80	Van	979,671	1	1,270,000	1.30
81	Artvin	168,092			0.00
	TOPLAM:	70,586,253	256	651,107,600	9.22

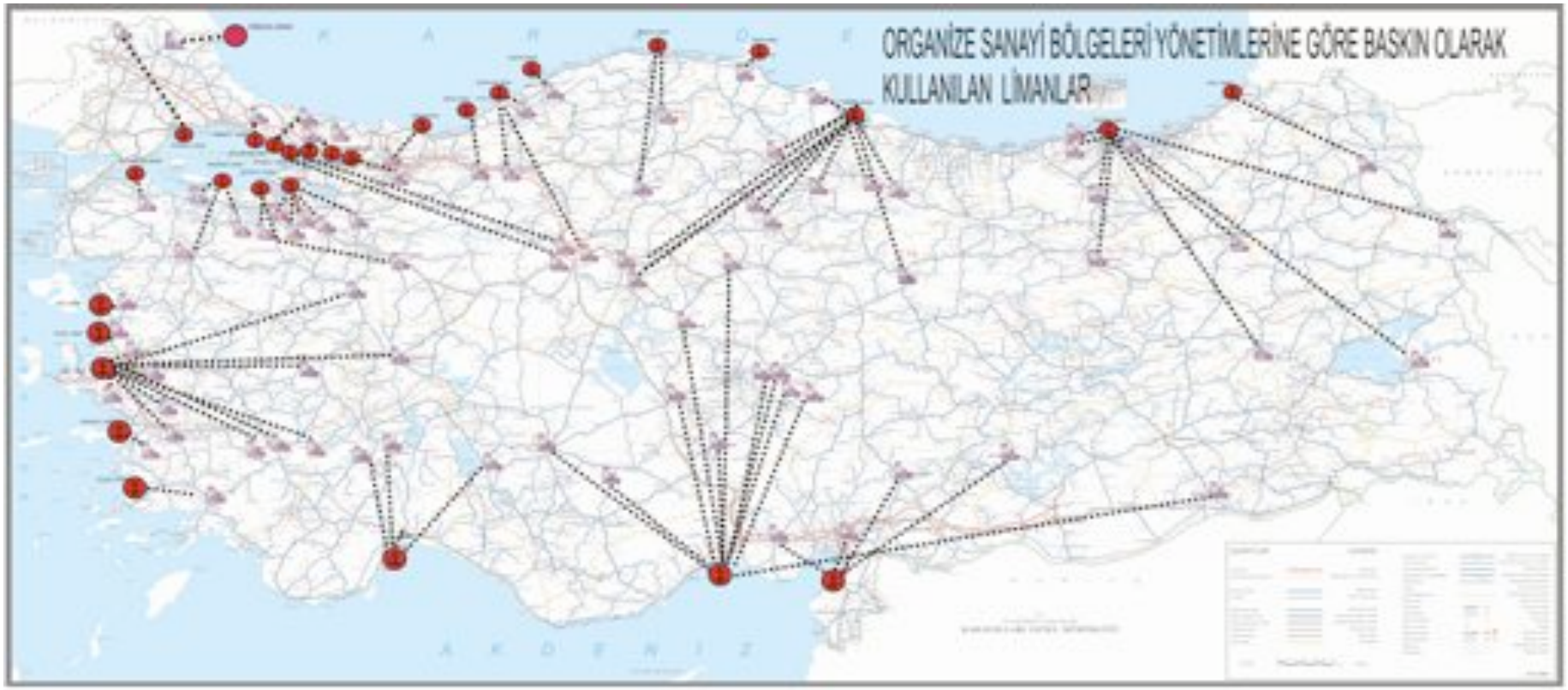
Kaynak. http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfano=2988

Bir diğer önemli husus, yapımı süren OSB lerdir. Bilindiği gibi OSB ler, deniz yapılarını en fazla kullanan imalat sanayi üretim tesislerini barındırmaktadır. Mevcut ve yapımı süren OSB ler, ulaştırma kıyı yapılarının en önemli kullanıcılarından olacaktır. Aşağıdaki Tabloda sunulan 2008 yatırım programına giren 99 adet OSB bu bağlamda değerlendirilmiştir.

Çalışmanın ikinci kısmında talep tahminleri aşamasında ayrıntısı ile değerlendirilecek bir diğer husus OSB lerin işletmeye alınma yılları olacaktır. Aşağıdaki Grafikten görüleceği gibi, OSB lerin faaliyete geçme yıllarında dalgalanmalar vardır. Bunlar incelenecektir.

Grafik B.3: Yıllara Göre Biten Organize Sanayi Bölgesi Adetleri

Grafik B.4: Yıllara Göre Faaliyete Geçen Organize Sanayi Bölgelerinin Gelişimi (ha)



Şekil B.2: Türkiye'deki Organize Sanayi Bölgeleri İlişkili Oldukları Limanlar

B.1.3. Lojistik Bölgeler ve Lojistik Köyler

Dünya ticaretindeki dönüşümlerle birlikte ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir. Her ülke deniz yolu, hava yolu, demir yolu, kara yolu ve boru hattı taşımacılık anlayışlarını uluslar arası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedirler. Bu yönelme, lojistik üsler adı altında tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslar arası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulmaktadır. Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Şanghay, Anvers, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik üsler dünya ticaretinin ve kıtalar arası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır (Erdal, 2005; 1).

Bugün ve gelecekte oynayacağı roller düşünüldüğünde hiç kuşku yok ki dünya ticaretinin kalbi lojistik üslerdir. Her ülke, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların en önde gelenleri arasında lojistik üslerin hayata geçirilmesi başı çekmektedir.

Lojistik üs*,* taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade eder (Erdal, 2005; 7-9).

Lojistik üsler, gerek deniz gerek havalimanı tabanlı olsun faaliyetlerini belirli bir merkezde yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkanı sağlamaktadır. Lojistik üs, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir.

Lojistik üslere ek olarak lojistik merkezler de multimodal taşımacılığın önemli bir parçasıdır. ***Lojistik merkez****;* ulaştırma, lojistik ve fiziksel dağıtımla ilgili ulusal ve uluslar arası çapta ticari faaliyetlerde bulunan çok çeşitli işletmelerin faaliyette bulundukları yerdir. İşletmeciler bina ve diğer tesislerin (depo, dağıtım merkezleri, ofisler, tırlar vs.) ya sahibi ya da kiracısıdırlar. Haksız rekabetin önlenmesi için lojistik merkezin tüm imkanları, tüm kullanıcılara açıktır (Europlatform, 2006; 1). ***Lojistik köy*** olarak da tanımlanan lojistik merkezler de tek bir taşıma türü ile hizmet görülebilmesi sözkonusu olabilir ancak çok modlu taşımalara imkan veren (intermodal) tesisler, küresel ve bölgesel pazarlara doğrudan erişim imkanı sağlamakta ve bu merkezlerin rekabetçi üstünlüğünü arttırmaktadır.

Gerçek lojistik merkezlerin fonksiyonelliği; iyi bir ulaştırma bağlantısının bulunması, gelecekte büyümeye olanak verecek bir alana sahip olunması, tesislerinin birbirinden farklı firmaların ihtiyaçlarını karşılamaya uygun olması ve merkeze giren ve çıkan yük miktarına bağlıdır.

Lojistik köylerin fonksiyonları aşağıda belirtilmiştir;

- Birden fazla taşıma türünün kullanılmasına olanak sağlaması ve bu anlamda intermodal (çoklu taşımacılık) boyutunda hizmetler sağlaması
- Dağıtımın tek merkezden yapılması
- Akıllı depolama / uzman depolama (ör; frigorific mallar için özel depolama)
- Katma değerli üretim ya da işleme
- Lojistik
- Showroom'lar
- Gümrük işlemleri (zaman zaman Dış Ticaret Bölgesi statüsü verilebilir)

Lojistik köylerin fiziksel özellikleri ise aşağıdaki gibidir:

- En az 250 hektar yüzölçümü, çoğu lojistik köyü daha da büyüktür
- Genel mevki: bir metropolün içinde ya da yakınında ama yerleşim bölgelerinden uzakta
- Karayoluyla mükemmel ulaşım imkanı, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip, giriş kontrollü yapılır
- Çok modlu taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına ve/veya havaalanlarına yakınlıkya da doğrudan erişim
- Tasarım: planlı imar, konfor ve manzara (şehir estetiğine katkı)
- Modern ofisler ve binalar (depolar)
- Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı

Lojistik köylerin avantajları

- Yük taşımalarıyla ilgili ticari faaliyetlerin biraraya toplanması suretiyle lojistik zincirin en mükemmel hizmet verir hale getirilmesi
- Araç (özellikle kamyon-tır) kullanımının en uygun seviyeye/hale getirilmesi
- Depo kullanımının en uygun hale getirilmesi
- İnsangücü kullanımının en uygun hale getirilmesi
- Tüm faaliyetler için güvenli bir ortam/çevrenin yaratılması
- Tek elden/merkezden yönetim
- Tek elden planlama
- Şehirlere yakınlık
- Toplam nakliye maliyetlerinde düşüş
- Toplam sınai maliyetlerde düşüş
- Toplam personel maliyetlerinde düşüş
- Taşıma cirolarında artış
- Kaliteli çalışma ortamı
- Destekleyici hizmetler

Türkiye'nin Lojistik Üs Karakteri ve İlgili Stratejiler

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika gibi üç büyük kıtanın tam ortasında yer almaktadır. Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu gibi stratejik öneme sahip bölgelere, deniz, kara, hava ve demiryolu ile ulaşım sağlanabilen dünyada sayılı ülkelerden biridir. Dünyanın kuzey-güney ve doğu-batı arasındaki ender kavşaklarından bir tanesidir. Ancak Türkiye hep söylene gelen ve dünyada eşi benzeri olmayan coğrafi avantajını ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtamamaktadır. Bunun bir çok sebebi olmasının yanında lojistik açıdan deniz ve hava limanlarının gücünü arzu edilen seviyede kullanamaması da büyük bir etkendir.

Türkiye'nin rekabetçi üstünlüğünü sağlayacak olan lojistik stratejilerin geliştirilmesi ve sürdürülmesinde misyon; *"sürdürülebilir kalkınma ve çevreye duyarlılık ilkesi çerçevesinde toplam maliyetin düşürülmesi ve müşteri hizmet düzeyinin arttırılması"* olarak ele alınmalıdır. Avrupa Birliği'nin de önemli bir gündem maddesi olan *"sürdürülebilir kalkınma kavramı",* yeşil lojistik uygulamalarını gündeme getirmekte ve bunun sonucunda demiryolu ve denizyolu gibi ulaştırma modlarını ön plana çıkarmaktadır. Misyon çerçevesindeki maliyetlerin düşürülmesi

ulaştırma başta olmak üzere envanter yönetimi, depolama v.b. maliyetlerin toplamını göz önüne almalı ve güvenilirlik, transit zamanların kısalması, hız, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi gibi müşteri hizmet düzeyi unsurlarını değerlendirmelidir.

Türkiye için dokuz ayrı ulaştırma ekseni ve geleceğe yönelik yatırımlar belirlenmektedir (OCDI, 2000). Bunlar aşağıdaki gibi şekillenmektedir;

- Avrupa-Asya Koridor Ekseni (Marmara / Ankara / Mersin)
- Ege-Karadeniz Koridor Ekseni (İzmir / Ankara / Samsun)
- Ege Denizi Ekseni (Marmara / Batı Akdeniz)
- Akdeniz Ekseni (Batı Akdeniz/Doğu Akdeniz)
- Karadeniz Ekseni (Doğu Anadolu/Karadeniz/ Akdeniz)
- GAP Ekseni (Doğu ve Güneydoğu Anadolu / Akdeniz)
- İç Anadolu-Doğu Anadolu Ekseni (Doğu Anadolu /Ankara)
- Karadeniz-Güney Doğu Anadolu Ekseni (Karadeniz/Doğu Anadolu)
- Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Ekseni (Doğu Anadolu/Karadeniz)

Avrupa-Asya Koridor Ekseni, halihazırda en geniş ekonomik faaliyetin olduğu bir akstır. Marmara ve Mersin bölgesinin önemli bir çıkış noktası olması dolayısıyla ileride de ekonominin çekici gücü olmaya devam edecektir. Bu aksın etkinliğinin artması hem Mersin hem de Marmara Bölgesi limanların hizmet düzeyleri ile ilgilidir. Bunun yanı sıra Boğaz Tüp geçişinin de tamamlanması önemli bir alt yapı yatırımı olarak ön plana çıkmaktadır. Boğaz Tüp geçişinin inşasıyla; Avrupa ile Asya demiryolu ile birbirine kesintisiz bağlanacak, böylece Asya ile Avrupa arasındaki yük taşımaları Türkiye üzerinden daha hızlı ve kısa bir güzergahla gerçekleştirilecektir.

Ege ve Akdeniz eksenleri, büyük şehirlere yakınlığı dolayısıyla önemli bir gelişim potansiyeline sahiptir. Ege Denizi ve Akdeniz Ekseni, Avrupa-Asya Ekseni ile birlikte ulusal ekonomiyi sürükleyici önde gelen bir konuma sahip olma potansiyeline sahiptir. Ege Denizi Ekseninin, Avrupa, Asya ile bütünleşmesini sağlayan İzmir Limanının kapasitesinin ve verimliliğinin de arttırılması gerekliliği söz konusudur. Aynı zamanda, Ege Bölgesinde yeni bir konteyner limanına da ihtiyaç duyulduğu gözlenmektedir. Bunun yanı sıra, Akdeniz Ekseni, Doğu Anadolu Bölgesinin de gelişimine katkıda bulunacaktır.

Karadeniz Ekseninin, Doğu Avrupa ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleriyle yakın bağlar oluşturması beklenmektedir. Aynı zamanda bu aks, ard bölgesindeki iç kara bölgelerine de önemli bir açılım sağlayacaktır.

GAP Ekseninin, GAP gibi bir bölgesel kalkınma planının varlığından dolayı potansiyeli yüksek olarak değerlendirilmektedir. Bu eksenin etkinliğini etkileyecek en önemli alt yapı yatırımı, Doğu Anadolu ile Karadeniz'in bütünleşmesini sağlayacak demiryoludur.

İç Anadolu-Doğu Anadolu Ekseni, gelişmiş bir bölge ile geri kalmış bir bölgeyi birbirine bağlamaktadır. Karadeniz-Güney Doğu Anadolu Ekseni ise Doğu Anadolu Bölgesinin orta bölümleri ile Karadeniz kıyı bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Ekseni ise Doğu Anadolu'nun az gelişmiş bölgeleri ile Karadeniz'in kıyı bölgelerini (Trabzon v.b.) birbirine bağlamaktadır.

Türkiye'nin doğu-batı ve Kuzey-Güney çerçevesinde köprü bir ülke olma özelliğini arttıracak olan bu akslarla ilgili yatırımların tamamlanması ve özellikle Avrupa-Asya demiryollarının bağlantısının Türkiye üzerinden gerçekleştirilmesi gerekliliği söz konusudur.

Türkiye'de son yıllarda gündeme gelen örgün hizmetler arasında Lojistik bölgeler ve köyler de bulunmaktadır. Konunun öncüsü Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğüdür. Aşağıda verilen bilgiler, Demiryolu Sempozyumunda sunulan "TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi" nden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Lojistik köyü; içerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm işlevlerin görüldüğü ve farklı işletmecilerin faaliyet gösterdikleri alanlardır.

Lojistik köyleri; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma sistemine etkin bağlantıları olan; depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme ve benzer faaliyetlerin yapıldığı, bölgelerdir. Farklı taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımların sahiptirler.

Lojistik köy ya da yük köyü (freight village) kavramı ilk olarak Avrupa'da gündeme gelmiş ve ilk uygulamalar da 1960 yılların sonlarında itibaren Avrupa'da görülmüştür.

Avrupa'da 60'ın üstünde Lojistik köyü bulunmaktadır. Yaklaşık 2400 adet taşıma işletmecisi bu köylerden yararlanmaktadır.

- Fransa,
- Almanya, İspanya,
- İtalya, Yunanistan,
- Danimarka,
- Hollanda,
- Belçika,
- Lüksemburg,
- Polonya,
- Ukrayna,
- Macaristan,
- Portekiz Lojistik köyleri bulunmaktadır.

Avrupa'da bulunan lojistik köylerden bazılarının ismi aşağıda verilmektedir.

- Htc Hoeje, Ntc Nordic Lojistik Köyleri Danimarka'da,
- Bologna, Padova, Parma, Rogivo, Verona Lojistik Köyleri İtalya'da,

- Dresden, Bremen Lojistik Köyleri Almanya'da,
- Zal, Barcelona Lojistik Köyleri İspanya'da bulunmaktadır.

Lojistik köyler; kentsel yerleşmelerin yakınında olmalarına karşın, yeterli alan büyüklüklerine sahiptirler. Alan kullanımı genelde; konteyner ve genel eşya yükleme boşaltma ve stok alanları, dökme yük boşaltma alanları, kapalı stok alanları ve depolar, yük yapma birimleri, tehlikeli ve özel eşya yükleme ve boşaltma alanları, tren teşkil kabul ve sevk yolları, TIR parkları, gümrüklü sahalar; acenteler, ofis binaları ve benzerleridir.

Ayrıca; genel hizmetler için de alan kullanılmaktadır. Bunlar; bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depo ve antrepolar, iletişim ve gönderi merkezleri ve benzeri donatılardır.

Lojistik köylerin diğer belirgin özellikleri aşağıdaki gibidir.

- Planlı gelişme gösterileri, bir gelişme master planları vardır.
- Tek bir merkezden yönetilir, yönetim bütünlüğüne sahiptirler.
- Lojistik köylerde taşıma ve depolama hizmetleri bir bütünlük içinde verilmektedir. Bunlar; taşıma modları arasında transferlerin yapılması, geçiş sağlanması, yükleme, boşaltma, elleçleme ve tartı hizmetleri verilmesi, depolama ve ambarlama hizmetleri, gümrük hizmetleri, park hizmetleri verilmesi ve benzer diğerleridir.

Lojistik köyleri genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir organ tarafından işletilmektedir. Avrupa'daki lojistik köyler genellikle ortaklıklar tarafından işletilmektedir. Ortaklar; belediye veya diğer yerel yönetimler, bölgenin ticaret ve sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3.şahıslardan oluşmaktadır. Lojistik köyler çok ortaklı kamu ve özel sektör işbirliği ile kurulmaktadır.

B.1.3.1 Türkiye'den Lojistik Köy Örnekleri

Türkiye'de lojistik köyü anlamında çalışmalar TCDD tarafından başlatılmıştır. TCDD lojistik köylerini tam anlamıyla Avrupa Birliği normlarına göre tanımlamakta ve tasarlamaktadır. TCDD, lojistik köyleri, "Yük ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşıma türünde etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tam, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölge" olarak tanımlanmaktadır.

Kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde kurulması için ilk etapta 2006 yılı kurum hedeflerine paralel olarak özellikle organize sanayi bölgesine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Boğazköprü (Kayseri) ve Gökköy'de (Balıkesir) Lojistik Köyü kurulması planlanmıştır. Lojistik köylerinin kurulması işi TCDD 2007 yatırım programına alınmıştır.

Ayrıca, 2007 yılında Yenice (Mersin), Uşak ve Palandöken'de (Erzurum) de lojistik köyü kurulması için fizibilite etüdü çalışmalarına başlanmıştır. Bu planlama yapılırken söz konusu yük merkezlerinin mevcut yük durumları ile yük potansiyelleri incelenmiş, 10 yıllık yük tahminleri yapılmıştır. Kurulması planlanan yük köylerine ait tesis ve saha ihtiyaçları belirlemiş fizibilite etüdü yapılmıştır. Fizibilite etüdü iki yıllık yatırım dönemi ve 25 yıllık işletme dönemi üzerinden yapılabilir bulunmuş olup, ekonomik analizde de ekonomimize yaratacağı katma değer ve yapılabilirlik açısından oldukça pozitif kriterlere sahip oldukları tespit edilmiştir.

LOJİSTİK MERKEZLER

Modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen, diğer ulaşım sistemleri ile entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren lojistik merkezler ülkemizde kurulma aşamasındadır. 2007 yılında 9 adet, 2008 yılında 11 adet olarak planlanan lojistik merkez sayısı 2009 yılı itibariyle 12 adet planlanmıştır.

Lojistik merkezler öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak, yük taşıma potansiyelinin yoğun oldugu 12 bölgede planlanmıştır.

Lojistik Merkezlerde Bulunan Tesisler

- Konteyner yükleme boşaltma ve stok alanları
- Gümrüklü sahalar
- Müşteri ofisleri, otopark, tır parkı
- Bankalar, restaurantlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları

Lojistik Merkezlerin Avantajları

- Türk lojistik sektörüne yıllık 10 milyon ton ilave taşıma imkanı
- Karayolu-demiryolu entegrasyonu

TCDD lojistik hizmetlerinde daha etkin ve verimli bir işletmecilik yapılabilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması için yük potansiyeli yüksek olan,

- Halkalı/Ispartakule (İstanbul),
- Köseköy(İzmit),
- Gelemen (Samsun),
- Hasanbey (Eskişehir),
- Boğazköprü (Kayseri),
- Gökköy(Balıkesir),
- Yenice (Mersin),
- Uşak,
- Palandöken (Erzurum),
- Konya,
- Kaklık (Denizli)
- Bozüyük (Bilecik'te)

lojistik merkez oluşturma çalışmalarına devam etmektedir.

B. 1.3.1 Türkiye 'den Lojistik Köy Örnekleri (sayfa 148 - 152) Bölümü aşağıdaki şekilde güncellenmiştir.

İSTANBUL(HALKALI/ISPARTAKULE) LOJİSTİK MERKEZI

Halkalı'da RO-LA taşımacılığına uygun bir yol ve rampa oluşturulmuş, kantar çevresi, saha betonlaması tamamlanmış, lojistik merkezi ihata altına alınmıştır. Genişleme alanı olarak Ispartakule belirlenmiş olup, tevsiat planı hazırlanmıştır. İlk etapta, yaklaşık 400.000 m2 lik alanın kamulaştırılması için çalışma başlatılmıştır. Lojistik merkezinden konteyner, ihraç ve ithal eşya,tekstil ürünleri, işlenmiş deri, küçük ev aletleri, kum, oto yedek parçası, tır, temizlik maddesi, gıda maddesi, kağıt, MDF, boru taşıması yapılacaktır. Uluslararası taşımalarımızın %70'i Trakya bölgesinden yapılmakta olup, bunun büyük bölümü Halkalı'dan gerçekleşmektedir. Halkalı lojistik merkezinin genişleme alanı olarak Ispartakule'de alanlar belirlenmiş olup, tevsiat planlarının hazırlanmış, kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir.

Bu proje ile Türkiye Lojistik Sektörüne 2 Milyon ton taşıma kapasitesi sağlanması, Türkiye'ye 1,490 Bin m^2 lojistik alan kazandırılması planlanmaktadır.

İZMİT LOJİSTİK MERKEZİ

Lojistik sektörüne daha etkin ve modern bir hizmet sunulması amacıyla İzmit ve çevresinde gelişen özellikle otomobil sektörü ve buna bağlı olarak yan sanayilere hitap edebilecek, diğer taşıma modelleri ile entegre olarak Marmara hinterlandına cevap verebilecek özellikte aynı zamanda ithalat ve ihracat taşımaları için önemli bir merkez olan İzmit Lojistik Merkezi kurulmaktadır. Köseköy Gar sahasında 177 bin m^2 alanda sürdürülen yükleme boşaltma hizmetleri 765 bin m^2 alan üzerine kurulan Köseköy Lojistik merkezinde verilecektir. Lojistik merkezden; otomobil, otomotiv yedek parçası, mdf, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteyner, klinker, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit, çelik saç, odun, tutkal taşıması yapılacaktır. İnşaası tamamlandığında bu proje ile Türkiye Lojistik Sektörüne 1,5 milyon ton taşıma kapasitesi ile 765 Bin m^2 lojistik alan kazananacaktır.

SAMSUN LOJİSTİK MERKEZİ

Kent içindeki mevcut yük ve depo merkezlerimizin kent dışına çıkartılmak suretiyle bu sahaların kentle bütünleşmesinin sağlanması, diğer taşıma modlarıyla da entegrasyonun sağlanarak daha etkin ve modern bir hizmet sunulması, yüklerin demiryolu bağlantısı ile direkt olarak taşınması, aynı zamanda ithalat ve ihracat taşımalarına da katkıda bulunmak üzere Samsun ve çevresinde gelişen sanayiye hitap edebilecek şekilde Samsun Lojistik Merkezi kurulmaktadır. Samsun Lojistik Merkezi'nin 1.etabı 06/07/2007 tarihinde hizmete açılmıştır. 2. etap yapım çalışmaları devam etmektedir. Samsun Gar sahasında 78 bin m^2 alanda sürdürülen yükleme boşaltma hizmetleri 256 bin m^2 alan üzerine kurulan Samsun (Gelemen) Lojistik Merkezinde verilecektir. Lojistik merkezden demir, hurda, rulo saç, bakır, klinker, konteyner, çimento, kömür, kereste, bugday, gıda maddesi, un, gübre taşıması yapılacaktır.

Proje gerçekleştiğinde Türkiye Lojistik Sektörü 1,1 milyon ton taşıma kapasitesi ile 256 Bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

ESKİŞEHİR LOJİSTİK MERKEZİ

Eskişehir Organize Sanayi Bölgesindeki yüklerin demiryolu bağlantısı ile direkt olarak taşınması, aynı zamanda ithalat ve ihracat taşımalarına da katkıda bulunmak üzere Eskişehir ve çevresinde gelişen sanayiye hitap edebilecek şekilde Eskişehir Lojistik Merkezi kurulmaktadır.

Lojistik merkezden fayans, feldispat, demir, seramik, inşaat malzemeleri, buzdolabı, konteyner, manyezit, gıda maddesi, su, kömür taşıması yapılacaktır. Bu proje ile Türkiye lojistik sektörü 1,4 milyon ton taşıma Kapasitesi ile 769 bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

KAYSERİ LOJİSTİK MERKEZİ

Diğer taşıma modları ile entegre olarak daha etkin ve modern bir hizmet sunulması, bölgenin ticaretine katkı sağlanması amacıyla Boğazköprü ve Kayseri hinterlandında gelişen sanayileşmeye hitap edecek şekilde, gerek batı-doğu gerekse kuzey-güney arterinde önemli bir kavşak noktası olan Boğazköprü'de Kayseri Lojistik Merkezinin oluşturulması çalışmalarına başlanmıştır. Boğazköprü Gar sahasında 178 bin m^2 alanda sürdürülen yükleme boşaltma hizmetleri *511* bin m^2 alan üzerine kurulan Boğazköprü Lojistik merkezinde verilecektir. Lojistik merkezden; demir, boru, yem, konteyner, saç levha, seramik, kömür, pamuk, çinko, mobilya, kablo, oto lastik, askeri yükler, soba taşıması yapılacaktır. Proje gerçekleştiğinde Türkiye Lojistik Sektörü 1,8 Milyon Ton Taşıma Kapasitesi ile 511 bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

BALIKESİR LOJİSTİK MERKEZİ

Balıkesir Lojistik Merkezi, mevcut ulaşım seçenekleri yanında, Tekirdag-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olarak tasarlanmıştır. Tevsiat planı ile binalara ait projeler hazırlanmış ve arazi kamulaştırılması tamamlanmıştır. Gökköy lojistik merkezinin altyapı, mimari, statik ve tesisat projeleri ihalesi yapılmış olup ihaleyi kazanan firmanın proje hazırlama çalışmaları tamamlanmak üzeredir. İnşaat çalışmalarına başlanacaktır. Lojistik merkezinden otomobil, konteyner, sunta, mdf, mermer ürünleri, gıda maddesi (et ve süt ürünleri, kuru gıda vb.), Kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri vb. taşıması yapılacaktır. Türkiye Lojistik Sektörü 1 milyon ton taşıma kapasitesi ile 200 bin m^2 lojistik alan kazanması planlanmaktadır.

YENİCE LOJİSTİK MERKEZİ

Lojistik merkeze ait planlar tamamlanmış, kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. (Acele kamulaştırma kararı alınmış olup, kamulaştırma son aşamasına gelmiştir.) Lojistik merkezden konteyner, araç, makine yedek parçası, tarım aletleri, demir, çelik, boru, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askeri yükler, ambalaj malzemesi taşıması yapılacaktır. Türkiye Lojistik Sektörü 896 bin ton taşıma kapasitesi ile 640 bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

UŞAK LOJİSTİK MERKEZİ

Fizibilite etüdü hazırlanmıştır. Uşak lojistik merkezi ile ilgili olarak mimari projeler hazirlanmakta olup, belediye yer tesliminden vazgeçtiğinden konu yeniden değerlendirilmiş ve Uşak Gar'daki mevcut alanlar üzerinde lojistik merkez oluşturulması için tevsiat planı hazırlanmıştır. Lojistik merkezden seramik, konteyner, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşıması yapılacaktır. Türkiye Lojistik sektörü 246 bin ton taşıma kapasitesi ile 140 bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

ERZURUM LOJİSTİK MERKEZİ Fizibilite etüdu ve tevsiat projesi hazırlanmış, mevcut tevsiat planına göre kamulaştırma çalışmalarına başlanmıştır. Lojistik merkezinden otomobil, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteyner, seramik, gıda maddesi, su, içecek maddeleri, gübre, askeri taşımalar, yem, saman taşıması yapılacaktır.

Türkiye Lojistik Sektörü 437 bin ton taşıma kapasitesi ile 280 Bin m^2 Lojistik Alan kazanacaktır.

KONYA LOJİSTİK MERKEZİ

Fizibilite etüdü hazırlanmış, tevsiat projesi hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir. Lojistik merkezden kömür, çimento, mermer, gıda maddesi, un, yem, saman, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteyner, askeri eşya taşıması yapılacaktır.

Türkiye Lojistik Sektörü1.679 bin ton taşıma kapasitesi ile 300 bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

DENİZLİ LOJİSTİK MERKEZİ

Kent içindeki mevcut **yük** merkezlerimizin kent dışına çıkartılmak suretiyle bir tarafdan bu sahaların kentle bütünleşmesini sağlanması, diğer taşıma modları ile entegre olarak daha etkin ve modern bir hizmet sunulması amacıyla Denizli ili ve çevresinde büyük rezervi bulunan işlenmiş ve ham mermer ile bölgede bulunan diğer fabrikaların taşımalarına da hizmet verilmek üzere Denizli Lojistik Merkezi kurulmaktadır.

Kaklık Gar sahasında 44,6 bin m^2 alanda sürdürülen yükleme boşaltma hizmetleri 120 bin m^2 alan üzerine kurulan Kaklık Lojistik merkezinde verilecektir.

Lojistik merkezden; mermer ve işlenmiş mermer, kömür, klinker, konteyner, tekstil ürünleri, bakır hammaddesi taşıması yapılacaktır.

Türkiye Lojistik Sektörü 500 bin ton taşıma Kapasitesi ile 120 bin m^2 lojistik alan kazanacaktır.

BİLECİK LOJİSTİK MERKEZİ

Lojistik merkezi ile ilgili ihtiyaçlar belirlenmiş, fizibilite çalışması tamamlanmış, tevsiat projesinin hazırlanma çalışmaları devam etmektedir. Lojistik merkezden konteyner, seramik, izolasyon malzemesi, demir çelik ürünleri, inşaat malzemesi, askeri yüklerin taşıması yapılacaktır.

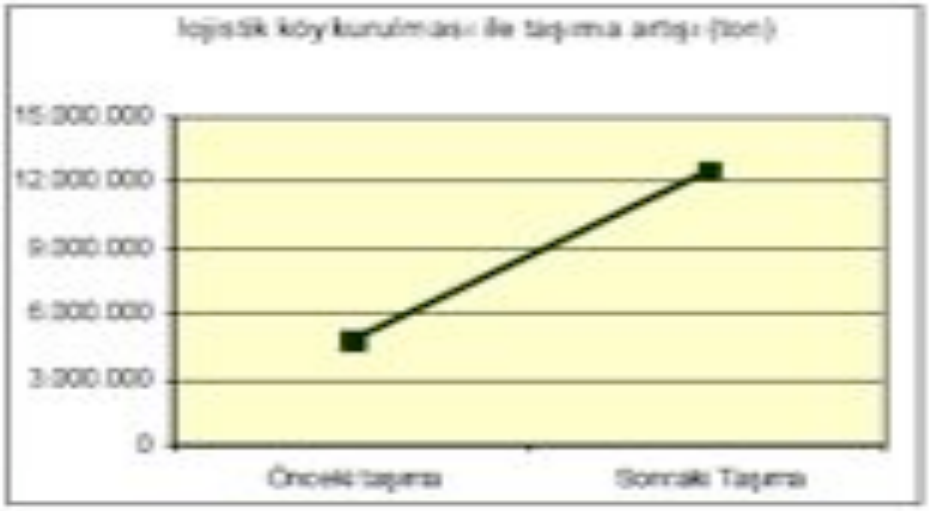
Türkiye Lojistik Sektörü 2,7 milyon Ton Taşıma Kapasitesi ile 132 Bin m^2 lojistik alan kazanacaktır,

Tüm lojistik merkezlerin faaliyete geçmesi ile demiryolu taşımasında yaklaşık **10 milyon ton** artış hedeflenmektedir.

Grafik B.5: Yükleme – Boşaltma Stok Alanları Gelişmesi (m²)

Kaynak: 2. Demiryolu Sempozyumu TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi

Grafik B.6: Lojistik Köy Kurulması ile Demiryolu Taşımacılığı (ton) Arasındaki İlişki



Kaynak: 2. Demiryolu Sempozyumu TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi

Grafik B.7: Mevcut ve Projelendirilmiş i Lojistik Köy Alanları (m²)

Kaynak: 2. Demiryolu Sempozyumu TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi

Lojistik köyler, ulaştırma kıyı yapılarının kullanımı ve verimliliklerinin artması açısından son derece önemlidir. Bu köylerin artması ile Kalkınma Planlarında ve Master Planlarda ifadesini bulan çok modlu taşımacılık için önemli adımlar atılmış olacaktır.

Şekil B.3: Türkiye'deki Lojistik Köyler

B.1.4. Bölgesel Kalkınma Projeleri

Çalışmanın bu bölümünde Kalkınma Planları ve Bölgesel Planların kıyı kesimi, ulaşım ve denizcilik sektörü ile ilgili kararları irdelenecektir. Kıyı kesimi ile ilgili, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yapılan bölgesel kalkınma çalışmaları ve planlar şunlardır

1. Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP)
2. Zonguldak – Bartın – Karabük Bölgesel Gelişme Projesi
3. Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı

1. Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP):

Japonya Uluslararası Kalkınma Ajansı (JICA) işbirliğiyle 2000 yılında tamamlanan Doğu Karadeniz Kalkınma Planı Artvin, Bayburt, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize ve Trabzon illerini kapsamaktadır. Planın ekonomik, sosyal ve çevresel hedefleri şunlardır:

- Ekonomik Hedef: Bölgede sermaye birikimini artırmak için bölgenin ekonomik yapısını güçlendirmek. Bu amaçla, ortaya yeni çıkan fırsatları değerlendirerek, yeni istihdam olanakları yaratmak ve gelir düzeyini yükseltmek.
- Sosyal Hedef: Bölgeden dışarıya göçü ve bölge içi farklılıkları azaltarak sosyal entegrasyonu ve dayanışmayı teşvik etmek.
- Çevresel Hedef: Sosyal ve ekonomik faaliyetlerde çeşitliliği sağlamak için, bölgenin çevre ve kaynak kapasitesini güçlendirmek ve bunu sürdürülebilir kılmak.

DOKAP temel kalkınma stratejisi ise dört öğeden oluşmaktadır.

- Ulaşım ve iletişim altyapısının güçlendirilmesi
- Çok amaçlı su kaynaklarının geliştirilmesi ve yönetimi
- Toprak tasarrufunda iyileştirme
- Yerel yönetimlerin güçlendirilmesi

Görüldüğü gibi bölgenin ulaşım ve iletişim altyapısının güçlendirilmesi kalkınma stratejisinde öncelikli yer almaktadır. Sert topografya, gelişmiş bölgelere uzaklık ve erişim güçlüğü ile ilgili problemlerin çözümü için DOKAP bölgesindeki ulaştırma ve iletişim altyapısının kapsamlı bir şekilde iyileştirilmesi gerekliliği planda belirtilmektedir. Bu strateji aşağıdaki öğelerle desteklenmektedir:

- Entegre bir liman ağının geliştirilmesi ve yeni tip deniz ulaşım araçlarının getirilmesi ile Karadeniz'deki deniz yolu taşımacılığının daha yoğun bir biçimde kullanımı
- Kullanım etkinliğinin aşamalı olarak artırılması için büyük şehir merkezlerinde, viyadüklü üst geçitleri de içeren çözümlerin hayata geçirilmesi
- Karadeniz sahil yolunun aşamalı olarak iyileştirilmesi

- Kuzey-Güney bağlantılarını güçlendirmek için alternatif karayollarının yapılması
- Kalitesi yüksek, çok amaçlı bir multi-medya iletişim ağının geliştirilmesi

Plan ayrıca, komşu bölgelerle hava ulaşım ağının ve demiryolu bağlantılarının kurulmasının da bu stratejinin bir parçası haline gelebileceğini belirtmektedir.

Deniz ulaşımı alanında gelişme stratejisinin başlangıç adımını Trabzon Limanının özelleştirmesinin oluşturacağı planda ifade edilmektedir. Sonrası "İkinci adım ise, ilk aşamada iç ticaret ve yolcu taşımacılığına hizmet edecek biçimde kıyı taşımacılığının geliştirilmesi ve limanların birbirlerini tamamlayıcı şekilde işletilmesi olacaktır. Bu aşamada liman işletmeleri, gereksinim duyulan tesis ve altyapılarını tamamlamış olarak, orta ve uzun vadede artması beklenilen uluslararası taşımacılığı elleçleyebilecek kapasiteye sahip olacaktır. Müşterilerin ihtiyaç ve gereklerine daha duyarlı olan özel liman işletmeleri sayesinde, karşılığında uluslararası gemi yanaşma sayısını artırması beklenecek etkili ve maliyet-etkin bir işletme düzeyi sağlanacaktır. Bu ise, aralarında gelişmiş bir tele-komünikasyon sistemi kurulmasının zorunlu olduğu limanların eşgüdüm içinde faaliyetlerini gerektirmektedir. Serbest ticaret bölgeleri faaliyetleri de limanların artan etkinliğinden yarar sağlayacaktır. Kombine ulaşım hizmetlerinin geliştirilmesi doğrultusunda, limanların konteyner trafiği için uygun ve yeterli tesisleri de oluşturması gerekecektir. Limanlarda konteyner elleçleme kapasitesinin yaratılması ve/veya artırılmasına ihtiyaç vardır. Bu çerçevede, Türkiye'yi uluslararası kombine taşımacılık için geçerli bir alternatif güzergah haline getirebilmek üzere Erzincan-Erzurum demiryolu hattı üstünde bir kara konteyner terminali, DOKAP Bölgesinde bu amaca en uygun alana sahip olan Rize Limanında da bir konteyner terminali oluşturulması önerilmektedir" şeklinde ifade edilmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı, Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü DOKAP planı kapsamında Konteyner Limanı olarak planlanan Rize Limanında bu güne kadar bu anlamda herhangi bir çalışma yapılmadığını belirtmiştir Ayrıca Karadeniz Sahil Yolu Geçişi nedeniyle liman geri sahalarının bir bölümü etkilendiğini ve 1992 yılında ihale edilip inşaatı yarım kalan ana mendirek onarılıp ikmal edilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

DOKAP, deniz ulaştırması ile ilgili stratejiyi böylece bildirdikten sonra bu alanda aşağıdaki projeleri önermektedir:

Tablo B.7: Doğu Karadeniz Bölge Gelişme Planı'nda Limanlarla İlgili Öneriler (DOKAP)

Projeler	Öngörülen Maliyet (USD)	Tamamlanma Süresi	Gerçekleşme Durumu
Trabzon Limanının Özelleştirilmesi	-	Aşama I 2001-2005	Gerçekleşti
Rize Limanı (Riport) Konteyner Terminali	38 Milyon	Aşama I-II-III 2001-2020	Gerçekleşmedi
Çok Türlü (Kombine) Taşımacılığın Geliştirilmesi İçin Etüt	1 Milyon	Aşama I-II-III 2001-2020	Gerçekleşmedi
Trabzon – Erzincan/Erzurum Demiryolu Bağlantısı	843 Milyon	Aşama I-II-III 2001 -2020	Gerçekleşmedi

Kaynak: Doğu Karadeniz Bölge Gelişme Planı (DOKAP) Raporu,

2. Zonguldak – Bartın – Karabük Bölgesel Gelişme Projesi

Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinin kalkınmasına yönelik olarak yapılan ve 1997 yılında tamamlanarak yayınlanan bölgesel gelişme projesinde genel hedefler

- İstihdam imkanlarını genişletmek,
- Gelir ve katma değeri artırmak,
- Kalkınmanın sürekli olmasını sağlamak ve çevreyi korumak olarak belirlenmiştir.

Bu çalışmada ortaya konan temel strateji "Bölgenin gelecekteki rolü, büyük metropollerin hızlı büyüme ve hızlı büyümeden kaynaklanan sorunlarını dengelemek üzere alternatif bir sanayi ve ticaret çekim alanı görevi yapmak olacaktır. Bu stratejik çizgi, diğer bölgelere nüfus akışının azaltılmasını da içermelidir" şeklinde ifade edilmiştir. Bu stratejinin özünün ise bölgenin önemli potansiyellerinden yararlanmak olduğu özellikle vurgulanmaktadır.

Denizyolu ulaştırma yapıları açısından Bölgenin iki tane iyi derecede potansiyelinden söz edilmektedir. Birincisi Türkiye'nin Kuzey Batısında dengeli gelişme merkezi için alternatif sağlayan coğrafi konumu ve diğer Karadeniz ülkeleri ile deniz ticaretini geliştirme potansiyelidir. İkincisi ise İstanbul'a iyi bir karayolu bağlantısı ve limanları ile ulaşım imkanlarıdır.

Planın öngördüğü en önemli projelerden birisi Filyos Limanının yapımıdır. Ön çalışmaları 1991 yılında JICA tarafından yapılan fizibilite etüdü baz alınmış ve projenin iki aşamada gerçekleşeceği öngörülmüştür. Birinci aşamada 200 milyon USD ve ikinci aşamada 800 milyon USD'lik yatırım planlanmıştır.

Bölge için öngörülen gelişme göz önünde bulundurularak uzun vadede yılda tam kapasitede 25 milyon tonluk navlun trafiği beklenmektedir.

Bu planda bölge limanlarıyla ilgili planlanan gelişmeler aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Yukarıda belirtilen gelişmelerden Mart 2009 itibarıyla gerçekleşmeler ise şöyledir:

Tablo B.8: Zonguldak – Bartın – Karabük Bölgesel Gelişme Projesi Bağlamında Gelişmeler

Önlemler-Projeler	Gerçekleşmeler
Limanlar tek elde toplanmalıdır	Yapılamadı
Genel yük için depo ve antrepo yapılmalıdır. Liman donanımları tamamlanmalıdır.	Yapılamadı
Bartın Deresi ıslah edilmelidir.	Kısmen
YİD'le Filyos Limanı ilk kısım inşaatı yapılmalıdır.	Yapılamadı
Filyos Limanı inşa edilerek Zonguldak Limanındaki kömür yükleme donanımları taşınmalıdır.	Filyos limanı Kömür İhtisas Limanı Olarak değil, Hub Liman Olarak Gündemde.
Ana limanlarda iskelelerin iyileştirilmesi sağlanmalıdır.	Kısmen

Kaynak: Zonguldak – Bartin – Karabük Bölgesel Gelişme Projesi Raporu

3. Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı

2006 yılında tamamlanan Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı Amasya, Çorum, Samsun ve Tokat illerini kapsamakta olup temel stratejik amacını "bölgenin yenilenen mekansal yapısıyla eşleşen, sosyal ve ekonomik yapı dönüşümünün ve sürdürülebilir gelişiminin sağlanması" olarak belirlemiştir. Yapısal dönüşümleri ise üç ana başlık altında ele almaktadır:

- Mekansal yapı dönüşümleri,
- Toplumsal yapı dönüşümleri
- Ekonomik yapı dönüşümleri.

Bölgesel Gelişme Ana Planında bölgesel altyapının etkin bir mekansal organizasyon anlayışına uygun olarak geliştirilmesine öncelik verilmektedir. Bunun en önemli bölümü olan ulaşım altyapısının geliştirilmesinin, Türkiye'nin taraf olduğu ve çevresinde oluşan ekonomik bölgeler ile bağlantıları sayesinde ekonomik yararlar sağlamayı umduğu çeşitli uluslararası örgütlenmeler çerçevesinde belirlenen ulaşım koridorları üzerinde yer almasından dolayı ulusal ve uluslararası kararlar ile de örtüştüğü vurgulanmaktadır.

Nitekim ulaşım altyapısının geliştirilmesinin stratejik önemi ortaya konmakta ve tedbirin içeriği şöyle açıklanmaktadır: "Samsun Limanı'nın geliştirilmesi ve TRACECA koridoruna dahil edilmesi girişimi ve ulusal ulaşım koridorları ve uluslararası örgütlenmeler çerçevesinde belirlenen ulaşım koridorları (A-yolları, Karadeniz Ring Koridoru, TEM, TETEK) dikkate alınarak bölgeyi doğu-batı doğrultusunda kat eden Gerede–Gürbulak, Samsun-Sarp ve Delice–Samsun koridorlarının bölge içinde kalan bölümlerinin bölünmüş transit yol standardında tamamlanması, Bölgesel Gelişme Ana Planı havayolu taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla Çorum STOL tipi havaalanının tamamlanması ve Merzifon Askeri Havaalanı'nın sivil ulaşıma açılması ile yerine getirilecektir."

Görüldüğü üzere Planda denizyolu ulaştırması konusundaki öneriler; Alt-bölgenin tek limanı olan Samsun limanının geliştirilmesi ve Samsun Limanının TRACECA koridoruna dahil edilmesi girişimidir.

Tablo B.9: Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı Kapsamında Limanlara Yapılması Öngörülen Yatırım (2005 yılı fiyatları ile)

Projeler	Öngörülen Maliyet (TL)	Tamamlanma Süresi	Gerçekleşme Durumu
Samsun Limanının Geliştirilmesi	15 milyon	2006 -2010	Yapılmadı

Kaynak: Yeşilırmak Havzası Bölgesel Kalkınma Planı Raporu

B.1.5. Kalkınmada Öncelikli Yöreler

Türkiye'de 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatının Kurulması ve 1963 yılından başlayarak beş yıllık kalkınma planlarının hazırlanması ile planlı döneme geçilmiştir. Bu dönemde ve tüm kalkınma planlarının temel hedeflerinden birisi; Türkiye'deki bölgeler arasındaki gelişmişlik

farklarının azaltılması olmuştur. Bu hedefe yönelik olarak çeşitli sosyo ekonomik politikalar ve teşvikler uygulanmıştır ve halen uygulanmaktadır.

Ülkenin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ile Doğu Karadeniz bölgesi görece olarak az gelişmiş bölgeler konumundadır. Kalkınmada Öncelikli Yöreler kavramı 1970 li yıllardan itibaren Kalkınma plan planlarında yer almıştır. İlk olarak 1968 yılında "Kalkınma Programı Kararnamesi" ile Bakanlar Kurulu Kararı ile Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan 22 il bu kapsama alınmıştır.

Türkiye'de pek çok Kararname ve Bakanlar Kurulu Kararı çıkarılarak bu kapsamdaki illerin sayısı arttırılmıştır. DPT'den alınan verilere göre Kalkınmada Öncelikli Yörelerin (KÖY) değişimi aşağıda yer almaktadır.

- 1968 Program Kararnamesi ile, 22 il,
- 1969 Program Kararnamesi ile, 23 il,
- 1972 Program Kararnamesi ile, 32 il,
- 1973 Program Kararnamesi ile, 40 il,
- 1977 Program Kararnamesi ile, 37 il,
- 1978 Program Kararnamesi ile, 40 il,
- 1979 Program Kararnamesi ile, 41 il,
- 1980 Program Kararnamesi ile, 40 il,
- 21.07.1981 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 10 il, 2. derecede KÖY 17 il,
- 31.07.1981 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 20 il, 2. derecede KÖY 5 il,
- 12.12.1984 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 13 il, 2. derecede KÖY 15 il,
- 08.11.1990 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 16 il, 2. derecede KÖY 15 il, 2 İlçe,
- 06.01.1992 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 18 il, 2. derecede KÖY 16 il,
- 16.10.1992 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 23 il, 2. derecede KÖY 13 il,
- 1994 Yılı Programı ile 1. derecede 23 il, 2. derecede KÖY 13 il,
- 11.10.1994 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1. derecede KÖY 23 il, 2 derecede KÖY 13 il,
- 1995 Yılı Geçiş Programı ile 1. derecede 23 il, 2. derecede KÖY 13 il,
- 14.10.1996 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 38 il,
- 2003 Kararı ile 49 il ve 2 ilçe.

Kalkınmada öncelikli yöreler kapsamına alınmıştır. DPT verilerine göre illerin gelişmişlik statüleri Tablo B.10'da görülmektedir.

Tablo B.10: Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Statüleri

Gelişmiş Yöre Kapsamındaki İller	Normal Yöre Kapsamındaki İller	Kalkınmada Öncelikli Yöre Kapsamındaki İller
1. İstanbul (il sınırları) 2. Kocaeli (il sınırları) 3. Ankara (Büyük Şehir Belediyesi hudutları içi) 4. İzmir (Büyük Şehir Belediyesi hudutları içi) 5. Bursa (Büyük Şehir Belediyesi hudutları içi) 6. Adana (Büyük Şehir Belediyesi hudutları içi) 7. Antalya (Büyük Şehir Belediyesi hudutları içi)	1. Ankara (Büyük Şehir Belediyesi hudutları dışı) 2. İzmir (Büyük Şehir Belediyesi hudutları dışı) 3. Bursa (Büyük Şehir Belediyesi hudutları dışı) 4. Adana (Büyük Şehir Belediyesi hudutları dışı) 5. Antalya (Büyük Şehir Belediyesi hudutları dışı) 6. Çanakkale (Bozcaada ve Gökçeada ilçeleri hariç) 7. Eskişehir 8. Konya 9. Gaziantep 10. Sakarya 11. Bolu 12. Burdur 13. Kütahya 14. Afyon 15. Tekirdağ 16. Yalova 17. İçel 18. Muğla 19. Aydın 20. Balıkesir 21. Kırklareli 22. Kayseri 23. Edirne 24. Isparta 25. Manisa 26. Uşak 27. Düzce 28. Denizli 29. Bilecik 30. Hatay	1. Adıyaman 2. Ağrı 3. Aksaray 4. Amasya 5. Ardahan 6. Artvin 7. Bartın 8. Batman 9. Bayburt 10. Bingöl 11. Bitlis 12. Çanakkale (Bozcaada ve Gökçeada İlçeleri) 13. Çankırı 14. Çorum 15. Diyarbakır 16. Elazığ 17. Erzincan 18. Erzurum 19. Giresun 20. Gümüşhane 21. Hakkari 22. Iğdır 23. Kahramanmaraş 24. Karabük 25. Karaman 26. Kars 27. Kastamonu 28. Kırıkkale 29. Kırşehir 30. Kilis 31. Malatya 32. Mardin 33. Muş 34. Nevşehir 35. Niğde 36. Ordu 37. Osmaniye 38. Rize 39. Samsun 40. Siirt 41. Sinop 42. Sivas 43. Şanlıurfa 44. Şırnak 45. Tokat 46. Trabzon 47. Tunceli 48. Van 49. Yozgat 50. Zonguldak

Kaynak: www.dpt.gov.tr

Kalkınmada öncelikli yörelere bakıldığı zaman Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Düzce ili hariç Karadeniz Bölgesi'nin tamamı bu kapsamdadır. İç Anadolu Bölgesi'nin bir kısmı da KÖY kapsamında yer almaktadır.

Kaynak: www.dpt.gov.tr

Şekil B.4: Kalkınmada Öncelikli Yöreler

Kalkınmada öncelikli yöreler kapsamında olan illerde bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılması amacı ile bazı teşvik ve avantajlar sağlanmaktadır. Bu bölgelerde uygulanan politikaların başlıca araçları üç grupta incelenebilir.

- Birincisi ve de en önemlisi devletin doğrudan yatırım faaliyetleriyle, mali kaynakların gelişmiş yörelerden azgelişmiş yörelere aktarılmasını gerçekleştirmektir.
- İkincisi, özel sektör yatırımlarının kalkınma planlarında belirlenen önceliklere uygun sektörlere ve bölgelere yöneltilmesi ve desteklenmesi amacıyla uygulanan teşvik önlemleridir.
- Üçüncü araçta, her yıl genel bütçeden az gelişmiş yörelerdeki harcamalar için ayrılan ödeneklerin yanı sıra, bütçe dışında oluşturulan fonlardan aynı amaçla yapılan kaynak aktarmaları ve kredi finansmanı olanaklarıdır

Özel Sektör tarafından kalkınmada öncelikli yörelere yapılacak yatırımlarda uygulanan teşvikleri kısaca şu şekilde değerlendirilebilir:

- Gelir ve Kurumlar vergisinde muafiyet, belli oranlarda indirim,
- İşlemlerde vergi, resim ve harç muafiyeti-indirimi,
- Bedelsiz yatırım yeri tahsisi,
- Yatırımlarda devlet yardımları kararı ve yatırım indirimleri
- Sigorta primlerinde muafiyet-indirim,
- Katma Değer Vergilerinde istisnalar,
- Enerji desteği,
- Fonlardan kredi tahsisidir.

Denizcilik ve ulaştırma sektörü ile ilgili olarak, yapılacak yatırımlarda Karadeniz Bölgesi, KÖY kapsamında olduğu için, gerekli altyapı ve ulaşım bağlantıları güçlendirildiği takdirde oldukça avantajlı bir konumdadır. Bölgede yapılacak kamu ve özel sektör yatırımları sonucunda üretim ve bağlı fonksiyonların gelişmesi ulaşım kıyı yapılarının da gelişmesini sağlayacaktır. Öte yandan, KÖY lerde imalat sanayi önemli ölçüde teşvik edilmektedir. Son uygulamalarla; özellikle Türkiye'nin gelişmiş batı bölgelerine (Marmara ve Ege bölgeleri), Akdeniz bölgesine ve gelişmiş sanayi merkezlerine yakın olan illerdeki OSB ler büyük atılım yapmışlardır.

B.1.6. Gelecek Yıllar İçin Hedeflenen Sektörel Bazda Ekonomik Gelişmelerin Ulaştırma Kıyı Yapılarına Etkileri

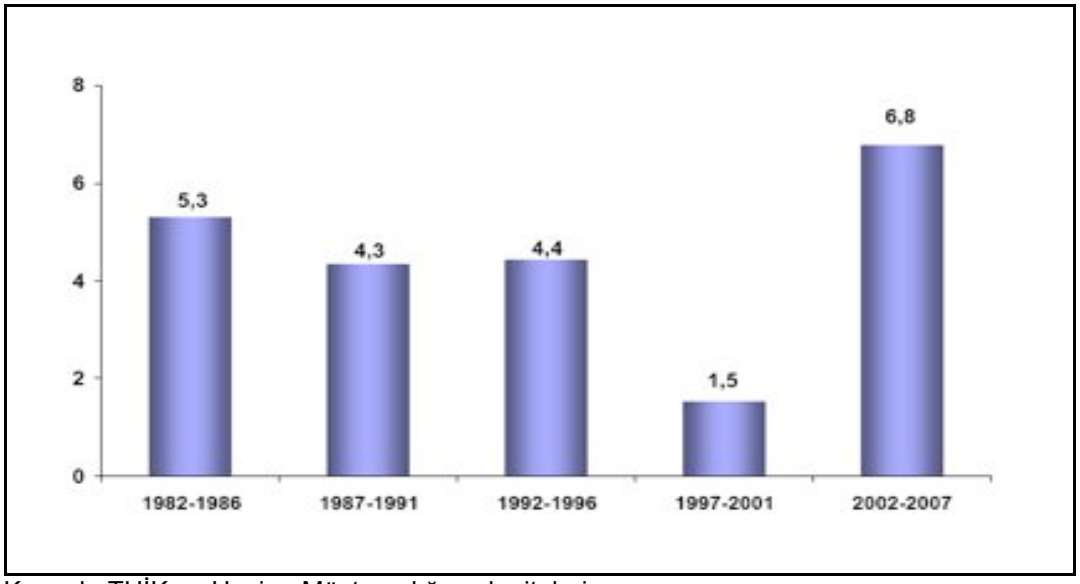
Deniz Taşımacılığı ve Ulaştırma Kıyı Yapıları talep tahminleri ve kapasite kullanımları ile ekonomik sektörlerin performans ve büyümeleri arasından bağıntılar açıktır. Pek çok talep tahmini modelinde Yurt İçi Gayri sahi Hasıla ve bunun iler tarafından üretilme oranları çok belirleyici değişkenler olarak kullanılmaktadır. Bu bağlamda; aşağıda ekonomik gelişme olanakları, geçmiş dönemlerin bir değerlendirmesi de yapılarak sunulmaktadır. Bu değerlendirmeye ayrıca, yaşanmakta olan son kriz de alınmıştır.

B.1.6.1 Geçmiş Dönemlerin Genel Bir Değerlendirmesi

Türkiye ekonomisi VIII. Planın baz yılı olan 2000 yılında yüzde 7,4 oranında büyümüş ancak 2001 krizi neticesinde yüzde 9,5 oranında daralmıştır. Kriz sonrası dönemde ise kararlı bir şekilde uygulanan sıkı maliye ve para politikaları sayesinde makroekonomik istikrarın sağlanması yönünde önemli adımlar atılmış ve yüksek büyüme performansı sağlanmıştır.

Nitekim 2002-2005 döneminde GSYİH yıllık ortalama yüzde 7,5 oranında büyümüştür. Bunun sonucunda, 2000 yılında 2.879 dolar olan kişi başına milli gelir, 2005 yılında 5.042 dolara yükselmiştir.

Grafik B.8: GSYH Büyüme Oranları (Dönem Ortalaması, %)



Kaynak: TUİK ve Hazine Müsteşarlığı web siteleri

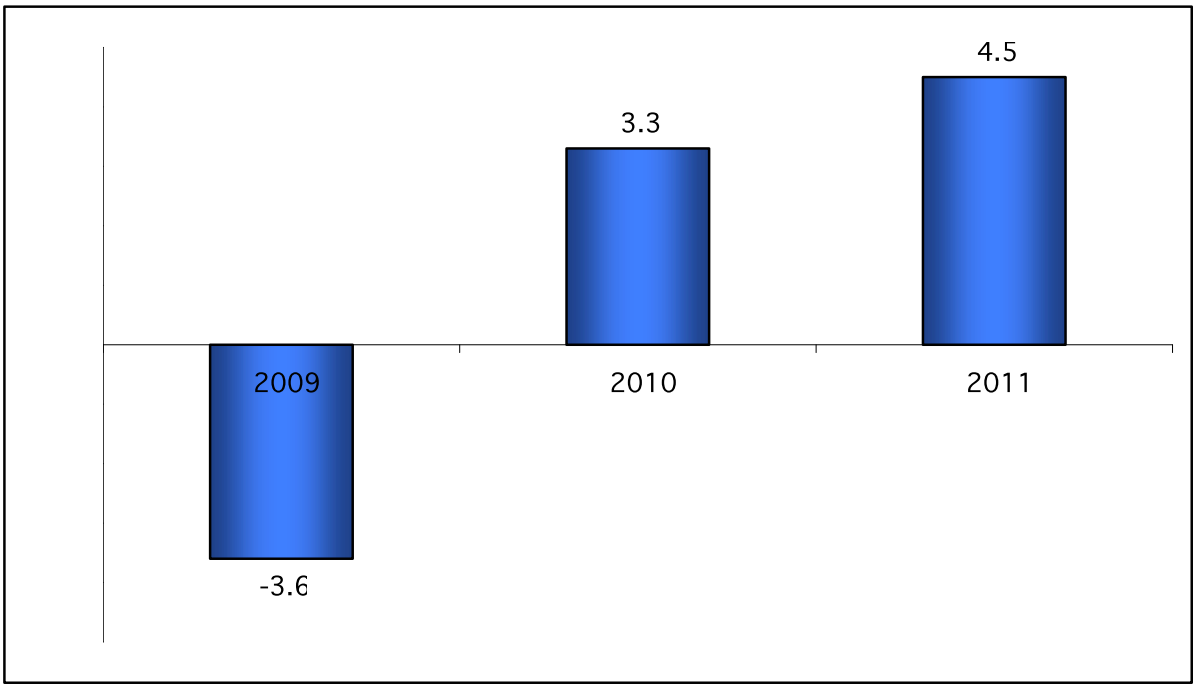
2007 yılında Türkiye ekonomisi yüzde 4.45 oranında büyümüştür. 2008 yılında ise yaşanan ekonomik krizin etkisiyle son çeyrekte ortaya çıkan yüzde 6,2'lik küçülme sonucunda ancak yüzde 1,1'lik bir artış sağlanabilmiş olup GSMH 741 Milyar USD, kişi başı milli gelir ise 10.436 USD olarak gerçekleşmiştir.

B.1.6.2 Plan ve Programlarda Öngörülen Büyüme Hedefleri

Dokuzuncu Kalkınma Planında "Plan döneminde GSYİH'nın yıllık ortalama yüzde 7 oranında artması ve kişi başına gelirin 2013 yılında 10.100 dolar olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Böylece, AB'ye nominal yakınsama sürecinde de önemli mesafe kaydedilmiş olacaktır ve GSYİH'sı yaklaşık 800 milyar dolara ulaşacak olan Türkiye, dünyanın en büyük 17'inci ülkesi konumuna yükselecektir" denmektedir. Keza Sekizinci Kalkınma Planı ile birlikte yayınlanan Uzun Vadeli Strateji'de de 2001 – 2023 dönemi için de yüzde 7 olan aynı büyüme oranı öngörülmüş idi ve bu büyüme hızı ile Türkiye'nin dönem sonunda (2023) 1,9 Trilyon USD civarında bir GSMH düzeyi ile Dünyanın ilk on ekonomisi arasına girmesi hedeflenmekte ve kişi başına düşen gelir hedefi ise AB ülkeleri düzeyi idi.

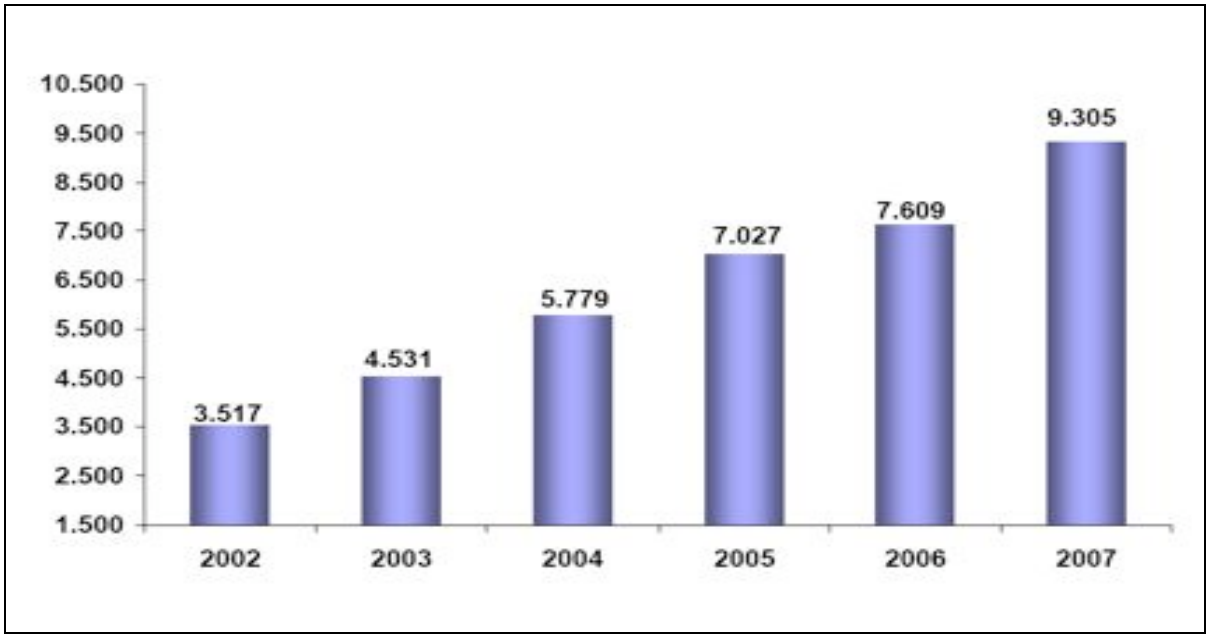
Ancak 2007'nin ikinci yarısından itibaren Dünya Ekonomisinde yaşanmaya başlanan finans krizi Türkiye'nin de kısa ve orta vadeli hedeflerinde belli düzeltmeler yapma gereğini doğurmuştur. 2008 Yılı Katılım Öncesi Ekonomik Programdaki güncel verilere göre orta vadeli GSMH Tahminleri 2009 yılı için -%3.6, 2010 yılı %3.3 ve 2011 yılı %4.5'dir.

Grafik B.9: GSYH Büyüme Hedefleri (%)



Kaynak: 2008 Yılı Katılım Öncesi Ekonomik Programı, Devlet Planlama Teşkilatı, 2009

Grafik B.10: Kişi Başına GSYH (ABD Doları)



Kaynak: 2009 Yılı Programı, Devlet Planlama Teşkilatı

B.1.6.3 Dış Ticaret Rakamları, Hedef ve Beklentiler

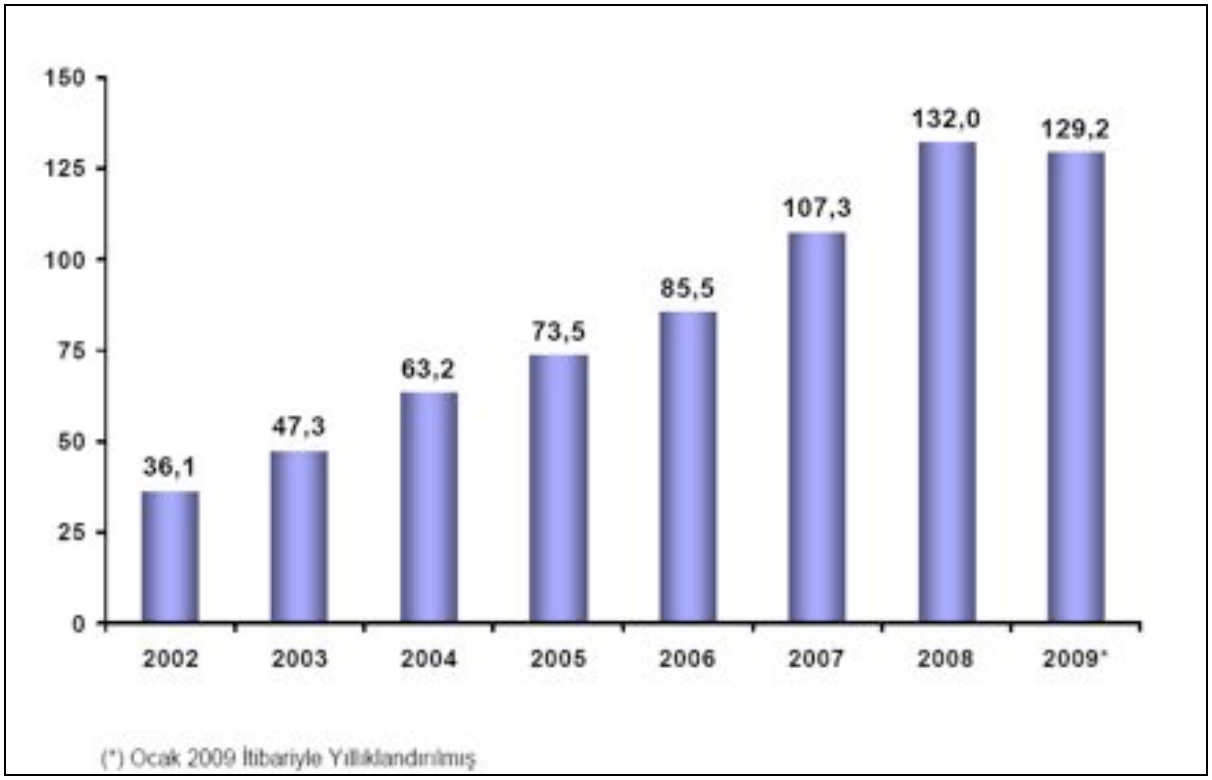
2000 yılında 27,8 milyar dolar olan ihracat Sekizinci Kalkınma Planı dönemi sonunda 2,6 kat artarak 2005 yılında 73,4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Son üç yılda Dokuzuncu Kalkınma Planında öngörülen ortalama yıllık artış yüzde 14,2'ye yakın bir oranda büyümesini sürdüren ihracat rakamı plan dönemi başlangıcına göre toplam yüzde 80 bir artışla 2008 yılı sonunda 132 milyar dolar olmuştur.

İthalat ise Sekizinci Kalkınma Planı döneminde 2,1 kat artarak 2000 yılındaki 54,5 milyar dolardan dönem sonunda 116,5 milyar dolara çıkmıştır. Dokuzuncu Kalkınma Planında ithalat için yıllık ortalama yüzde 11 artış öngörülmektedir. Ancak başta düşük kur olmak üzere çeşitli sebeplerle Planın ilk üç yılında ithalat daha büyük bir hızla artmış ve 2008 sonunda 202 milyar dolara çıkmıştır.

2009 - 2011 dönemi için hazırlanan Orta Vadeli Programda dünya ekonomisi ve ticaretinde son yıllarda görülen artış hızının yavaşlaması beklentisi altında ihracatın yıllık ortalama yüzde 10,4 oranında artması ve ihracat rakamının 2011 yılında 181,7 milyar dolara ulaşması tahmin edilmektedir. İthalatın ise yıllık ortalama yüzde 9,1 oranında artarak dönem sonunda 277,6 milyar dolara ulaşacağı öngörülmektedir.

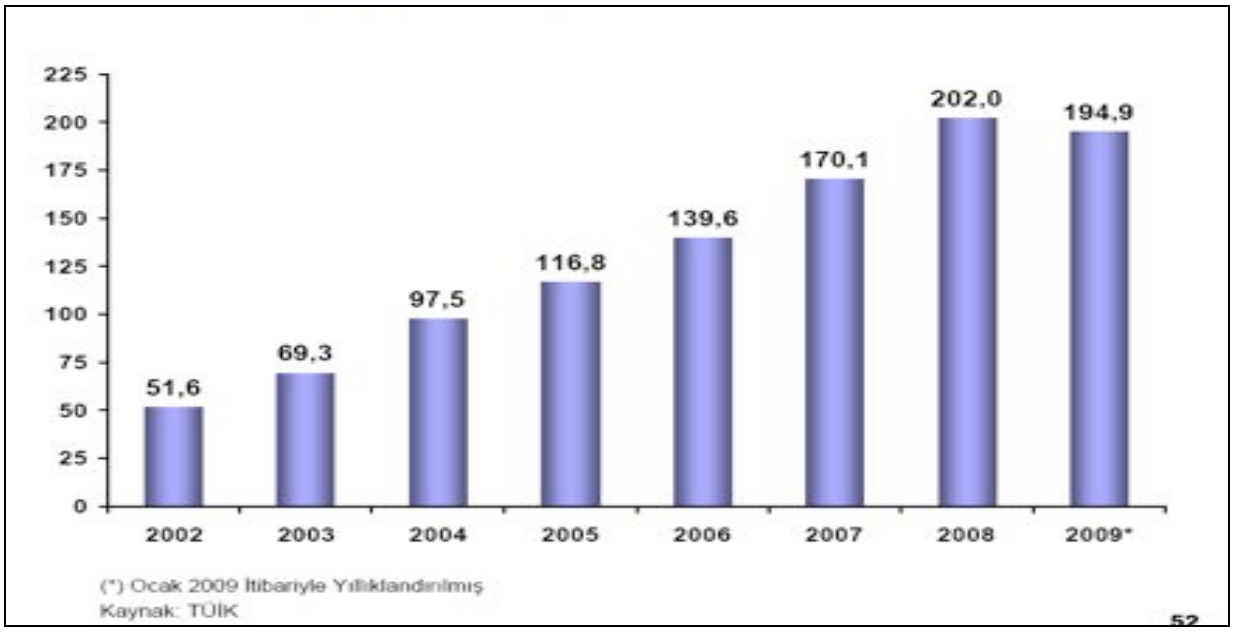
Ancak, krizin değerlendirildiği bölümde açıklandığı üzere bu öngörülerin gerçekleşmesi güç görünmektedir. Zira 2009 yılının ilk iki aylık verilerine göre geçen yılın aynı dönemine göre ihracat yüzde 25.4, ithalat yüzde 45.4 oranında azalmıştır ve bu daralmanın 2010 yılı ilk yarısına kadar sürmesi beklenmektedir.

Grafik B.11: Yıllık İhracat (milyar ABD Doları)



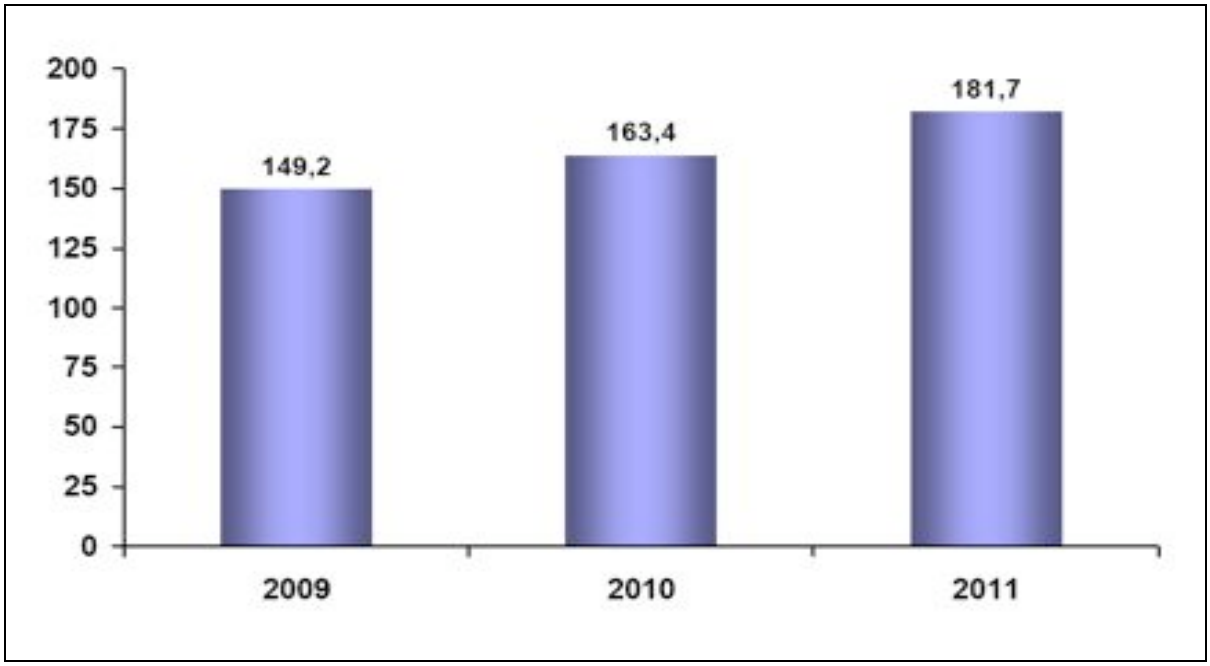
Kaynak: www.tuik.gov.tr

Grafik B.12: Yıllık İthalat (milyar ABD Doları)



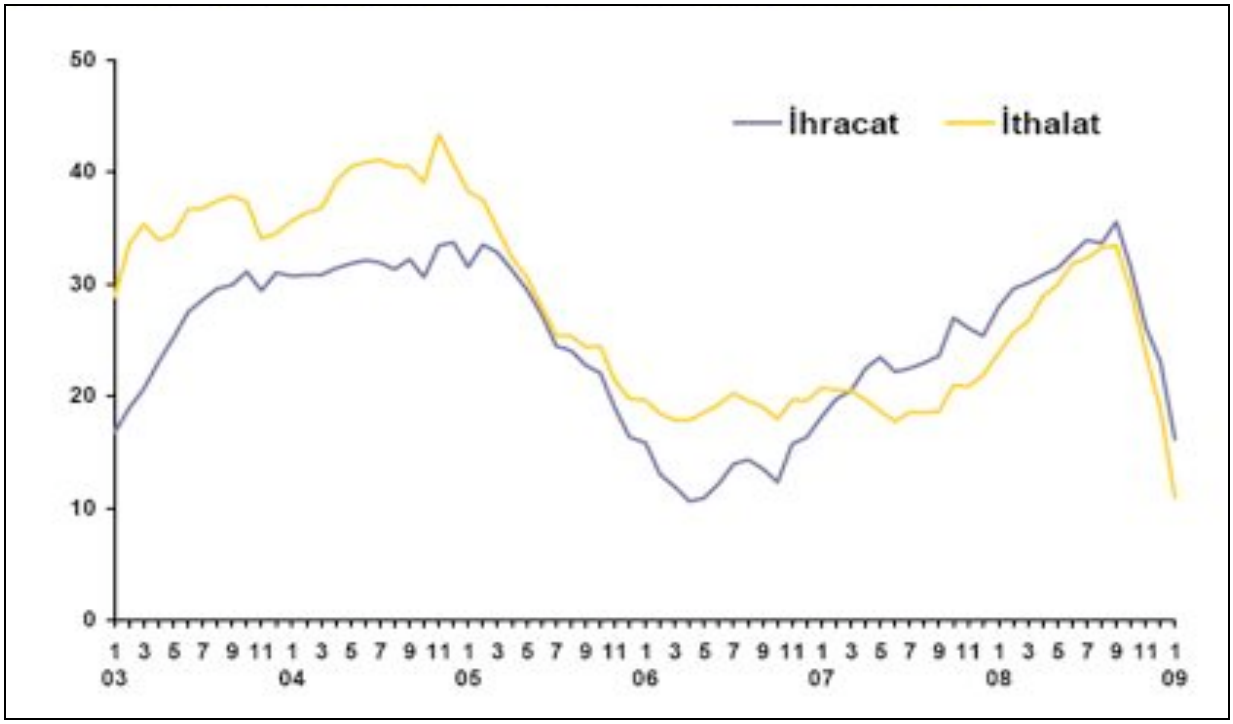
Kaynak: www.tuik.gov.tr

Grafik B.13: İhracat Hedefleri (FOB, milyar ABD Doları)



Kaynak: OVP

Grafik B.14: İhracat ve İthalat Büyüme Oranları (Bir Önceki Yılın Aynı Ayına Göre Yıllıklandırılmış Yüzde Değişim



Kaynak: www.tuik.gov.tr

B.1.6.4 Kriz Değerlendirmesi

Gelişmiş ekonomilerin finans piyasalarından başlayarak, bütün dünyada büyüme, enflasyon, kur gibi temel ekonomik göstergeleri olumsuz yönde etkileyen likidite ve kredi krizi odaklı küresel dalgalanmalar bütün dünya ekonomilerini olduğu gibi ülkemize de tesir etmektedir.

Küresel mali piyasaların 2007 yılı Temmuz ayından bu yana maruz kaldıkları çalkantılar devam etmektedir. Varlık fiyatlarında yaşanan hızlı düşüş gelişmiş ülke mali kuruluşların sermayelerini eriterek bilançolarında çok büyük hasar yaratmış ve birçok bankanın ve yatırım kuruluşunun iflas etmesine veya devlet desteği ile ayakta kalabilmesine neden olmuştur.

Ayakta kalmayı başaran kuruluşlar ise karsı karsıya kaldıkları yüksek miktardaki zararlar ve bilançolarında taşımaya devam ettikleri fiyatlanamayan türev ürünleri nedeniyle reel sektöre kredi kullandırmada isteksiz davranmaktadır. Güven ortamının henüz tesis edilememesi sonucunda kredi riskinin halen yüksek seviyelerde bulunması, kredi koşullarındaki sıkışıklığın devam etmesine neden olan bir diğer faktördür.

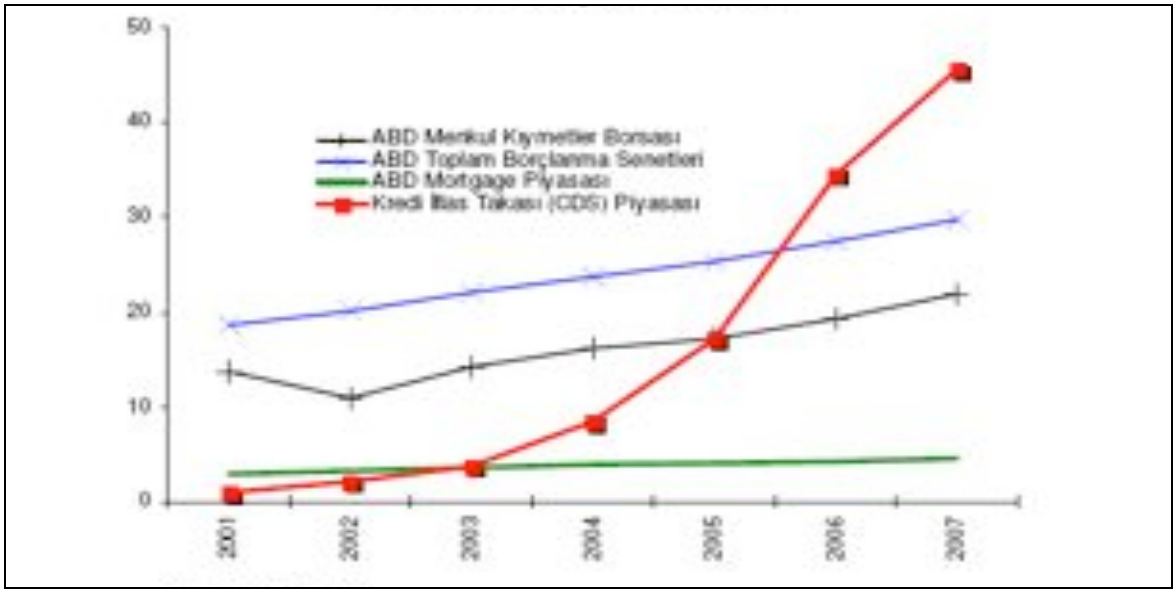
2008 yılının son çeyreğinden itibaren küresel mali krizin dünya ekonomileri üzerindeki etkisi çok hızlı ve yıkıcı bir şekilde ortaya çıkmıştır. Dünya ekonomilerinde büyüme oranları sert bir şekilde gerilemiş, sanayi üretimi 2. Dünya Savasından bu yana görülmemiş ölçüde daralmış, işsizlik oranları hızla yükselmiş, hane halkı ve reel kesim güven endeksleri tarihi dip değerlerine inmiştir. Mali krizin reel sektör üzerindeki etkisinin ne kadar süreceği tahmin edilememekle birlikte, iktisadi faaliyetteki gerilemenin önümüzdeki dönemde de süreceği ve toparlanmanın uzun zaman alacağı düşünülmektedir.

Dünya ekonomilerinin birbirlerine artan oranda bağımlı olduğu günümüzde, küresel finans piyasalarında ortaya çıkan krizden gelişmiş ve gelişmekte olan tüm ekonomilerin çok ciddi boyutlarda etkilendiği görülmektedir. Ancak bu etkilenmenin derecesi ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.

Bugün itibarıyla dünyada toplam dış ticaretin daralmasından en çok etkilenen ekonomiler, ihracatın toplam gayri safi yurt içi hasıla içindeki payı yüksek olan ve özellikle yatırım ve dayanaklı mal ihracatçısı ülkelerdir. 2008 yılının 4. çeyreğinde, krizin kaynağı olan ABD ekonomisinin yüzde 6,4 oranında gerilerken Japonya'nın yüzde 12,4 oranında küçülmesi; Avrupa Para Birliği sistemi içinde yer alan ülkelerden Almanya'nın Fransa'ya göre daha sert bir durgunluk yasaması bu kapsamda değerlendirilebilir.

2007'de yüzde 5.2, 2008'de yüzde 3.4 büyüyen dünya ekonomisinin 2009 yılında, 2. Dünya Savaşından bu yana ilk kez bir küçülme yaşayacağı ve bununda yüzde 0,5 seviyesinde olacağı tahmin edilmektedir. Dünya ticaret hacminin ise bu daralmadan daha fazla etkileneceği 2007 ve 2008 yıllarında sırasıyla yüzde 7.2 ve 4.1 oranında büyümüş olan dünya ticaret hacminin, IMF – World Economic Outlook değerlendirmesine göre 2009 yılında yüzde 2.8 küçüleceği beklenmektedir.

Grafik B.15: Piyasa Büyüklükleri (2001-2007, trilyon ABD Doları)



Kaynak: EDA, WFE, SIFMA

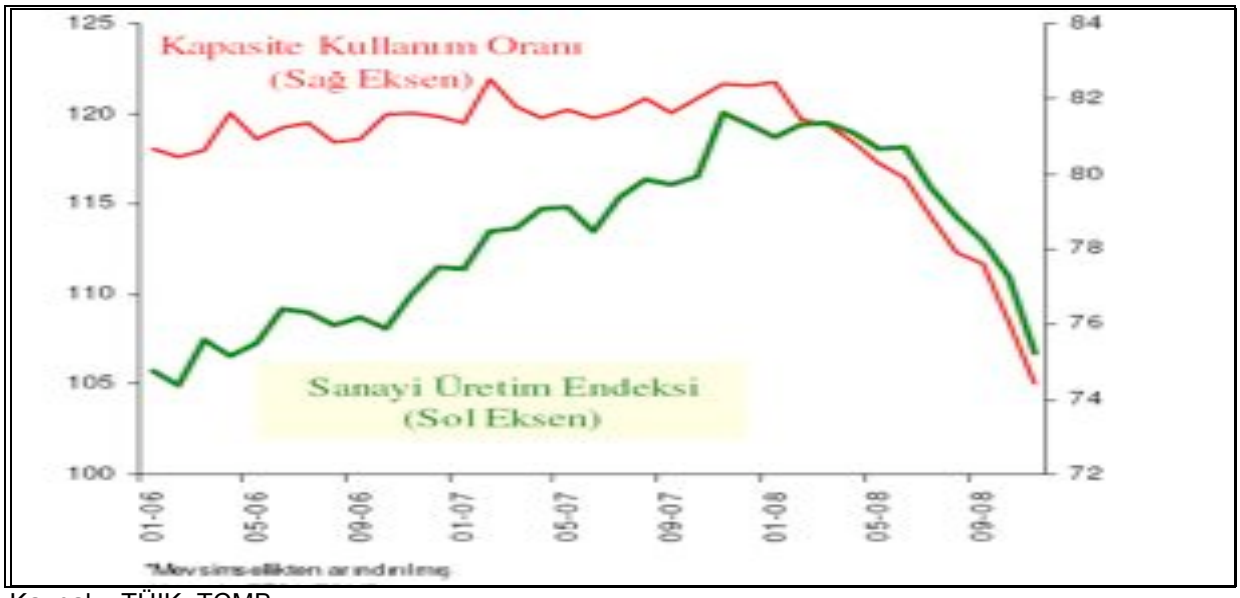
B.1.6.5 Krizin Türkiye Ekonomisine Etkileri

Küresel mali krizin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri 2008 yılının son çeyreğinde hem iç talepte hem de dış talep üzerinde belirgin bir şekilde kendini göstermiştir. Sanayi üretim endeksinin düşüş hızı 2008 yılı Ekim ayından itibaren hızlanmış, imalat sanayi kapasite kullanım oranı 2009 yılı Ocak ayında, 1991 yılından bugüne görülen en düşük seviyesine gerilemiştir. 27 çeyrektir kesintisiz büyüyen Türkiye ekonomisi 2008 yılının son çeyreğinde yüzde 6.2 düzeyinde küçülmüştür. Küresel ekonomik faaliyetin yavaşlaması, Türkiye'nin ihracat pazarlarını da olumsuz etkilemektedir. 2009 yılının ilk iki aylık verilerine göre geçen yılın aynı dönemine göre ihracat yüzde 25.4, ithalat yüzde 45.4 oranında azalmıştır.

Krizden çıkış öngörüsü olarak T.C. Merkez Bankası Başkanı'nın yaptığı değerlendirme ilgi çekicidir. "Ekonomideki toparlanmanın oldukça yavaş ve kademeli olacağı tahmin edilmektedir. İçinde bulunduğumuz konjonktür itibarıyla yurt dışı iktisadi faaliyete ilişkin varsayımlar, orta vadeli tahminlerimizin oluşturulmasında her zamankinden daha önemli bir rol oynamaktadır. 2009 yılı Ocak ayında yayımladığımız Enflasyon Raporunda baz senaryo olarak küresel toparlanmanın 2010 yılının ilk çeyreğinde başlayacağı bir çerçeveyi esas aldığımızı belirtmiştik. Aynı raporda baz senaryoya ilaveten, küresel ekonomideki toparlanmanın zamanlamasına ve boyutuna ilişkin farklı varsayımlar altında iki alternatif senaryo daha oluşturmuştuk. Geç toparlanma senaryosunda, küresel krizin 2009 yılının ilk yarısında daha da derinleşeceği ve dünya ekonomisinin ancak 2010 yılının ikinci yarısından itibaren toparlanmaya başlayacağı varsayılmış, bu durumda 2009 yılı boyunca ölçülü faiz indirimlerine devam edileceği ifade edilmişti. Son veriler ışığında orta vadeli öngörülerimiz, baz senaryoya yakın ancak geç toparlanmayı da gündeme alan bir çerçevede sekilenmektedir".

Bu açıklamaların ışığı altında; deniz taşımacılığı ve ulaştırma kıyı yapılarına olan talebin çok iyi etüde ilmesi gereği açıktır. Anılan, talep tahminleri bu çalışmanın bir sonraki aşamasında yapılacaktır. Bununla birlikte, geçmiş yıl eğilimlerinin köklü biçimde değiştiği bu dönemin etkileri üzerinde durulması gerektiğini altı, bu aşama da vurgulanmaktadır.

Grafik B.16: Sanayi Üretim Endeksi (Ocak 2006 – Aralık 2008) ve Kapasite Kullanım Oranları (Ocak 2006 – Ocak 2009)



Kaynak: TÜIK, TCMB

B.2. Yurtdışı Gelişmelerin Değerlendirilmesi

Son yıllarda yaşanan küresel ölçekte yaşanan ekonomik gelişmeler ve çevre sorunları iki önemli hususun altını çizmiştir.

Bunlardan ilki, ekonomik ve beşeri kalınmanın sürdürülebilmesi için mal ve insan akımlarının güvenli ve verimli biçimde sağlanması ve sürdürülmesi gerekmektedir. Gelişen ekonomilerde mal ve kişilerin çok fazla ülke sınırından geçmesi ve/veya pek çok ülkenin kıyıdaş olduğu denizlerde farklı rotaların izlenmesi, taşımacılıkta azami güvenliğinin sağlanmasını da ön plana çıkarmıştır. Diğer bir deyimle, insan ve mal akımının sürdürülebilirliği ve güvenliği, ülkelerin siyasal ve ekonomik güvenliliği açısından zorunludur. Yukarıda açıklananlar çok modlu ve entegre bir ulaşım sistemi tasarımını ve işletimini gerektirmektedir. Bu ise ancak, ülkelerin işbirliği yapmaları ile giderek siyasal güçlerini bir ortak hedefte birleştirmelerini ile olanaklıdır. Bu gereksinme pek çok uluslararası ulaşım ve taşımacılık organizasyonunun kurulmasına neden olmuştur.

İkinci husus ise, gelişmiş ülkelerin ve özellikle Avrupa'nın ortaya koyduğu ve vurguladığı çevresel sorunlar ve çevre dostu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi gereğidir. Bu bağlamda; taşımacılıkta fosil yakıtları en az kullanmak, karayollarında yoğunlaşan ve dengesizlik yaratan yükleri başka türlere aktarmak ve böylece, çok modlu sistemleri geliştirmek, entegre, teknoloji yoğun ve organizasyon düzeyi yüksek taşımacılığa geçmek gerekmektedir.

Ulaşım ve taşımacılık sistemlerini içeren oluşumların ortak özellikleri aşağıdaki gibidir.

- Bir uluslararası organizasyon tarafından gerçekleştirilmektedir. (Avrupa Birliği (AB) başını çektiği yapılar, Konferanslar, İşbirliği Teşkilatları vb.)
- Üye ülkelerin uluslararası politikaları ve stratejik kararları, en az teknik konular kadar belirleyici olmaktadır.
- Projeler, üye ülkelerin ulaştırmadan sorumlu birimleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Danışmanlardan, STK'lardan ve akademik çevrelerden de katkı alınmaktadır.
- Tüm Projeler, düzenli ve periyodik olarak gözden geçilmektedir.
- Ana koridorlar, Projeye benzetim sağlanarak kodlanmaktadır.
- Farklı ülkeleri kat eden güzergahların genelde benzer standartlara sahip olmasına çalışılmaktadır.

B.2.1. Avrupa Birliği İnisiyatifi İle Başlatılan Projelerin Ortak Yanları

Avrupa Birliği (AB) yukarıda açıklanan uluslar arası işbirliklerini oluşumlarını en fazla destekleyen siyasi oluşum olarak belirmektedir. Bu işbirlikleri sadece AB üyesi ülkeleri değil, komşu yada kıyıdaş ülkeleri de içerecek biçimde teşkil edilmekte ve AB tarafından finanse edilmektedir. Bu bağlamda geliştirilen ortak projelerin ortak yanları ve temel felsefeleri aşağıdaki gibidir.

- Temel amaç sistemleri "Avrupalılaştırmak"tır.
- Avrupa'nın hayatiyetini koruyabilmesi/canlı kalabilmesini sağlayacak, Avrupa ya giriş veya çıkış yapan güzergahları güvence altına almak, insan ve yüklerin serbest dolanımı sağlayacak önlemleri almak stratejik bir amaçtır. Ayrıca;
- Taşımacılığın sürdürülebilirliğini sağlamak,
- Çok modlu ulaşım sistemini gerçekleştirmek, özellikle yük trafiğini karayolundan diğer ulaşım türlerine aktarmak,
- Çevre sorunlarını en aza indirecek, çevre dostu sistemleri ön plana çıkarmak, bu bağlamda; Fosil yakıt tüketimini en aza indirmek,
- Avrupa içinde taşınım sistemlerinde aynı güven, konfor ve sürat standartlarını yakalamak,

diğer amaçlardır.

B.2.2. AB Boyutu Trans Avrupa ağları ulaşım koridorları, AB tarafından yürütülen Ulaşım Amaçlı Çalışmalar

Yukarıda sözü AB kökenli veya AB inisiyatifi ile çıkış noktası bulan projelerin bir kısmı doğu-batı yönünde ana ulaşım eksenleri önermekte veya var olanları kuvvetlendirmektedir. Bir kısmı ise, hem doğu-batı ve hem de kuzey-güney doğrultunda gerçekleştirilmek istenmektedir.

B.2.2.1 Transportatıon Corrıdor Europe Caucasıa Asıa (Traceca) Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru

TRACECA (Transportation Corridor Europe Caucasia Asia) - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru AB kökenli oluşumdur. Nihai macı Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılmasını amaçlayan, çok modlu ulaşımı şekillendirilen ve geliştirilen doğu-batı yünlü bir ulaşım koridorunun elde edilmesidir.

Doğu Avrupa Ülkelerinde başlayarak (Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna), Türkiyenin kuzeyini ve Gürcistan, Ermenistan, Azerbeycan gibi Kafkas ülkelerini kat ederek, Özbekistan, Kırgızistan ve Kazakistan gibi Orta Asya Cumhuriyetleri ile Çin ve Afganistan sınırlarına ulaşan bir koridoru tanımlamaktadır.

TRAECA'nın kurumsal yapısını biçimlendiren Çok-Taraflı Temel Anlaşma (MLA)" 8 Eylül 1998 de imzalanmıştır. Günümüzde TRACECAnın kurumsal yapısında 13 ülke bulunmaktadır.

Örneğin; Önemli bir bağıntı olan Transportation Corridor Europe Caucasia Asia (TRACECA) Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru Avrupa Birliği kökenli oluşumdur. Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılmasını amaçlayan, çok modlu ulaşımı şekillendirilen ve geliştirilen doğu-batı yünlü bir ulaşım koridorudur.

TRAECA'nın kurumsal yapısını biçimlendiren Çok-Taraflı Temel Anlaşma (MLA)" 8 Eylül 1998 de imzalanmıştır. Başlangıçta 8 ülke TRACECA'ya taraftı: Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan. 1996 yılından 1998 yılına kadar, TRACECA programının başarısını gören Moldova ve Ukrayna Avrupa Komisyonunun onayı ile TRACECA'ya üye olmak için başvurmuşlardır. Tiflis'te (Mart 2000) düzenlenen birinci TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC) yıllık toplantısında, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye Avrupa Komisyonuna TRACECA programına üye olmak için resmi olarak üyelik başvurularını yapmışlardır. Nihayet, Brüksel Konferansında, bütün bu ülkeler TRACECA üyesi olmuşlardır. Günümüzde 13 ülke AB tarafından finanse edilen TRACECA programından yararlanmaktadır.

Tablo B.11: TRACECA Üyesi Ülkeler;

1. Azerbaycan,	8. Türkmenistan (MLA ya taraf değildir)
2. Ermenistan,	9. Türkiye
3. Gürcistan,	10. Bulgaristan
4. Kazakistan,	11. Romanya
5. Kırgızistan,	12. Ukrayna
6. Özbekistan,	13. Moldova
7. Tacikistan	

2000 yılında, Temel Anlaşmanın (MLA) hükümlerini uygulamak ve tamamlamak için TRACECA Hükümetler Arası Komisyonu (IGC), 2001 yılında ise IGC'nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği (PS) Azerbeycan / Bakü'de kurulmuştur. Daimi Sekreterliğin her üye ülkede Daimi temsilcileri (Ulusal Sekreterlikler) bulunmaktadır.

TRACECA ekseni Batı - Doğu yönünde Karadeniz kesimini denizden ve karadan kat etmektedir. Bulgaristan ve Romanya limanları ile Türkiye ve Gürcistan limanları (Poti ve Batumi) arasında deniz yolu olanaklarına ek olarak, Türkiye'de Karadeniz sahil yolu da anılan eksene karayolu olanakları sağlamaktadır. Koridor Azerbaycan'da Baku - Aktau ve Baku - Türkmenbaşı Hazar denizi feribotları ile Merkezi Asya Ülkeleri Kazakistan ve Türkmenistan demiryollarına erişmekte ve buradan da Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'a ulaşmakta ve Çin ve Afganistan sınırlarına dayanmaktadır.

TRACECA gerek ekonomik entagrasyonu ve gerekse etkin bir ulaşım ağı için pek çok amacı bir arada taşımaktadır.

- AB bu programı diğer rotalara ek olarak önermiştir. Proje küresel AB stratejisine uygun olmakla birlikte aşağıdaki amaçları kapsamaktadır:
- Ülkelerin politik ve ekonomik bağımsızlığını Avrupa ve Dünya pazarına alternatif ulaştırma rotaları ile açılma kapasitelerini güçlendirerek desteklemek,
- Üye ülkeler arasında gelecek bölgesel işbirliğini teşvik etmek,
- Uluslararası Finansal Kuruluşları (IFIs) ve özel yatırımcıların desteğini etkilemek için TRACECA'nın katalizör olarak kullanılması,
- TRACECA yolunu Trans-Avrupa Şebekesi (TENs) ile birleştirmek.
  Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya'da ekonomik işbirliğinin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimi için Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya,
- Tacikistan, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan Başkanları Avrupa-Kafkasya-Asya Koridorunda uluslararası ulaştırmanın gelişimi için Çok Taraflı Temel Anlaşması (Bakü, Eylül 8, 1998) imzalamışlardır. Anlaşma taraflar arasında bölgelerarası işbirliğinin gelişimini ve yasal çevrenin güçlendirilmesini ve de TRACECA programının uygulanmasındaki bütünleşme safhasının garanti edilmesini amaçlamaktadır.

Temel Anlaşmanın ve Teknik Eklerinin amaçları aşağıda sıralanmıştır.

- Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimine yardım etmek,
- Uluslararası karayolu, demiryolu ve denizcilik pazarına girişi garantilemek,
- Trafik güvenliğini, kargo ehemmiyetini ve çevresel korunmayı garanti etmek,
- Ulaştırma alanında ulaştırma politikalarını ve yasal yapıyı uyumlaştırmak,
- Ulaştırma işlemleri arasında eşit rekabet oluşturmak.

Özetle TRCECA Karadeniz ve yakın çevresini kullanan ve AB üyesi ülkeler başta olmak üzere, Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya coğrafyasında yer alan ülkeleri bir birlerine bağlayan bir ulaşım sistemini kurgulamakta ve bunu gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

Kaynak: TRACECA Türkiye Web Sitesi, www. traceca.org.tr

Şekil B.5: TRECECA Ulaşım Sistemi

B.2.2.2 Motorways of The Sea (Mos) ve Medamos – Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı ve Deniz Otoyolları

MEDA (Mediterranean Economic Development Area), Avrupa-Akdeniz Ortaklığının uygulanması için Avrupa Birliği tarafından geliştirilmiş, hibeleri Avrupa Yatırım Bankası (AYB) kredileriyle desteklenen bir mali programdır.

MEDA MoS (Motorways of Seas) bir Mediterranean Economic Development Area (MEDA) Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı projesidir ve (Regional Transport Action Plan Euro-Mediterranean (RTAP) Bölgesel Ulaşım Eylem Planı çerçevesinde 2007-2013 dönemi itibarı ile katılımcı ülkelere sağlanmaktadır.

MEDAMoS da uluslar arası ulaşım koridorlarını tanımlamaktadır. Bu koridorlar; hem kuzey güney ve hem de doğu batı yönünde uzanmaktadır. Motorways of the Seas (MoS) Denizlerin Otoyolları olarak adlandırılan bu oluşum İskandinav ülkelerinden başlayarak Kızıldeniz'e ulaşan hemen her yönü içeren bir rotalar bütünü olarak tanımlanabilmektedir.

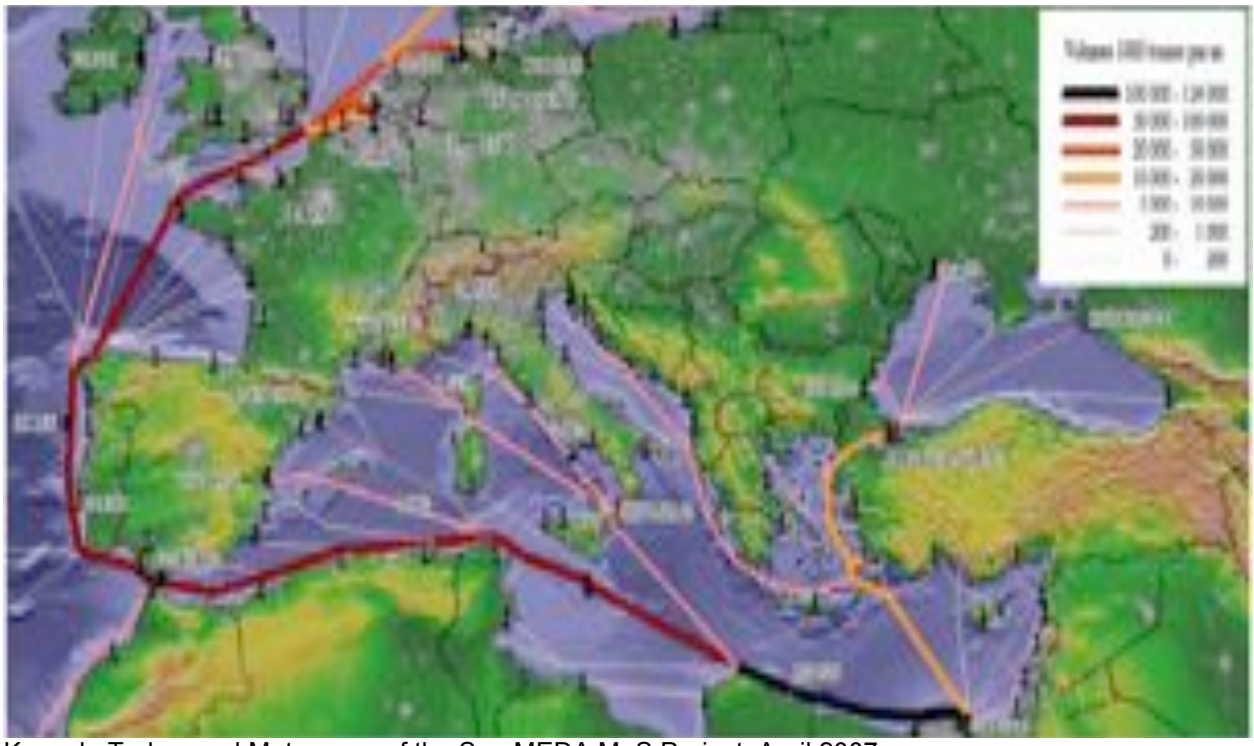
Bunlardan, MEDAMoS olarak tanımlanan rotalar bütünü Akdeniz'i kat etmekte ve Akdeniz ülkeleri ile Kuzey Afrika ülkelerini kapsamaktadır. Bu biçimi ile Türkiye'nin güneyinde yer almaktadır. Türkiye limanları da bu rotalar üzerinde bulunmaktadır. Bu nedenle MEDAMoS Türkiye için önemlidir.

MoS (Motorways of Seas) deniz otoyolları projesi karadaki trafik yükünü azaltmak ve Sera Gazı Salınımlarını düşürmek amacıyla, daha çevreci bir taşımacılık şekli olan deniz ulaştırmasının desteklenmesini öngörerek geliştirilmiştir.

MoS faaliyeti lojistik, teknolojik metotlar, teçhizat, ürünler, altyapı ya da yapılan servisler bakımından Avrupa seviyesinde yenilik öngören faaliyetleri kapsamaktadır. MoS faaliyeti kapsamında; sunulan hizmetlerin kalitesi, kolaylaştırılmış işlemler ve kontroller, asayiş ve güvenlik standartlarının karşılanması, liman altyapı ve hinterlandı, liman bağlantıları, esnek ve yeterli liman hizmetleri konularına özel önem verilmektedir.

MoS faaliyeti ile, büyük ölçekli yük akışlarını düzenli ve sık kısa mesafe denizyolu taşımacılığı ağırlıklı intermodal taşımacılığın geliştirilmesi amaçlanmakta olup, liman hinterlandının demiryolu ve iç suyollarıyla bağlantıları teşvik etmektedir. MoS faaliyeti ile, karayolu yük taşımacılığının aşırı gelişmesine elverişli ve potansiyeli yüksek olan rotalardaki yük akışının kısa mesafe denizyolu, iç suyolu ve demiryoluna sürdürülebilir bir şekilde kaydırılmasını, tüm bunların somut gerçekçi bir plan dahilinde ve komisyonun ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

MEDAMoS, Bölgesel Ulaşım Eylem Planı (Regional Transport Action Plan (RTAP) Euro-Mediterranean) 2007-2013 çerçevesinde ve AB'nin finansal yardımlarıyla, gelecekteki Akdeniz ağınındaki deniz otoyollarının oluşturulmasına fikir veren pilot projeler oluşturmayı amaçlamaktadır.



Kaynak: Turkey and Motorways of the Sea MEDA MoS Project, April 2007

Şekil B.6: Deniz Otoyoları (Motorways of the Sea) Rotaları

MEDAMOS ve Türkiye Değerlendirmesi:

MEDAMOS dokümanları Türkiye'yi ayrıntılı biçimde değerlendirmiştir. Bu bağlamda, Türkiye üç tarafının denizlerle çevrili olması, 8333 kilometreyi bulan kıyı uzunluğuna sahip olması, geniş hinterlandı, yoğun ticaret trafiği, Orta Doğu'ya olan yakınlığı, Karadeniz'e giden güzergâhların kontrolünü elinde bulundurması sebebiyle deniz ulaşımında stratejik bir

konuma sahip olduğu tespiti yapılmıştır. Bu değerlendirmelerin önemli bölümleri aşağıdaki gibidir.

Türkiye'de pek çoğu özel sektör tarafından işletilen 500 GRT'luk ve üzeri gemilere hizmet verebilen 118 adet liman bulunmaktadır. Bunlar bulunduğu bölgelere göre Karadeniz Bölgesi limanları, Boğaz ve Marmara Denizi limanları, Ege Bölgesi limanları, Akdeniz Bölgesi limanları olarak sınıflandırılmaktadır. İşletmecilerine göre ise özelleştirme programı kapsamında TCDD tarafından işletilen, özel sektör tarafından işletilen ve belediyeler tarafından işletilen limanlar olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır.

TCDD toplam 16000 metrenin üzerinde iskele uzunluğuna ve yıllık 31,5 milyon tonluk toplam depolama kapasitesine sahip ülkenin en büyük yedi limanına işletmektedir. Yaklaşık 40 milyon tonluk genel kargo elleçleme hacmine sahip bu limanlara demir yolu ulaşımı da mevcuttur.

Bir diğer grubu özel limanlar oluşturmaktadır. Bu limanlar kullanımları belli endüstri kuruluşlarının ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde sınırlandırılmış fakat üçüncü şahısların kullanımına da izin verilen ve yerel ihtiyaçlara hizmet eden daha küçük limanlardır.

Kargo hacminin büyük çoğunluğu üçüncü kategorideki limanlar üzerinden taşınmaktadır. Bütün limanlar tarafından üzerinden aktarılan konteyner sayıları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo B.12: MEDAMoS Dokümanlarına Göre Türk Limanlarında Elleçlenen Konteyner Sayısı

Limanlar	2005		2006	
	Miktar(TEU)	%	Miktar(TEU)	%
Türklim Üyesi Limanlar	1,567,142	47.6	1,884,635	49.3
TCDD Limanları	1,721,845	52.0	1,892,403	49.5
Diğer Türk Limanları	12,153	0.4	45,689	1.2
Toplam	3,301,140	100	3,822,727	100

Kaynak: Turkey and Motorways of the Sea MEDA MoS Project, April 2007

Küresel ve jeopolitik gelişmelerin etkisiyle yeni ticaret bağlarının kurulması sonucu ulaşımdaki talep artmıştır. 2001'de yayınlanan "White Paper, European Policy for 2010, Time to Decide" adlı çalışmanın ortaya koyduğu sonuçlara göre "Motorways of the Seas Deniz Otoyolları" kavramı önem kazanmakta ve ulaşım modları arasındaki dengedeki bu değişimin Avrupa ulaşım ağındaki darboğazlara çare olacağı ve trafiğin güney aksına, Akdeniz koridoruna kaymasının önemli bir çözüm olacağı düşünülmektedir.

Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de giderek artan bir yük trafiği bulunmaktadır. Bu artan ihtiyacın karşılanması amacıyla Liman altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalarla, Türkiye'nin kavşak rolündeki ve Avrasya ulaşım bağlantılarını da kapsayan uluslararası çok modlu ulaşım ağında yer alan doğu-batı ve kuzey güney akslarındaki verimliliğinin arttırılması amaçlanmaktadır.

Akdeniz ana konteyner taşımacılığında, Türkiye limanlarına, kıtasal etki alanlarına ve potansiyel ana limanlarına yakın bir rota izlenmektedir. Bu bağlamda; uluslararası ulaşım

koridorlarının/rotalarının kesiştiği düğüm noktası (node) olarak planlanacak potansiyel ana limanların önemi daha da artmaktadır.

Fizibilite raporlarında gösterildiği gibi, bu projeler ayrıcalıklı konumlarının yanı sıra, gemileri boşaltmak için minimum 16 metre su derinliği, geniş yığma alanları ile uzun iskeleler, yüksek kapasitede boşaltma araç-gereçleri ve merkez limanların diğer teknik gereksinimlerini sağlamak için planlanmıştır. Bunlar aşağıda gösterilmiştir.

Karadeniz'de yer alacak olan Filyos limanı; Karadeniz ülkeleriyle canlı ticari ilişkiler kurmak amacıyla planlanmaktadır. Filyos ile Mersin, Çandarlı ve İzmir limanları arasında, mevcut ve yeni geliştirilecek demiryolu ve gerektiğinde karayolu ve otoyol kullanılarak bağlantılar sağlanacaktır. Böylece; Filyos'tan öneri Mersin Konteyner Limanı kullanılarak Akdeniz'e, Çandarlı ve İzmir Limanı üzerinden Ege'ye ya da doğrudan demiryolu aracılığıyla Orta Doğu'ya ulaşılabilecektir.

Diğer taraftan; halen yapım aşamasında olan İstanbul Tüp Tünel Projesi MARMARAY kullanılarak ve ayrıca 4. Pan - Avrupa koridorunun bir uzantısı olarak yapımına başlanılan Kars-Tiflis bağlantısı ile Kafkas ve Asya pazarlarına kesintisiz demiryolu bağlantısı da sağlanacaktır. Bu çerçeve içerisinde, bu akslardaki kesintisiz akışı sağlamak amacıyla yapılan demiryolu bağlantılarını geliştirme çalışmaları devam etmektedir.

Trans-Avrupa Ağı ile diğer pazarlar arasındaki erişilebilirliği çözüme kavuşturmak için Türkiye üzerinden öncelikli arter olarak geliştirilmesi gereken çok modlu koridorlar, Avrupa birliği ve Türkiye arasındaki ulaşım altyapısı gereksinmelerinin değerlendirildiği TINA Türkiye Çalışmasında da ele alınmıştır. Bu bağlamda; Uzun dönemli senaryoya göre; Türkiye limanlarında elleçlenecek konteyner yılda 7,6 milyon TEU 'ya ulaşacaktır ve bunun 5,8 milyonu yeni projelerle sağlanacaktır. Aşağıdaki Tablo 2010 yılı için beklenilen kapasiteleri göstermektedir.

Uzun dönemde çok modlu ulaşımın gereksinimlerini karşılamak için gerekli demiryolu ve yol hizmetlerine önem verilecektir. Piyasanın ulaşım için en uygun güzergahı seçtiği rekabetçi bir ortamda, gelişen günümüz sosyo-ekonomik ve politik koşullar gözetildiğinde, Türk limanları ayrıcalıklı konumları sayesinde avantajlı hale gelecektir. Bu rekabetçi ortam, bölge için en iyisini getirecek, ülkeler arası koordinasyonun büyük önem bu sistemde barış ortamı daha da pekişecektir.

Tablo B.13: MEDAMoS Dokümanlarına Göre Türk Kamu Limanlarının Yükleme ve Boşaltma Kapasitesi

Liman	Kısa Dönem Gelişimiyle Birlikte Mevcut Kapasite (TEU)	2010 için Beklenilen Kapasite (TEU)
Hopa	50,000	200,000
Trabzon	200,000	200,000
Giresun	50,000	50,000
Samsun	30,000	230,000
Filyos		1,000,000
Derince	200,000	1,200,000
Haydarpaşa	400,000	400,000
Bandırma		180,000
Tekirdag		800,000
İzmir	375,000	875,000

Çandarli		2,000,000
Mersin + Yeni Konteyner Terminali	400,000	4,400,000
İskenderun	100,000	400,000
Toplam	1,805,000	11,935,000

Kaynak: Turkey and Motorways of the Sea MEDA MoS Project, April 2007

Planlanan projeler ve Ege Denizi'ndeki MOS için önemli denizyolu bağlantıları olan Güllük ve Çanakkale gibi yeni limanlar yukarıdaki tablodaki rakamları etkileyecek ve daha da artıracaktır.

Bu limanlardan, Filyos, Derince, Çandarlı ve Mersin Konteyner Limanı önemleri gözetilerek ve yılda 1.000.000 TEU dan daha fazla kapasite önerileri dikkate alınarak ayrı bir alt-bölümde ele alınmıştır.

MEDAMoS Kapsamındaki Diğer Limanlar:

MEDA MOS çalışma kapsamı Akdeniz bölgesiyle sınırlıdır. Bu nedenle de limanların incelenmesi sadece Marmara, Ege ve Akdeniz bölgesinde yer alan limanlarla kısıtlıdır. MEDAMoS kapsamındaki limanlar ve coğrafi dağılımı aşağıdaki gibidir

Marmara Bölgesi

- Ambarlı Limanı
- Pendik Limanı
- Derince (TCDD) Limanı
- Gemlik – Gemport Limanı
- Borusan Logistics – Gemlik Limanı
- Bandırma (TCDD) Limanı
- Çanakkale Limanı
- Haydarpaşa (TCDD) Limanı

Ege Bölgesi

- İzmir (TCDD) Limanı
- Dikili – İzmir Limanı
- Çeşme Limanı
- Çandarlı Limanı
- Nemrut Limanı
- Güllük Limanı

Akdeniz Bölgesi

- Antalya Limanı
- Mersin Limanı (TCDD) & ATAS Rafinerisi
- Mersin Seka Kağıt Fabrikası (Taşucu)
- İskenderun Limanı (TCDD)
- İsdemir Limanı – İskenderun
- Ekinciler İskelesi - İskenderun

Bu inceleme, hem yeni projeleri hem de kapasite artırımını kapsamaktadır. Bunlar aşağıda özetlenmiştir.

Tablo B.14: Yeni Liman Projeleri

Proje	Konumu	Kapasitesi
Dubai World	Yarımca	1,200,000 TEU
Otoport	Gölcük	400,000 Araç

Kaynak: Turkey and Motorways of the Sea MEDA MoS Project, April 2007

Tablo B.15: Kapasite Arttırma Projeleri

Konumu		Mevcut Kapasite	Proje Tamamlandığında Kapasite
Borusan	Gemlik	90,000 TEU 60,000 Araç	1,500,000 TEU 250,000 Araç 4,000,000 Gen. Cargo
Gemport	Gemlik	200,000 TEU 100,000 Araç	600,000 TEU 250,000 Araç
Evyap	Yarimca	40,000 TEU	350,000 TEU 200,000 Araç
Yilport	Dilovasi	75,000 TEU	300,000 TEU
Kumport	Ambarli	610,000 TEU	1,000,000 TEU

Kaynak: Turkey and Motorways of the Sea MEDA MoS Project, April 2007

Daha önce de belirtildiği gibi, Türk ulaşım altyapısının gereksinimi ve geleceği TINA tarafından yapılan çalışma ile değerlendirilmiştir.

Bu bağlamda; Türk yetkililer, MEDAMoS kapsamında incelenmemiş karşın, aşağıdaki limanların da, Türkiye ulaşım sistemindeki stratejik konumları gözetilerek değerlendirmeye alınmasını önermişledir.

Marmara Denizi: Tekirdağ Limanı, Karabiga Limanı, Mudanya Limanı, Gökçeada ve Bozcaada Limanı

Ege Denizi: Kuşadası Limanı, Bodrum Limanı ve Marmaris Limanı

Akdeniz:_Alanya Limanı.

MEDAMoS Sonuç Değerlendirmeleri:

Türkiye kuzeyi, güneyi ve batısı denizlerle çevrili olduğu için deniz ulaşımı açısından stratejik konumuna sahiptir ve konumundan faydalanmaktadır. Üç tarafını çevreleyen denizler üzerinde 8,333 km.lik kıyı boyunca özel ve devlete ait çok sayıda liman vardır. Başlıca limanların birçoğu kargo için uygun hale getirilmiştir. Bunların bazıları özelleştirilmiş limanlardır. Konteyner tesislerinin standartları özellikle büyük terminallerde oldukça yüksektir. İstanbul şehri bir limanlar ve terminaller sistemi içermekte ve bu sistem Ro-Ro trafiği için donatılmış birçok Ro-Ro terminalini de kapsamaktadır. Roder tarafından işletilmekte olan Pendik terminali Ro-Ro sistemleri işletiminin seçkin bir örneğidir. Konteyner işletmeciliği açısından, özel kesim limanları Limanları (Türklim üyesi limanlar) ile kamu kesimi kuruluşu olan TCDD arasında oldukça yüksek bir rekabet vardır.

Günümüzde TCDD limanları, deniz taşımacılığında baskın olsalar da, yakında yük elleçleme payının yarı yarıya olması beklenmektedir. Bu bağlamda; mevcut limanların kapasitelerinin artırılması ve yeni limanların işletmeye alınması beklenmektedir.

B.2.2.3. High Level Group (HLG) – Üst Düzey Grup

Daha önce de belirtildiği gibi; Avrupa Birliği (AB) için; üye ülkeler ve komşuları arasında iyi ulaşım bağlantıları, ticaret ve ekonomik kalkınma için esastır. Etkili ve güvenli ulaşım sistemleri, sürdürülebilir ekonomik büyüme ve rekabeti güçlendirmekte ve yolcu, mal ve hizmetlerin etkin bir şekilde hareketini sağladığına inanılmaktadır.

Bu bağlamda; 2004 Haziran'ında İspanya'nın Santiago de Compostela kentinde gerçekleştirilen bakanlar seminerini takiben, Avrupa Komisyonu Trans-Avrupa ana ulaşım akslarının komşu ülkelere genişlemesiyle ilgili bir Üst Düzey Grup (High Level Group) oluşturulmasına karar verilmiştir. Bu bağlamda; Komisyon, AB ile komşularının ulaşım alanında nasıl daha iyi bağlanabileceğini görmek amacıyla, 29 Eylül 2004'te Avrupa Komisyonu Trans-Avrupa ana ulaşım akslarının komşu ülkelere genişlemesiyle ilgili bir Üst Düzey Grup (High Level Group) oluşturmuştur.

Bu üst düzey grubun kurulmasında temel amaç; Avrupa Komşuluk Politikası kavramının ulaşım alanında da genişletilmesi ve AB ile komşu ülkeleri ve bölgelerinin ulaşım bağlantılarının daha iyi kurulması için çalışmalar yapmaktır

Grup, Avrupa Birliği ve komşuları arasında ulaşım bağlantılarını gözden geçirilmesinin stratejini onaylamış ve 2020 yılına kadar kendi içinde bir Trans Avrupa Ulaşım Ağı (TEN) inşa edilmesi için geniş kapsamlı bir planı kabul etmiştir.

Yeni plan, öncelikli olarak uzun-mesafeli ve uluslar arası trafiğe hizmet eden 30 önemli Trans-Avrupa aksının yatırımlarına odaklanmıştır. Bu plan genişleyen AB sınırlarını, Bulgaristan ve Romanya'yı da kapsamakta ve aday ülkelerin Birlikle daha iyi bütünleşmesini sağlamaktadır.

AB genişlemesinin anlamı, Birliğin dış sınırlarının daha da Doğu ve Güney yönüne doğru kayması ve birkaç yeni komşu ülkeyi AB ile buluşturmasıdır. Genişlemenin ardından, Trans Avrupa Ulaşım Ağı da doğal olarak gözden geçilmektedir.

Grubun ana görevlerinden biri, AB ve komşularını daha iyi bağlayan sınırlı sayıdaki ülkeler arası ulaşım akslarının seçilmesine, ülkeler arası işbirliğine gidilmesine ve uluslararası bir ortamın yaratılmasına katkı sağlamaktır.

Bu akslar, AB ve komşuları arasındaki bütünleşmenin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Grup, ulaşım bağlantılarının, bölgesel işbirliği ve entegrasyon açısından öneminin altını çizmiştir.

Sonuç olarak, AB ve komşu ülkeler arasındaki ve komşu ülkelerin kendi aralarındaki sınırların, özellikle ana akslar boyunca, açık ve güvenli olmasının ticareti teşvik etmek ve işbirliği güçlendirmek için bir ön şart olduğu vurgulanmıştır.

Grup, AB ve komşuları arasındaki ulaşıma ek olarak, Grup'ta yer alan ülkelerin topraklarından transit geçiş yapan Çin, Japonya ve diğer Asya ülkeleriyle, Sahraaltı Afrika veya Kuzey ve Güney Amerika ile ticaretten kaynaklanan trafik akışının ve diğer bölgelerin önemini vurgulamıştır.

İkinci adım olarak, Grup'dan, belirlenen başlıca akslar için öncelik projeleri önermesi istenmiştir. Grup, ayrıca aşağıdaki üç konunun ayrıntılı incelenmesine kara vermiştir.:

- Kamu-özel-ortaklıklarını içeren finansman sorunları
- Çevresel sürdürülebilirlik
- Etkili ve zamanında uygulanmasını sağlamak için akslar boyunca işbirliğinin nasıl organize edileceği

Bu noktada önemli olan; Grubun ele aldığı projeler arasında; bu çalışma açısından da önemli olan "Avrupa Birliğini Komşularına Bağlayan Ana Akslar ve Deniz Otoyolları"na ilişkin olanlardır.

Deniz Otoyolları; Atlantik, Baltık, Barents, Akdeniz, Karadeniz ve Hazar Denizlerinden oluşan 6 adet Grup denizlerini, bu denizlere kıyısı olan ülkeleri birbirine bağlamaktadır ve Süveyş Kanalı üzerinden Kızıldeniz'e kadar uzanmaktadır. Grup bu bağlamda, aşağıdaki projelere önem verilmesi ve bunlar üzerinde eklentiler yapılması ve uzatılması hakkında mutabakata varmıştır:

- Baltık Denizi otoyolunun Kaliningrad da dahil olacak şekilde Rusya'ya doğru uzanması.
- Batı Avrupa Denizi otoyollarının kuzeyde Norveç ve güneyde Fas'a kadar uzanması
- Akdeniz deniz otoyolunun Kızıldeniz ve ötesi de dahil Kuzey Afrika ve Ortadoğu'ya uzanması.
- Akdeniz otoyolunun Karadeniz'e uzanması, ki bu Türkiye açısından önem taşımaktadır.

Grup aynı zamanda komşu ülkelerdeki MoS limanlarının sayılarını belirlemiştir. Grubun ele beş önemli aks bir fikir vermesi amacı ile aşağıda sunulmaktadır.

Kuzey Aksı:

Kuzey aksı Kuzey Avrupayı bir yandan Norveçle diğer yandan da Beyaz Rusya, Rusya ve ötesini bağlamaktadır. Aynı zamanda Barents bölgesine Norveç'i İsveç ve Finlandiya üzerinden Rusya'ya bağlayan bir bağlantı da öngörülmektedir. Bu bağlantıların istikametleri aşağıda verilmiştir:

- Berlin - Varşova - Minsk – Moskova - Trans-Sibirya çok modlu bağlantısı

- Fin Sınırı – St Petersburg – Moskova çok modlu bağlantısı
- St Petersburg – Volgda – Moskova/Trans-Sibirya demiryolu bağlantısı
- Baltık Limanları – Minsk/Moskova çok modlu bağlantısı
    - Tallinn – St. Petersburg – Moskova
    - Ventspils – Riga – Moskova
    - Klaipeda/Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Moskova
- TEN n° 12 öncelikli aksının Norveç'teki çok modlu bağlantısı(Nordik Üçgeni)
- St Petersburg – Vartius – Tornio – Haparanda – Narvik çok modlu bağlantısı

Merkez Aksı:

Merkez aksı Orta Ayrupa'yı Ukrayna ve Karadenize ve oradan da Orta Asya ve Kafkaslara doğru bağlamaktadır. Trans-Sibirya'ya doğrudan demiryolu bağlantısı ve aynı zaman da Hazar Denizi ve Baltık Denizini bağlayan iç su yolları da bu sisteme dahildir.

Bu bağlantıların güzergahları aşağıdaki gibidir:

- Dresden – Katowice – Lviv – Kiev çok modlu bağlantısı
- Budapeşte – Lviv çok modlu bağlantısı
- Moscova – Kiev – Odessa çok modlu bağlantısı
- Belarus – Kiev – Odessa (Dneper) iç suyolları
- Karadeniz ve Hazar Denizi'ni birbirine bağlayan Don/Volga iç suyolu ve Volga'dan Baltık Denizi'ne bir bağlantı
- Minsk – Kiev çok modlu bağlantısı

Yukarıdaki bağlantılara ek olarak Polonya ve Ukrayna, başkentlerinin çok modlu ulaşım aksıyla bağlamaya verdikleri önemi artırmışlardır. . Slovakya, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti ise Ukrayna sınırından Zilina ana sanayi bölgesine bir dallanmanın gerekliğine vurgu yapmaktadırlar.

Güney Doğu Aksı:

Güneydoğu aksı Avrupa'yı Balkanlar ve Türkiye üzerinden Kafkaslara, Hazar Denizi'ne ve ayrıca Mısır ve Kızıldeniz'e bağlamaktadır. Balkan ülkelerine ve ayrıca Rusya, İran, Irak, ve Basra Körfezi'ne bağlantılar, bunların yanında Mısır üzerinden güneye, diğer Afrika ülkelerine de bağlantılar öngörülmektedir. Türkiye Güneydoğu Aksı üzerinde kalmaktadır. Bu açıdan bu aks önemle değerlendirilmelidir.

Bu bağlantıların güzergâhları aşağıda verilmiştir:

- Aşaığadaki bağlantıları da içeren Salzburg – Ljubljana – Zagreb/Budapeşte – Belgrad – Nis çok modlu bağlantıları
    - Sofia – Istanbul – Ankara -Georgia -Armenia – Azerbaijan (Bu bir TRACECA güzergahıdır.)
    - Skopje – Thessaloniki
- Budapest – Sarajevo – Ploce çok modlu bağlantıları
- Bari/Brindisi – Durres/Vlora – Tirana – Skopje – Sofia – Burgas/Varna çok modlu bağlantıları
- Danube 21 ve Sava iç suyolları
- Aşağıdaki bağlantıları da içeren Ankara – Mersin – Syria – Jordan – Suez – Alexandria/East Port Said çok modlu ekseni;

    - Sivas – Malatya – Mersin
    - Türkiye (İran and Irak doğrultundaki yollar)
    - Tartus – Homs (Irak'a doğru)
    - Beyrut – Şam (Irak ve Suudi Arabistan'a doğru)
    - Hayfa – İsrail sınırı
    - Ürdün Sınırı – Amman (Irak ve Suudi Arabistana doğru)
- Damietta – Kahire ve ötesinde Nil Nehrini de içeren çok modlu bağlantısı
- Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'dan kuzeye ve güneye çok modlu bağlantılar

Yukarıdaki bağlantılara ek olarak, Hırvatistan, Bosna Hersek tarafından da desteklenen Avusturya Pyhrn koridoru denilen ve Berlin'i Zagreb'e ve TEN n° 22 öncelikli projesine ve Pan-Avrupa X koridoruna bağlayan koridoru önemine vurgu yapmaktadır. Azerbaycan, Ermenistan'la aralarındaki sorunlar çözülünceye kadar Ermenistan üzerinden bir bağlantı için işbirliğine gitmeyeceğini belirtmiş Ermenistan ise herhangi bir ön şartsız Azerbaycan ile işbirliğine hazır olduğunu belirtmiştir

Güney-Batı Aksı:

Güney-batı Aksı, Avrupayı, Kuzey Afrikaya, Fas'a ve ötesine bağlamaktadır. Aynı zamanda Fas, Cezayir, Tunus ve Mısır arasında doğu-batı bağlantısı sağlamaktadır.

Bu bağlantıların güzergahları aşağıdaki gibidir:

- Cezayir – Rabat – Agadir ve ötesine doğru çok modlu bağlantı
- Tunus – Mısır bağlantısını da içeren Rabat – Fes – Oudja – Constantine – Al Jazair – Tunus – Libya sınırı "trans-Maghrebin" çok modlu bağlantısı
- TEN-T n° 24 öncelikli aksının İsviçre uzantısı

Bunlara ek olarak İspanya yine İspanyada yer alan güney-batı Akdeniz ve Avrupa'nın iç merkezleri arasında yük akışının sağlandığı Akdeniz koridorunun önemine dikkat çekilmektedir.

Kaynak: Networks for Peace and Development , Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005

Şekil B.7: Üst Düzey Karar Grubu Çalışmalarına Esas Olan Taşımacılık Güzergahlar

B.2.2.4. Transportation Operational Program (TOP) – Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP)

Ulaştırma Operasyonel Programı (TOP) AB nin EU-1085 2006 sayılı düzenlemesi olan "katılım öncesi yardım araçları" (IPA) nın temel politika dokümanlarından birisidir. IPA kapsamında; 2007-2013 döneminde, AB nin aşağıdaki bileşenlere mali katkı sağlanacaktır.

- Geçiş Dönemi Yardımları ve Kapasite Artırımı
- Bölgesel ve Sınır Ötesi İşbirliği
- Bölgesel Kalkınma
- İnsan kaynaklarını Geliştirme
- Kırsal Kalkınma

Ulaştırma Operasyonel Programı (TOP) bileşenlerden bunlardan; "Bölgesel Kalkınma" ana bileşeni altında bir program olarak belirlenmiştir.

Bu programın Türkiye sorumlusu, T.C. Ulaştırma Bakanlığı'dır. Kara, deniz ve havayolu taşımacılığı esaslarını düzenleyen ve denetleyen ve ayrıca tüm bu ulaşım türlerini inşa eden birimlere sahip bir merkezi kamu kuruluşu olarak Ulaştırma Bakanlığı, TOP'un Türkiye kısmını hazırlayacak yetki, donanım, bilgiye ve deneyime sahiptir ve TOP Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır.

TOP; nin tüm ortaklık şartları ve müktesebatına göre ve katılımcı yöntemlerle hazırlanmıştır. Bu bağlamda tüm ortakların görüşleri alınmıştır.

Doküman; 9. Kalkınma Planı ile IPA fonlarının 2007-2009 dönemi kullanım esaslarını belirleyen Strategic Cohorence Framework (SCF) (Stratejik Uyum Çerçevesi) önceliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, "Ulaştırma Master Planı" ile de uyum içindedir.

TOP 3 önemli konuya öncelik tanımıştır.

- Öncelik 1: Demiryolu Altyapısının Geliştirilmesi,
- Öncelik 2: Liman Altyapısının Geliştirilmesi,
- Öncelik 3: Yukarıdaki Öncelikli konulara İçin Teknik Destek Sağlanması

Bu önceliklere gerçekleştirmek üzere alınması gereken önlemler belirlenmiş, aşağıdaki Proje dağarcığı da böylece oluşturulmuştur.

- Yeni demiryollarının gelecekteki TEN-T gözetilerek yapımı veya mevcut hatların mevcut TEN-T gözetilerek geliştirilmesi,
- Yeni Limanların gelecekteki TEN-T gözetilerek ve gerekli geri alan bağlantıları hesaba katılarak yapılması

Bu bağlamda; TOP'un Türkiye Limanları için tespitleri aşağıda özetlenmiştir.

Limanlar işletme çeşitlerine göre 3'e ayrılır. Bunlar, TCDD'nin işlettiği limanlar, özel sektör limanları ve belediyelere bağlı iskelelerdir.

TCDD'nin 7, özel ve kamu yatırımı diğer 13 liman Türkiye'deki mal trafiğinin önemli bir kısmını karşılar.

Bu 20 limanda işlenilen yük, toplam yükleme boşaltma hacminin %60'ını ve kuru yükün %70'ini karşılamaktadır. Söz konusu imanlarda yük hacmi yılda ortalama %10 artmaktadır. Kuru yük açısından yıllık ortama artış oranı % 15'dir ve bu artışın neredeyse tamamı konteyner trafiğindeki artışa bağlıdır.

Türkiye için yapılan TINA çalışmasının sonuçlarına göre yük taşımacılığı talebi 2004–2020 yılları arasında önemli ölçüde artacaktır. Bu artışın temel nedeni, yılda yaklaşık % 6 olarak tahmin edilen Gayrisafi Milli Hasıla (GSMH) ve buna bağlı olarak üretim ve tüketim sektörlerindeki büyük artış olacaktır. Sonuç olarak hem uluslararası hem yabancı ticarette önemli artışlar beklenmektedir. Buna bağlı olarak ithalatta %132, ihracatta %209'luk bir büyüme beklenmektedir. En yüksek büyüme oranının (hem ithalat hem ihracatta) metal ve kimyasal üretimlerde olacağı hesaplanmaktadır.

Bu bağlamda; limanların tevsii edilmesi ve yeni limanların işletmeye alınması öngörülmektedir. Bu hususta önerilenler aşağıdaki Tabloda gösterilmiştir.

Görüldüğü gibi, TOP dokümanında da liman kapasitelerde büyük artış öngörülmektedir

Tablo B.16: Kamu ve özel Sektör Limanlarının Mevcut ve Öngörülen Kapasiteleri (milyon ton/yıl)

LÝMAN ADI	MEVCUT KAPASÝTE	GENÝÞLEMEDEN SONRAKÝ KAPASÝTE	TOPLAM KAPASÝTE
Hopa Limaný	1,40		1,40
Rize Limaný	1,50		1,50
Trabzon Limaný	4,00		4,00
Giresun Limaný	2,50		2,50
Ordu Limaný	1,00		1,00
Samsun Limaný	2,20		2,20
Sinop Limaný	1,00		1,10
Ýnebolu Limaný	1,20	1,30	2,50
Bartýn Limaný	1,50		1,50
Filyos Limaný		25,00	25,00
Haydarpaþa Limaný	5,00		5,00
Derince Limaný	1,50	10,00	11,50
Kuzey Marmara Limaný		10,00	10,00
Bandýrma Limaný	3,00		3,00
Çanakkale Limaný	1,00		1,00
Gökçeada Kuzu Limaný	1,00		1,00
Kuzey Ege (Çandarlý Port)		20,00	20,00
Ýzmir Limaný	5,00		5,00
Güllük Limaný	4,00		4,00
Antalya Limaný	2,50		2,50
Akçansa Limaný Ambarlý		2,00	2,00
Akçansa Limaný Çanakkale		3,00	3,00
Akport Limaný		4,80	4,80
Aksa Limaný	0,30		0,30
Altýnel Limaný	1,00		1,00
Batýçim Limaný	3,00		3,00
Borusan Limaný	3,35	15,65	19,00
Delta Petrol Limaný	6,00		6,00
DP World Limaný		12,00	12,00
Diler Limaný	6,00		6,00
Ege Gübre Limaný	6,50		6,50
Evyap Limaný	2,80		2,80
Gemport Limaný	3,00		3,00
Ýçdaþ	5,00		5,00
Kýzýlkaya	2,00		2,00
Koruma Klor	1,00		1,00
Kroman Çelik	2,50		2,50
Kumport	8,00	3,00	11,00
Rota	2,50		2,50
Limaþ	1,00		1,00
Mardaþ	5,50		5,50
Marport	9,00		9,00
Martaþ	2,20		2,20
Nuh Çimento	3,00		3,00
Poliport	2,80		2,80
Set Çimento	1,00		1,00
Solventaþ	2,00		2,00
Toros Tarým Samsun	4,50		4,50
Toros Tarým Ceyhan	18,00		18,00
Yýlport	4,00	2,25	6,25
DP World Yarýmca		12,00	12,00
Asya		10,00	10,00
Dilmar		15,00	15,00
TOPLAM	**145,25**	**146,00**	**291,35**

Kaynak: Transport Operational Program, (CCI No: 2007 TR 16 I PO 002), the Ministry of Transportation, Ankara, September 2007

TOP Türkiye dokümanı ayrıca; TEN-T ölçütlerine uygun olarak kamu ve özel sektör limanlarını 3 kategoriye ayırmıştır. Bu kategoriler aşağıdaki Tablo'da sunulmaktadır.

Öte yandan, TOP dokümanı incelendiğinde, bunun büyük ölçüde bir sonraki bölümde sunulan "Türkiye Ulaşım Altyapının Gereksinmelerinin Değerlendirilmesi için Teknik Yardım (TINA)" çalışmasında ortaya çıkan görüşlerini yansıttığı görülmektedir. Bu görüşler ayrıca 9. kalkınma Planında ifade edilen deniz taşımacılığı ve limanlara ilişkin politika, ilke ve önlemlerle de uyum içindedir.

Tablo B.17: 2020 Yılı Liman Sınıflaması

KATEGORÝ A			KATEGORÝ B	KATEGORÝ C
Hub Ports	**Public Ports**	**PrivatePorts**		
Mersin	**Trabzon**	**Erdemir**	Rize	Hopa
Çandarlý (Planned)	**Samsun**	**Ambarlý**	Ünye	Giresun
	Filyos (Planned)	**Gemport**	Bartýn	Ýnebolu
	Derince	**Ýzmit Bay**	Zonguldak	Gökçeada
	Tekirdað	**Ceyhan**	Mudanya	Bozcaada
	Çanakkale	**Ýsdemir oil terminal**	Dikili	
	Bandýrma	**Ýskenderun Bay**	Çeþme (p&RO-RO)	
	Ýzmir	**Karabiga**		
	Kuþadasý(p)	**Aliağa-Nemrut Bay**		
	Güllük			
	Bodrum(p)			
	Marmaris(p)			
	Antalya			
	Alanya(p)			
	Taþucu(p)			
	Ýskenderun			

Kaynak: Transport Operational Program, (CCI No: 2007 TR 16 I PO 002), the Ministry of Transportation, Ankara, September 2007

Ulaştırma Operasyonel programında yer alan ve Türkiye-AB Mali İşbirliği kapsamında finanse edilmesi öngörülen demiryolu ve liman inşaatı projeleri" aşağıda yer almaktadır.

- Halkalı – Kapıkule Demiryolu Hattı Yapım Projesi
- Çandarlı Limanı Yapım Projesi
- Irmak (Karabük) – Zonguldak Demiryolu Hattı Rehabilitasyon Projesi
- Mersin Konteyner Limanı Projesi

B.2.2.5. Technical Assistance To Transport Infrastructure Assessment For Turkey (TINA) – Türkiye Ulaşım Altyapının Gereksinmelerinin Değerlendirilmesi İçin Teknik Yardım

Türkiye uluslararası toplulukta tercih ve ifadesini bulan; çok modlu sistem geliştirme ve fosil yakıtları olabildiğince az kullanarak, dengeli ve verimli bir taşımacılık sistemi kurulması amacına uzak kalmamıştır.

Bu bağlamda; en son geliştirilen Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA) Türkiye Ulaşım Altyapının Gereksinmelerinin Değerlendirilmesi için Teknik Yardım çalışmasında Türkiye'nin stratejik tercihlerini de bulmak olanaklıdır.

Projenin Temel Amacı; Türkiye İçin Avrupa Birliğinin TEN (Trans European Transport Network) projesine uyumlu, çok modlu bir ulaşım ağının önerilmesidir.

Proje kapsamında; kara ve demiryolları ile deniz ve hava limanlarından oluşan çok modlu bir ulaşım ağının tanımı yapılmakta ve değerlendirilmektedir.

Avrupa Birliği müktesebatı (acquis communautarie), bir Avrupa Ulaşım Ağının ortaya çıkarılmasını öngörmektedir. Bu bağlamda; TINA ile Türkiye'nin Avrupa Birliğine uyum sürecinde, Birliğin Ulaşım Ağına ve koşullarına uygun bir ulaştırma ağına kavuşması için yapılması gerekenler belirlenmektedir.

Bu nedenle, Projeden yararlananların (Ulaştırma Bakanlığı ve DPT) oluşturduğu bir "Yönlendirme Komitesi" nde denetim ve yönlendirmesi altında, Türk ve AB ilgililer ortaklaşa çalışmışlardır. Raporu bir Danışmanlar Grubu hazırlamıştır.

TINA bu bakımdan Türkiye'nin konuya ilişkin formal görüşlerini yansıttığı için ve en yeni çalışma olduğu için özel önem taşmaktadır.

Türkiye'nin olağanüstü konumu, Akdeniz, Kuzeydoğu Avrupa; Ortadoğu ve Kafkasya havzalarının örtüşme alanının oluşturması çok modlu ulaşım sistemlerini olanaklı kılmakta ve ön plana çıkarmaktadır.

Öte yandan, Türkiye'de ulaşım talebi; ekonomik kalkınmaya ve refaha bağlı olarak sürekli artmakta ve çok modlu ulaşım sistemlerini zorunlu kılmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu da çok modlu taşıma olanaklarını yaratmakta ve aşağıda açıklanan olanakları ve öncelikleri ortaya koymaktadır.

- Küresel olarak, kuzey-güney ve doğu – batı yönlerinde taşımaların artması, bu mal akışına Türkiye'nin entegre olmasının sağlanması,
- Çok modlu taşımacılık kolaylıklarının artması ve özellikle gelişen konteyner taşımacılığı gözetilerek, Türkiye'nin bunlardan daha fazla yararlanılmasının sağlanması,
- Deniz yollarının gelişmesi ve deniz limanlarının birer önemli düğüm noktası (nodal) olarak gelişmesi, buna bağlı olarak sanayi ve lojistik platform olarak gelişme olanaklarının artırılması.

Özetlemek gerekirse, TINA bulgularına göre Türkiye'nin coğrafi konumu çok modlu taşıma olanaklarını yaratmakta ve aşağıda açıklanan olanakları ve öncelikleri ortaya koymaktadır.

- Küresel olarak, kuzey-güney ve doğu - batı yönlerinde taşımaların artması, bu mal akışına Türkiye'nin entegre olmasını ve bundan pay almasını zorunlu kılmaktadır. TRANCECA ve MEDAMoS bu açıdan önemlidir.

- Çok modlu taşımacılık kolaylıklarının artması ve özellikle Türkiye'nin kıyıdaş olduğu denizlerde gelişen konteyner taşımacılığı gözetildiğinde, Türkiye'nin bunlardan daha fazla yararlanılması gerekmektedir, bu bir stratejik amaç olmalıdır.

TINA kapsamında 3 aşamalı bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

İlk aşamada bir trafik talep tahmin modeli geliştirilmiş ve 2020 yılına göre taşıma talepleri ve yolcu ve yük akımları tahmin edilmiştir.

İkinci aşamada, model sonuçları kullanılarak çok modlu bir ağ tanımlanmış ve analiz edilmiştir. Bu aşamada ayrıca, Çok Kriterli Analiz yöntemi ile ağlar üzerindeki proje öncelikleri saptanmıştır.

Son aşamada ize GIS teknolojileri kullanılarak ortak bir veri tabanı yaratılmıştır.

TINA kapsamında tahminler farklı senaryolar kullanılarak yapılmıştır. Bunlar aşağıda gösterilmiştir. Senaryolar yazımına esas olan değerler ise; **2004 Baz Yılı**'nda **(BY)** gerçekleşen taşımacılık miktarlarıdır.

Referans Senaryo (RS), Bu senaryoda, devam eden yatırımların 2020 yılına dek tamamlanacağı varsayılmış ve bu projelerin etkileri değerlendirilmiştir. Senaryo, Türk yetkililere danışılarak hazırlanmıştır.

Uzun Dönemli Yatırımlar Senaryo (UDY), Bu senaryoda, referans senaryodaki tüm yatırımlar alınmış, ayrıca 2020 yılında dek bitebilecek proje olarak daha az gelişmiş diğer olası yatırımlar da bunlara eklenmiştir.

Alternatif Senaryo (AS), Bu senaryo, Talep Tahminleri çalışmasında ortaya çıkan sorunları çözmek üzere Proje Takımı tarafından gerçekleştirilen tahmini yatırımların Uzun Dönemli Yatırımlar Senaryosuna eklenmesi ile oluşturulmuştur.

Ulaşım Türleri İtibarı ile Ayrıntılı Değerlendirmeler:

Çalışmanın bu aşamasında Ulaşım Türleri itibarıyla Baz Yıl (2004) ve Alternatifler ayrı ayrı ve olabildiğince ayrıntıda değerlendirilmiştir.

A. 2004 Baz Yılı Değerlendirmeleri (BY)

Karayolu:
Türkiye'de yolcu taşımacılığı daha çok karayollarında özel araçlar ve otobüsler tarafından gerçekleştirilmektedir. En yüksek yolcu hacmi İstanbul metropolünü besleyen ana akslarda özellikle İstanbul'un batısındaki Silivri ve doğusundaki Adapazarı arasında görülmektedir.

Ana bağlantılar yolcu ulaşım hacminin yıllık 20 milyonun üzerinde olduğu İstanbul – İzmit – Adapazarı – Gerede – Ankara bağlantısıyla temsil edilmektedir.

Bunun ötesinde yer alan diğer yüksek yoğunluk; İzmit – Bursa – Balıkesir – İzmir – Aydın, Adapazarı – Afyonkarahisar – Antalya, Ankara – Afyonkarahisar - İzmir, Afyonkarahisar – Konya – Eregli, Ankara – Aksaray – Tarsus, akslarında, kuzeydoğu kesimine doğru ise; Ankara – Kırıkkale – Kayseri, Kırıkkale – Samsun – Ordu – Trabzon ve güney kesimde Mersin – Tarsus – Osmaniye – Gaziantep – Sanlıurfa aksında görülmektedir.

Yük taşımacılığı söz konusu olduğunda en yoğun trafik akışları yine Türkiye'nin batı kesiminde yer alan şehirler arasında ve bunlara yakın bölgelerde görülmektedir.

İstanbul yakınındaki trafik akışı yıllık 39 milyon tonu bir diğer ifadeyle günlük 13,000 kamyonu bulmaktadır. Bursa ve Derince arasındaki karayolu kesiti günlük 5.600-6.500 kamyon anlamına gelen yıllık 17-20 milyon ton trafik yüküne sahiptir. Karacabey ve Balıkesir, İzmir-Usak, Ankara-Izmit, Ankara-Sivrihisar, Ankara-Tarsus, Doğuda; Ankara-Kırıkkale, Mersin'in doğusu -Dörtyol'un kuzeyi diğer aşırı yüklü yol kesimlerini oluşturmaktadır ve bütün bu yollarda yıllık 10 milyonun üzerinde, bir diğer deyimle günlük ortalama 3.200 kamyon anlamına gelen yük akışı gerçekleşmektedir.

YOGT düzeyindeki karayolu atama sonuçları Şekil B.8'de gösterilmiştir. Değerler günlük ortalama taşınan yükü göstermektedir.

Baz yılın kalibrasyonu için kullanılan en önemli kaynak 2004 yılı trafik sayım haritalarıdır. Baz yılı için modellenen atama sonuçlarının genel yapısı trafik sayımlarıyla büyük benzerlik göstermektedir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.8: Atama Sonuçları, YOGT(AADT), Baz Yıl 2004

Demiryolu:
Modelleme sonuçlarına göre Türkiye'de demiryolu ulaşım modu olarak düşük bir pazar payına sahiptir. Demiryolu yolcu taşımacılığı için, en yüksek yolcu yoğunluğu Trakyada Muratlı –İstanbul ve Anadoluda İstanbul – Gebze – Izmit – Arifiye (Adapazarı) – Eskisehir – Ankara, İzmir – Manisa – Akhisar hatlarıdır. Yanı sıra Mersin – Adana – Osmaniye – İskenderun/Narlı hatları da önemli yolcu payına sahiptir. Modelleme yaklaşımı Türkiye'nin bölgeleri arasındaki bölgelerarası seferleri de kapsamaktadır. Bu nedenle modelleme yaklaşımı bölgesel demiryollarındaki talebin sadece belli bir kısmını kapsamaktadır. Demiryolu yolcu atama haritası Şekil B.9'da gösterilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.9: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Baz yıl 2004

Şekil B.10'da 2004 baz yılı için modellenmiş demiryolu yük trafiği akışı gösterilmiştir. Trafik akışları, demiryolu şebekesindeki , demiryolu baz yılı O/D matrisi ile elde edilmiştir. En yüksek demiryolu yük trafik akışları, altyapının aşağıdaki bölümlerinde bulunmaktadır:

Muratlı-İstanbul, yıllık yaklaşık 2,1 milyon ton

İstanbul-İzmit, yıllık 1,8 milyon ton

İzmit-Eskişehir, yıllık 3,3 milyon ton

Akhisar-Balıkesir, yıllık 2,6 milyon ton

Afyonkarahisar-Konya, yıllık 2,0 milyon ton

Kırıkkale-Zonguldak, yıllık 2,8 milyon ton

Kırıkkale-Kayseri, yıllık 3,4 milyon ton

Kayseri-Ulukışla, yıllık 2,6 milyon ton

Ulukışla-Yenice, yıllık 4,2 milyon ton

Yenice-Osmaniye, yıllık 3,8 milyon ton

Osmaniye-İskenderun, yıllık 4,0 milyon ton

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.10: Atama Sonuçları, Demiryolu Yük Trafiği, Baz Yıl 004

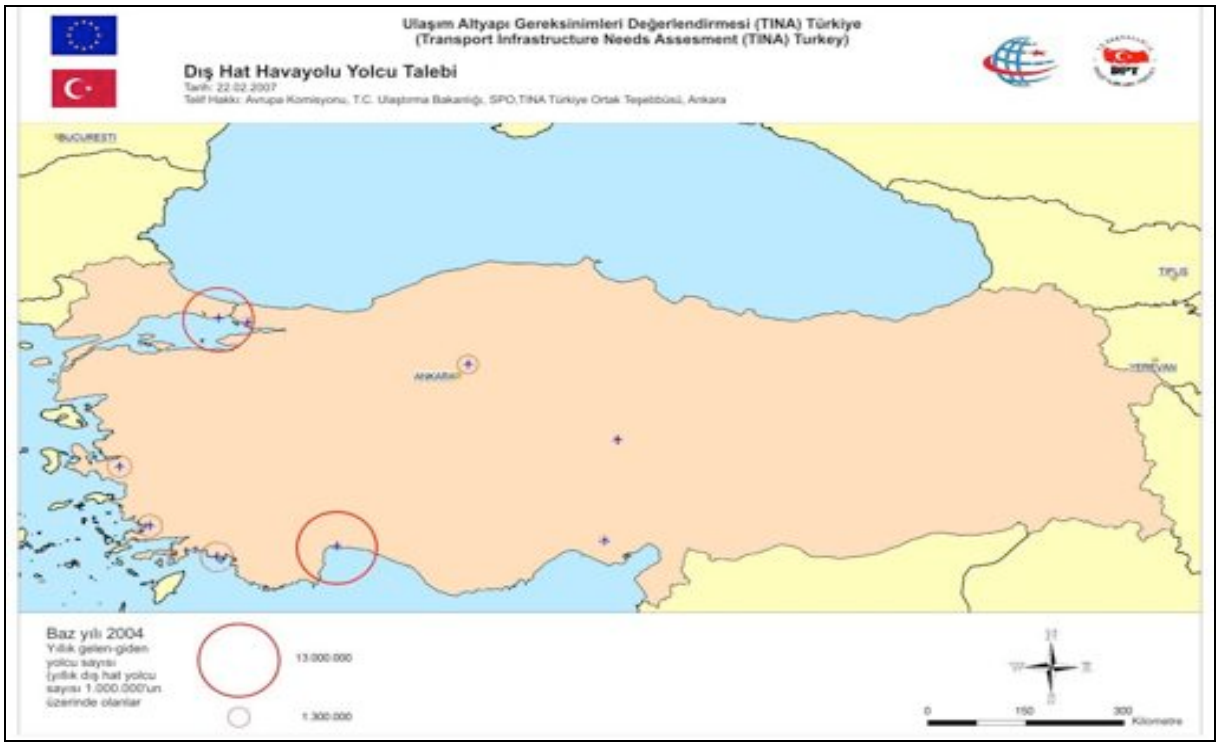
Havayolu Ulaşımı:

Türk havalimanlarına 2004'te gelen ve giden iç hat yolcu sayıları şekil 3,6'da gösterilmiştir. Buna göre; İstanbul Atatürk Havaalanı, Ankara Esenboğa Havaalanı, İzmir Adnan Menderes Havaalanı, Trabzon ve Antalya havalimanları en çok iç hat yolcusuna sahip havalimanları olarak öne çıkmaktadır.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.11: İç Hat Yolcu Talebi, Baz Yıl 2004

Türk havalimanlarına 2004'te gelen ve giden dış hat yolcu sayıları şekil 3,7'de gösterilmiştir. Antalya ve Atatürk havalimanları sırasıyla 12,5 milyon ve 10,2 milyonluk en yüksek dış hat yolcu hacimleriyle öne çıkmaktadırlar.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.12: Dış Hat Yolcu Talebi, Baz Yıl 2004

Deniz Taşımacılığı:

Nihai Rapor Eki, ağ modelleri hakkında, limanlar, liman alanları **(bir alan birden fazla liman içerebilir)** ve liman bölgeleri(bir bölge birden fazla liman konumu içerebilir) arasında ayrım yapılmış olan, bilgi içermektedir. Kullanılan model sadece liman bölgelerini ayırmaktadır. Liman bölgelerindeki liman kentleri üzerinden yapılan taşıma miktarları Tablo B.18'de verilmiştir.

Tablo B.18: Limanlar Deniz Taşımacılığı, Baz Yıl 2004

Liman Bölgeleri	**Taşınan Hacim** (x1.000.000ton)
İstanbul	14.59
İzmit (Kocaeli)	38.44
Bandırma (Balıkesir)	3.29
Çanakkale	3.64
İzmir	36.44
Mersin	12.02[a]
Zonguldak	8.51
Samsun	3.17
Trabzon	1.72
Tekirdağ	3.19
Marmaris, Bodrum (Muğla)	2.38
Antalya	1.92
İskenderun (Hatay)	16.66
Private Ports (Bursa)	7.20
Hopa (Artvin)	0.43
Toplam	**153.60**

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

B. Referans Senaryo (RS)

Karayolu Ulaşımı

Karayolu ulaşımındaki yolcu akışındaki artış ülkenin bütün bölgeleri için geçerlidir fakat büyümenin boyutu Batı kesiminde daha belirgindir. 2020 Referans Senaryosu'nda ana yolcu aksları;"İstanbul – İzmit – Ankara", "İzmit – Bursa – Balıkesir – İzmir", "Adapazarı – Kütahya – Afyonkarahisar – Antalya", Orta Anadolu'yu Güney ve Kuzey Anadolu'ya bağlayan; "Ankara – Aksaray – Tarsus" ve"Ankara - Kırıkkale – Çorum – Samsun – Ordu – Trabzon" aksları ile "Silifke – Mersin – Adana – Osmaniye – Gaziantep – Şanlıurfa" aksı olarak belirlenmiştir.

Ayrıca; "Bursa – Eskisehir – Sivrihisar" kesimi ile "Afyonkarahisar – Konya – Pozantı", "Dinar – Denizli – İzmir" ve "Kayseri – Tarsus Kavşağı" bağlantıları önem kazanacaktır. Hem doğu-batı hem de kuzey-güney doğrultusundaki akışlar için kavşak noktası olan ve ülkenin batısındaki stratejik konumu ile Afyonkarahisar yolcu ulaşımı için önemli bir merkez haline gelecektir.

Yük açısından; en büyük akımlar özellikle ülkenin batısında yer alan ana kentler arasındaki ve yakınındaki kesimlerde görülmektedir. İstanbul yakınındaki 2004 yılında günlük 13,000 kamyona tekabül eden yıllık 39 milyon tonluk trafik akışları, 2020'de günlük 29,455 kamyona tekabül edecek olan 87 milyon tonu bulacaktır.

Bursa-Derince arasında 2004'te günlük 5,600-6,500 kamyona tekabül eden yıllık 17-20 milyon ton yük trafiğinin 2010 yılında günlük 12,700-14,700 kamyona tekabül edecek olan yıllık 39-45 milyon ton aralığına ulaşması öngörülmektedir.

Diğer önemli kesimlerde;" Karacabey – Balıkesir – İzmir" ile "İzmir – Usak – Afyonkarahisar", "Ankara – İzmit", "Ankara – Sivrihisar", "Ankara – Tarsus", "Ankara – Kırıkkale" "Afyonkarahisar – Konya – Ereğli", "Mersin'in doğusu, Dörtyol'un kuzeyi" kesimi "Tarsus – Islahiye", "Gaziantep – Sanlıurfa", "Viransehir – Cizre" güzergahları günlük 6400 kamyona tekabül eden 20 milyon ton günlük yüke sahip olacaktır.

YOGT düzeyinde Yolcu ve yük ulaşımı için atama sonuçları Şekil B.13'de birlileştirilmiş olarak verilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.13: Atama Sonuçları, YOGT(AADT), Referans Senaryo 2020,

Demiryolu:

Demiryolu modu ile ilgili olarak yolcu miktarlarında genelde ılımlı bir artış beklenebilir. Ancak, demiryolu yolcu taşımacılığı için tahminler farklılaşmış bir yapıyı ortaya koymaktadır: Yüksek-

hızlı hatlarda yolcu miktarlarında bir artış beklenebilirken, önemli altyapı yatırımı eksikliğine sahip hatların, yolcuların diğer modlara, özellikle de özel araçlara kayması beklenebilir. Bu modlar arası kaymaların ardında, Türkiye'de beklenilen olumlu ekonomik gelişme yatmaktadır. Bilindiği gibi, ekonomi ve gelir yükselirse, zamanın değeri de artmaktadır. Eğer bir ulaşım modunda seyahat süresinin ağırlığı daha yüksekse, uzun seyahat süresine sahip bu modlar daha az çekici olmaktadır. Bu nedenle bazı demiryollu hatlarında; seyahat süresini önemli ölçüde değiştirecek altyapı yatırımları yapılmayacaksa, bu hatlarda yolcu kaybı ortaya çıkacaktır.

İstanbul-Ankara arasındaki yeni yüksek hızlı bağlantı ile bu hattaki yolcu sayısının artması beklenmektedir: örnek olarak, Eskişehir-Ankara arasındaki bölümü yılda 6 milyondan fazla, Polatlı-Ankara arasındaki bölümü de 4,7 milyon yolcunun kullanması beklenmektedir. Polatlı-Konya arasındaki yeni yüksek hızlı demiryolu bağlantısı için yolcu tahmini yıllık 2,5 milyondur. Demiryolu yolcu atama sonuçları Şekil B.14'de gösterilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.14: Atama sonuçları, demiryolu yolcu trafiği, Referans Senaryo 2020,

Demiryolu yük taşımacılığına gelince, yeni yüksek hızlı hatlarının sadece yolcu taşımacılığı için kullanılacağı varsayımına dayanarak, en yüksek demiryolu yük trafik akışları aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır.

Muratlı-İstanbul, yılık yaklaşık 4,8 milyon ton (2004'de 2,1 milyon ton)

İstanbul-İzmit, yılık yaklaşık 4,2 milyon ton (2004'de 1,8 milyon ton)

İzmit-Eskişehir, yılık yaklaşık 7,6 milyon ton (2004'de 3,3 milyon ton)

Akhisar-Balıkesir, yılık yaklaşık 5,1 milyon ton (2004'de 2,6 milyon ton)

Afyonkarahisar-Konya, yılık yaklaşık 5,3 milyon ton (2004'de 2,0 milyon ton)

Kırıkkale-Zonguldak, yılık yaklaşık 6,0 milyon ton (2004'de 2,8 milyon ton)

Kırıkkale-Kayseri, yılık yaklaşık 7,7 milyon ton (2004'de 3,4 milyon ton)

Kayseri-Ulukışla, yılık yaklaşık 5,4 milyon ton (2004'de 2,6 milyon ton)

Ulukışla-Yenice, yılık yaklaşık 9,7 milyon ton (2004'de 4,2 milyon ton)

Yenice-Osmaniye, yılık yaklaşık 8,7 milyon ton (2004'de 3,8 milyon ton)

Osmaniye-İskenderun, yılık yaklaşık 8,2 milyon ton (2004'de 4,0 milyon ton)

Modellenmiş trafik akışları baz yılı demiryolu ağı Şekil B.15'de gösterilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.15: Demiryolu Yük Trafiği, Referans Senaryo 2020,

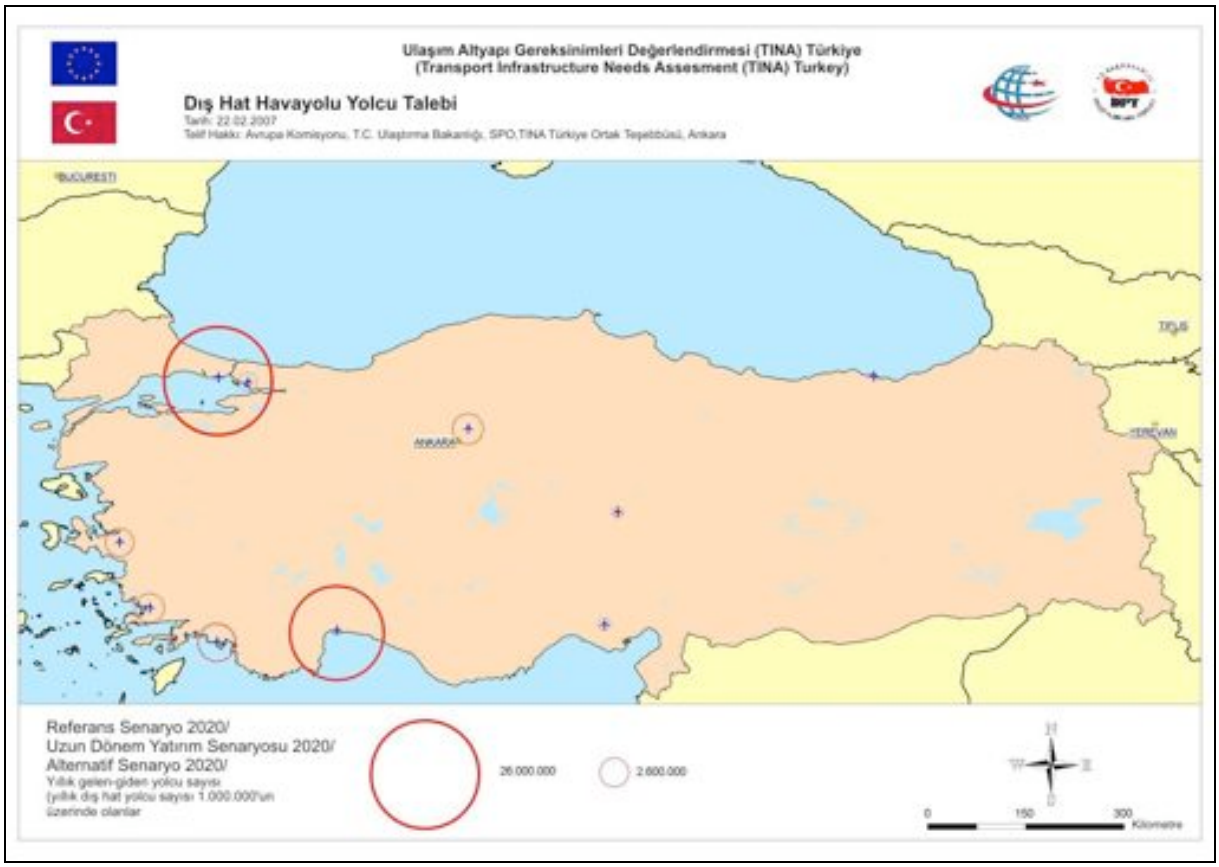
Havayolu Ulaşımı

2020 yılında Atatürk Havalimanı'nın 13,1 milyon iç hat yolcusuna, Ankara Esenboğa Havalanın ise büyük ölçüde iç hat yolcusuna hizmet etmesi beklenmektedir. Ayrıca Trabzon, Adana, Antalya, İzmir ve Samsun havalimanları için de önemli ölçüde yolcu talepleri oluşacağı tahmin edilmektedir. Havalimanlarına göre gelen giden yolcu sayıları ŞekilB.16'da verilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.16: İç Hat Yolcu Talebi, Referans Senaryo 2020,

Referans Senaryoya göre; 2020'ye kadar İstanbul'da Atatürk ve Sabiha Gökçen, Ankara'da Esenboğa ve Anadolu'da Kayseri ve Trabzon havaalanlarındaki uluslararası yolcu artış hızının %6 olacağı öngörülmektedir. Antalya, Adana, İzmir-Adnan Menderes, Muğla-Dalaman ve Milas-Bodrum gibi turistik havalimanlarındaki yabancı yolcu artış hızının ise %4,3 düzeyinde olması beklenmektedir. Dış hat yolcu hacminin 100,000'in üzerinde olduğu bütün havaalanlarının hacimleri Şekil B.17'de gösterilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.17: Dış Hat Yolcu Talebi, Referans Senaryo 2020,

Deniz Ulaşımı

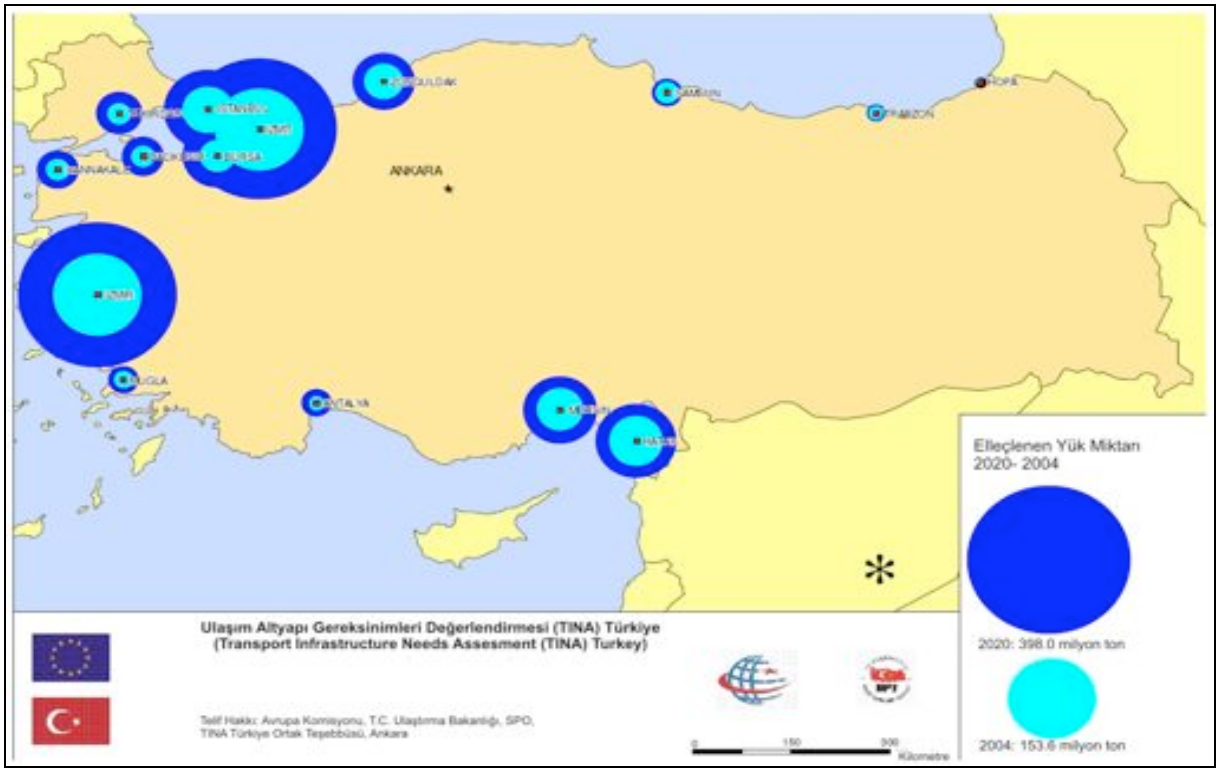
Tahmin edilen yükleme boşaltma miktarlar tablo 3.11'de gösterilmiştir. Ana liman bölgeleri için aşağıdaki yük artışları beklenmektedir.

Tablo B.19: Liman Bölgeleri Üzerinden Yapılan Deniz Taşımacılığı Tahminleri

Liman Bölgeleri	2004 (x1.000.000ton)	2020 (x1.000.000ton)	Artış
İstanbul	14.59	37.30	256 %
İzmit (Kocaeli)	38.44	101.04	263 %
Bandırma (Balıkesir)	3.29	10.11	308 %
Çanakkale	3.64	10.26	282 %
İzmir	36.44	103.02	283 %
Mersin[8]	12.02	27.33	227 %
Zonguldak	8.51	19.60	230 %
Samsun	3.17	5.81	183 %
Trabzon	1.72	2.62	152 %
Tekirdağ	3.19	12.15	381 %
Marmaris, Bodrum (Muğla)	2.38	5.84	246 %
Antalya	1.92	5.47	285 %
İskenderun (Hatay)	16.66	31.64	190 %
Private ports (Bursa)	7.20	25.25	351 %
Hopa (Artvin)	0.43	0.56	130 %
Toplam	**153.60**	**398.00**	**259 %**

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

İncelemeye alınan limanlarda 2004-2020 yılları arası yük hacmi % 259 oranında artacaktır. Ana limanlar bağlamında; yükleme boşaltma hacmi 100.000.000 tondan fazla İzmit (artış oranı % 263) ve İzmir (Artış oranı % 283) ana liman bölgelerinin de yer aldığı Türkiye'nin batısında ve güneyindeki tüm limanlarda; baz yıl ile 2020 yılı arasındaki artış oranı %150'nin üzerinde olacaktır.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.18: Ana Limanlar Elleçleme Miktarları, Referans Senaryo 2020,

C. 2020 Uzun Dönem Yatırım Senaryosu (UDY)

Karayolu Ulaşımı

Uzun Dönem Yatırım Senaryosu'nun karayolu yolcu atama sonuçları Referans Senaryo'na benzerlikler göstermektedir. Bir fark haricinde ana akslar aynı kalmaktadır: UDY senaryo'sunda "Gerede – Merzifon – Erzincan – Erzurum – Agrı – Gürbulak (İran sınırı)" boyunca yer alan kuzey aksındaki yollar tamamen bölünmüş yola dönüştürülecektir.

UDY senaryosunun altyapı yatırım varsayımlarıyla kuzeyde "Gerede – Merzifon – Samsun – Ordu – Trabzon – Rize" boyunca önemli bir yolcu aksının oluşması beklenebilir. UDY Senaryosu'nun yatırım programı uygulandığı takdirde önem kazanacak diğer bir aks ise diğer karayolu kesimlerinden de seyahatleri çekebilecek olan ve Korkuteli üzerinden işleyecek olan "Antalya-Denizli" aksıdır.

Yük trafiği akışları yine birkaç fark dışında Referans Senaryo'nunkiyle benzerlikler göstermektedir. Yük trafiği akışlarının "Aydın-Denizli" arasında azaldığı ve "Denizli-Antalya" arasında artığı görülmektedir. Ayrıca, "Kayseri – Kırsehir "kesiminde de bir azalma ve ülkenin kuzeyindeki yer alan "Çankırı – Ilgaz – Merzifon" ve "Merzifon – Erzincan" güzergahı

boyunca artış gözlenmektedir. Bu farklılıklar kısmen karayolu ulaşımı talebindeki düşük seviyedeki artışla ama daha çok UDY Senaryosu'nda uygulanan yeni projelere bağlı olarak açıklanmaktadır.

YOGT düzeyinde Yolcu ve yük ulaşımı için atama sonuçları Şekil B.19'da birlileştirilmiş olarak verilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.19: Atama sonuçları, YOGT(AADT), Uzun Dönem Yatırım Senaryosu 2020

Demiryolu Ulaşımı

Demiryolu atama tahminleri ile ilgili olarak; UDY yatırım paketi sayesinde "İstanbul – Sakarya" arasındaki yüksek hızlı hatta yolcu sayısının her yıl 10–11 milyon artması beklenmektedir.

Ayrıca Polatlı ve Konya arasındaki yüksek hızlı hatta yılda 3,2 milyon yolcu taşınması bekleniyor. İzmir – Balıkesir – Bandırma hattının, Bandırma-Osmaneli arasındaki yeni yüksek hızlı hattan önemli ölçüde faydalanması bekleniyor. Polatlı-Afyonkarahisar arasındaki yeni yüksek hızlı hat için yıllık 1,9 milyon yolcu öngörülürken, Ankara-Sivas arasındaki yeni yüksek hızlı hatta 2,6 milyon yolcu taşınacağı tahmin edilmektedir. Ankara ve Sivas arasındaki yeni yüksek hızlı demiryolu hattı için beklenen talep, hattın hizmet alanında hattı yeterli ölçüde besleyecek talep potansiyelinden yoksun görünüyor. Ayrıca demiryolu modunun, Ankara-Malatya ya da Ankara-Erzincan gibi, Ankara'dan Sivas'ın ötesine olan seferlerde diğer modlara, özellikle hava ve otobüs servislerine karşı, rekabet gücü yüksek değil. Şekil B.20'de UDY Senaryosu'ndaki demiryolu yolcu akışını göstermektedir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.20: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Uzun Dönem Yatırım Sen. 2020

Demiryolu yük taşımacılığına gelince, yeni yüksek hızlı hatlarının sadece yolcu taşımacılığı için kullanılacağı varsayımına dayanarak, en yüksek demiryolu yük trafik akışları aşağıdaki gibidir:

Muratlı – İstanbul, yıllık yaklaşık 3,7 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 4,8 milyon ton)

İstanbul – İzmit yıllık yaklaşık 2,8 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 4,2 milyon ton)

İzmit – Eskisehir yıllık yaklaşık 2,7 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 7,6 milyon ton)

Akhisar – Balıkesir yıllık yaklaşık 5,1 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 5,1 milyon ton)

Eskisehir – Polatlı – Konya yıllık yaklaşık 3,7 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 5.3 milyon ton)

Kırıkkale – Zonguldak yıllık yaklaşık 6,7 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 6,0 milyon ton)

Kırıkkale – Kayseri yıllık yaklaşık 8,6 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 7,7 milyon ton)

Kayseri – Ulukısla yıllık yaklaşık 6,1 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 5,4 milyon ton)

Ulukısla – Yenice yıllık yaklaşık 8,6 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 9,7 milyon ton)

Yenice – Osmaniye yıllık yaklaşık 7,9 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 8,7 milyon ton)

Osmaniye – İskenderun yıllık yaklaşık 8,0 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 8,2 milyon ton).

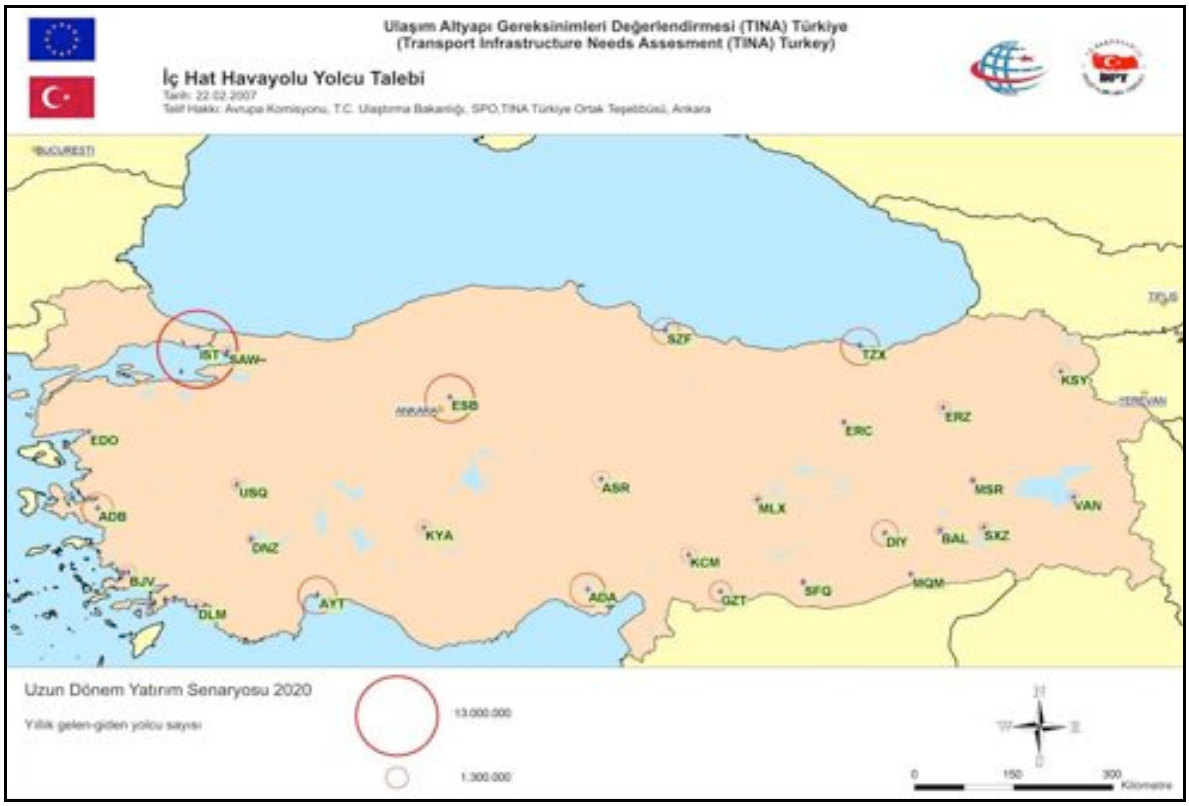
Modellenmiş trafik akışları baz yılı demiryolu ağı Şekil B.21'de gösterilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.21: Demiryolu yük trafiği, Uzun Dönem Yatırım Senaryosu 2020

Havayolu Ulaşımı:

İç hat havayolu ulaşımı hacmi UDY Senaryosu'nda Referans Senaryosu'ndaki hacmin çok az altındadır. Atatürk Havaalanı iç hat yolcusunun 12,4 milyon, Esenboğa Havaalanı'nda ise ise 5,3 milyon olması beklenmektedir. Türk havalimanlarına 2020'de gelen ve giden dış hat yolcu sayıları tahminleri Şekil B.22'de gösterilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.22: İç Hat havayolu yolcu talebi, Uzun Dönem Yatırım Senaryosu 2020

Denizyolu Ulaşımı:

Baz yılı için kullanılan istatistiklerin ve talep tahmin modelinden gelen büyüme faktörünün kullanımı 2020 yılı için her liman için tahminler verebilmektedir. Tahminler Tablo B.20'de listelenmiştir.

Tablo B.20: Limanlar Yük Tahminleri

Liman Konumu	2004 (1.000.000ton)	2020 (1.000.000ton)
Mersin	17.18	60.00
Çandarlı	0.00	40.00
Aliağa-Nemrut	23.94	27.64
İzmir	12.5	35.38
Trabzon	1.72	2.61
Samsun	3.11	5.69
Filyos	0.00	14.00
Erdemir	8.51	10.57
Derince	1.97	5.18
İzmit private sector	10.78	28.35
Tekirdağ	3.19	12.15
Çanakkale	3.64	10.26
Karabiga	3.2	9.02
Bandırma	3.29	10.13
Güllük	2.38	5.85
Antalya	1.92	5.47
İskenderun	2.23	4.24
İskenderun private sector	1.5	2.85
Ceyhan	3.78	7.18
Ambarlı	20.05	51.33
Haydarpaşa	6.46	16.54
Gemport	6.04	21.20
Hopa	0.43	0.56

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Aşağıda sıralanan konuların göz önünde bulundurulması gerekmektedir:

Tahminler transit yükleri net olarak ifade edememektedir. Deniz taşımacılığı tahminlerinde Türkiye'nin AB'ye üye olması ve TEN-T ağlarına entegre olmasından sonra önemli derecede artması beklenen transit yük trafiği göz önünde bulundurulmamış ve hesaplamalara alınmamıştır. Bu nedenle, 2020 yılında deniz taşımacığı gerçekleşmeleri, talep tahminlerinden fazla olabilecektir.

Akdeniz'den geçen ana konteyner gemiler hatlarının rotaları Türk kıyılarından makul sapma uzaklığı içindedir. Bu konuma bağlı olarak, Türk limanları ana liman aktivitelerini sunma ve geniş bir hinterlanda hizmet verilme potansiyeline sahip olmaktadır.

Bu bağlamda; uluslararası aday ulaşım koridorlarının içinde, için düğüm noktası olarak planlanan ve aynı zamanda uluslararası pazarlar arasında çevre dostu, düşük maliyetli ve akıcı ulaşım imkanları sunacak olan hub limanların (2 million TEU kapasiteli Çandarlı Limanı ve 4 million TEU kapasiteli Mersin Konteyner Limanı) önemi daha da iyi anlaşılmaktadır.

Ayrıcalıklı konumlarının yanında, fizibilite çalışmalarından da, Çandarlı ve Mersin Konteyner Limanının avantajlı durumu görülmektedir. Her iki liman da en 16 metrelik derinlik ve geniş yığma alanları ve yüksek kapasiteli elleçleme ekipmanlarıyla donatılmış tesisleriyle bir hub limanın bütün gereksinimlerini karşılamaktadır. Bir ek bilgi olarak, bu senaryoda Haydarpaşa Limanı 2020'den önce kapanmış olacağı varsayılmaktadır.

<u>İzmir Bölgesi Limanları:</u>

Bütün senaryolarda İzmir bölgesi üzerinden gerçekleşen deniz ulaşımının 2020 yılına kadar 2004 baz yılındaki 36.4 milyon ton değerinden 103.0 milyon ton değerine kadar ulaşması beklenmektedir. İzmir Liman Bölgesinde gerçekleşen deniz ulaşımı 2004'te 12,5 milyon tondu. Bölge için öngörülen büyüme gerçekleştiğinde bu değerin 35,4 milyon tonu bulması beklenmektedir. Ancak bu neredeyse 70 milyon tonluk ulaşım miktarının bölgedeki diğer limanlar aracılığı ile yapılacak olması anlamına gelmektedir. Çandarlı Limanı üzerinden gerçekleşecek taşımacılık ile öngörülen tahmine ulaşılacaktır.

<u>Filyos Limanı:</u>

Filyos Limanı Zonguldak bölgesinde inşaa edilecektir. UDY ve AS senaryolarında; Zonguldak bölgesi üzerinden gerçekleşen deniz taşımacılığının 2004 yılındaki 8,5 milyon ton'dan 2020 yılında 24.57 milyon ton değerine yükseleceği tahmin edilmektedir. Elleçlemenin, Filyos limanında gerçekleşeceği beklenmektedir. Anılan liman henüz inşa edilmediğinden, gelecekte arzın talep üzerindeki etkisi, talep hesaplamalarında ortaya çıkmayabilecektir. Bu nedenle, gelecekteki talep hesaplanandan fazla olabilir.

D. Alternatif Senaryo (AS):

Karayolu Ulaşımı

AS karayolu altyapı varsayımlarında; dört şeritli (2x2) yolların altı şeride (2x3) , iki şeritli (2x1) yolların dört şeride (2x2) çıkarılmasının, bu güzergahlar üzerinde önemli talep değişikliğine neden olacağı düşünülmektedir. "Ankara-İstanbul" aksı ile "İstanbul-Zonguldak duble yolu"nun, "Osmaniye – Kahramanmaras – Malatya – Elazıg – Van" aksı gibi AS kapsamında

geliştirilen yolların, diğer güzergahlardan trafik çekeceği tahmin edilmektedir. Bunun temel nedeni bu güzergahlarda seyahat süresinin kısalması olacaktır. Çoğu kez bu tür güzergahlarda fiziki uzaklık artmasına karşın, zaman mesafenin kısalması, bu güzergahlara trafik kaymasına neden olmaktadır.

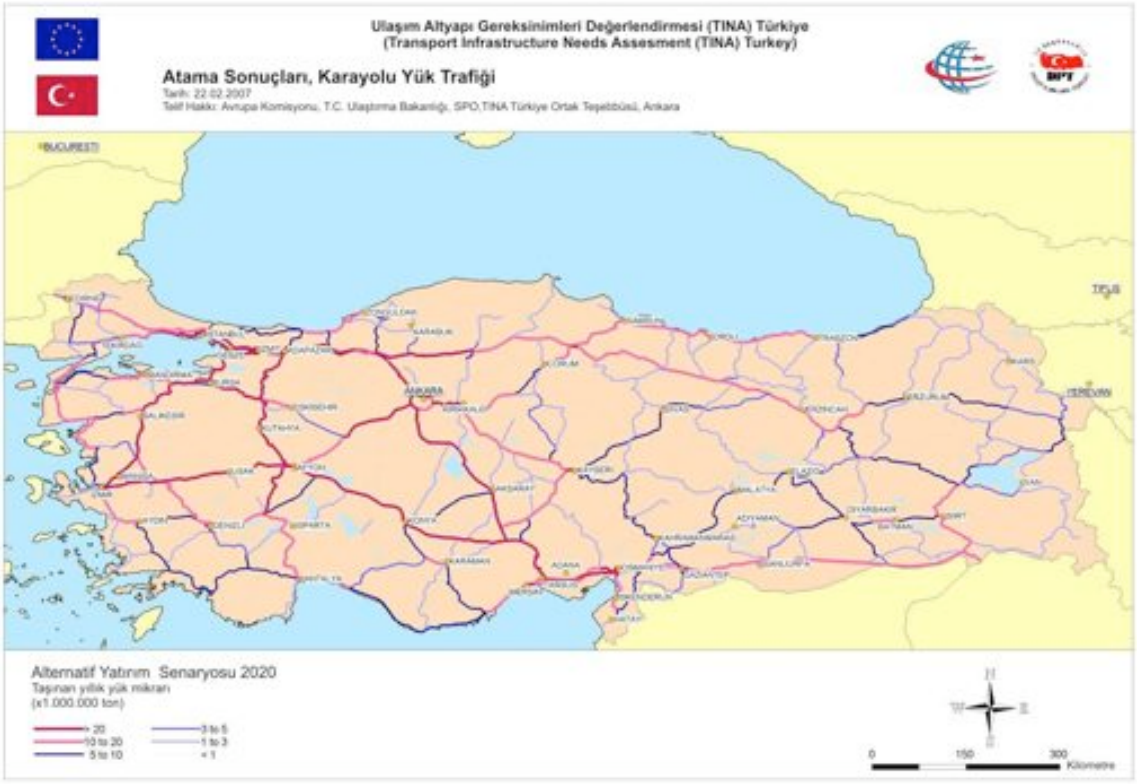
Alternatif Senaryosu yolcu taşımacılığı atama sonuçları Şekil B.23'de gösterilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.23: Atama Sonuçları, Karayolu Yolcu Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

Yük trafiği, birkaç fark dışında, UDY Senaryosu'nunkiyle benzerlikler göstermektedir. Afyon karahisarın batısındaki "Aydın-Denizli" kesiminde daha az yük akımı, "Denizli – Antalya" kesiminde ise daha yüksek bir trafik akışı görülmektedir. Referans senaryodan farklı olarak "Kayseri – Kırsehir" kesiminde daha düşük bir trafik akışı görülmekte ve ülkenin kuzeyinde yer alan "Gerede - Ilgaz – Merzifon" ve "Merzifon – Erzincan" güzergahı boyunca daha yüksek bir trafik akışı beklenmektedir. Bu farklılıklar kısmen karayolu ulaşımı talebindeki kısmi artışla ama, daha çok ALT senaryoda uygulanan yeni projelere bağlı bu güzergahlara yönlendirmelerle açıklanmaktadır.

Deniz Otoyolları (MoS) projesinin uygulanmasıyla uluslararası karayolu yük taşımacılığında %20 azalma beklenmektedir fakat bu gelecek yıllarda ele alınılacak olan lojistiğe ve ulaşım politikalarına bağlıdır.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.24: Atama Sonuçları, Karayolu Yük Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

YOGT düzeyinde yolcu ve yük ulaşımı için atama sonuçları Şekil B.25'de birlileştirilmiş olarak verilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.25: Atama Sonuçları, Karayolu Yolcu ve Yük Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

Demiryolu Ulaşımı

UDY ve AS (Alternatif senaryo) arasındaki demiryolu altyapı yapılandırmasının en belirgin fark, Silifke ve Göksu Nehri vadisi üzerinden geçen Mersin ve Karaman arasındaki yeni hızlı tren hattıdır.

Bu demiryolu hattında yolcu talep hacminin yıllık yaklaşık 1 milyon olacağı öngörülmektedir. Ayrıca, yeni yüksek hızlı demiryolu bağlantısının uygulanması ile Polatlı – Konya arasındaki yeni yüksek hızlı hat nedeni ile konvansiyonel Konya-Karaman hattında da kısmi bir artış beklenmektedir. Mersin-Karaman ilişkisinde karayolundan demiryolu modal kayma gerçekleşebilir, ancak ALT senaryosu sadece demiryolu altyapısını değil karayolu modunu da geliştirdiği için hacim sınırlı olacaktır. Şekil B.26 ALT Senaryosu'ndaki demiryolu yolcu akışını göstermektedir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.26: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

Demiryolu yük taşımacılığında ise, yeni yüksek hızlı hatlarının sadece yolcu taşımacılığı için kullanılacağı varsayılmış ve hesaplamalar buna göre yapılmıştır. Talep tahmini modeline göre bu senaryoda en yüksek hacimli demiryolu hatları aşağıdaki gibi bulunmuştur.

Muratlı-İstanbul, yılık yaklaşık 3,6 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 4,8 milyon ton)

İstanbul-İzmit, yılık yaklaşık 2,8 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 4,2 milyon ton)

İzmit-Eskişehir, yılık yaklaşık 2,7 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 7,6 milyon ton)

Akhisar-Balıkesir, yılık yaklaşık 5,1 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 5,1 milyon ton)

Afyonkarahisar-Konya, yılık yaklaşık 3,4 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 5,3 milyon ton)

Kırıkkale-Zonguldak, yılık yaklaşık 6,8 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 6,0 milyon ton)

Kırıkkale-Kayseri, yılık yaklaşık 8,8 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 7,7 milyon ton)

Kayseri-Ulukışla, yılık yaklaşık 6,3 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 5,4 milyon ton)

Ulukışla-Yenice, yılık yaklaşık 9,0 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 9,7 milyon ton)

Yenice-Osmaniye, yılık yaklaşık 8,1 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 8,7 milyon ton)

Osmaniye-İskenderun, yılık yaklaşık 7,9 milyon ton (Referans Senaryosu'nda 8,2 milyon ton)

Modellenmiş demiryolu yük akımları Şekil B.27'de gösterilmiştir.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.27: Atama Sonuçları, Demiryolu Yük Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

TINA'da belirtilen görüşlere karşılık TCDD'nin görüşü aşağıdaki gibidir.

Almanya, Fransa, Italya, İngiltere ve Çin'de hızlı tren hatlarında yük taşımacılığı yapılabilmektedir. Ülkemizdede özellikle daha önce demiryolu bulunmayan ve hızlı tren hattıyla demiryolu bağlantısı sağlanan, demiryolu mesafesini kısaltan ve uluslararası koridorda bulunan; Ankara - Konya, Bursa - Osmaneli, Halkalı - Kapikule hızlı tren hatlarında yolcu trenlerinin faaliyette olmadığı gece saatlerinde yük taşımacılığı yapılması ve Ankara - İstanbul, Ankara - Sivas, Ankara - İzmir hızlı tren hatlarında ise zorunlu hallerde yük treni çalıştırılması planlanmaktadır.

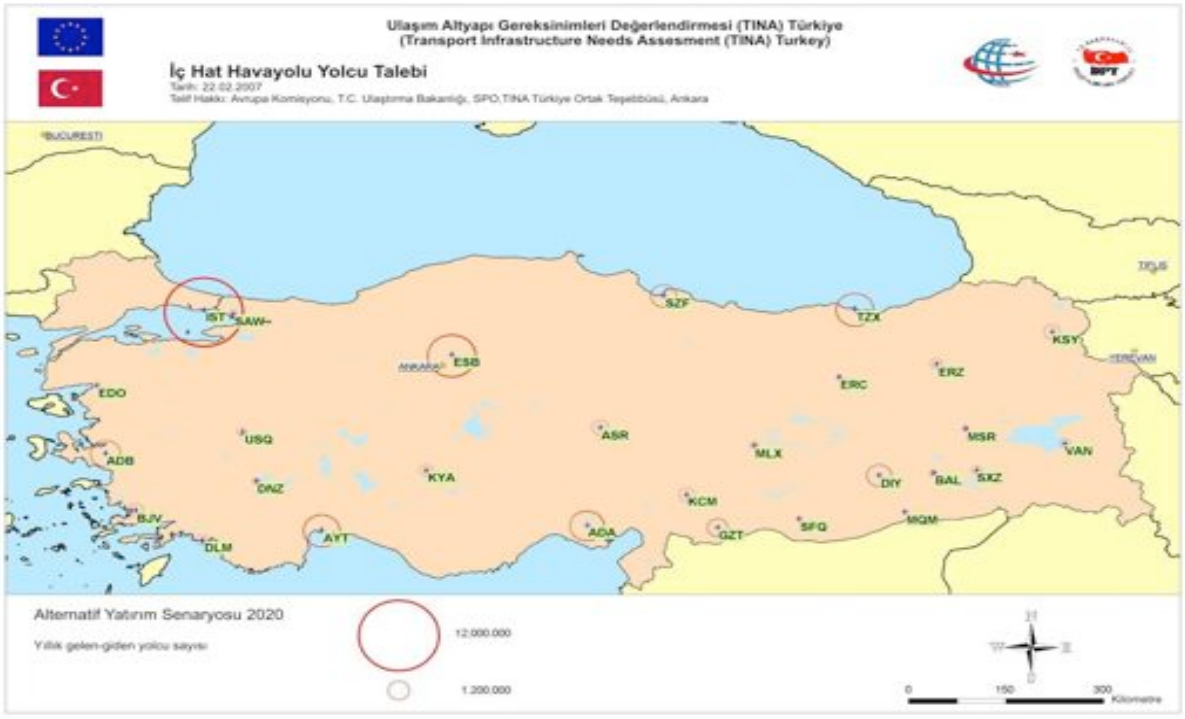
Hızlı tren hatlarında, hattın işletme koşullarına uygun konvansiyonel lokomotif ve vagonlarla yük taşıması yapılacak ve hızlı yük treni konseptine uygun bir taşıma tarifesi uygulanacaktır.

TCDD vagon parkında bu amaçla kullanabilecek 445 adet lokomotif (120 km/saat maksimum hız) ve 3403 adet vagon (120 km/saat maksimum hız) bulunmakta veya proje kapsamında temin edilecektir.

Bu projeyle yaklaşık 7,6 milyon ton yük taşınması hedeflenmektedir.

Havayolu Ulaşımı

Karayolu ulaşım modundaki geniş çaplı gelişmeler nedeniyle ALT senaryodaki iç hat yolcu hacimleri UDY Senaryosu'nun biraz altındadır. Örneğin, Atatürk Havalimanı iç hat yolcu sayısının 11.5 milyona, Esenboğa Havalimanı iç hat yolcu sayısının ise 4.8 milyona ulaşması beklenmektedir. 2020 için gelen giden yolcu sayısı Şekil B.28'de gösterilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.28: İç Hat Yolcu Talebi, Alternatif Senaryo 2020

ALT Senaryo'daki dış hat yolcu talebi Referans Senaryo'nunkiyle aynıdır.

Deniz Ulaşımı

Alternatif Senaryo'daki tahminler Referans Senaryo'nunkiyle aynıdır.

E. TINA Bulguları Genellemesi:

Yolcu Taşımacılığı

TINA bulgularına göre; 2004-2020 döneminde dikkate değer bir yolcu trafiği artışı beklemektedir. Bu dönemde, özel araç ve havayolu ile yapılacak yolcu taşımacılığının artacağı, buna karşılık otobüs ile yapılacak seyahatlerin hesaplanmaktadır. Ekonomide olumlu gelişmelere koşut olarak, zamanın değerinin daha artacağı tahmin edilmektedir.

Bunun doğal sonucu olarak, daha hızlı ulaşım modları daha fazla yolcu çekecektir. Bu bağlamda, araç sahipliliği daha da artacaktır. Demiryollarında; önemli yatırım yapılan hatlarda yolcu sayısı artacak, yatırım ve yapılmayan hatlarda ise azalacaktır.

Yük Taşımacılığı

Farklı senaryolarda yapılan yük tahminlerinde; Referans Senaryoda (RS), özel araç ve havayolu ile yapılacak seyahatlerin artacağı hesaplanmaktadır. Demiryolu yolcu taşımacılığı, İstanbul – Ankara hızlı tren hattına bağlı olarak artış gösterecektir. Diğer hatlarda, önemli bir teknolojik iyileşme beklenmediğinden yolcu talebi düşecektir.

Uzun Dönemli Yatırım Senaryosuna (UDY), Uzun Dönemli Yatırım Senaryosuna, demiryolu açısında en iyimser sonuçları vermektedir. Buna göre demiryolunun payı iki katına çıkmakta, kısa mesafeli hava taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı demiryollarına kaymaktadır.

Alternatif Senaryo (AS), karayollarında öngörülen gelişme (otoyollar) ve iyileştirmelere (2x2 bölünmüş yollar) bağlı olarak, UDY ye göre, demiryolundan karayoluna doğru talep kayması beklemektedir. Havayolu yolcu taşımacığında da UDY ye göre az bir azalma beklenmektedir. AS de yolcu kilometre de az bir artış göstermektedir.

Tüm senaryolar deniz taşımacılığının önem ve modlar arası payının artacağını göstermektedir.

TİNA'nın Proje Önceliklendirme Medolojisi

TİNA Raporunda; Çekirdek Ağ geliştirme projelerinin öncelik sırası Çok-Kriterli Analiz (ÇKA) kullanıldığı belirtilmektedir. Bu yaklaşımın, çeşitli ölçütlerin sistematik ve saydam şekilde bütünleştirilmiş bir değerlendirmesinin yapılmasına olanak sağladığı savunulmaktadır.

Çok-Kriterli Analiz (ÇKA) için kriter seçilmesinde kullanılan kaynaklar ve ÇKA kriterlerinin olusturulması aşağıda açıklanmıştır.

Her şeyden önce TEN-T 2004 Yönergeleri (Madde 5) ölçütlerin ilk kaynagını olusturmustur. Bunlar;

- Baslıca uluslararası bağlantılarla olan ilişki
- Ulusal ağlarla olan ilişki
- Karşılıklı isletilebilir demiryolu ağının ön plana çıkarılması
- Taşımacılığın (deniz, iç suyolu) ön plana çıkarılması
- Demiryolu ve havayolu taşımacılığının entegrasyonunun ön plana çıkarılması
- Ulaştırma alanında optimizasyonun ve yöntem birleştirmenin ön plana çıkarılması
- Güvenlik ve çevresel hedeflerin ön plana çıkarılması
- Sürdürülebilirliğin sağlanması.

Ek bilgi olarak, aşağıdaki kaynaklar da dikkate alınmıştır:
- TINA 1999 yönergeleri
- Türkiye 9. Kalkınma Planı
- Ülke genelindeki Limanlar Master Planı

TINA 1999 yönergeleri asagıdaki öncelik kriterlerini önermektedir.

- Ekonomik fizibilite seviyesi (E_KO=EIRR > %10, %5-10)
- Projenin maliyet etkinligi (ulastırma miktarı başına fayda)
- Projelerin türü (yeniden yapımın önceligi iyilestirme veya yeni yapımdan yüksektir)

Öte yandan, Projelerin ön seçimi ve nihai seçimi için diger AB kaynaklarından türetilen seçim ölçütleri aşağıdaki gibidir.

- Baslıca uluslararası baglantılara katkı
- Ulastırmada optimum maliyet etkinliginin ön plana çıkarılması
- Projelerin boyutu ve önemi (rehabilitasyon, güvenlik, çevre, Deniz Otoyolları ve trafik yönetim projeleri hariç)
- Projenin olgunlugu (ulusal ilgi ve katkı)
- Minimum ekonomik etkinlik (E_KO=EIRR > %6)
- Güvenlik ve emniyet hedeflerine katkı
- Çevresel sürdürülebilirligin saglanması.

TİNA Projelerinin Önceliklendirme Sonuçları

Çok-Kriterli Analiz (MCA) kullanılarak gerçeklestirilen proje önceliklendirme sürecinin sonuçları aşğıdaki gibidir.

• Yüksek öncelikli olarak nitelenebilecek “en üst projeler” grubu her mod için (havalimanları hariç) mevcuttur. Öncelikli projeler, en yüksek puanın %85’ini (veya üzerinde) alan projelerdir.

• ÇKA uygulanan 43 ulastırma projesi arasında 33 öncelikli proje (13 demiryolu, 15 karayolu, 5 liman projesi) yer almaktadır.

• “En üst projeler”in 2020 yılından önce uygulanmaları gerekmektedir. Bu projelerin uygulama sırası bu çalısma kapsamında belirlenmemistir çünkü bunların optimum zamanlaması fizibilite çalısmalarıyla belirlenmelidir. Bu projelerin zamanında uygulanmaları, bütçe sınırlamalarına, ulusal yatırım programlarına ve sair ulusal strateji dokümanlarına baglıdır. Beklenen yüksek trafik artısı nedeniyle, “en üst projelerin çogunun yakın-dönemde ve orta-dönemde yani IPA Programıyla örtüsen 9.Kalkınma Planı döneminde (her ikisi de 2007-2013 döneminde) uygulanmaları olasıdır.

• Öncelikli projeler, hizmet verecekleri bölgeler ve koridorlarda randımanlarını artırmak için uygulamada bölgesel paketlerle birlestirilmelidir.

• IPA tarafından finansman için AB sartlarına uygunluk yönünden, öncelikli projeler yatırım-öncesi çalısmaları AB standartlarıyla uyumlandırılmalıdır. Bu kosul özellikle fizibilite çalısmaları (öncelikle ekonomik ve mali degerlendirme) ve ÇED çalısmaları için geçerlidir.

Bu sonuçlar, öncelikli projelerin cografi lokasyonlarını gösteren Sekil 6.1 ve 6.2 tarafından desteklenmektedir.

Demiryolları (13 öncelikli proje önerilmiştir)

Karayolları (15 öncelikli proje önerilmiştir)

Limanlar (5 öncelikli proje önerilmiştir). Bunlar aşağıda gösterilmiştir.

TINA aşağıda sunulan Şekil B.29'da görüldüğü gibi 5 limanın tevsii ve iyileştirilmesi ve ayrıca yeni liman yapımını önermektedir. Bunlar aşağıda gösterilmiştir.

- Derince Konteyner Terminali (Marmara),
- Filyos Limanı (Karadeniz),
- Mersin Konteyner Limanı (Akdeniz),
- İzmir Liman Kanalı + Dip Tarama ve 2. Aşama Konteyner Terminali (Ege),
- Çandarlı Limanı (Ege) limanlarıdır.

Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil B.29: Öncelilki Projeler - Demiryolları, Terminaller ve Limanlar

TİNA'nın Sonuç Bölümü

Çekirdek AĞ Önerileri ve Maliyetler

Bu kısım öneminden ötürü, "Türkiye'nin Ulastırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalısması Sonuç Raporu" ndan aynen alınmıştır.

"…Türkiye için Çekirdek Agın tanımlanması, bu çalısmanın ana hedefini olusturmustur. Çekirdek Ag, ülkenin güncel ulastırma ihtiyaçları, güncel ve gelecekteki GSYİH düzeyine göre ulastırma agının yapımına iliksin ekonomik sınırlamalar, trafik tahminlerinin altyapı ihtiyaçlarıyla iliskisi gibi çesitli faktörler dikkate alınarak olusturulmustur.

Cografi konumu itibariyle Türkiye, Karadeniz, Asya, Orta Dogu, Avrupa ve Akdeniz ülkeleri arasında mükemmel baglantı olanakları sunmaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin uluslararası ulastırmada önemli rol üstlenmesine, **dogu-batı** ve **kuzey-güney akslarında** uluslararası çok-modlu ulastırma agı için etkin koridorlar olusturmasına, Türkiye üzerinden **Akdeniz'e Avrupa-Asya** ulastırma baglantılarının gelistirilmesine yönelik olarak ulastırma altyapısının iyilestirilmesi yolunda hamleler gerçeklestirilmelidir.

Türkiye Çekirdek Agı, çok-modlu bir ulastırma agı olup tüm modları; yani demiryolu, karayolu, havayolu (havaalanları) ve denizyolunu (limanlar) kapsamaktadır. Ag bilesenlerinin tanımlanmasında, asagıda belirtilen konular dikkate alınmıstır.

- Türkiye topraklarının tümünün kapsanması
- İlgili Üye ülkelerdeki TEN-T agına demiryolu ve karayoluyla baglanma
- Türkiye Çekirdek Agının komsu ve uzak ülkelerin aglarına demiryolu ve karayoluyla baglanma
- Limanlar ve havaalanlarının Çekirdek Demiryolu ve Karayolu Agına baglantısının saglanması
- Ağın tümünün, özellikli bilesenlerinin ve ilgili altyapı önlemlerinin sürdürülebilirligi, yani, yeterli ve uygun bir demiryolu agı olusturulması
- Çesitli iliskilendirmeler yönünden avantajları dikkate alınarak tüm ulastırma modlarının aga dahil edilmesi
- Mevcut altyapıdan olabildigince faydalanma
- Çevre bölgelere tüm ulastırma modlarıyla erisimin olabildigince kolaylastırılması. Bu yaklasım,bölgesel gelismenin daha da güçlendirilmesine yönelik olarak önerilen ag uzatmalarına da yansıtılmıstır.
- Trafik akımlarının çevreyle uyumlu ulastırma modlarına kaydırılmasının daha fazla desteklenmesi için modlar-arası ulastırmanın kolaylastırılması ve gelistirilmesi.

Çekirdek Ag 2020, 10,912 km demiryolu hattını (3,508 km hızlı hat dahil), 11,984 km karayolunu, A kategorisinden 7 havaalanı, B kategorisinden 7 havaalanı, C kategorisinden 6 havaalanını, A kategorisinden 27 limanı, B kategorisinden 7 limanı ve C kategorisinden 5 limanı kapsamaktadır. Ag genel hatlarıyla olusturulmus olmakla birlikte, gelecekteki çalısmalar dogrultusunda gerektiginde bazı ufak degisiklikler yapılabilir.

Agın yapım kesif maliyeti Türk yetkili makamlarınca 20.14 milyar € olarak belirlenmistir (demiryolu agı için (demiryolu agı için 8.878 milyar €, karayolu agı için 8.595 milyar €, havaalanları için 1.185 milyar € ve limanlar için 1.488 milyar €).. Ag yapım maliyetinin finansmanının, ortalama maliyetinin GSYİH'nın yaklasık %1.5'e denk olması gibi gerçekçi bir gerekçeye dayalı olması, TINA sürecinin tamamında önemli bir kriterdir (AB'e katılan diger ülkeler için yapılan TINA çalısmalarında da aynı kriter uygulanmıstır).

Analiz, söz konusu kriterlerin uygulanmasıyla, Türkiye'deki Çekirdek Ag'ın 2020 zaman aralıgında gerçeklestirilmesinin mümkün oldugunu göstermektedir.

Bugünkü asamada, agın gelisimi ulusal planlara göre zamanlanmıstır. Ancak, ulusal planlamanın, modlararası dengeli gelisime daha çok odaklanması gerekir. Böylece, ulastırmadan sorumlu çesitli idareler arasında plan ve faaliyetlerin eszamanlı olarak sürdürülmesi mümkün olabilecektir. Örnegin, konteyner tasımacılıgı talebinde beklenen artıs dikkate alınarak, denizyoluyla tasımacılık tesislerinin gelistirilmesi, demiryolu agındaki iyilestirmelerle yakından koordine edilmelidir.

TINA Projesinin sonuçları, özellikle Çekirdek Agın tanımı, Türk Hükümeti tarafından gerekli görüldügünde veönerildiginde, Türk Hükümeti ve AB Komisyonu hizmet birimleri tarafından ortak kararla düzeltilebilir ve degistirilebilir.

TİNA Projelerinin Finansmanı

Altyapı projelerinin uygulanması, gerekli kalkınma düzeyine ulasmak için önemli araçlardan biridir. Fakat, yetersiz finansman kaynakları önemli bir darbogaz yaratmaktadır. Türkiye elismekte olan bir ülkedir ve son on yıldaki ekonomik kosullarda, kamu yatırımlarının genel bütçedeki payı ekonomik büyüme oranını olumsuz etkilemistir.

Bu bölümde, raporda dikkate alınan her ulastırma moduna iliskin ulastırma altyapısının potansiyel finansman yöntemleri açıklanmaktadır. Her ulastırma modu kendine özgü kosullara ve gereksinimlere sahip oldugundan tüm projeleri basarıyla finanse etmek için kullanılabilecek tek yaklasım bulunmamaktadır.

Gelismekte olan bir ülkede, en verimli finansal model formülasyonu, önemli altyapı rojelerinin uygulanmasında önemli araçlardan birini olusturdugu için, alternatif finansman modellerinin olusturulması geregi vardır. Bu baglamda, risk paylasımının yanı sıra özel sektör kaynaklarının ve dinamizminin katkısının formulasyonuna yönelik yeni yaklasımlar söz konusudur…"

B.2.2.6. Uluslararası Boyutlu Çalışma ve Projelerin Genel Bir Değerlendirmesi:

Uluslararası platformda ve uluslar arası işbirlikleri ile geliştirilen projelerin ve gerçekleştirilen yatırımların belirgin özelliklerine daha önce değinilmişti. Çalışmanın bu kısmında bunların teknik ayrıntılarına girilecek, yaklaşım benzerlikleri ve varsa farklılaşan hususlar açıklanacaktır.

Türkiye'nin coğrafi olarak kuzey ve güney kesimleri iki önemli projeler demetinin içinde kalmaktadır.

Kuzey kesimi, TRACECA projelerinin uygulama alanı içinde kalmaktadır" güzergahı ve "Sofya- İstanbul-Ankara-Gürcistan-Ermenistan- Azerbeycan" eksenini oluşturan İstanbul-Gerede-Samsun-Trabzon-Hopa-Sarp Sınır Kapısı güzergahı (Karadeniz Ring Koridoru, TEM, TETEK) TRACECA 'nın Türkiye karayolu ekseni olarak gelişmektedir. Ankara-Sarp Kapısı aksı TCK tarafından yarı erişme kontrollü yol olarak geliştirilmektedir. Ayrıca, Kars-Tiflis-Baku demiryolu hattı da bir demiryolu projesi olarak, TRACECA felsefesine uygun olarak inşa edilmektedir. Deniz taşımacılığı ve ulaştırma kıyı yapıları açısında ise Samsun Limanı önem kazanmaktadır.

Güneyde ise MEDAMoS projeler demeti bulunmaktadır. Gerek TOP ve gerekse HLG dokümanlarında, Mersin Konteyner Limanı, Çandarlı Limanı ve Filyos ön plana çıkmaktadır.

Bu çalışmalarda; "Ankara – Mersin – Suriye – Ürdün – Süveyş – İskenderiye /Pord Said çok modlu eksen de ön plandadır. Burada dikkati çeken, TRACECA da Samsun limanı ön plana çıkarken, diğer yaklaşımlarda Filyos Limanının önemine vurgu yapılmasıdır.

Öte yandan, yukarıda açıklanan ve Türkiye'nin de katıldığı uluslar arası ulaşım sistemi geliştirme çalışmaları çıkış noktaları ve felsefesi ile Kalkınma Planlarının konuya ilişkin temel bakış açıları çok benzerdir.

Kalkınma Planlarının temel stratejik hedefleri aşağıdaki gibidir.

- Kombine Taşımacılık Sisteminin Öneminin Artması
- Taşıma Türleri Arasında Karayolu Taşımacılığının Ağırlığı ve Bu Durumun
- Ulaştırma Sektöründe Kuruluşlar Arasındaki Koordinasyon Eksikliği
- Artan Konteyner Trafiği
- Denizyolu Yük Taşımacığının Artması :
- Ulaştırma Projelerinde Koridor Yaklaşımı Kullanılması:

Söz konusu benzerlikler Dokuzuncu Kalkınma Planında netleşmektedir. Anılan Planın temel öngörüleri arasında; bazıları diğer kalkınma planlarında da yer alan aşağıdakiler bulunmaktadır.

- Limanların Kombine Taşımacılığa Uygun Lojistik Merkezler Olarak Geliştirilmeleri,
- Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi Olmak Üzere Liman Kapasitelerinin Artırılması,
- Kısa Mesafe Denizyolu Taşımalarının Artırılması,
- Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Çevre ile Uyumlu Olması,
- Koordinasyon Eksikliğinin Giderilmesi.

Bu ilkelerin uluslararası çalışmaların hemen hepsinde yer alması, Türkiye'de ulaşım planlaması sektöründe söz sahibi olanların, tüm küresel ve sektörel gelişmeleri çok yakından takip ettikleri ve gerekli önlemleri aldıklarının bir kanıtı olmaktadır.

B.2.2. Diğer Uluslararası Gelişmeler Orta Asya, Kafkaslar, Karadeniz'e Kıyıdaş Ülkeler, Ortadoğu Ülkeleri İle İlgili Son Döneme Ait Sosyo Ekonomik Gelişmelerin Değerlendirilmesi

Her şeyden önce belirtmek gerekir ki, "Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması" 60 yıldan bu yana Dünyanın gördüğü en büyük ekonomik kriz sürecinde yapılmakta olup, Dünya ve Türkiye ekonomisinin geleceğine ilişkin belirsizlikler bulunmaktadır.

Ancak, uzun vadeli bir öngörü söz konusu olduğunda, kriz şartlarının birkaç yıllık bir duraklama etkisi yaratacağı varsayımıyla genel gelişmenin yönünün vurgulanması için, son birkaç on yıldır ekonomide yaşanan temel eğilimlerin ortaya konmasının yararlı olacağı düşünülmektedir.

Bunun yanında Dokuzuncu Kalkınma Planında ortaya konan büyüme ve gelişme hedefleri, 2009 - 2011 dönemi programı ve içinde bulunulan ekonomik konjonktür çerçevesinde değerlendirilmektedir. Ayrıca mevcut şartların anlaşılması bakımından önem taşıyan ekonomik krizin de ayrı bir değerlendirmesi yapılmaktadır

Dünyadaki Temel Eğilimler ve Dünya Ekonomisi

Her ne kadar içinde bulunduğumuz küresel finansal kriz, dünya ekonomisinde son iki üç on yıldır belirleyicisi olan küreselleşmenin geleceği ile ilgili bazı tartışmalar yaratsa da, temel eğilimlerde köklü bir değişiklik olmasını beklemek için fazla bir neden bulunmamaktadır. Dolayısıyla bir iki yıl sürmesi beklenen bir daralmadan sonra dünya ekonomisinin tekrar büyüme trendine gireceği beklenmektedir. Bu çerçevede küreselleşme ile ortaya çıkan dünyadaki ekonomik ve sosyal eğilimlerin bundan sonra da devam edeceği kabul edilmektedir ki bu eğilimler şunlardır:

- Hızla gelişen ve yaygınlaşan bilgi ve iletişim teknolojilerinin de katkısıyla küreselleşme, ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişmelerini önemli ölçüde etkilemektedir. Bu süreçte, ülkelerin gerek organizasyon yapılarında gerekse iş yapma biçimlerinde büyük bir değişim gerçekleşmektedir. Geçmişte üretim yapısının ve uluslararası sermayenin akış yönünün belirlenmesinde etken olan ucuz işgücü ve hammadde bolluğu gibi geleneksel faktörler önemini görece yitirirken, etkin işleyen bir piyasa mekanizmasına, kurumsal yapıya, gelişmiş bir teknolojik ve ticari altyapıya sahip olmanın ve pazarın değişen ve gelişen tercihlerini yakından izleyebilmenin önemi artmıştır. Uluslararası piyasalarda uzmanlaşmaya ağırlık veren, üretim teknolojisini ve yenilik yaratma kapasitesini geliştirebilen ülkeler mal ve hizmet üretiminde giderek daha bilgi yoğun ve yüksek katma değer getiren bir yapıya geçiş yapabilmektedir.

- Teknolojik gelişmenin artan hızı, insanların yaşam biçimlerini ve ilişkilerini derinden etkilemektedir. Küresel bir perspektif kazanmanın ötesinde çok hızlı bir bilgi erişimi olanağına kavuşulmuş olması, coğrafyayı sınırlayıcı bir unsur olmaktan neredeyse çıkarmıştır.

- Gelişmekte olan ülkelerin küresel ortamda rekabetçi konumlarını sürdürebilmeleri ve güçlendirebilmeleri, büyümelerini verimlilik artışlarına dayandırmalarına ve yeni mukayeseli üstünlük alanları yaratabilmelerine bağlıdır. Bu doğrultuda, yenilikçiliğe önem verilmesi, bilim ve teknoloji kapasitesinin artırılması, beşeri sermayenin

geliştirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin biçimde kullanabilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu temel eğilimler çerçevesinde dünya ekonomisinde, 2008 yılına kadar son yıllarda bir canlılık süreci yaşanmıştır. 1996-2005 döneminde yıllık ortalama olarak, gelişmiş ülkeler yüzde 2,8, gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkelere yönelik ticaretin olumlu etkisiyle, yüzde 5,1, dünya hasılası ise yüzde 3,8 oranında büyümüştür. Bu gelişmeye dayalı olarak 2006-2010 döneminde de, dünyada canlılığın devam etmesi ve yıllık ortalama olarak gelişmiş ülkelerin yüzde 2,9, gelişmekte olan ülkelerin yüzde 5,8, dünya ekonomisinin ise yüzde 4,3 oranında büyümesi beklenmekte idi. Ancak küresel krizden çıkışın en erken 2010 yılı ilk çeyreğinde olacağı tahmini dikkate alındığında bu büyüme beklentilerinin revize edilmesi gereği açıktır. 2007 yıl sonu itibarıyla Dünya nüfusu 6.612 milyon olup, toplam gelir ise 54.347 milyar USD'dir.

Dünya ticareti ise dünya hasılasına göre daha hızlı bir gelişme göstermektedir. Hizmetler dahil dünya ticaret hacmi 1996-2005 döneminde yılda ortalama yüzde 6,5 büyümüştür. Bu gelişmeyi dünya genelinde ticaretin serbestleşmesinin yanı sıra, petrol dışı temel ürünlere olan talebin artması ve gelişmekte olan ülkelerin kendi aralarında yaptıkları ticaretin genişlemesi de etkilemiştir. Dokuzuncu Kalkınma Planında Dünya ticaret hacminin 2006-2010 döneminde yılda ortalama yüzde 6,7 büyümesi beklenmektedir. Ancak bu rakamın da Dünya ekonomisindeki daralmaya paralel olarak yenilenmesi gerekmektedir.

B.2.3. Yurt Dışında Deniz Taşımacılığı ve Limancılık Sektöründeki Gelişmeler

Deniz taşımacılığı ve limancılık faaliyetleri son yıllarda büyük bir atılım içindedir. AB kökenli ulaşım çalışmalarında da deniz taşımacılığına ve multimodal sistemlere büyük ağırlık verildiği ortaya çıkmıştır. Konunun ayrıntıları EK-A'da yer almaktadır.

Küresel deniz taşımacılığına ilişkin taşıma hacimleri ve yatırım tutarları ve Dünyadaki özelleştirme politikalarına aşağıda yer verilmektedir. Bu değerlendirmeler, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası uzmanlarının hazırladıkları "Limancılık Sektör Analizi 2005" adlı çalışmadan alınmıştır.

Belli Başlı Limanlar ve İş Hacimleri

Dünyada denizyolu ile yapılan taşımacılık ve limanların işledikleri yük hızla artmaktadır. Bu artış, küresel ve özellikle bölgesel ölçekli hızlı ekonomik gelişmenin bir türevidir. Aşağıdaki Tablodan da görüleceği gibi, en büyük kargo hacmine sahip limanlar; daha çok ABD ile Uzakdoğu ve Pasifik (Japonya, G. Kore, Çin, Tayvan) ülkelerinde bulunmaktadır. Avrupa'dan da iki liman bu listeye girmiştir.

2002 yılı itibarıyla en yüksek toplam kargo hacmini gerçekleştiren 20 liman aşağıda gösterilmektedir.

Tablo B.21: En Yüksek Kargo Hacimli İlk 20 Liman

Liman	Ülke	Birim	Tonaj (milyon ton)
Singapur	Singapur	MT	335,2
Rotterdam	Hollanda	MT	321,8
Shanghai	Çin	MT	238,6
South Louisiana (LA)	ABD	MT	196,4
Hong Kong	Çin	MT	192,5
Houston (TX)	ABD	MT	161,2
Chiba	Japonya	FT	158,9
Nagoya	Japonya	FT	158,0
Kwangyang	G.Kore	RT	153,4
Ningbo	Çin	MT	150,0
Ulsan	G.Kore	RT	148,4
Inchon	G.Kore	RT	146,1
Busan	G.Kore	RT	143,8
Guangzhou	Çin	MT	140,4
Antwerp	Belçika	MT	131,6
Kaohsiung	Tayvan	MT	129,4
Tianjin	Çin	MT	129,0
New York/New Jersey	ABD	MT	122,1
Qinhuangdao	Çin	MT	121,1
Qingdao	Çin	MT	120,0

Kaynak: ISL Shipping Statistics Yearbook, 2003 Birimler: MT: Metric Ton, RT: RevenueTon, FT: Freight Ton

Dünya deniz taşımacılığı konteynere kaymaktadır. Özellikle gelişmiş ülkelerde konteyner taşımacılığı hızla gelişmektedir.

Dünyanın en büyük elli konteyner limanında 2003 yılı itibarıyla konteyner trafiği %13,7 oranında artarak 204,2 milyon TEU seviyesine ulaşmıştır. Söz konusu limanlar dünya konteyner hacminin %70'ini oluşturmaktadır.

2001-2004 döneminde en büyük 20 konteyner limanının gelişimi Sayfa 2'deki tabloda gösterilmektedir. İlk 20 liman arasında tamamı Asya kıtasında olmak üzere, gelişmekte olan ülkelerden 13, Avrupa'dan 3, ABD'den 3 ve Japonya'dan 1 limanın yer aldığı görülmektedir. En hızlı büyüyen limanlar arasında Çin'in Shanghai, Shenzen ve Quingdao limanları dikkat çekmektedir. Yıllar itibarıyla Çin'deki limanlar en büyük 20 liman arasındaki ağırlığını artırmaktadır. 2003 yılı sıralamasıyla karşılaştırıldığında, 2004 yılında ilk 20 liman arasında daha önce sıralamaya girmeyen Çin'in Ningbo ve Tianjin limanlarının, Avrupa'nın Gioia Tauro ve Bremerhaven limanlarının yerini alarak ilk 20 liman arasına girdiği görülmektedir.

Tablo B.22: En Yüksek Hacimli ilk 20 Konteyner Limanı

Liman	Ülke	2001 (Milyon TEU)	2002 (Milyon TEU)	2003 (Milyon TEU)	2004 (Milyon TEU)	2002/2001 (%)	2003/2002 (%)	2004/2003
Hong Kong	Çin	17,80	19,14	20,82	21,93	7,53	8,78	5,33
Singapur	Singapur	15,57	16,94	18,41	21,33	8,80	8,68	15,86
Shanghai	Çin	6,33	8,81	11,37	14,55	39,18	29,06	27,97
Shenzhen	Çin	5,08	7,61	10,70	13,66	49,80	40,60	27,66
Busan	G.Kore	8,07	9,45	10,37	11,43	17,10	9,74	10,22
Kaoshiung	Tayvan	7,54	8,49	8,81	9,71	12,60	3,77	10,22
Rotterdam	Hollanda	6,10	6,52	7,10	8,22	6,89	8,90	15,77
Los Angeles	ABD	5,18	6,11	6,61	7,32	17,95	8,18	10,74
Hamburg	Almanya	4,69	5,37	6,14	7,00	14,50	14,34	14,01
Antwerp	Belçika	4,22	4,78	5,44	6,06	13,27	13,81	11,40
Dubai	B.A.E.	3,50	4,19	5,15	6,42	19,71	22,91	24,66
Port Klang	Malezya	3,76	4,50	4,80	5,24	19,68	6,67	9,17
Long Beach	ABD	4,46	4,52	4,66	5,78	1,35	3,10	24,03

Quingdao	Çin	2,64	3,41	4,24	5,14	29,17	24,34	21,23
New York	ABD	3,32	3,75	4,04	4,47	12,95	7,73	10,64
Tanjung Pelapas	Endonezya	2,05	2,67	3,50	4,02	30,24	31,09	14,86
Tokyo	Japonya	2,77	2,71	3,28	3,58	-2,17	21,03	9,15
Ningbo	Çin	2,92	3,03	3,19	4,01	3,77	5,28	44,77
Laem Chabang	Tayland	2,34	2,66	3,18	3,62	13,68	19,55	13,84
Tianjin	Çin	2,49	3,28	3,06	3,81	31,73	-6,71	26,16
TOPLAM		110,83	127,94	144,87	167,30	15,44	13,23	15,85

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2004; ISL Shipping Statistics, Lloyd's Registry

Bölgesel trendler incelendiğinde, başta Çin'deki limanlar olmak üzere Asya bölgesinin hızlı bir gelişim sürecinde olduğu gözlenmektedir. 2002-2003 döneminde en hızlı büyüyen limanların tamamına yakını Asya bölgesinde yer almaktadır. Belli başlı limanlarda yük hareketlerinin yönü incelendiğinde, bölge içi yük hareketlerinin bölgeler arası hareketlere kıyasla önem kazandığı gözlenmektedir. Avrupa ve Amerika limanlarında %45 seviyesinde olan bölge içi yük hareketleri, Asya limanlarında %75 seviyesindedir. Bu gelişmede AB, NAFTA, ASEAN gibi oluşumların yanı sıra, söz konusu ana limanlardan daha küçük limanlara akan feeder trafiği etkili olmaktadır.

Asya limanlarındaki kargo hareketlerinin %75'i Doğu Asya limanlarından (Çin, Japonya, G.Kore), %20'si Güney Doğu Asya limanlarından (Malezya, Tayland, Endonezya, Singapur ve Filipinler), %5'i Batı Asya (Yakın Doğu) limanlarından kaynaklanmaktadır. Ancak Çin dışındaki Doğu Asya limanlarında büyüme nispeten düşük seviyelerde seyretmektedir. Öte yandan Yakın Doğu limanları, özellikle Dubai ve Khor Farkhan limanlarındaki yük trafiği yıllık %20 seviyelerinde büyümektedir.

Avrupa bölgesinde 1994-2003 döneminde Baltık Denizi/İskandinavya bölgesindeki limanlarda toplam yük trafiği yıllık ortalama %3,6 oranında, Akdeniz/Karadeniz limanlarında yıllık ortalama %3,4 oranında büyümüştür. Kuzey Avrupa limanlarında ise aynı dönemde yıllık ortalama büyüme hızı %1,5 seviyesinde olmuştur. Kargo tipleri bazında incelendiğinde, Avrupa limanlarında konteyner dahil genel kargo hacminin yıllık ortalama %2,0 oranında büyüyerek düzenli bir gelişim sergilediği, katı ve sıvı dökme yüklerin ise dalgalı bir seyir göstererek, katı yüklerin yıllık ortalama %2,4, sıvı yüklerin yıllık ortalama %1,3 oranında azaldığı gözlenmektedir. Konteyner trafiği toplam genel kargodan bağımsız olarak ele alındığında Avrupa bölgesindeki yıllık ortalama artış seviyesinin %8 civarında olduğu görülmektedir. 2002 ve 2003 yıllarında konteyner trafiğindeki artış yıllık %8,7 olmuştur. 2004 yılının altı aylık verileri aynı oranlarda artışın sürdüğünü göstermektedir.

Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Le Havre ve Bremen/Breverhaven'den oluşan Kuzey Avrupa limanlarında konteyner trafiğinin %40'ını Asya ülkeleri ile karşılıklı sevkiyatlar oluşturmaktadır. Ana liman (*hubport*) olan bu limanlarda yük trafiğinin giderek artan bir bölümünü diğer Avrupa ülkelerine ile yapılan karşılıklı sevkiyatlar oluşturmaktadır. 19992003 döneminde Asya ülkeleri ile bu limanlar arasındaki konteyner trafiği yıllık ortalama %10, Avrupa ülkeleri ile yıllık ortalama %8 oranında artış göstermiştir. Avrupa ülkeleri ile olan trafikteki artış AB bölgesi içindeki ticaret hareketlerinin yanı sıra transit *feeder* trafiğinden kaynaklanmıştır.

Avrupa'nın Akdeniz bölgesindeki belli başlı limanlarda da Asya ve Avrupa ile yapılan ticaret ağırlık taşımaktadır. Özellikle belli başlı Güney Avrupa limanları önemli transit yük

merkezleridir. 2003 yılında Avrupa'nın Akdeniz limanlarında Asya kaynaklı konteyner yüklerinin ağırlığı %42,2 olarak gerçekleşmiş, 1999-2003 döneminde Asya ile konteyner trafiği yıllık ortalama %12,1 oranında artmıştır. Aynı dönemde diğer Avrupa ülkelerinden kaynaklanan konteyner trafiğinin artış hızı %7,1 olmuştur.

Amerika kıtasında 1999-2003 döneminde Orta ve Güney Amerika limanlarında kargo trafiği toplam %50 oranında artarken, aynı dönemde Atlantik kıyısı Kuzey Amerika limanları yaklaşık %28, Pasifik kıyısı Kuzey Amerika limanları yaklaşık %32 oranında büyümüştür.

Kuzey Amerika'daki en büyük 25 limanın toplam kargo hacmi 2003 yılında %6,1 oranında artmış, bu limanlarda gerçekleşen dış ticaret miktarı 1.137 milyon ton seviyesinden 1.206 milyon ton seviyesine ulaşmıştır.

Orta ve Güney Amerika limanları devalüasyonların da etkisiyle dış ticaretlerinde artışlara bağımlı olarak hızlı gelişim göstermiştir. Dünyanın en büyük elli limanı arasındaki altı Güney Amerika limanında toplam kargo hacmi 2002 yılında %6,9, 2003 yılında %6,1 oranında artmıştır. Bu limanların tümü Brezilya'da olup, bölgenin ana limanı olan Santos limanında 2003 yılında konteyner trafiği %27,4 oranında artarak 1,6 milyon TEU seviyesine ulaşmıştır.

Liman Yatırımları ve Özelleştirme

Liman işletmeciliği ve yatırımları 1990'lı yıllara dek ağırlıklı olarak kamu sektörü tarafından yapılmaktaydı. Bu dönemden önce limancılık sektöründe özel sektörün rolü büyük tesislerin kendileri ait limanları işletmesiyle sınırlı olup ağırlıklı olarak dökme yüklere yönelikti ve üçüncü tarafların kullanımı çok sınırlıydı. Genel kullanıma açık limanlarda özel sektör katılımı Jamayka (1967), Malezya Port Klang (1986) ve Filipinler Manila (1988) projeleriyle sınırlıydı.

Özel sektör yatırımlarına yönelişin ardında iki önemli faktör yatmaktadır:

Uluslararası ticaretin hız kazanmasıyla birlikte başka ulaşım alternatifleri olmayan liman kullanıcıları, limanlardaki etkinliğin artırılması, tarifelerin düşürülmesi ve tesislerin genişletilmesi için baskı oluşturmaya başlamıştır. Ancak kamu otoriteleri limanlarda verimliliğin artırılması ve modernizasyon konusunda yeterince başarı sağlayamamıştır.

Yük taşımacılığındaki ölçek ekonomileri uluslararası deniz taşımacılığı alanında az sayıda büyük firmanın egemenliğine neden olmuş, bu firmalar transit yükleri ekipman, verimlilik ve konum açsısından en elverişli limanlara yönlendirmeye başlamıştır. Deniz taşımacılarının taleplerini karşılayabilmek ve rekabet edebilmek için limanlar modernizasyon ve ekipman yatırımlarına gereksinim duymuştur. Giderek büyüyen gemi boyutları, konteynerleşmedeki artış ve giderek karmaşık hale gelen bilgi-işlem sistemlerinin gerektirdiği yatırımlar, kamu otoritelerinin mali ve yönetsel kapasitelerini aşmıştır.

Özel sektör katılımı ağırlıklı olarak uzun vadeli imtiyaz sözleşmeleri (işletme hakkı devri veya yap-işlet-devret modeli) şeklinde gerçekleşmiştir. Genellikle toprak mülkiyeti ve altyapı yatırımlarının sorumluluğu kamuda devam ederken özel sektör üstyapı ve bilgi işlem yatırımlarını üstlenmiş ve terminallerin işletme ve yönetiminden sorumlu olmuştur.

Özel sektör yatırımlarının yoğunlaştığı Latin Amerika Bölgesi ile Doğu Asya/Pasifik bölgelerinde iki ayrı eğilim ortaya çıkmıştır. Latin Amerika bölgesinde 1993 yılında Kolombiya'da ve 1994 yılında Arjantin'de başlayan uygulamalarla mevcut limanların terminal bazında bölünerek imtiyaz sözleşmelerinin ihale edilmesi ve terminaller ve limanlar arası

rekabetin ön plana çıkarılması benimsenmiştir. Limanlara talebin hızla artış gösterdiği Asya/Pasifik bölgesinde ise limanlar 1980'lerin sonundan itibaren özel sektöre açılmış, büyük miktarda kapasite artışı gerektiren bölgede ölçek ekonomileri ön plana çıkarak bölünme değil yoğunlaşma ağırlık kazanmıştır. Aradaki yaklaşım farkına rağmen her iki bölgede de modernizasyon yatırımları yapılmış, verimlilik ve hizmet kalitesi artmış, elleçleme maliyetleri azalmıştır.

Dünya Bankası verilerine göre 1990-2003 döneminde 43 gelişmekte olan ülkede liman yatırımları özel sektörün katılımına açılmış, bu dönemde toplam 209 projeye 21,2 milyar ABD Doları tutarında yatırım yapılmıştır. Yatırımların yıllara dağılımı aşağıda gösterilmektedir:

Tablo B.23: Gelişmekte Olan Ülkelerde Özel Sektör Katılımlı Liman Yatırımları (milyon ABD Doları)

Yıllar	Kamu Varlıklarına Yatırım	Tesislere Yatırım	Toplam Yatırım
1990	0,0	0,0	0,0
1992	160,0	88,0	248,0
1993	2,6	495,0	497,6
1994	0,0	999,2	999,2
1995	138,1	1.879,6	2.017,7
1996	86,7	1.611,7	1.698,4
1997	698,3	3.274,6	3.972,9
1998	266,4	969,2	1.235,6
1999	557,5	1.915,5	2.473,0
2000	325,2	1.943,9	2.269,1
2001	209,1	995,4	1.204,5
2002	43,6	2.152,0	2.195,6
2003	96,2	2.248,8	2.345,0
Toplam	2.583,7	18.572,9	21.156,6

Kaynak: World Bank PPI Database

1990-1997 döneminde hızla artan özel sektör liman yatırımları, 1998 sonrasında Asya krizinin de etkisiyle yavaşlamış, ancak 1999-2003 döneminde yine bir global durgunluk olan 2001 yılı hariç yıllık 2-2,5 milyar dolarlık seviyeyi muhafaza etmiştir. 1990-2003 döneminde yapılan toplam yatırımların %12'lik bölümü kamu varlıklarının kullanım hakkını elde etmek için ödenen bedeller oluşturmuş, %88'lik bölüm komple yeni yatırımlar da dahil olmak üzere tesislerin geliştirilmesi için yapılan yatırımlardan oluşmuştur.

Özel sektör yatırımları türlerine göre incelendiğinde, yatırımların %47'sinin mevcut limanların işletme hakkı devri ve buna bağlı üstyapı yatırımlarından oluştuğu görülmektedir. Bu modelde yapılan yatırımların önemli bölümünde kamu otoriterleri rıhtım, mendirek ve kanal taraması gibi yatırımların sorumluluğunu üstlenmeye devam etmiştir. Bu tip yatırımlar genellikle Latin Amerika Bölgesi ile Doğu Asya ve Pasifik bölgelerinde gerçekleşmiştir. Yatırımların %50'si komple yeni yatırımlardan oluşmuş, bu tip yatırımlar özellikle dış ticaretin hızla büyüdüğü ve ulaştırma altyapısının yetersiz kaldığı Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde yaygınlık göstermiştir. Hisse devri veya mülkiyet devri ise yatırımların %3'ünü oluşturmuş, bu tür yatırımlarda izlenen yöntem ülkeden ülkeye çeşitlilik göstermiştir. Örneğin, Brezilya'da kamuya ait petrol, madencilik ve demir-çelik tesislerine ait limanların mülkiyeti bu tesislerle beraber özel sektöre devredilmiş ve ardından limanlar diğer kullanıcılara da açılmıştır. Çin'de

bazı liman işletmecileri hisselerinin bir bölümünü yerel borsalarda halka arz etmiştir. Ancak, mülkiyet devrini içeren uygulamalar kısıtlı kalmıştır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki özel sektör yatırımları bölgesel olarak incelendiğinde ilk sırada %50,3'lük payla Doğu Asya ve Pasifik bölgesinin yer aldığı, bu bölgeyi %29,4 ile Latin Amerika bölgesinin izlediği görülmektedir. Toplam yatırımlardan Güney Asya %9,2, Orta Doğu ve Kuzey Afrika %6,4, Avrupa ve Orta Asya %3,5 ve diğer Afrika ülkeleri %1,1 oranında pay almıştır.

Tablo B.24: Özel Sektör Katılımlı Liman Yatırımlarının Bölgesel Dağılımı (milyon ABD Doları)

	Kamu Varlıklarına Yatırım	Tesislere Yatırım	Toplam Yatırım
Doğu Asya ve Pasifik	936,4	9.709,0	10.645,4
Avrupa ve Orta Asya	41,0	702,4	743,4
Latin Amerika ve Karaipler	1.500,0	4.723,3	6.223,3
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	0,0	1.360,2	1.360,2
Güney Asya	106,3	1.838,4	1.944,7
Diğer Afrika	0,0	239,6	239,6
Toplam	2.583,7	18.572,9	21.156,6

Kaynak: World Bank PPI Database

Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde yapılan yatırımların %91'i tesislere yatırım şeklinde olmuş, tesislere yapılan yatırımların %69'u komple yeni yatırımlardan oluşmuştur. Kamu varlıklarına yatırımın oransal olarak en ağırlıklı olduğu bölge Latin Amerika ve Karaipler bölgesidir. Bu bölgede kamu varlıklarına yatırım toplam yatırım tutarının %24'ü seviyesinde gerçekleşmiş, bu tutarın %90'ı imtiyaz bedeli olarak ödenmiştir. Bu nedenle bölgede yapılan tesis yatırımlarının %75'i mevcut tesislere yapılmış, komple yeni yatırımların payı %25'te kalmıştır.

Ülkeler bazında incelendiğinde 1990-2003 döneminde özel sektör katılımlı liman yatırımlarından en yüksek payı sırasıyla Çin (%23,1), Endonezya (%12,2), Brezilya (%10,6), Malezya (%10,6) ve Hindistan'ın (%5,9) aldığı görülmektedir. Aynı dönemde özel sektör liman yatırımlarının gerçekleştiği belli başlı ülkeler ve yatırım tutarları aşağıda gösterilmektedir.

Tablo B.25: Özel Sektör Yatırımlarının Ülkelere Dağılımı (1990-2003)

	Yatırım (milyon ABD doları)	Pay (%)
Çin	4.883,5	23,1
Endonezya	2.585,7	12,2
Brezilya	2.232,7	10,6
Malezya	2.231,2	10,6
Hindistan	1.256,4	5,9
Şili	881,6	4,2
Arjantin	864,8	4,1
Panama	634,0	3,0
Filipinler	595,6	2,8
Pakistan	448,3	2,1
Meksika	444,9	2,1
Dominik Cumhuriyeti	400,0	1,9
Kolombiya	393,7	1,9
Mısır	363,9	1,7
Oman	361,3	1,7
Türkiye	334,8	1,6

Suudi Arabistan	245,0	1,2
Sri Lanka	240,0	1,1

Kaynak: World Bank PPI Database

Yapılan yatırımlar tesis tipine göre incelendiğinde 1990-2001 dönemindeki yatırım tutarının %74'ünün tek terminal bazında, %25,5'inin komple liman tesisi olarak gerçekleştiği görülmektedir. Kanal taraması için yapılan yatırımların payı %0,05 olarak gerçekleşmiştir. Terminal bazında yapılan yatırımların %84,9'unu konteyner terminalleri, %8,3'ünü dökme kuru yük terminalleri, %2,2'sini çok amaçlı terminaller ve %4,6'sını dökme sıvı yük terminalleri oluşturmuştur.

Gelişmekte ülkelerin yanısıra tüm dünyada liman yatırımları ve özel sektör katılımı hızla gelişmektedir. 2003 yılı içinde dünya genelinde 325 adet yatırım projesi ilan edilmiş, bunlardan %25'ini özelleştirme projeleri oluşturmuştur[1]. Projelerin türleri bölgelere göre farklılık göstermiştir. Kuzey Avrupa'da projelerin %44'ünü mevcut tesislerin devri oluştururken, Güney Asya'da projelerin %79'u komple yeni yatırım olarak ilan edilmiştir.

Son dönemde özellikle Asya bölgesinde önemli projeler planlanmakta ve devreye girmektedir. Hong Kong limanındaki 1 milyar ABD doları tutarındaki Terminal 9 projesinin ilk rıhtımı Temmuz 2003'te devreye girmiş olup 2005'e dek diğer beş rıhtımın ihale yatırımına başlanması beklenmektedir. Tamamlandığında liman kapasitesini 4 milyon TEU artıracak olan bu terminalde üç işletmeci faaliyet gösterecektir (HPH, Modern Terminals ve Asian Terminals). Bu projenin yanısıra Modern Terminals Hong Kong'un 60 km batısında, Dachan'da 854 milyon ABD Doları tutarındaki komple yeni konteyner limanı yatırımının ilk aşaması için planlarını açıklamıştır. Diğer bir liman işletmecisi olan China Merchants Shenzhen limanındaki Sheou terminaline 132 miyon ABD doları tutarında yatırımla 3 yeni rıhtım eklemiştir. Asya'daki yatırım hamlesine konteyner taşımacıları da katılmış, 2003 ortasında P&O, Maersk ve Cosco Qingdao limanınındaki tevsi projesinin 172 milyon ABD doları tutarındaki ilk etabına başlamıştır. Altı yıl sürmesi planlanan genişleme projesi sonrasında limanın kapasitesinin 1,3 milyon TEU'dan 6 milyon TEU'ya çıkması beklenmektedir.

Asya limanlarının yanısıra Avrupa limanlarında da yatırımlar sürmektedir. Dunkirk limanı 16,5 m. drafta sahip iki yeni rıhtım, liman dışı gümrük alanları, soğutucu depolar ve 30 hektarlık endüstriyel park ekleyerek konteyner elleçleme kapasitesini artırmıştır. Bremenhaver yakınında 350 milyon ABD doları tutarındaki Jade konteyner limanı planlanmakta olup finansmanın Rus ve Baltık kökenli özel yatırımcılarla Alman kökenli küresel liman işletmecisi Eurogate tarafından sağlanması beklenmektedir. Polonya'nın Baltık kıyısındaki Gdynia limanı 2003 Mayısında 42 milyon dolara özelleştirilmiş olup, ihaleyi kazanan ICTSI şirketinin kapasiteyi 0,9 milyon TEU'ya çıkarması öngörülmektedir.

Güney Avrupa'da İspanya Punta Langosteira'da endüstriyel dökme yüklere yönelik 819 milyon dolar tutarında liman yatırımı planlanmaktadır. Yine İspanya'da Algeciras limanı 500 milyon ABD doları tutarındaki alan ve rıhtım genişletme yatırımlarıyla rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir. Akdeniz'in diğer yakasında Fas hükümeti 264 milyon dolarlık yatırımla endüstriyel ve lojistik faaliyetleri için alanları da kapsayacak olan Tangier limanını geliştirmektedir.

BİRİNCİ ARA RAPOR'UN GENEL BULGULARI VE DEĞERLENDİRMELERİ

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması kapsamında, yapılan çalışmalar ve elde edilen sonuçlar maddeler halinde aşağıda özetlenmektedir.

- Çalışmanın bu Birinci Ara Raporu; başlangıç sayfalarında "Yöntem" başlığı altında sunulan sürecin ilk aşamasında elde edilenleri açıklamaktadır. İlerleyen aşamalarda açıklanan süreç doğrultusunda çalışmalar yapılacaktır.

- Tüm ilgili kuruluşlarla görüşme, görüşme yapılmış ve görüşleri alınmıştır. Bu aşamada ilgili kuruşların verilerine ulaşılmaya çalışılmıştır. Veri derleme, depolama ve veri tabanı oluşturma çalışmaları sürmektedir. Ayrıca, DLH ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı arşivlerinde bulunan pek çok Plan, Proje ve Krokinin sayısallaştırması yapılmış ve yapılmaya devam edilmektedir.

- Konuya ilişkin kuruluşlar (Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (DPT), Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve ilgili diğer kuruluşlar taşımacılık sektörüne ilişkin küresel gelişmelere tam anlamı ile hakimdirler. Bu kuruluşlar; uluslar arası kabul görmüş politika ve tercihleri değerlendirmekte ve yorumlamaktadırlar. Bu konjonktürel hakimiyet, ulusal politikalara, planlara ve statejilere yansımıştır.

- Uluslar arası boyutu olan çalışmalarda, tercihler konjoktürel olarak değişebilmektedir. Örneğin; TRACECA'da, Samsun Limanı ve Karadeniz sahil yolu ön plana çıkmış, buna karşılık daha yeni TİNA'da ağırlık Filyos Limanına verilmiştir.

- Konuya ilişkin Master Planlar da dahil olmak üzere çok sayıda çalışma yapılmıştır. Bu durum sektöre bütünsel bakış açısını göstermektedir.

- Farklı Master Planlarda, ULİMAP hariç, Talep Tahmin Modellerinde kullanılan yıllık ortalama yük artış hızları çok fazla değişmemektedir. Ancak, artış hızları değişmekle beraber konteyner trafiği diğerlerinden daha büyük hızla artma eğimindedir. Öte yandan, projeksiyon baz yılına bağlı olarak değerler değişmektedir. Daha yeni baz yılına sahip projeksiyonlarda artış hızı yükselmektedir. Bununla bilikte, 2008 yılı sonunda başlayan küresel krizin etkileri daha ayrıntıda incelenmelidir. Çalışmanın İkinci Aşamasında talep tahminleri ayrıntısı ile ele alınacaktır.

Tablo B.26: Farklı Liman Master Planı Çalışmalarında Yük Türlerine Göre Artış Hızları

Çalışmanın Yada Master Planın Adı	Mal Türü	Projeksiyon Dönemi	Öngörülen Yıllık Ortalama Artış Hızı
ULİMAP (JICA)	Toplam Tonaj	1998-2020	0,045
Ulaşım Master Planı (İTÜ)	Konteyner (TEU)	1998-2020	0,070
Marmara Limanlar Master Planı (JICA)	Toplam Tonaj	1994-2015	0,070
Vizyon 2023 (TÜRKLİM) (*)	Konteyner (TEU)	2008-2023	0,104
Vizyon 2023 (TÜRKLİM) (*)	Genel Kargo ve Kuru Dökme Yük (ton)	2008-2023	0,076

(*) Bu çalışmanın 2008 yılı verileri de tahmini değerlerdir.

- Master planların uygulamasında sorunlar olduğu görülmüştür. Master plan önerilerinin eylem planları ve yatırım programlarına dönüşemediği ve bunlar için mali kaynak sağlanamadığı görülmüştür.
- Sektörde kopukluk, idari dağınıklık ve kurumsal adres karmaşası olduğu tespit edilmiştir.
- Bazı programların konumsal olarak bir diğer çalışma ve proje ile farklılaştığı görülmüştür.

Bu aşamadan sonraki çalışmalar İş Tanımında yer alan başlıklara göre sürdürülecektir.

EKLER

Ek 1: Türkiye'deki Mevcut Ulaştırma Kıyı Yapıları

A.TDİ LİMANLARI:

TDİ İSTANBUL LİMANI		
TDİ A.Ş. ŞEHİRHATLARI İŞLETMESİ		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 48 40' N 29° 13 80' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	20	8
2	126	8
3	120	8
4	129	8
5	126	8
6	171	12
7	136	12
8	119	12
9	174	12
Toplam	1,121	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı	20,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Tavan Vinci Portal Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Loder Traktör Çekici	3 3	10-60 3-10
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) Açık Saha Akaryakıt	600 Gemi /Yıl 20,000 m2 9,000 ton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

ÇANAKKALE YÜK LİMANI

TDİ A.Ş. ŞEHİRHATLARI İŞLETMESİ

Liman Ozellikleri

Koordinatlar	40° 08 00' N 25° 57 00' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Katı,Sıvı Dökme- Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner(TEU/Yıl) Dökme Yük(Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil(Adet/Yıl)	 7,500 7,000 5,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 2	90 80	7 10
Toplam	170	10
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Fantuzzi (RTG) Tavan Vinci Portal Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi(Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi(Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri(Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

TDİ LAPSEKİ İSKELESİ		
TDİ A.Ş. ŞEHİRHATLARI İŞLETMESİ		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Katı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	100,000	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	106	8
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	100 Gemi /Yıl 10,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

TDİ KABATEPE LİMANI

TDİ A.Ş. İSTANBUL LİMAN İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 13' 53" N 26° 16' 36" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	90,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	140	7
2	80	6
3 Yat	78	1.5
Toplam	298	7
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Açık Saha Genel Antrepo Otomobil+Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	20,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	400	
Depolama Kapasitesi		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	yok	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

GÖKÇEADA KUZU LİMANI

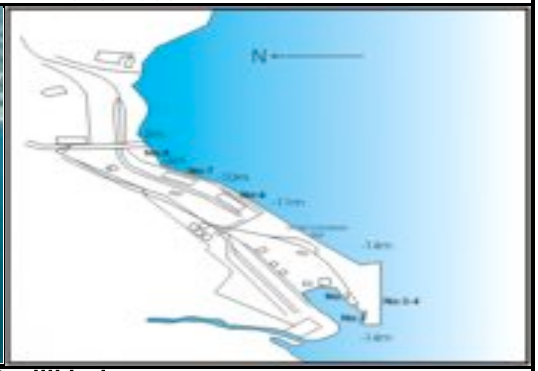
TDİ A.Ş. ŞEHİRHATLARI İŞLETMESİ

Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 13 48' N 25° 57 00' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	200,000 400,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	30	5
2	100	4
3	120	4
4	95	4
5	50	4
6	43	5
7	90	6
Toplam	528	6
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı	20,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Portal Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	700 Gemi /Yıl 200,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

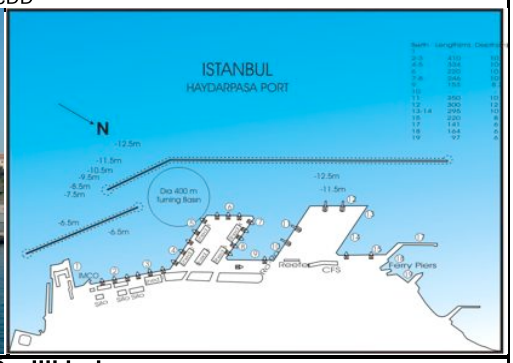
UĞURLU KÖYÜ FERİBOT İSKELESİ		
TDİ A.Ş. ŞEHİRHATLARI İŞLETMESİ		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar		
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	89	6
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Konteyner İstifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	365 Gemi /Yıl	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

B. TCDD LİMANLARI

TCDD DERINCE LİMANI		
TCDD LİMAN İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ		
		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	38° 25' 00''N 27° 04' 30''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Konteyner-Kuru- Genel-Tekerlekli Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Genel Yük Rıhtımı	110	5
2 Genel Yük Rıhtımı	82	4
3-4 Genel Yük-Silo Rıhtımı	440	10.5
5 Genel Yük-Konteyner Rıhtımı	338	15
6 Genel Yük-Konteyner-Ro Ro Rıhtımı	220	12
7 Genel Yük Rıhtımı	180	11
8 Genel Yük Rıhtımı	120	10
Toplam	1,490	15
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Saha Gümrüklü Alanı	123,000 m2 12,400 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	9	3-27
Gantry Vinci	9	40
Rıhtım Vinci	9	3-15
Floating Vinç	1	100
Konteyner Istifleyici	21	40
Forklift	47	2-5
Konteyner Forklift	28	10-42
Loder	2	
Trayler	62	
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

HAYDARPAŞA LİMANI

TCDD

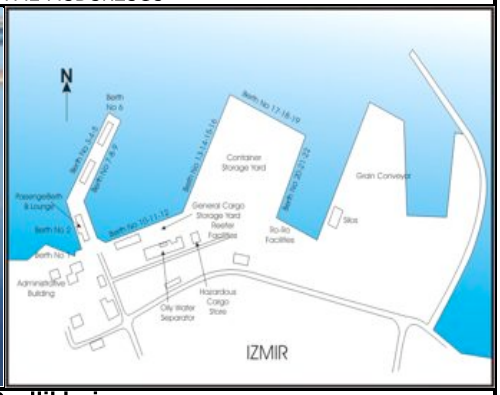


Liman Özellikleri

Koordinatlar		40° 59 00' N 28° 57 00' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi		Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi			
Elleçlenen Yük Tipi		Genel Kargo-Konteyner-Kuru Yük- Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)		
	Dökme Yük (Ton/Yıl)		
	Genel Yük (Ton/Yıl)		
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
	Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Motor Rıhtımı	150	
2-3	Dökme Rıhtım	430	5-9.5
4-5	Karışık	334	9-9.5
6	Karışık	220	9.25
7-8	Karışık	246	9
9	Karışık	207	7
10-11	Konteyner	350	7-10
12A-12B	Konteyner	300	10
13-14	Konteyner	295	7.5-8
15	Karışık	220	7
16	Karışık	160	6
17	RO RO	141	7
18	RO RO	164	7
19	Karışık	97	6
20		50	6
21		50	6
Toplam		3,414	10
Toplam Liman Sahası Alanı		343,420 m2	
Açık Ambar		313,047m2	
Kapalı Ambar		21,043 m2	
Gümrüklü Alanı			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite
	Mobil Vinç		
	Gantry Vinç		
	Rıhtım Vinci		
	Konteyner Istifleyici		
	Forklift		
	Loder		
	Traktör		
	Cekici		
Gemi Kabul Kapasitesi		2,651gemi/yıl	
Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)		90.000ton/yıl	
Rıhtım Kapasitesi		50.000ton/yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		Bazyağ: 71.400ton/yıl Katık: 12.457ton/yıl	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler			
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti			

TCDD ALSANCAK LİMANI

TCDD LİMAN İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ

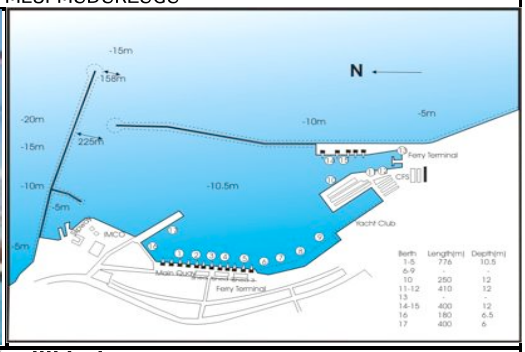


Liman Özellikleri

Koordinatlar		38° 25' 00''N 27° 04' 30''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük TİPİ		Yolcu-Konteyner-Kuru- Genel-Tekerlekli Yük	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)	250,000	
	Konteyner (TEU/Yıl)	549,000	
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	5,000,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)		
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,357,300	
	Ro-Ro (Adet/Yıl)	250,000	
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Yolcu Rıhtımı	140	8
2	Yolcu Rıhtımı	190	8.5
3	Kuru Yük-RoRo Rıhtımı	150	10.5
4-5	Genel Yük Rıhtımı	270	10.5
6	Genel Yük Rıhtımı	75	10.5
7-8-9	Genel Yük Rıhtımı	372	9.5
10-11-12	Genel Yük Rıhtımı	348	8
13-14-15-	Konteyner Rıhtımı	600	13
17-18-19	Konteyner-RoRo Rıhtımı	450	13
20-21-22	Genel Yük Rıhtımı	364	13
23-24	Kuru Yük Rıhtımı	360	10
Toplam		3,319	13
Toplam Liman Sahası Alanı		138,000 m2	
Depolama Sahası		768,000 m2	
Kapalı Saha		2,400 m2	
Gümrüklü Alanı		138,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		24,400 m2	
CFS Sahası		12,000 m2	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	14	5-25
	Gantry Vinci	5	40
	Rıhtım Vinci	9	3-15
	Floating Vinç	1	100
	Konteyner Istifleyici	21	40
	Forklift	47	2-5
	Konteyner Forklift	28	10-42
	Loder	2	
	Trayler	62	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		3,635	
Konteyner Elleçleme Kapasitesi (TEU/Yıl)		443,000	
Depolama Kapasitesi		500000 (Ton/Yıl)	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		Nemrut ve Aliağa Limanları	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti			

SAMSUN LİMANI

TCDD LİMAN İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ

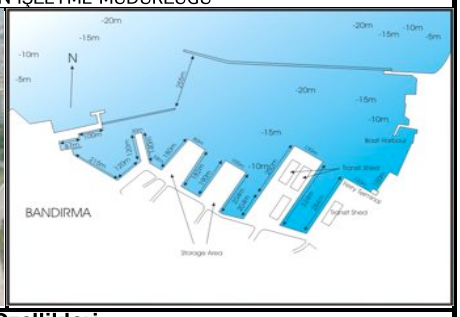


Liman Ozellikleri

Koordinatlar		41° 18 00' N 36° 19 55' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük TİPİ		Genel Kargo-Konteyner-Kuru Yük- Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)	5,000	
	Konteyner (TEU/Yıl)	10,000	
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,710,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)	300,000	
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	50,000	
	Ro-Ro (Adet/Yıl)	50,000	
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1-2	Kuru Dökme Yük Rıhtımı	326	10.5
3	Genel Kargo Rıhtımı	150	10.5
4-5	Yolcu, Kargo Rıhtımı	300	10.5
6-7	Genel Kargo Rıhtımı	400	12
9	Genel Kargo Rıhtımı	400	6.5
10	Genel Kargo Rıhtımı	180	6
Toplam		1,756	12
Toplam Liman Sahası Alanı		367,549 m2	
Açık Ambar		356,530 m2	
Kapalı Ambar		12,019 m2	
Genel Antrepo			
Gümrüklü Alanı			
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Ekipman Park Alanı			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	8	5-25
	Saha Vinci	2	10
	Rıhtım Vinci	17	3-35
	Konteyner Istifleyici		
	Forklift		
	Konteyner Forklift	20	2-5
	Loder	1	
	Trayler	9	20-40
	Traktör	5	
	Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		1,130	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)			
	Katı yükler Açık Stoklama Kapasitesi	8,556,720	
	Katı yükler Kapalı Stoklama Kapasitesi	192,304	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		Aygaz, Total, Total, Yıldız Kimya deniz altı boru hatları ile TÜGSAŞ İskelesi	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir			

TCDD BANDIRMA LİMANI

TCDD BANDIRMA LİMAN İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ

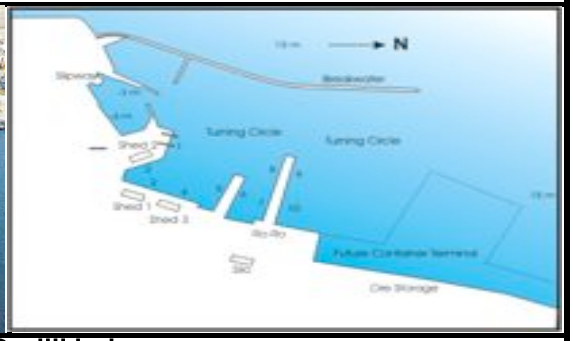


Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 21' 45''N 27° 57' 50''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Genel Yük- Dökme Yük-Sıvı Dökme Yük-Tekerlekli	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner(TEU/Yıl) Dökme Yük(Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil(Adet/Yıl)		
Toplam	7,000,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Yolcu Rıhtımı	130	8.25
2-3 Genel Yük Rıhtımı	284	10
4-5 Genel Yük Rıhtımı	324	10
6 Genel Yük Rıhtımı	130	12
7-8 Genel Yük Rıhtımı	359	10-12
9 Dökme Kuru Yük Rıhtımı	203	10
10 Dökme Kuru Yük Rıhtımı	100	10
11 Dökme Kuru Yük Rıhtımı	190	10
12 Maden	182	10
13 Maden	80	10
14 Maden	180	8.25
15 Koster Rıhtımı	140	4
16 Koster Rıhtımı	130	4
17 Koster Rıhtımı	120	4
18 Koster Rıhtımı	215	4
19 Koster Rıhtımı	87	4
20 Koster Rıhtımı	100	4
Toplam	2,954	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Genel Antrepo Gümrüklü Alanı	246,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	15	5-35
Saha Vinci		
Rıhtım Vinci	30	3-25
Konteyner Istifleyici	4	35
Forklift	14	2-5
Konteyner Forklift	1	42
Loder	3	
Traktör	5	
Gemi Kabul Kapasitesi(Gemi/Yıl)		
Yolcu	3,240	
Genel Yük	405	
Dökme Kuru Yük	632	
Toplam	4,277	
Depolama Kapasitesi	2,013,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Akçansa Fabrikası iskelesi	
Liman Gelişim Projeleri(Kısa, Orta Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

ISKENDERUN LIMANI

TCDD



Liman Ozellikleri

Koordinatlar		36 46' 37'' N 24 36' 50'' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi		Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi			
Elleçlenen Yük Tipi		Genel Kargo-Konteyner-Kuru Yük- Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)		
	Dökme Yük (Ton/Yıl)		
	Genel Yük (Ton/Yıl)		
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
	Ro-Ro (Adet/Yıl)		
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Toplam		3,500,000	
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Genel Kargo, Konteyner	155	8.5
2	Genel Kargo	275	8.5
3	Genel Kargo	156	9.3
4	Genel Kargo	300	9.3
5	Genel Kargo	40	5.5
6	Genel Kargo	400	4.5
7	Kuru Yuk, Ro Ro	40	9
8	Kuru Yuk	310	11
9	Kuru Yuk	275	11
10	Kuru Yuk, Ro Ro	275	9.15
Toplam		860	11
Toplam Liman Sahası Alanı		994,000	
Depolama Sahası			
Kapalı Ambar			
Gümrüklü Alanı			
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Ekipman Park Alanı			
Genel Antrepo			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite
	Mobil Vinç	11	3-25
	Gantry Vinç	24	5-25
	Rıhtım Vinci		
	Forklift	14	5,10 Ton
	Loder		
	Trayler	6	40
Gemi Kabul Kapasitesi		5000 gemi/yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		8.500000 Ton/Yıl General Kargo, 371000 TEU /Yıl Konteynır	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		a-Sa, Çekisan, Petrol Ofisi akaryakıt tesisleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt			

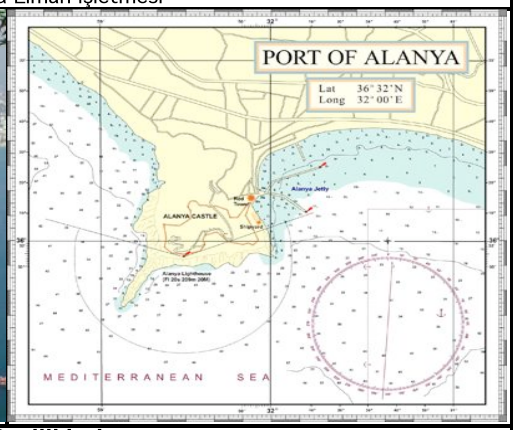
C. ÖZEL LİMANLAR

ANTALYA BÖLGESİ

ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI		
ÇEKİSAN DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD .		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	36° 48' 60''N 30° 35'77''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)	400,000	
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım yada iskele yoktur		12m
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	250 30,000 ton sıvı yük depolama kapasitesi	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	MO (Bölünmez Petrol), PO, Nato	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Uzun vadede boru hatlarının kapasitelerinin artırılma düşünülmektedir	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

ALANYA LİMANI ve İSKELESİ

Alidas Alanya Liman İşletmesi

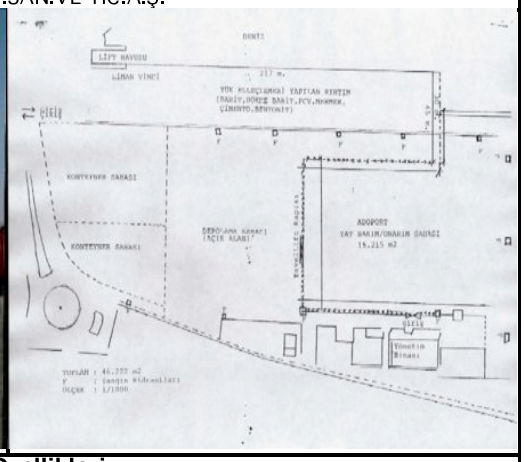


Liman Özellikleri

Koordinatlar		36° 32' 00''N 32° 00' 00''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Yolcu	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Toplam			
Rıhtım / İskele No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Yolcu	120	8
2-3	Yolcu	363	15
4-5	Yolcu	363	15
6	Yolcu	120	8
Toplam		966	15
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası		6,060 m2	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Konteyner elleçleme kapasitesi (TEU/YIL) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		1,500	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		Antalya Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir			

ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI

ADOPORT TUR .SAN.VE TİC.A.Ş.

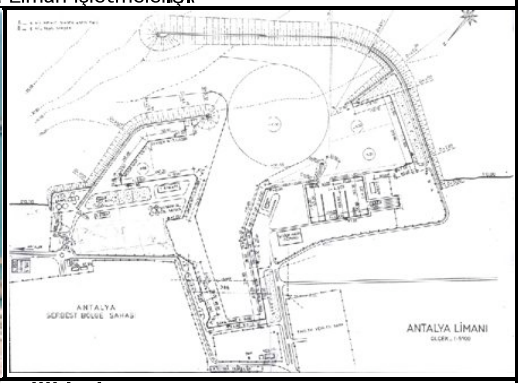


Liman Özellikleri		
Koordinatlar	36° 32' 00''N 32° 00' 00''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	700,000 MT/Yıl	
Toplam		
Rıhtım /İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	297	9.3
2	96	3
Toplam	393	9.3
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası	46,222 m^2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Konteyner elleçleme kapasitesi (TEU/YIL) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	250	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi, Çelebi Marina	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU		
BÖLÜNMEZ PETROLCÜLÜK A .Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	36° 48' 56''N 30° 35' 53''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)	40,000	
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Boru Hattı	1,370	10
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Konteyner Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	30 30,000m3 Akaryakıt	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Çekisan, POAŞ Terminali, Çelebi Marina, Antalya Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	ORTA VADEDE 2 ADET BORU HATTI İLAVESİ	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

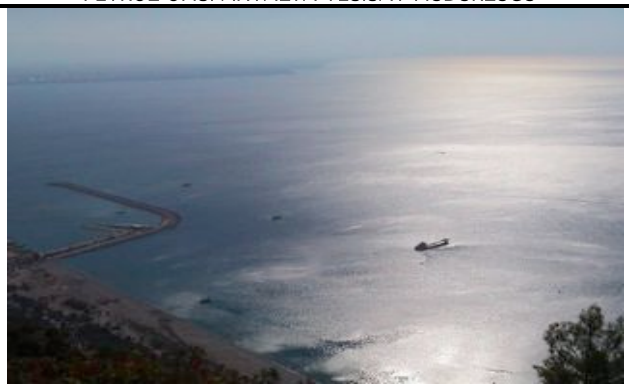
ORTADOĞU ANTALYA LİMANI

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.



Liman Ozellikleri

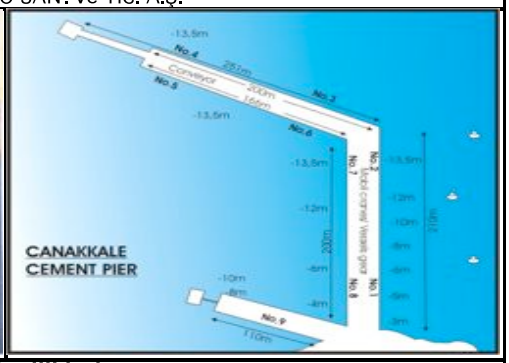
Koordinatlar		36° 51' 00''N 30° 37'00''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Genel Kargo, Konteyner, Yolcu, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl)		 15,000 3,000,000	
Rıhtım / İskele No		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Genel Kargo ve Konteyner	150	10
2-3	Genel Kargo	165	6.5
4	Genel Kargo	60	8
5-6	Genel Kargo	290	10
7	Genel Kargo	170	10
8	Yolcu	170	10
9	Yolcu	140	5.5
10	T.M.O	200	10
11	SEKA	200	8
12	Askeri Rıhtım	270	5.5
13	Ro-Ro Rıhtımı	35	5.5
Toplam		1,850	10
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo		 70,000 m2 6,700 m2	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	5	3-40
	Gantry Vinci		
	Rıhtım Vinci	8	5-25
	Forklift	12	3-25
	Konteyner Forklift		
	Loder	2	1
	Trayler	2	25
	Traktör	3	5
	Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)			
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) Soğuk Hava Deposu (Kapalı Alan) Reefer Konteyner Plak		 6,900 m2 13 Adet	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler			
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir			

POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ		
PETROL OFİSİ ANTALYA TESİSAT MÜDÜRLÜĞÜ		
		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	36° 51' 40''N 30° 38'39''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	360,000	
Rıhtım / İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele 1	30	21
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı	35,981 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	180	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Çekisan - Moil Dolum Tesisleri - Ortadoğu Liman İşletmeleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

ÇANAKKALE BÖLGESİ

AKÇANSA LİMAN TESİSİ

AKÇANSA ÇİMENTO SAN. ve TİC. A.Ş.



Liman Özellikleri

Koordinatlar		39° 52' 48" N 26° 09' 15" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Dökme Yük ve Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		4,000,000	
İskele/Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1-2	Genel Yük ve Dökme Yük	210	13.5
3-4	Çimento Yükleme	200	14
5-6	Çimento Yükleme	177	13.5
7-8	Genel Yük ve Dökme Yük	200	13
Rıhtım	Genel Yük ve Dökme Yük	127	7
Toplam		914	14
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Açık Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		14,000 m2 10,000 m2 4,000 m2	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	2	60-90
	Saha Vinci		
	Rıhtım Vinci		
	Konteyner İstifleyici		
	Forklift		
	Loder	3	
	Trayler		
	Traktör		
	Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi Açık Kapalı		10,000 m2	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		yok	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt			

BAGFAŞ GÜBRE İSKELESİ

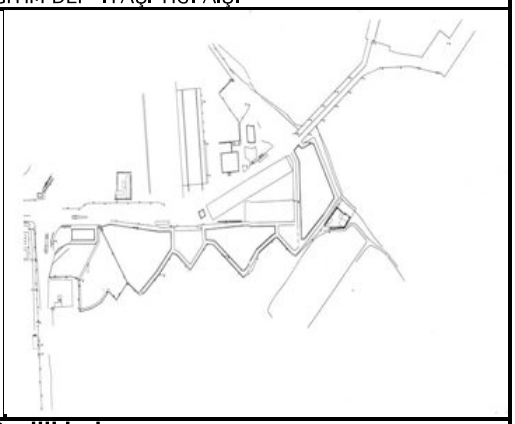
BAGFAŞ BANDIRMA GÜBRE FABRİKALARI A .Ş.

Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 23' 43" N 28° 31' 00" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Kuru ve Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	126	10.3
2	125	16
Toplam	251	16
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	7,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon	1	10
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	210	
Depolama Kapasitesi Açık Amonyak Tankı	 7,000 m2 20,000 ton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

BORUSAN LİMANI

BORUSAN LOJİSTİK DAĞITIM DEP .TAŞ. TİC. A.Ş.

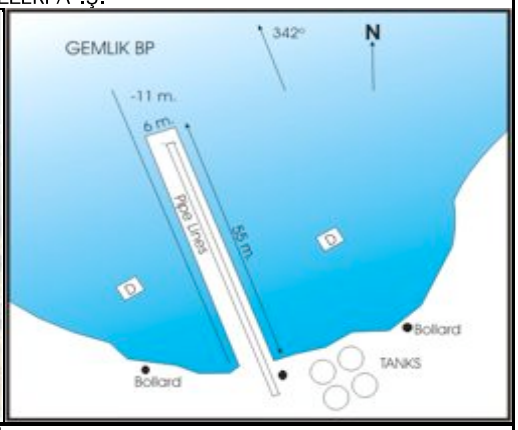


Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 25 14' N 29° 05 21'' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Konteyner –Genel Yük Araç	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	900,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	648,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,700,000	
Ro-Ro (Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	100	11
2	100	12
3	150	11.5
4-5	165	9.5
6-7	165	7.5
Toplam	680	12
Toplam Liman Sahası Alanı	107,926m2	
Depolama Sahası	135,705 m2	
Kapalı Ambar	22,300 m2	
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alanı	102,730 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
CFS Sahası	14,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	2	100
Fantuzzi (RTG)	2	40
Tavan Vinci	4	5-10-25
Portal Vinç	2	32
Konteyner Istifleyici	4	45
Forklift	9	3-5-6-12-25
Çekici	12	60-110
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	155Gemi /Yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Açık Saha	20,157.39 m2	
Kapalı Saha	340.50 m2	
Amonyak	20,000 ton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	GEMPORT Limanı , BORUSAN Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

BP GEMLİK İSKELESİ

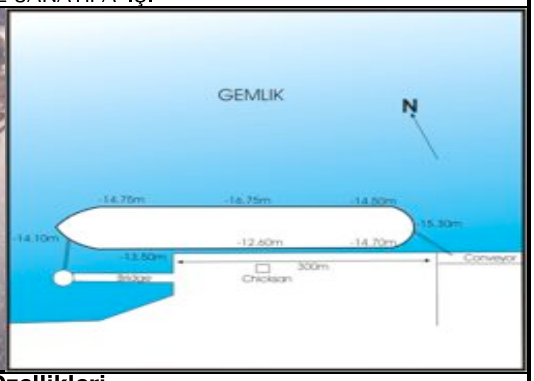
BP PETROLLERI A .Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 25 12' N 29° 07 12' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TİPİ Elleçleme Kapasitesi	Sıvı Dökme Yük	
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	600,000	
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	55	11.2
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) Akaryakıt Madeni Yağ, Bazyağ ve Atık	300 Gemi /Yıl 26,631 m3 17,500 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Gemport Liman işletmesi yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

GEMLİK GÜBRE LİMANI

GEMLİK GÜBRE SANAYİİ A .Ş.

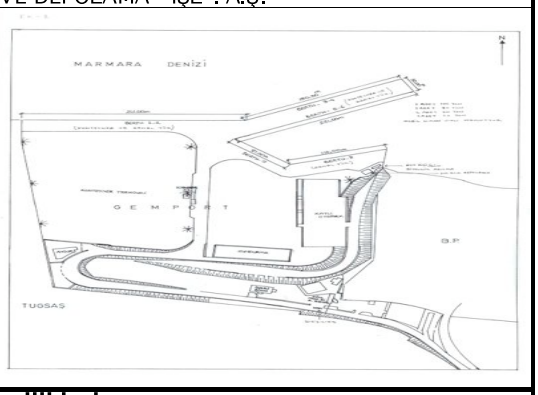


Liman Ozellikleri

Koordinatlar	40° 25 12' N 29° 25 68' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TİPİ Elleçleme Kapasitesi	Katı Dökme, Sıvı Dökme, Genel Yük	
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	 900,000 648,000 2,700,000	
İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	300	12
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	5,380 m2 6,383 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	155Gemi /Yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) Açık Saha Kapalı Saha Amonyak	 20,157.39 m2 340.50 m2 20,000 ton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	GEMPORT Limanı , BORUSAN Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

GEMPORT

GEMPORT GEMLİK LİMAN VE DEPOLAMA İŞL. A.Ş.



Liman Özellikleri

Koordinatlar		40° 25' 00''N 29° 07' 00''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük TİPİ Elleçleme Kapasitesi		Konteyner-Kuru- Genel-Tekerlekli Yük	
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)	350,000	
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	800,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
	Ro-Ro (Adet/Yıl)	250,000	
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	105	12
2	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	140	12
3	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	100	12-25
4	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	90	25-36
5	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	112	25-36
6	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	100	9-25
7	Genel Yük Rıhtımı	82	9-25
8	Genel Yük-Konteyner-RoRo Rıhtımı	110	7-20
Toplam		839	36
Toplam Liman Sahası Alanı		138,000 m2	
Depolama Sahası		768,000 m2	
Kapalı Saha		2,400 m2	
Gümrüklü Alanı		138,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		24,400 m2	
CFS Sahası		12,000 m2	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	6	20-104
	RTG Vinç	8	40
	Rıhtım Vinci		
	Konteyner Istifleyici	15	7-45
	Forklift	24	1-30
	Konteyner Forklift		
	Konteyner Spreader	15	18-50
	Trayler		
	Traktör	6	40-80
	Çekici	16	40-80
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		1,200	
Depolama Kapasitesi		500,000 (Ton/Yıl)	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		Gemlik Gübre Sanayii, BP Gemlik Tesisleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti			

İÇDAŞ İSKELESİ

İÇDAŞ Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım San. A.Ş.

Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 27 00' N 27° 08 20' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	10,000,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	500	10.5
2	270	22
3	320	28
Toplam	1,090	28
Toplam Liman Sahası Alanı	200,000 m2	
Depolama Sahası	175,000 m2	
Kapalı Ambar	7,000 m2	
Genel Antrepo	16,000 m2	
Gümrüklü Alanı	30,000 m2	
Ekipman Park Alanı	100 m2	
CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	10	5-45
Konteyner Istifleyici		
Forklift	15	15
Loder		
Trayler		
Traktör		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1,000	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,000,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Karabiga Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Açık ve kapalı depolama, hurda, maden tahliyesi konteyner depolama sahası, iskelenin güvenliğini artıracak olan mendirek yapımı	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

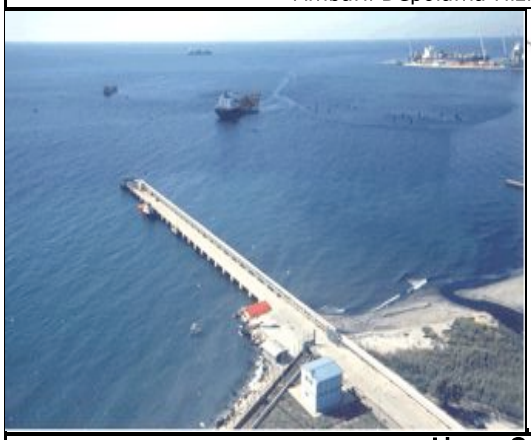
DOLAMİT MADENCİLİK İSKELESİ		
DOLAMIT MADEN SAN.VE TIC.LTD.ŞTI.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	100,000	
Iskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Mermer	20	5.5
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Konveyör Traktör Kamyon	1	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

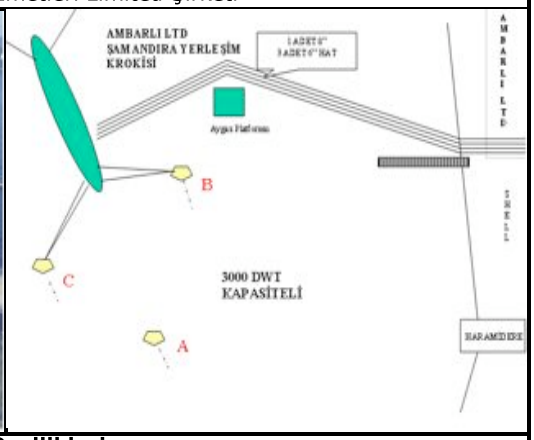
ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK İSKELESİ		
OZGUMUŞ MADENCILIK		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	100,000	
Iskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Mermer	25	6.5
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Konveyör Traktör Kamyon	1	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

AKÇANSA AMBARLI LİMANI		
AKÇANSA Çimento Sanayi ve Ticaret A.Ş		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40°58’ 00” N 28° 41’ 00” E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Katı Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Genel Yük, Katı Dökme Yük	310	13
2 Genel Yük, Katı Dökme Yük	310	10
3 Ro-Ro	75	8
Toplam	695	13
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	37,000 m2 1,000 m2 18,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon	5 6	50-100
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ

Ambarlı Depolama Hizmetleri Limited Şirketi





Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 56' 57" N & 28° 41' 44" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	550,000	
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
		11
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Loder Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	180	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	550,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	EUAŞ Ambarlı Doğal Gaz Kombine Çevrim Santrali, Aygaz A.Ş. Ambarlı Tesisatı, Shell Ambarlı Tesisatı, Çekisan Depolama Hizmetleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

SET ÇİMENTO

Set Çimento Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 57' 07" N & 28° 43' 03" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru Yük - Ro Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	 1,000,000 50,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
	562	11
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	33,752 m2 20,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Loder Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

AYGAZ AMBARLI LPG TERMİNALİ		
AYGAZ A.Ş		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 58' 30" N 28° 41' 36" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
İskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Platform		7.2
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Çekisan Terminali , BP ve POAŞ Şamandıraları	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA		
ÇEKİSAN DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD .		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 58' 10''N 28° 41' 50''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)	1,000,000	
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele	160	4.5
Şamandıra		14
Platform	12	9
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici	1 3	1.5
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	BP, Shell Şamandıraları	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

KUMPORT		
KUMPORT LİMAN İŞLETMELERİ SANAYİ ve TİCARET A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40º 58' 50" N & 28º 41' 00" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi	Ozel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Konteyner-Genel-Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)	1,000,000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Konteyner	450	13.5
2 Konteyner-Genel Kargo	370	14
3 Konteyner-Genel Kargo	370	12.5
4 Konteyner-Genel Kargo	370	12.5
5 Konteyner-Genel Kargo	370	12
6 Genel Kargo	150	9
Toplam	2,080	15
Toplam Liman Sahası Alanı	329,815 m2	
Depolama Sahası	118,029	
Kapalı Ambar	6,700	
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alan	329,815 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Apron Alanı	1,288	
CFS Sahası	29,937	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	6	104
Gantry Crane	4	45
Reach Stacker	4	45
Forklift		
Top Lifter		
Straddle Carrier		
Konteyner Spreader		
Loder		
Treyler		
Traktör		
Çekici	6	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

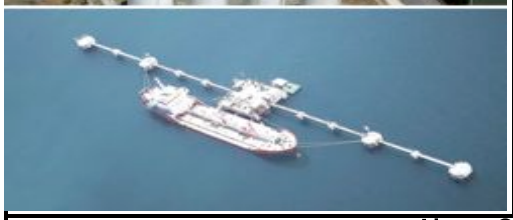
MARDAŞ		
MARMARA DENİZ İŞLETMECİLİGİ A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 57' 08" N & 28° 40' 07" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	Bölgesel	
Elleçlenen Yük Tipi	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	350,000 3,000,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	915	14.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	58,205 56,345 1,860 3,441 74,992 6,892 2,500 5,000	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Loder Treyler Traktör Çekici	8 6 8 11 4 15	60-80-100 40 10-45 3-5-10-12 50
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

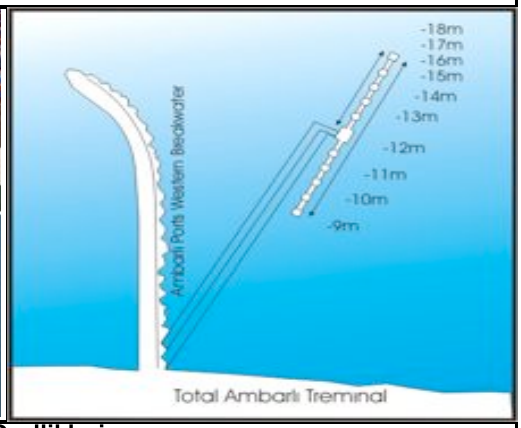
MARPORT		
MARPORT LİMAN İŞLETMELERİ SANAYİ ve TİCARET A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40º 58' 50" N & 28º 41' 00" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi	Ozel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Ana Terminal	600,000	
Bati Terminal	600,000	
Dogu Terminal	300,000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Genel Yük (Ton/Yıl)		
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Ana Terminal	800	14.5
Bati Terminal	750	14.5
Doğu Terminal	450	13.5
Toplam	2,000	14.5
Toplam Liman Sahası Alanı	409,000 m2	
Depolama Sahası		
Kapalı Ambar		
Ana Terminal	2,560 m2	
Bati Terminal	3,720 m2	
Dogu Terminal	5,000 m2	
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alan		
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipman Park Alanı		
CFS Sahası	22,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	38	
Gantry Crane	4	
Reach Stacker	20	
Forklift	62	
Top Lifter		
Straddle Carrier		
Konteyner Spreader	28	
Loder		
Treyler		
Traktör		
Çekici	37	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ		
POAŞ		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	750,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Şamandıra		8
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	250 1,000,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Eüaş, Çekisan, Ambarlı Ltd, Shell, Aygaz	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

TOTAL HARAMİDERE TESİSLERİ

TOTAL

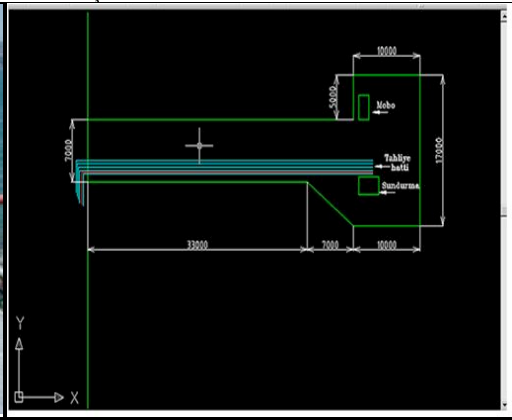




Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 59' 00" N & 28° 32' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Platform	200	13-25
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Loder Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	180	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	550,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	EUAŞ Ambarlı Doğal Gaz Kombine Çevrim Santrali, Aygaz A.Ş. Ambarlı Tesisatı, Shell Ambarlı Tesisatı, Çekisan Depolama Hizmetleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

MOBİL OİL SERVİBURNU İSKELESİ

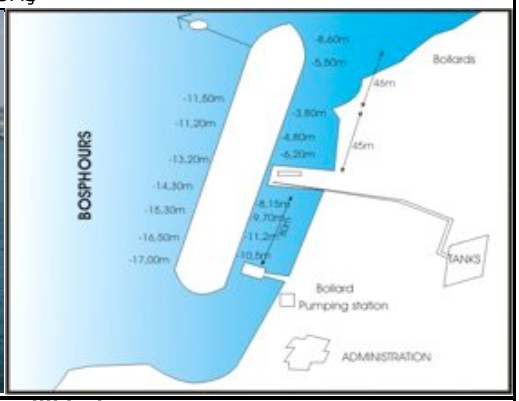
MOBİL OİL TÜRK A.Ş.



Liman Özellikleri	
Koordinatlar	41° 08 30' N 29° 30 30' E
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	90,000
Rıhtım Iskele Uzunluğu (m) Rıhtım Mendirek Uzunluğu (m) Rıhtım Iskele Derinlikleri (m)	52m 5.5 m (şat olmadan) 8.5 m (şatlı)
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Açık Ambar Kapalı Ambar Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	467m² 90.000ton/yıl
Ekipmanlar	Adet Kapasite
Mobil Vinç Saha Vincş Rıhtım Vinci Reach Stacker Forklift Loder Trayler Kamyon Çekici	
Gemi Kabul Kapasitesi Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	50 gemi/yıl Bazyağ: 71.400ton/yıl Katık: 12.457ton/yıl
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti	

PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ

POAŞ



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	41° 06' 53" N 29° 04' 55" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	400,000	
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım 1 İskele 1 İskele 2	107 15 12	
Toplam	134	5.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	1,157 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	300 450,000 ton/yıl Akaryakıt	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

ZEYPORT

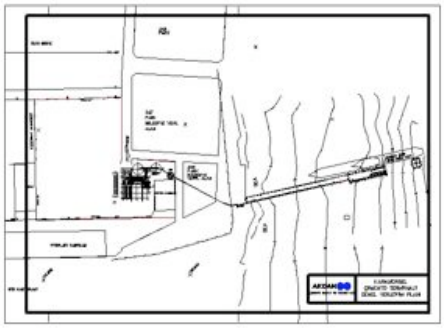
TRABZON LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A .Ş.

Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 57' 30" N 40° 02' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	Bölgesel	
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Genel Kargo- Ro Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	250,000 175,000 2,000,000 1,830,000 100,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	100	4.9
2	100	4.9
3	100	6.5
4	100	6.5
5	200	6.2
Toplam	600	6.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Açık Ambar Kapalı Ambar Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	40,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Vinç Gantry Vinç Reach Stacker Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon Pnömatik Cekici	13 2 25 3 25 12 5 9	2,10, 25 ton 45 ton 1, 3, 5, 10, 25 ton 1 ton 5,25,40 ton 2,2.5,3.5 ton 80-120 ton/saat bosaltı 25,40 ton
Gemi Kabul Kapasitesi	2000 Adet/Yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	3,000,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ

AKÇANSA Çimento Sanayi ve Ticaret A.Ş

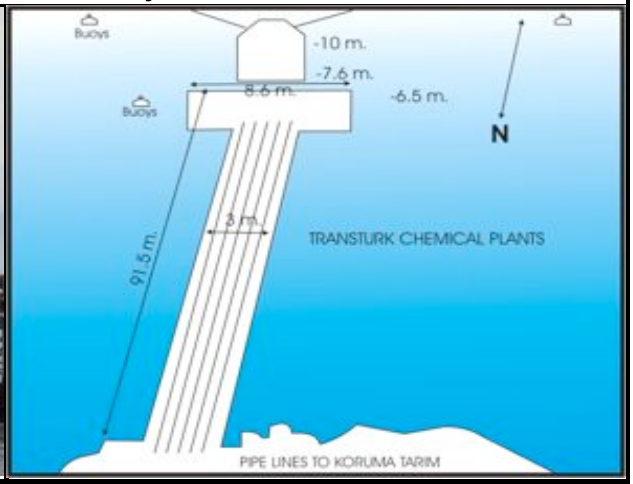


Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40°41′ 30″ N 29° 35′ 00″ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Katı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	300,000	
İskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele	124	5.5
Dolfen	34	
Toplam	158	5.5
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	787.5 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	200 2 tane 1400 tonluk silo	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

AKSA AKRİLİK		
AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİİ A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 41' 10" N 29° 24' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	300,000	
İskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Dolfen 1	10	9.9
Dolfen 2	10	21.6
Toplam	20	21.6
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	25,000 m2 20,000 m2 1,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton/saat)
12"BORU	1	300
10" BORU	1	250
8" BORU	2	200
4" BORU	1	100
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	150 12,000 m3 kimyasal madde	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	İSTANBUL ELYAF SANAYİİ A.Ş, AKKİM KİMYA	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

AK-TAŞ Tank Terminali

AKTAŞ DIŞ TICARET A.Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40°45′ 30″ N 29° 51′ 30″ E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi	Ozel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Genel Yük (Ton/Yıl)		
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	100,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Toplam	100,000	
Iskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	90	7.5
Toplam Liman Sahası Alanı	69,000 m2	
Depolama Sahası		
Kapalı Ambar		
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alan	5,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1,000 m2	
Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton/saat)
Boru Hattı	7	500
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	100	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	12,000 m3 kimyasal madde	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Koruma Tarım Klor Alkali Tesisleri , Shell Tank	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

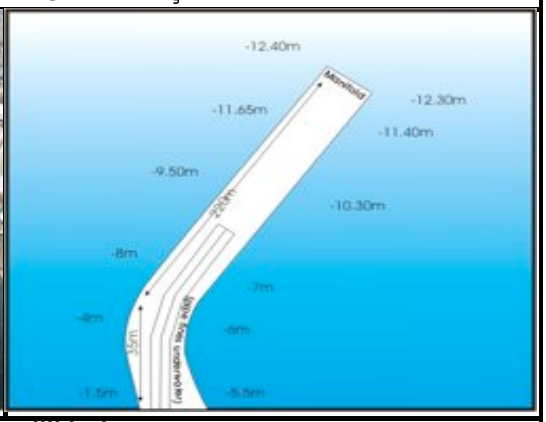
ALEMDAR DİLİSKELESİ

ALEMDAR DİLİSKELESİ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 08" N 29° 32' 13" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Limanı	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük - Kuru Dökme Yük - Genel	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Toplam	2,500,000	
İskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele 1 Tanker, Genel Kargo	210	10
İskele 2 Tanker, Genel Kargo	210	12
İskele 3 Tanker, Genel Kargo	155	10
İskele 4 Genel Kargo, Ro-Ro	170	7
Toplam	745	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	 25,000 m2 20,000 m2 1,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon	3	80-100
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,000 12,000 m3 kimyasal madde	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	İSTANBUL ELYAF SANAYII A .Ş, AKKIM KIMYA	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

ALTINEL GEBZE DEPOLAMA TESİSİ - İSKELESİ

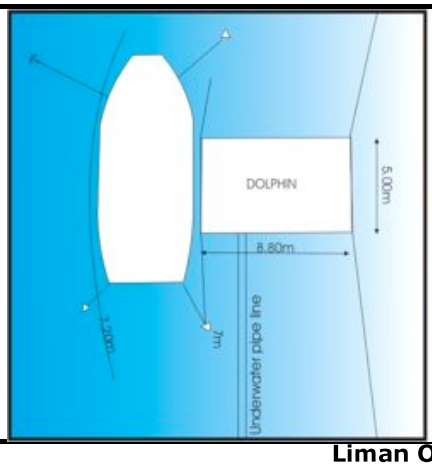
ALTİNTEL MELAMİN SANAYİİ A.Ş



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 06" N 29° 32' 44" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük - Kuru Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	1,000,000 250,000	
İskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele 1	500	12.4
Toplam Liman Sahası Alanı	3,594 m2	
Depolama Sahası	52,775 m2	
Kapalı Ambar	160 m2	
Genel Antrepo	3,754 m2	
Gümrüklü Alan	61,488 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	284 m2	
Ekipman Park Alanı	100 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon	3 5	90-120-140 3-15
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	400	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Kuru Yük Sıvı Yük	120 ton 33,000 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Alemdar Kimya Liman İşletmeleri, Solventaş	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

AYGAZ YARIMCA LPG TERMİNALİ

AYGAZ A.Ş



Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 46' 06" N 29° 32' 44" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	600,000 Mton	
Iskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Dolfen 1	5	8.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	300 600,000 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	TUPRAŞ, IGSAŞ, PETKIM(TUPRAŞ)	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

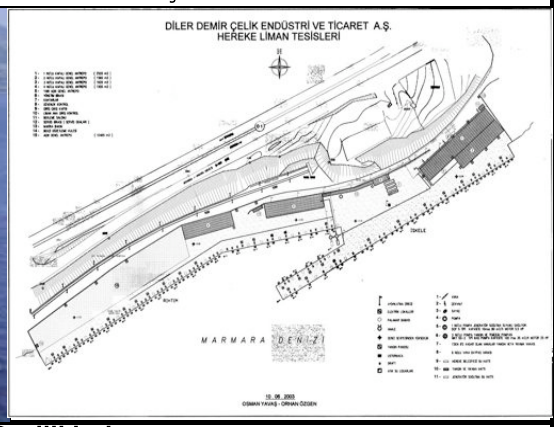
ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ

ÇOLAKOGLU METALURJI A.Ş.

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 05" N 29° 32' 10" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Katı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
İskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele 1 İskele 2 İskele 3 İskele 4	300 430 148 200	13 14-25 8 14-25
Toplam	1,078	25
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	16,700 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	455	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Açık Stok Sahası Kapali Stok Sahası	300,000 Ton 80,000 Ton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	STFA Liman İşletmesi, Alemdar Liman İşletmesi, Polisan Liman İşletmesi)	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

DİLER Hereke Liman Tesisleri

DİLER Demir Çelik End. Tic A.Ş



Liman Özellikleri			
Koordinatlar		40° 46' 48" N 29° 36' 00" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi		Ozel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Dökme Yük - Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)		
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	6,000,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)	6,000,000	
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
	Ro-Ro(Adet/Yıl)		
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1-2-3	Kuru Yük	380	14
4	Genel Kargo	114	10
5	Genel Kargo, Yolcu	175	6
6-7	Genel Kargo	296	8.5
Toplam		965	14
Toplam Liman Sahası Alanı		20,506 m2	
Depolama Sahası		18,025 m2	
Kapalı Ambar		7,200 m2	
Genel Antrepo		10,465 m2	
Gümrüklü Alan			
Otomobil-Kamyon Park Alanı		2,500 m2	
Ekipman Park Alanı			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	24	30-440
	Saha Vinci		
	Rıhtım Vinci	1	70
	Konteyner Istifleyici		
	Forklift	41	3-15
	Loder	4	
	Trayler		
	Traktör		
	Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		730	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		Nuh Liman Tesisleri ve Kroman Liman Tesisleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.			

EVYAP		
Evyap Deniz Işletmeciliği, Lojistik ve İnşaat A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 15" N 29° 42' 24" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi	Ozel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Konteyner, Dökme Yuk, Genel Kargo, Sıvı Yuk, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	 100,000 600,000 1,200,000 20,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	200	18
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	160,000 m2 155,000 m2 145,000 m2 45,000 m2 5,000 m2 5,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici	2 4 4 2	60-100 45 3 8
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	700	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Gübretaş, Rota, Turkuaz, Melas, Körfez	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ

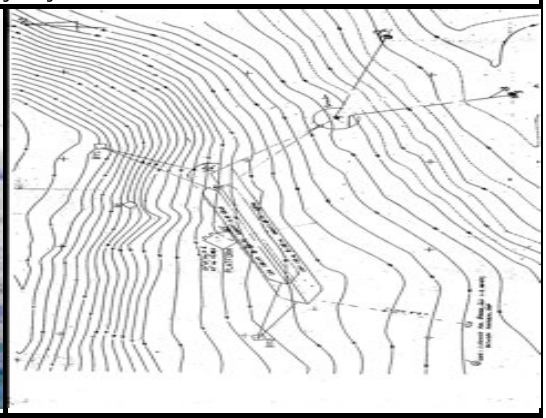
FORD OTOMOTİV SANAYI A.Ş.

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 43' 15" N 29° 51' 00" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Otomobil	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	450,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	440	10-20
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	251,445 m2 242,000 m2 31,623 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
El Terminali	12	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Limaş Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

GÜBRETAŞ YARIMCA TESİSLERİ

GÜBRE FABRİKALARI T.A.Ş.

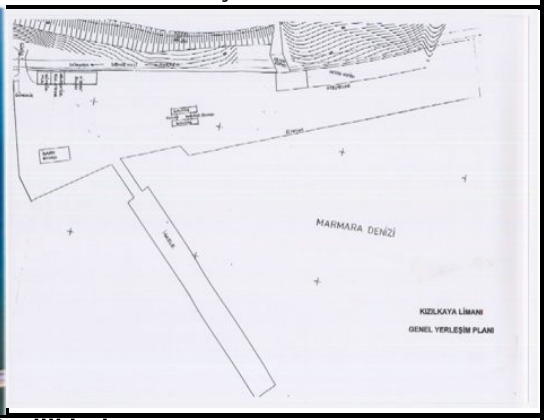
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 15" N 29° 23' 00" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı-Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	300,000 100,000	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	180	8.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	25,000 m2 30,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) Sıvı Yük Katı Dökme Yük	100 60,000 25,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	EVYAP Limanı, Körfez Belediye İskelesi, ROTA İskelesi	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

HABAŞ Gemi Yanaşma Platformu		
Habaş A.Ş.		
		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	300,000 mTon LPG	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1		10.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	919 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	100	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Petline, Opet	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

İGSAŞ		
İstanbul Gübre Sanayi A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 45' 00" N 29° 45' 00" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	4.000 TON / GÜN	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1-2	123	14
3-4	109	18
5	61	6.5
Toplam	293	18
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	3,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	100 15,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Tupras, Aygaz	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

KIZILKAYA LİMANI

İSTANBUL DEMİR ÇELİK FABRİKALARI A.Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 40' 30" N 29° 30' 18" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	2,000,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	225	24
2	298	5
Toplam	523	24
Toplam Liman Sahası Alanı	20,000 m2	
Depolama Sahası		
Kapalı Ambar		
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alan		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5,000 m2	
Ekipman Park Alanı		
CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	5	20-110
Gantry Crane		
Reach Stacker		
Forklift		
Top Lifter		
Straddle Carrier	4	
Konteyner Spreader		
Treyler		
Traktör		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	400	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Solventas, Total, Marshall	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Rıhtımın 15 mt. uzatılarak draftın arttırılması ve iskelenin 75 mt uzatılması.	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

KORUMA KLOR İSKELESİ		
Koruma Klor Alkali San. Ve Tic. A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	41º 45' 15" N 29º 51' 45" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	170	7.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Aktaş, Shell Tesisleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

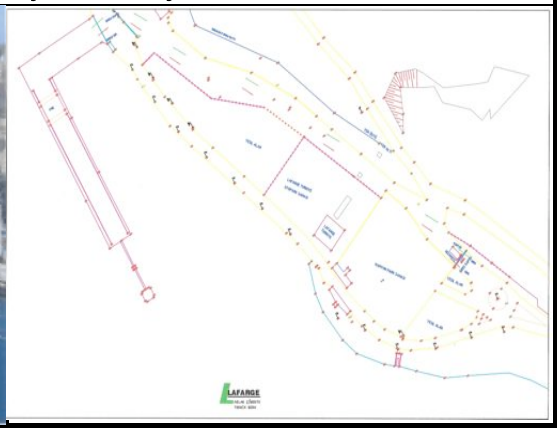
Kroman Liman Tesisleri

KROMAN ÇELİK SANAYİİ A.Ş.

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 35" N 29° 35' 45" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Kuru Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	1,500,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	300	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	18,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	350	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Nuh Çimento ve Diler Çelik LimanTesislerii	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	Rıhtım 100m. daha uzatılacaktır	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ

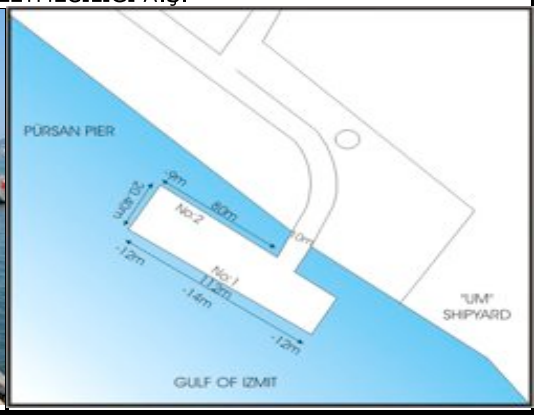
LAFARGE ASLAN ÇİMENTO A.Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 45' 25" N 29° 23' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Toplam	900,000	
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	153	26
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici	1	6
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	300	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

LİMAŞ LİMANI

LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.

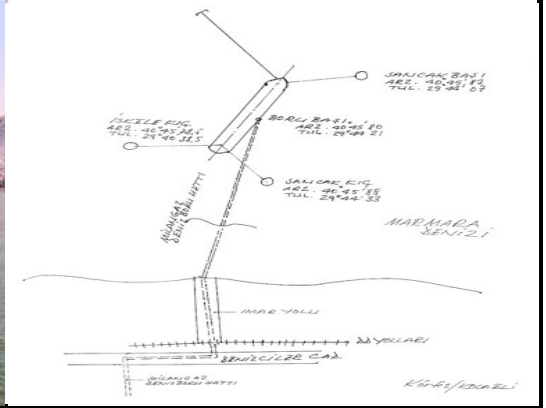


Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 43' 10" N 29° 53' 07" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	600,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	153	26
Toplam Liman Sahası Alanı	100,000 m2	
Depolama Sahası	23,000 m2	
Kapalı Ambar	1,000 m2	
Genel Antrepo	3,196 m2	
Gümrüklü Alan	3,196 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2,500 m2	
Ekipman Park Alanı	1,000 m2	
CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	2	40-80
Gantry Crane		
Reach Stacker		
Forklift	4	3-15
Top Lifter		
Straddle Carrier		
Konteyner Spreader		
Treyler		
Traktör		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	300	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Katı Yükler	5,000	
Sıvı Yükler	22,400 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	yok	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade Olarak)	Orta vade içerisinde 2.iskele yapımı ve sıvı yük depolama kapasitesinin 100.000 m3'e ulaştırılması , ayrıca kuru yük depolama kapasitesinin 15.000 ton'a çıkarılması	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

MARMARA TRANSPORT İSKELESİ		
MARMARA Tershanesi A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 44' 40" N 29° 46' 00" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	600,000	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	28	11
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	208 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	200 yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Marmara Tersanesi, T. Gübre Fabrikaları	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ

Milangaz Lpg. Dağ. Tic. ve San. A.Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 45' 80" N 29° 44' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	600,000	
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Şamandıra		22
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	36 360,000 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

NUH ÇİMENTO LİMAN TESİSLERİ

NUH ÇİMENTO SANAYİ A.Ş. LİMAN TESİSLERİ

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 42' 00" N 29° 37' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl)	 3,000,000 500,000	
Rıhtım-Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	250	11.5
2	200	12
3	145	11.5
Toplam	595	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	57,000 m2 600 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici	1	104 ton
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	100 30,720 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Diler Demir Çelik Limanı, Kroman Çelik Limanı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

OPAY PLATFORM İSKELESİ		
OPET		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Platform	110	36
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	37,500 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	300	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

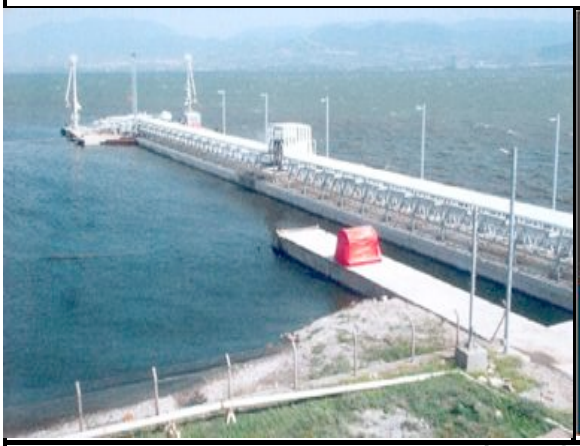
PETLİNE PLATFORMU

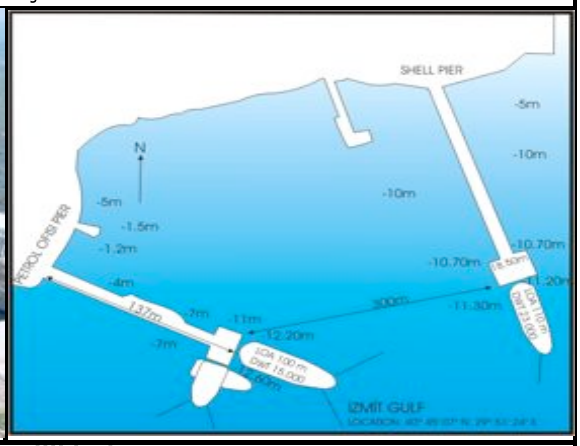
PETLİNE PETROL ÜRÜNLERİ TİCARET A.Ş.

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 44' 30" N 28° 46' 30" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Yanasma Yeri:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
		12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	200,000 Mton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	HABAŞ PLATFORMU, OPAY PLATFORMU, TUPRAŞ FAZ 1 İSKELESİ	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ

POAŞ

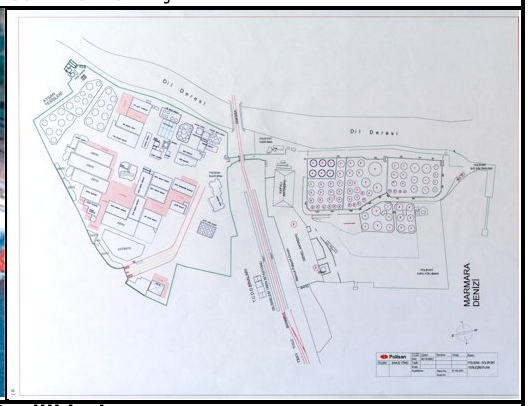




Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 45' 20" N 29° 20' 30" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi	Ozel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	750,000	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	170	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	2,603 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	490 1,900,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Shell ve Koruma Klor Alkali Tesisleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

POLİPORT

POLİSAN Kimya San. ve Tic. A.Ş.

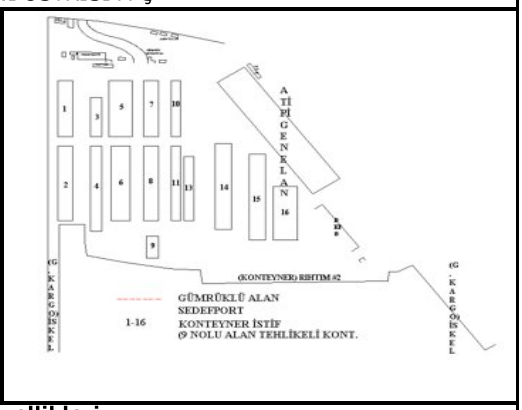


Liman Özellikleri

Koordinatlar		40° 46' 20" N 29° 31' 00" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)		
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,500,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)		
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	750,000	
	Ro-Ro(Adet/Yıl)		
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Terminal	64	9.5
2	Terminal	55	9.5
3	Kuru Yük	131	12
4	Kuru Yük	126	12
Toplam		376	12
Toplam Liman Sahası Alanı		100,000 m2	
Depolama Sahası		70,000 m2	
Kapalı Ambar			
Genel Antrepo		14,500 m2	
Gümrüklü Alan		6,500 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Ekipman Park Alanı			
CFS Sahası			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	11	15-90
	Gantry Crane		
	Reach Stacker		
	Forklift		
	Top Lifter		
	Straddle Carrier		
	Konteyner Spreader		
	Loader	6	
	Treyler		
	Traktör		
	Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		500	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		112,000 m3/yıl	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler			
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.			

SEDEF LİMANI

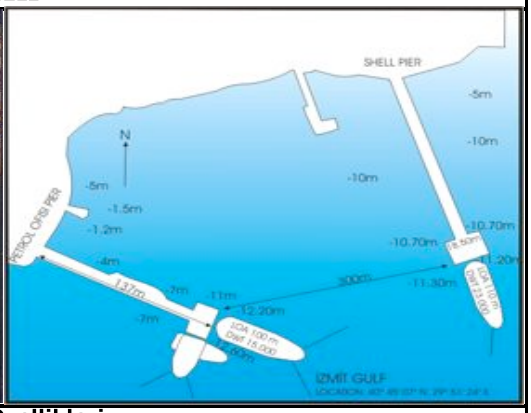
SEDEF GEMİ ENDÜSTRİSİ A.Ş.



Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 10" N 29° 43' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	75,000 800,000	
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
İskele 1 Genel Kargo	123	10
İskele 2 Genel Kargo, Ro-Ro	116	10
Rıhtım 1 Konteyner	168	10
Toplam	407	10
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	70,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Loader Treyler Traktör Çekici	9 4 1	10-80 30-85 7
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	600 470,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Çolakoğlu Metalurji A.Ş.- ÇOLAKOĞLU, Alemdar Diliskelesi Liman İşl.A.Ş-ALEMDAR	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

SHELL Derince İSKELESİ

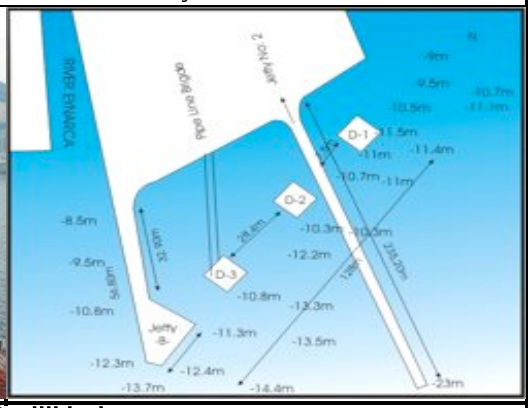
SHELL



Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	40° 45' 20" N 29° 20' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	450,000	
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	190	10.30
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	144 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	180	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Parlayıcı (akaryakıtlar) Bazyağ-Katık	20,000 25,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	POAS ve Koruma Klor Alkali Tesisleri	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

SOLVENTAŞ

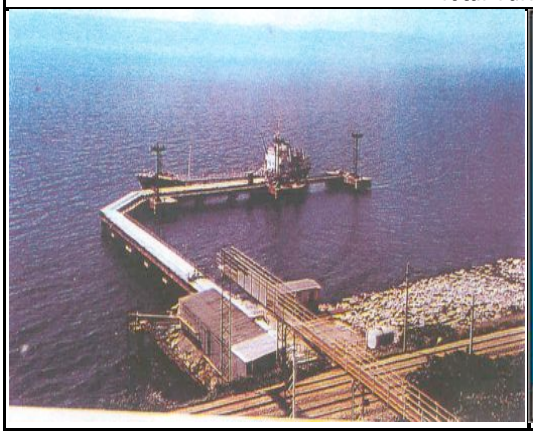
SOLVENTAŞ TEKNİK DEPOLAMA A.Ş.

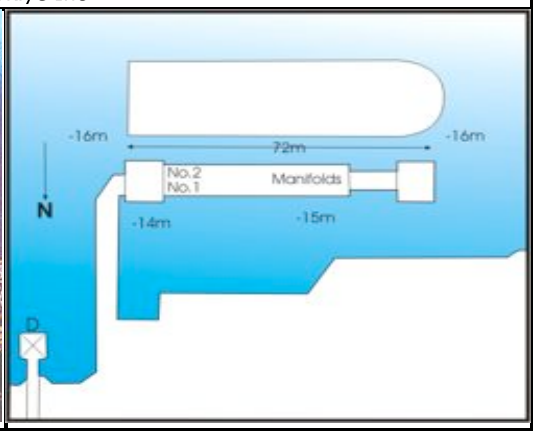


Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 20" N 29° 33' 10" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	2,000,000	
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
B Iskelesi	116	11
2	470	12
Toplam	586	12
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	14,000 m2 4,950 m2 1,040 m2 14,250 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1,080	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,000,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Istanbul Demir-Çelik A.Ş., Altıntel Melamin A.Ş.	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

TOTAL GEBZE TERMINALİ

Total Türkiye Inc.



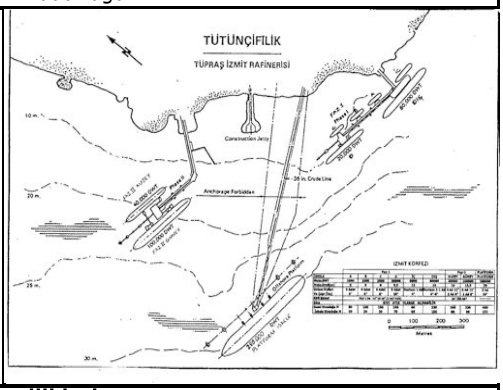


Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 10" N 29° 32' 35" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Iç Rıhtım	72	10
Dıs Rıhtım	72	15
Toplam	144	15
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

TURKUAZ İSKELESİ		
TÜRKUAZ PETROL ÜRÜNLERİ A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele/Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	47	12
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	77,000 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ

İzmit Rafineri Müdürlüğü



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 44' 35" N 29° 45' 39" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	16,500,000 Mton/yıl	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
A	20	6
B	20	6
C	20	6
D	70	9.5
İÇ	65	11
DIŞ	105	14
Kuzey	66	14
Guney	98	15.5
Platform	152	29
Toplam	616	29
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	16,422 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	2,000	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1.500.000 Ton (Hampetrol ve petrol türevleri)	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Körfez Petrokimya, IGSAŞ Gübre Sanayi	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

TÜPRAŞ KÖRFEZ

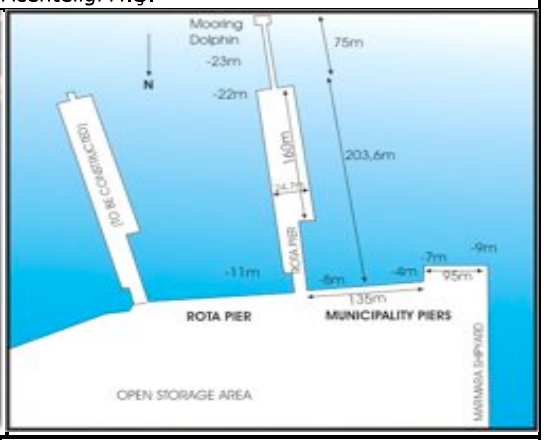
TÜPRAŞ KÖRFEZ PETROKİMYA VE RAFİNERİ MÜDÜRLÜĞÜ

Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 44' 35" N 29° 45' 39" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	600,000	
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım	425	5
Iskele	240	10.3
Toplam	665	10.3
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	2,550 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	300	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	9 adet max kapasite 62,223 m3 tank	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	İGSAŞ A.Ş. , EVYAP A.Ş., TÜPRAŞ İZMİT	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

YALOVA ELYAF VE İPLİK ISKELESI		
YALOVA ELYAF VE IPLIK SAN .VE TIC.A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Boru Iskelesi	405	8.3
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

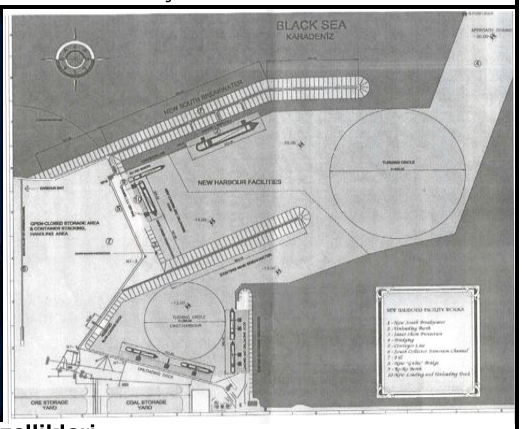
Yarımca Rota Limanı

Körfez Gemi Acenteliği A.Ş.

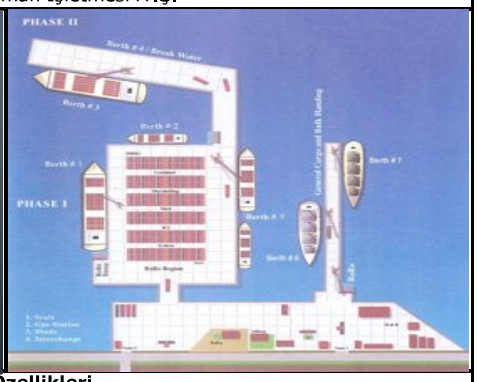


Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 46' 10" N 29° 43' 30" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,500,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,500,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Toplam	480	19
Toplam Liman Sahası Alanı	11,000 m2	
Depolama Sahası	38,000 m2	
Kapalı Ambar	22,000 m2	
Genel Antrepo	33,000 m2	
Gümrüklü Alan	44,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2,000 m2	
Ekipman Park Alanı	1,000 m2	
CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	6	15-90
Gantry Crane		
Reach Stacker		
Forklift		
Top Lifter		
Straddle Carrier		
Konteyner Spreader		
Loader	2	
Treyler		
Traktör		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	350	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	100,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Marmara Tersanesi, Kırlangıç Yağ Fabrikası,	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO Özel Limanı		
ERDEM EREGLI ÇIMENTO INŞ. ve DENIZCILIK SAN. Ve TIC.A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Genel Yük -Katı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	 50,000 50,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım	120	5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	 30,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

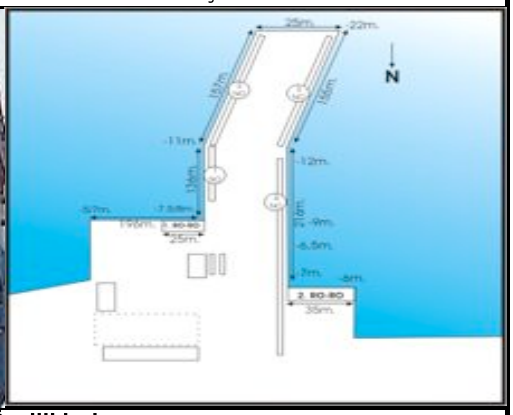
ERDEMİR Limanı		
Ereğli Demir Çelik Fabrikaları T.A.Ş.		
		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	41° 16' 40" N & 31° 24' 09" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme-Genel-Ro Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	 12,000,000 4,500,000	
Rihtim/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Dökme Yük	405	11
2 Dökme Yük	350	20
3 Genel Kargo	295	10.5
4 Genel Kargo	300	14
5 Genel Kargo	170	6.5
6 Genel Kargo	150	10
7 Tren Ferisi	28	10
8 Ro-Ro	23	14
Toplam	1,721	20
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı	500,000 m2 299,000 m2 3,000 m2 50,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Loder Treyler Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1,100	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	352,000 m2	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	TTK Ereğli Balıkçı Barınağı ve TTK Ereğli eski	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

BÜTANGAZ TERMİNALİ		
BUTANGAZ A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	41° 00' 57" N & 27° 59' 76" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi Elleçleme Kapasitesi Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl) Toplam	Sıvı Yük 1,500,000	
Samandıra No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Küçük Büyük	10 13	
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	22,700 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Loder Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	125	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,500,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	BOTAŞ LNG Terminal Müdürlüğü	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

AKPORT		
Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.		
		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 57' 45" N & 27° 30' 24" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Konteyner-Dökme-Genel-Sıvı-Ro Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)	250,000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)	3,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	3,000,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)	40,000	
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rihtim/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Konteyner Terminali		
1 Konteyner, Ro-Ro	255	10.3
2 Konteyner	180	11
3 Konteyner	328	14
4 Konteyner	356	12.5
5 Konteyner	249	30
Yeni Iskele		
6 Dökme, Genel Kargo ve Sıvı Yukler, Ro	343	10
7 Dökme, Genel Kargo ve Sıvı Yukler, Ro	327	9.5
Eski Iskele		
1 Genel Kargo	91	6.5
2 Genel Kargo	97	8.7
3 Genel Kargo	79	6.7
4 Genel Kargo	61	5.5
Toplam	2,366	30
Toplam Liman Sahası Alanı	92,162 m2	
Depolama Sahası	90,000 m2	
Kapalı Ambar	500 m2	
Genel Antrepo	90,000 m2	
Gümrüklü Alan	92,162 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	90,000 m2	
Ekipman Park Alanı	20,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	2-2-3	100-30-20
Gantry Crane		
Reach Stacker	4	
Forklift	1-2	5-1.5
Top Lifter		
Loder	1	
Treyler	7	
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1,900	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,020,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Şarap Fabrikası İskelesi, TMO İskelesi ve Ünilever Yağ Depolama Tesisleri.	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

MARTAŞ

Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.



Liman Özellikleri			
Koordinatlar		40º 57' 28" N & 27º 55' 60" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Dökme-Genel-Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)		
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,500,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)	2,500,000	
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	500,000	
	Ro-Ro(Adet/Yıl)		
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/İskele No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Genel Kargo, Ro-Ro	136	15
2	Genel Kargo	157	25
3	Genel Kargo	155	22
4	Genel Kargo, Ro-Ro	216	12
Toplam		664	25
Toplam Liman Sahası Alanı		35,000 m2	
Depolama Sahası		25,000 m2	
Kapalı Ambar		1,500 m2	
Genel Antrepo		25,000 m2	
Gümrüklü Alan		25,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		20,000 m2	
Ekipman Park Alanı		5,000 m2	
CFS Sahası			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	9	5-60
	Gantry Crane		
	Reach Stacker		
	Forklift		
	Top Lifter		
	Straddle Carrier		
	Konteyner Spreader		
	Loder	2	
	Treyler		
	Traktör		
	Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		500	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		100,000 mT/yil	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		AKPORT	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.			

ÇAYIROVA Cam Sanayi İskelesi		
Çayırova Cam Sanayi A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Kuru Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	200,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım	312	4.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici	2	
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

GİSAŞ Tuzla İskelesi		
GISAŞ Gemi Sanayi A.Ş.		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Kuru Yük - Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	 100,000 240,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Iskele	200	8.6
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

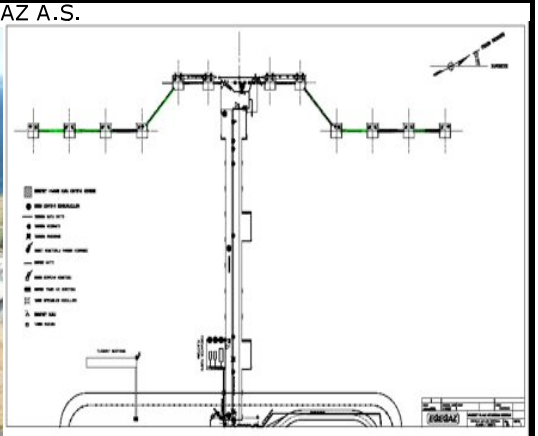
U.N Ro-Ro Pendik Limanı

U.N Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	200,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım	209	7.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alan Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	103,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Crane Reach Stacker Forklift Top Lifter Straddle Carrier Konteyner Spreader Treyler Traktör Çekici	1 2	5 10
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

EGE GAZ LNG TERMİNALİ

EGE GAZ A.S.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	38° 49' 25 " N 26° 55' 15 " E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	7,000,000	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	340	17
2 Römorkör iskelesi	42	5
Toplam	382	17
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Saha Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi	120 2 x 140,000 m3 LNG Tankı	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Total Oil, Total Gaz, MKE Gemi Söküm	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

EGE ÇELİK LİMANI

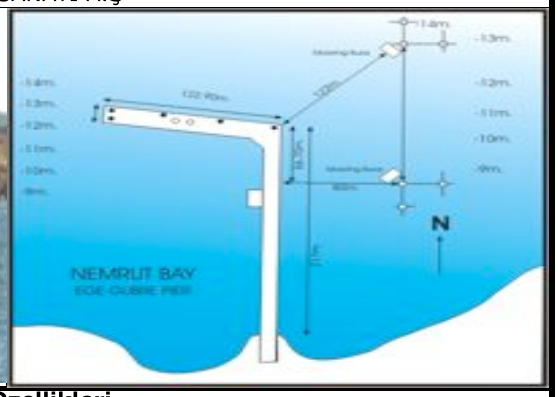
EGE ÇELİK Liman İş.ve Nak.San.ve Tic.A.Ş.

Liman Özellikleri

Koordinatlar	38º 46’ 00 " N 26° 55' 00 " E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl) Toplam	7,500,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	110	7.5
2	186	25
3	200	35
4	185	35
5	214	25
6	120	13
7	110	6
Toplam	1,125	35
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası	37,710 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Forklift Konteyner Forklift Loder Kamyon Çekici	5 7 6 6 23	16-55 6-8 3-5
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,500 yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Nemtaş, Limaş, EGE ÇELİK, HABAŞ	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

EGE GÜBRE LİMANI

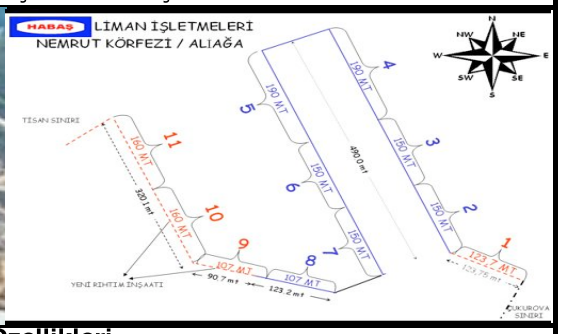
EGE GUBRE SANAYI A.Ş



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	38º 45' 56 '' N 26° 55' 66 '' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TIPI	Sıvı-Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	5,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	3,500,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,500,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	1,392	20
Toplam Liman Sahası Alanı	210,000 m2	
Depolama Sahası	59,000 m2	
Kapalı Saha	37,000 m2	
Genel Antrepo	22,000 m2	
Gümrüklü Alanı	150,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1,100 m2	
CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	2	36
Gantry Vinci		
Rıhtım Vinci	1	10
Floating Vinç		
Konteyner Istifleyici		
Forklift		
Konteyner Forklift		
Loder		
Trayler		
Traktör		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	216	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Katı yükler için çelik tahıl silosu:	100,000	
Katı yükler için sundurma	144,000	
Katı yükler için kapalı depo	56,000	
Sıvı yükler	60,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	NEMTAŞ, LIMAŞ, EGE ÇELIK, HABAŞ	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

HABAŞ İSKELESİ

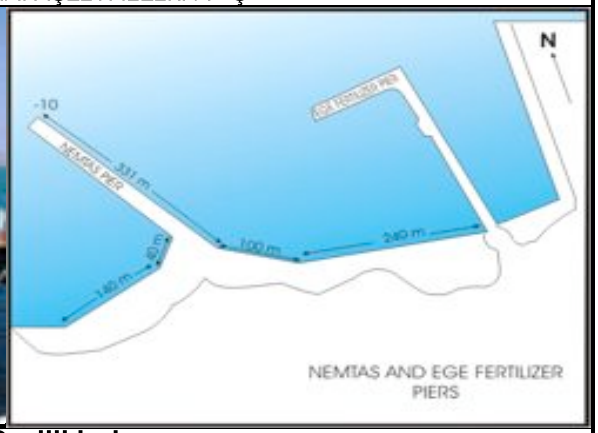
HABAŞ LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	38º 47’ 00 '' N 26° 54' 42 '' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Genel Yük (Ton/Yıl)		
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	5,000,000	
Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)		
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım 1	130	2
Rıhtım 2	100	8
Rıhtım 3	200	18
Rıhtım 4	200	40
Rıhtım 5	200	40
Rıhtım 6	200	18
Rıhtım 7	100	8
Rıhtım 8	100	9
Rıhtım 9	100	3
İskele 1	100	2
İskele 2	150	8
Toplam	1,580	40
Toplam Liman Sahası Alanı	30,000 m2	
Depolama Sahası		
Kapalı Saha		
Gümrüklü Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç		
Gantry Vinci		
Rıhtım Vinci		
Konteyner Istifleyici		
Forklift		
Loder		
Trayler		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	450	
Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)	2,500,000	
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	500,000	
Depolama Kapasitesi		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	EGEÇELİK, LİMAŞ, NEMTAŞ, EGE GÜBRE	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmalarının Sonucunda Güncellenecektir .		

İDÇ LİMANI

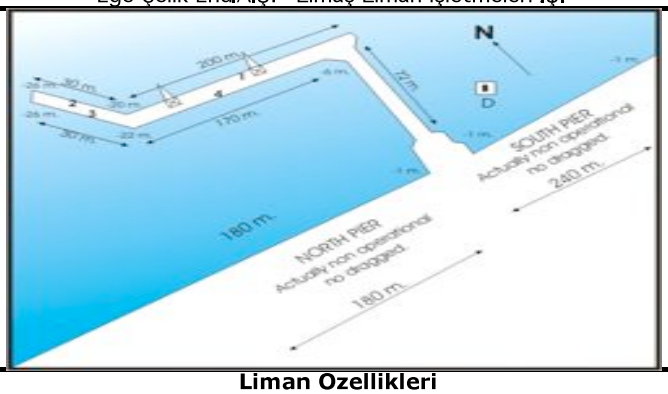
NEMTAŞ NEMRUT LİMAN İŞLETMELERİ A .Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	38° 46' 00''N 26° 56' 00''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)		
İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	312	22
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası	182,491 m2 6,275 m2 4,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici	2	12.5
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	325 300,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	EGE GÜBRE SAN . A.Ş. , LIMAŞ LİMAN İŞLT. A.Ş. , LİMAN İŞLT.NAK.SAN.TİC. A.Ş. ,HABAŞ A.Ş.	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

LİMAŞ NEMRUT LİMAN İŞLETMELERİ

Ege Çelik End.A.Ş. - Limaş Liman İşletmeleri A.Ş.



Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	38° 45' 00'' N 26° 53' 50'' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TİPİ	Konteyner-Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)	50,000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)	3,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	2,000,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)		
İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	110	7.5
2	186	25
3	200	35
4	185	35
5	214	25
6	120	13
7	100	6
Toplam	1,115	35
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası	115,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Floating Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici	2	10 ton
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Nemtaş A.Ş. - Çukurova A.Ş. - Habaş A.Ş.	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

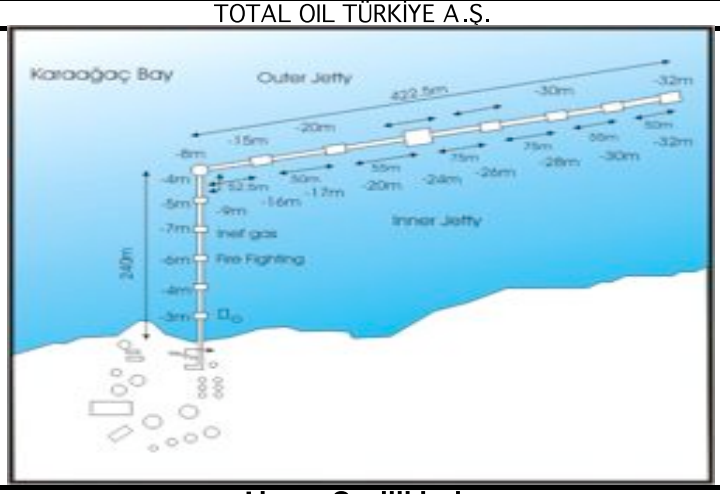
PETROL OFİSİ ALİAĞA TESİSLERİ

PETROL OFİSİ A .Ş

Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	38° 46' 00''N 26° 56' 00''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)	1,000,000mT	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	200	15
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası	1,200m²	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	140 95,000 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	PETKİM ve ANT	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Yeni iskele yapımı proje safhasındadır	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

TOTAL OIL TESİSLERİ

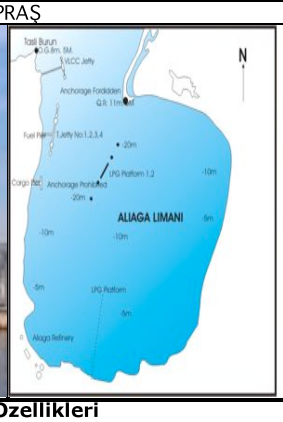
TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş.

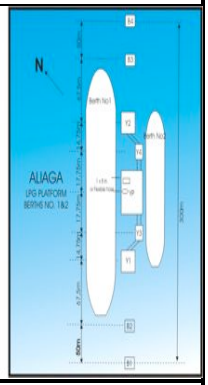


Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	38° 47' 53''N 26° 53' 00''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TİPİ	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)	1,000,000	
Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	300	16
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	200 120000m3 akaryakıt	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	GEMİ SÖKÜM TESİSLERİ , MAKİNA KİMYA END.A.Ş. ,EGEGAZ A .Ş.,TOTALGAZ A.Ş.	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

TÜPRAŞ İZMİR RAFİNERİSİ

TÜPRAŞ





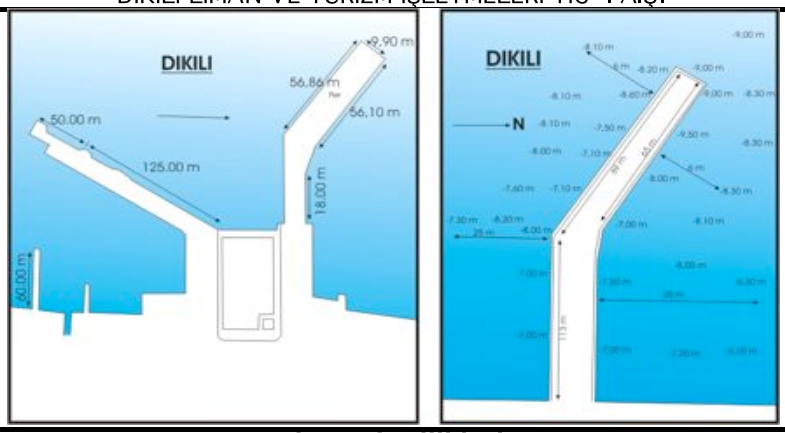
Liman Özellikleri

Koordinatlar		38° 50' 03"N 26° 53' 00"E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)		
Iskele No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Hampetrol	360	19.2
2	Hampetrol ve ürünleri	285	16
3	Beyaz ürünler ve madeni yağ	180	12
4	Beyaz ve Siyah Ürünler	100	8
5	Beyaz ürünler ve madeni yağ	100	6
6	Siyah ve Beyaz ürünler,madeni yağ ve as	95	6
LPG Platform			
Iskele 1	LPG	230	13
Iskele 2	LPG	103	6.5
Toplam		1,453	19.2
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		200	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)			
	Hampetrol Beyaz ürün Siyah ürün Baz yağ LPG	700,000 m3 600,000 m3 310,000 m3 35,000 m3 10,500 m3	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		TOTAL, POAŞ ve OPET dolum tesisleri, PETKİM	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt			

Çeşme RO-RO İskelesi		
ULUSOY ÇEŞME LİMAN İŞLETMELERİ A .Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	38° 19' 30'' N 26° 17' 44'' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım 1	480	10
İskele 1	150	12
İskele 2	50	8
Toplam	680	12
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası	24.000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	750 yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

DİKİLİ İSKELESİ

DİKİLİ LİMAN VE TURİZM İŞLETMELERİ TİC . A.Ş.



Liman Ozellikleri

Koordinatlar	39° 10' 00''N 26° 46' 00''E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	178	8
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası	5,100 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	220 yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	yok	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

MOPAK İSKELESİ		
Mopak Kağıt Karton Sanayi ve Ticaret Ş.A.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	36° 45' 20'' N 28° 56' 00'' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)		
Rıhtım / İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım 1 Rıhtım 2	155 87	12 5
Toplam	242	12
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı CFS Sahası	9,010 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	12 yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Fethiye Güllük (Bodrum), Marmaris ve Antalya	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

KUŞADASI LİMANI

Ege Liman Hizmetleri A.Ş.

Liman Ozellikleri

Koordinatlar	37° 51' 50''N 27° 15' 20''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım / İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Rıhtım 1-2 Yolcu Rıhtımı	262	8.5
Rıhtım 4 Ro-Ro Rıhtımı	183	9
Rıhtım 5 Ro-Ro Rıhtımı	235	9
Rıhtım 6-7 Yolcu Rıhtımı	316	11
Toplam	996	11
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası	6,500 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	2,400 yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Kuşadası Setur Marina	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

MARMARİS LİMANI

Marmaris Liman İşletmeciliği

Liman Ozellikleri

Koordinatlar	36° 51' 00"N 28° 16' 48"E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım /İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	305	7.5
9	134	11
Toplam	439	11
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Saha Kapalı Saha Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı CFS Sahası	6,500 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Çekici	2 2	140 45
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

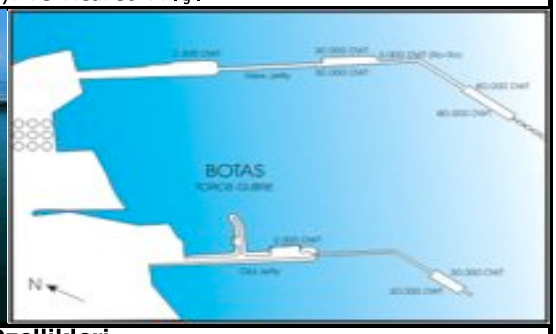
Advansa SASA Polyester Tesisleri

SASA DUPONT SABANCI POLYESTER SANAYII A .Ş

Liman Özellikleri		
Koordinatlar	36° 10′ 15″ N 36° 35′ 00″ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi		
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	9,979,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,109,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	5,544,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Hizmet İskelesi	35	2.8
Şamandıra		9
Toplam Liman Sahası Alanı	67,423 m2	
Depolama Sahası		
Kapalı Ambar		
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alanı		
Ekipman Park Alanı		
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç		
Gantry Vinç		
Rıhtım Vinci		
Konteyner Istifleyici		
Forklift		
Loder		
Pnömatik Boşaltıcı		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	TCDD İskenderun Liman İşletmesi, ÇEKİSAN , POAŞ	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

TOROS Ceyhan TERMİNALİ

Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A .Ş.

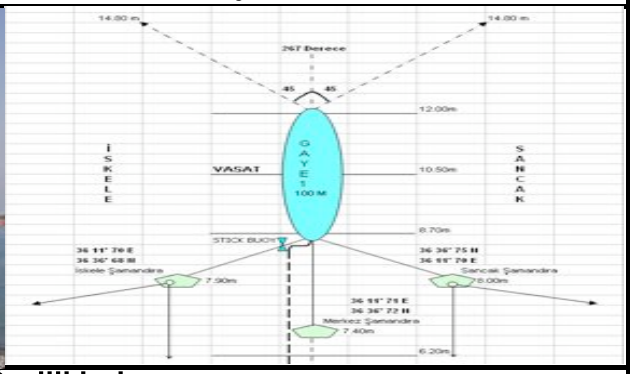


Liman Özellikleri

Koordinatlar	36° 59′ 15″ N 36° 55′ 15″ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Sıvı-Genel Yük- Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	9,979,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,109,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	5,544,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	120	13
2	120	13
3	100	6.5
4	187	16
5	187	16
6	157	13
7	157	13
8	100	6.5
Ro-Ro Rampası	12	13
Toplam	1,140	16
Toplam Liman Sahası Alanı	750,000 m2	
Depolama Sahası	400,000 m2	
Kapalı Ambar	60,000 m2	
Genel Antrepo	46,000 m2	
Gümrüklü Alanı	100,000 m2	
Ekipman Park Alanı	19,000 m2	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	80,000 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç		
Gantry Vinç		
Rıhtım Vinci	5	6-8-17
Konteyner Istifleyici		
Forklift		
Loder		
Pnömatik Boşaltıcı	1	
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	600	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

ÇEKİSAN İSKENDERUN TESİSLERİ

ÇEKİSAN DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD.ŞTİ



Liman Ozellikleri

Koordinatlar	36° 36’ 68’ N 36° 11’ 7’’ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	250,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Şamandıra		8.7
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Ekipman Park Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinç Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Pnömatik Boşaltıcı Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	100	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	SASA Polyester , POAŞ	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ

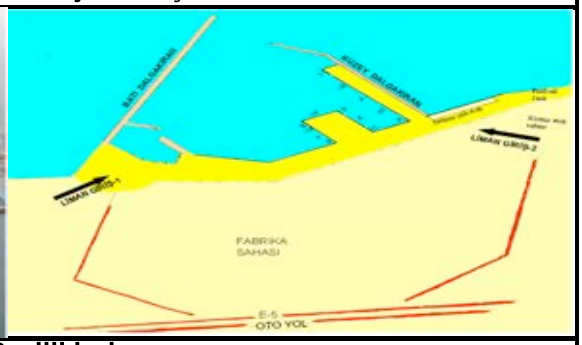
GUBRETAŞ GUBRE FABRIKALARI A .Ş.

Liman Ozellikleri

Koordinatlar	36° 39′ 54′ N 36° 12′ 16′′ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı, Katı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	365,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,000,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım/İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	82	7
2	82	7
3	104	10.5
4	104	10.5
5	160	18
6	160	18
7	45	18
Toplam	737	18
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Ekipman Park Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinç Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Pnömatik Boşaltıcı Çekici	2 5	4
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	200	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

İSDEMİR LİMANI

İSKENDERUN DEMİR ÇELİK A.Ş.

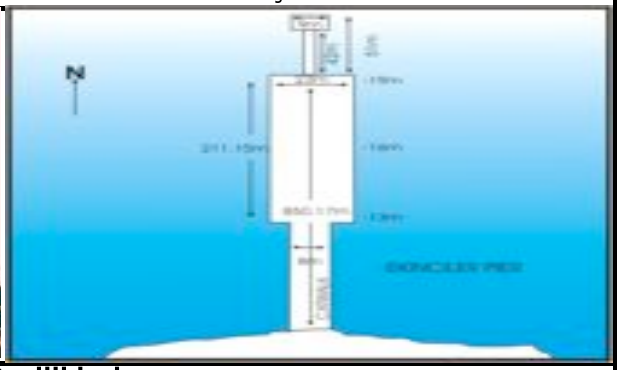


Liman Ozellikleri

Koordinatlar		36° 43′ 30′ N 36° 11′ 06′′ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi			
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)		
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	7,000,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)	1,000,000	
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,000,000	
	Ro-Ro(Adet/Yıl)		
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Dökme Yük Rıhtımı	500	18
2	Dökme Yük Rıhtımı	240	12
3	Genel Kargo Rıhtımı	220	8
4	Genel Kargo Rıhtımı	200	10
5	Sıvı Dökme Yük Rıhtımı	250	9.3
	Dolfen		14
Toplam		1,410	18.5
Toplam Liman Sahası Alanı			
Depolama Sahası		1,500,000 m2	
Kapalı Ambar		10,500 m2	
Genel Antrepo			
Gümrüklü Alanı		4,186 m2	
Ekipman Park Alanı			
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç		6-90
	Gantry Vinç		
	Rıhtım Vinci		
	Konteyner Istifleyici		
	Forklift	6	3-10
	Loder		
	Pnömatik Boşaltıcı		
	Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		200	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler			
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.			

ORHAN EKİNCİ İSKELESİ

EKMAR DENİZCİLİK VE GEMİ ACENTALİGİ A.Ş.



Liman Özellikleri

Koordinatlar	36° 41′ 30′ N 36° 11′ 46′′ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru Dökme - Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	300,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,500,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	211	13
2	211	19
Toplam	422	19
Toplam Liman Sahası Alanı		
Depolama Sahası	100,000 m2	
Kapalı Ambar	15,000 m2	
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alanı	365 m2	
Ekipman Park Alanı		
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç		
Gantry Vinç		
Rıhtım Vinci	1	10
Konteyner Istifleyici		
Forklift	4	
Loder		
Pnömatik Boşaltıcı		
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	300	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)	Uzun vadede ilave iskele ya da rıhtım	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

DİLER YAZICI İSKELESİ

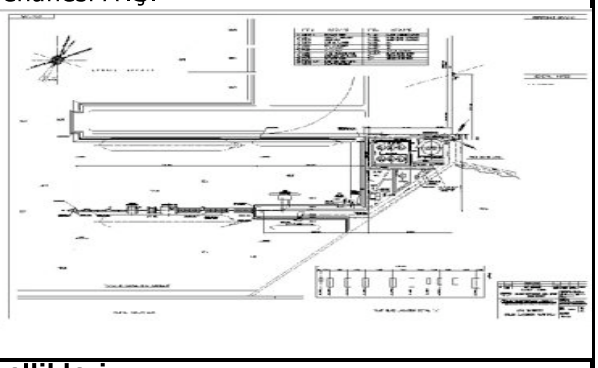
DİLER HOLDING

Liman Ozellikleri

Koordinatlar	36° 41’ 00’ N 36° 11.5’ 00’’ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Katı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	3,500,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	1,400	10-19.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Ekipman Park Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı	16,935 m2 63,150 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinç Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Pnömatik Boşaltıcı Çekici	3	20
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	200	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir.		

ATAŞ MERSİN LİMANI

Anadolu Tasfiyehanesi A .Ş.



Liman Ozellikleri

Koordinatlar	36° 48′ 00′ N 35° 39′ 00′′ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	7,000,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	250	12.75
2	250	12.75
3	100	6
Toplam	600	12.75
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Ekipman Park Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı	28,650 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinç Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Pnömatik Boşaltıcı Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	1,200	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

MERSİN LİMANI

PSA–Akfen Ortak Girişim Grubu

Liman Ozellikleri

Koordinatlar		36° 50' 00''N 30° 36'00''E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Genel Kargo- Konteyner-Kuru Dökme Yük- Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet)		
	Konteyner (TEU/Yıl)	1,687,000	
	Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,500,000	
	Genel Yük (Ton/Yıl)	600,000	
	Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	300,000	
	Ro-Ro (Adet/Yıl)	30,000	
	Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Yolcu	155	9.15
2-3	Yerel Ticaret	275	9.15
4	Genel Kargo	156	9.3
5-6	Genel Kargo	300	9.3
7-8	Konteyner	40	14
9-10	Konteyner	400	11
11	Ro-Ro	40	11
12-13	Konteyner	310	12
14	Kuru Yuk	275	10
15	Kuru Yuk	275	15
16	Genel Kargo	69	9
17-19	Genel Kargo	490	4
20-21	Genel Kargo	253	12
22	Serbest Bolge	65	4
23-24	Serbest Bolge	300	14
25-26	Serbest Bolge	270	9.2
Toplam		2,307	14
Toplam Liman Sahası Alanı		1,097,313 m2	
Depolama Sahası		720,000 m2	
Kapalı Ambar		32,179 m2	
Gümrüklü Alanı			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite
	Mobil Vinç	12	
	Gantry Vinç	5	40
	Liman Vinci	10	25-140
	Konteyner Istifleyici		
	Forklift	26	12-40
	Reach Stacker	13	7.5-45
	RTG	14	35
	Cekici		
Gemi Kabul Kapasitesi		5000 gemi/yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		8,500000 Ton/Yıl General Kargo, 371000 TEU /Yıl Konteyner	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)			
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt			

MESBAŞ RIHTIMI

Mersin Serbest Bölge Işleticisi A.Ş.

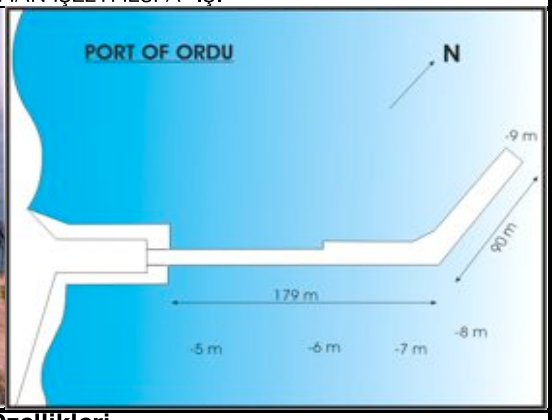
Liman Ozellikleri

Koordinatlar	36° 47′ 30′ N 34° 38′ 00′′ E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)		
Dökme Yük (Ton/Yıl)	150,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	800,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,500,000	
Ro-Ro(Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	100	5
2	170	9.3
3	380	8.5
Toplam	650	9.3
Toplam Liman Sahası Alanı	45,044 m2	
Depolama Sahası		
Kapalı Ambar		
Genel Antrepo		
Gümrüklü Alanı		
Ekipman Park Alanı		
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	6	18-50
Gantry Vinç		
Rıhtım Vinci		
Konteyner Istifleyici	1	43
Forklift	24	3
Loder		
Traktör	1	3
Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1,200	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

SÜRŞAN ŞAMANDIRASI		
SURŞAN A.Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro(Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	10,000	
Rıhtım/Iskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
Şamandıra		9.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Ekipman Park Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Gantry Vinç Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Pnömatik Boşaltıcı Çekici		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler		
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta ,Uzun Vade)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir .		

ORDU LİMANI

ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN İŞLETMESİ A .Ş.



Liman Özellikleri

Koordinatlar		40° 58 00' N 37° 55 00' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel		Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme			
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik			
Elleçlenen Yük Tipi		Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi			
	Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	250,000	
İskele No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Genel Kargo İskelesi	90	9
2	Genel Kargo İskelesi	75	6
3	Genel Kargo İskelesi	60	8
4	Genel Kargo İskelesi	60	6
Toplam		285	9
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı			
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç Fantuzi Vinç Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Konteyner Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		365 Yok	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		yok yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir			

AYGAZ ŞAMANDIRALARI		
AYGAZ A.Ş		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	41° 15 10' N 36° 25 30' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	140,000	
Şamandıra No 1	Uzunluk (m) 700	Maksimum Draft (m) 11
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	65 Gemi /Yıl	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	TOTAL-ELF, PETROL OFİSİ , YILDIZ KİMYA Yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

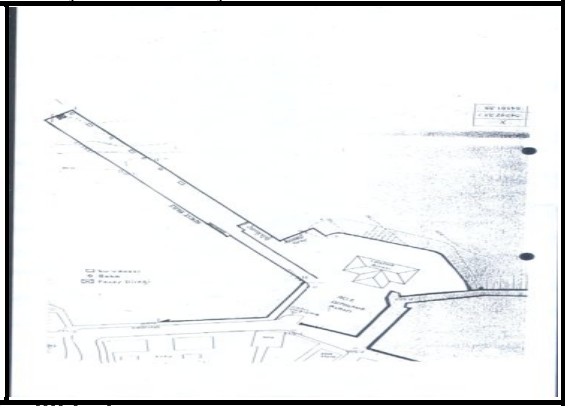
PETROL OFİSİ SAMSUN ŞAMANDIRALARI		
PETROL OFİSİ A .Ş TESİSAT MÜDÜRLÜĞÜ		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar	41° 15 09' N 36° 23 09' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	300,000	
Şamandıra No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 2	1,700 1,200	15 10
Toplam	2,900	15
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	120 Gemi /Yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Motorin ve Benzin Grupları F.Oil 6 ve Kal-yak	29,820 ton 12,305 ton	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	AYGAZ A.Ş. -TOTAL OIL A.Ş. Genişleme ihtimali yok	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

TOTAL OİL SAMSUN ŞAMANDIRALARI		
TOTAL		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	300,000	
Şamandıra No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1		12
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	AYGAZ A.Ş. - POAŞ.	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SANAYİ ŞAMANDIRALARI		
YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SANAYİ A .Ş.		
Liman Ozellikleri		
Koordinatlar		
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Dökme Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	42,000	
Şamandıra No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1		11
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)		
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	7,800	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

SİNOP LİMANI

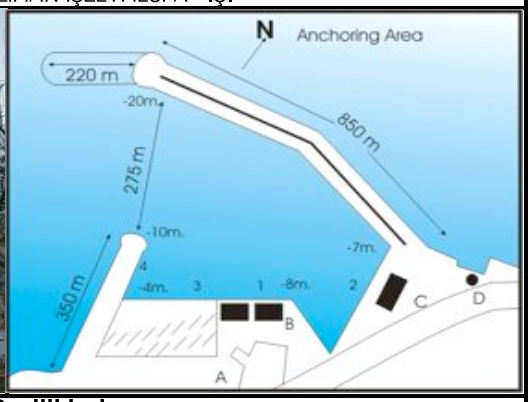
ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMESİ A .Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	41° 57' 20" N 35° 07' 30" E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TİPİ	Yolcu-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	1,642,500	
İskele No	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	260	12.5
Toplam Liman Sahası Alanı Açık Ambar Kapalı Ambar Genel Antrepo Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç Saha Vinci Rıhtım Vinci Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon		
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl) Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	360 Gemi /Yıl 20,000 Ton/Yıl (Açık)	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Sinop balıkçı barınağı	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir		

GİRESUN LİMANI

ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN İŞLETMESİ A .Ş.

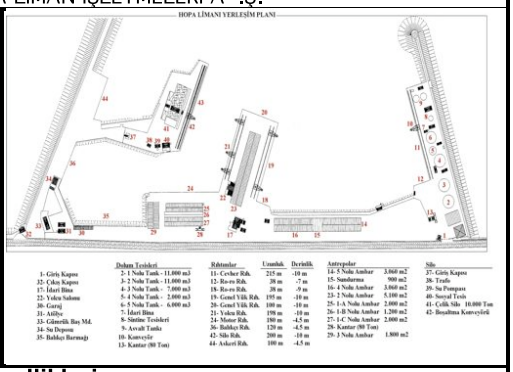


Liman Özellikleri

Koordinatlar	40° 56.00' N 38° 24.00' E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük TİPİ	Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	2,500,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Genel Kargo Rıhtımı	275	7
2 Yolcu Rıhtımı	150	8
3 Klavuz Rıhtımı	88	4
4 Motor Rıhtımı	135	5
5 Balıkçı Rıhtımı	90	
Toplam	738	8
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Gümrüklü Alanı	57,615,000m²	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Vinç	5	5-60 ton
Gantry Vinç		
Rıhtım Vinci	4	3-10 ton
Konteyner Istifleyici		
Forklift	8	3-10 ton
Trayler	2	
Gemi Kabul Kapasitesi	Yolcu Rıhtımı: 1,050gemi/yıl Şilep Rıhtımı: 350gemi/yıl	
1 Nolu Ambar (Yolcu Rıhtımında)	1.075 m2	
2 Nolu Ambar (Şilep Rıhtımında)	1.250 m2	
Açık Sahaları Alanı	54.349 m2	
Yolcu Rıhtımında Bulunan Sundurma	377 m2	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)		
Karışık Eşya	350,000	
Konteyner	700,000	
Dökme Eşya	450,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)		
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		

HOPA LİMANI

PARK DENİZCİLİK VE HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A .Ş.



Liman Ozellikleri

Koordinatlar	41° 25 05' N 41° 25 50' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	Bölgesel Trafik	
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)		
Konteyner (TEU/Yıl)	320,000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,200,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	600,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	900,000	
Ro-Ro (Adet/Yıl)		
Otomobil (Adet/Yıl)		

Rıhtım No:		Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	Cevher Rıhtım	215	10
2	Ro-Ro Rıhtımı	38	9
3	Genel Kargo Rıhtımı	195	10
4	Genel Kargo Rıhtımı (ayna)	100	10
5	Yolcu Rıhtımı	198	10
6	Motor Rıhtımı	180	4.5
7	Balıkçı Rıhtımı	120	4.5
8	Askeri Rıhtımı	100	4.5
9	T Rıhtımı (SILO)	200	10
Toplam		1,346	10

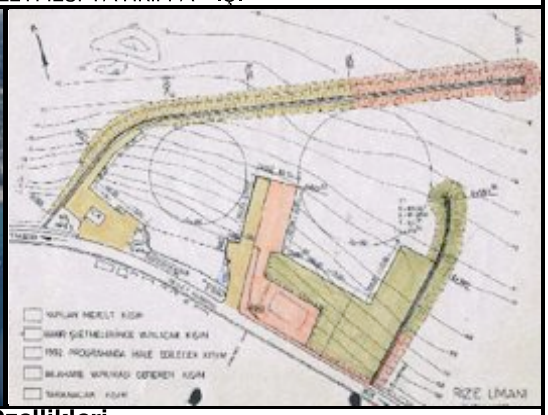
Toplam Liman Sahası Alanı	104,000 m2
Açık Ambar	72,632 m2
Kapalı Ambar	18,120 m2
Genel Antrepo	3,060 m2
Gümrüklü Alanı	85,230 m2
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24,000 m2
Ekipman Park Alanı	400 m2

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	5	10-25
Fantuzi Vinç	1	40
Rıhtım Vinci	5	5-10-25
Konteyner Istifleyici		
Forklift	8	2.5-10
Konteyner Forklift	1	42

Gemi Kabul Kapasitesi	
Dökme kuru yük gemileri (gemi/yıl)	550
Dökme sıvı yük gemileri (gemi/yıl)	290
Karışık yük gemileri (gemi/yıl)	600
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) Sıvı Yükler	5 adet tankta toplam 37,500 m3 likit depolama
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecektir	

RİPORT

RİPORT RİZE LİMANI İŞLETMESİ YATIRIM A .Ş.

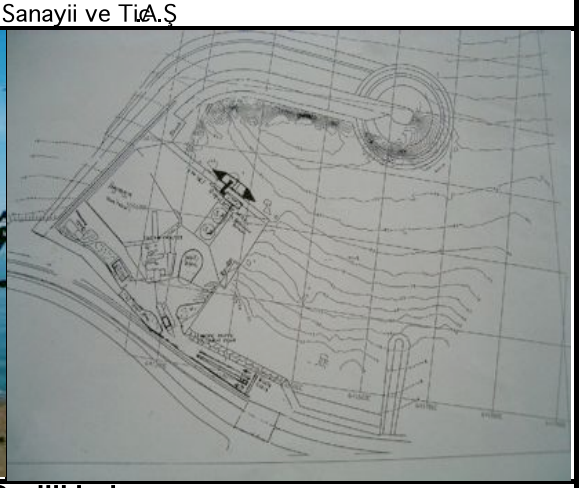


Liman Özellikleri

Koordinatlar	41° 02' 47"N 40° 34' 20"E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme Liman	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	Bölgesel Trafik	
Elleçlenen Yük Tipi	Kuru-Genel-Tekerlekli Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	2,500,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Cevher Rıhtım	200	12
2 Genel Kargo Rıhtımı	200	8
3 Yolcu Rıhtımı	130	9
4 Ro-Ro Rıhtımı	30	6.5
5 Motor Rıhtımı	100	4.5
6 Askeri Rıhtımı	100	4.5
7 Balıkçı Rıhtımı	225	2.5
Toplam	985	12
Toplam Liman Sahası Alanı	130,000m²	
Depolama Sahası	75,000m²	
Kapalı Ambar	1,000m²	
Gümrüklü Alanı	6,216m²	
Otomobil+Kamyon Park Alanı	5,000m²	
Ekipman Park Alanı		
Genel Antrepo	50,000m²	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Vinç	2	10 Ton
Gantry Vinç		
Rıhtım Vinci		
Konteyner Istifleyici		
Forklift	2	5,10 Ton
Loder		
Cekici		
Gemi Kabul Kapasitesi	300gemi/yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	Herbiri 10,000Ton Kapasiteli 2 Dökme Çimento Silosu	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Ünye Çimento Tesisleri	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekti		

Ünye Çimento Limanköy Paketleme ve Dolum Tesisleri

Ünye Çimento Sanayii ve Tic. A.Ş.



Liman Özellikleri

Koordinatlar	41° 04' 67" N 40° 40' 79" E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme		
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik		
Elleçlenen Yük Tipi	Dökme Yük (Çimento)	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	600,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	170	7.5
2	100	5.5
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Kapalı Ambar Gümrüklü Alanı Otomobil+Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı	75,850m²	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Vinç Gantry Vinç Rıhtım Vinci Konteyner İstifleyici Forklift Loder Traktör Kamyon	6	5 Ton
Gemi Kabul Kapasitesi	300gemi/yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	Herbiri 10.000Ton Kapasiteli 2 Adet Dökme Çimento Silosu	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta, Uzun Vade)	Rize Limanı	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek		

POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ

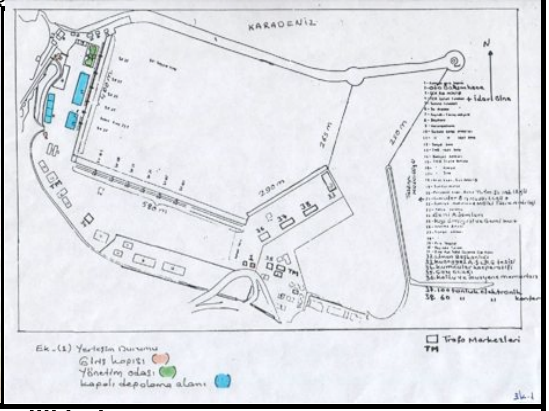
POAŞ TRABZON TESİSAT MÜDÜRLÜĞÜ

Liman Ozellikleri

Koordinatlar	Batı Terminal Koordinatları 1. ŞAMANDIRA : E 39° 50' 22,14" N 40° 56' 53,70" 2. ŞAMANDIRA : E 39° 50' 25,48" N 40° 58' 51,24" 3. ŞAMANDIRA : E 39° 50' 28,89" N 40° 58' 50,39" Doğu Terminal Koordinatları 1. ŞAMANDIRA : E 39° 50' 27,84" N 40° 58' 38,48" 2. ŞAMANDIRA : E 39° 50' 30,73" N 40° 58' 35,57" 3. ŞAMANDIRA : E 39° 50' 34,05" N 40° 58' 35,82"
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	
Elleçlenen Yük Tipi	Sıvı Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Yolcu (Adet) Konteyner (TEU/Yıl) Dökme Yük (Ton/Yıl) Genel Yük (Ton/Yıl) Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl) Ro-Ro (Adet/Yıl) Otomobil (Adet/Yıl)	550,000
Rıhtım/Iskele No	Uzunluk (m) Maksimum Draft (m)
Şamadıra	
Toplam Liman Sahası Alanı Depolama Sahası Açık Ambar Kapalı Ambar Gümrüklü Alanı Otomobil-Kamyon Park Alanı Ekipman Park Alanı CFS Sahası	
Ekipmanlar	Adet Kapasite
Mobil Vinç Gantry Vinç Konteyner Istifleyici Forklift Loder Trayler Traktör Kamyon Konveyör Bant Cekici	
Gemi Kabul Kapasitesi Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	150 Adet/Yıl FUEL OİL VE TÜREVLERİ : 17.000Ton MOTORİN VE BENZİN TÜREVLERİ : 54.000Ton
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	Genisleme ihtimali yok
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecek	

TRABZON LİMANI

TRABZON LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.



Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40° 57 30' N 40° 02 30' E	
Idare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Özel	
Verilen Hizmet Tipine göre Liman Çeşidi Ana/Aktarma/Uğrak/Besleme	Besleme	
Faaliyet Alanlarına göre Liman Çeşidi Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Yerel Trafik	Bölgesel	
Elleçlenen Yük Tipi	Yolcu-Konteyner-Dökme Yük- Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Yolcu (Adet)	250,000	
Konteyner (TEU/Yıl)	175,000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)	2,000,000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1,830,000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)		
Ro-Ro (Adet/Yıl)	100,000	
Otomobil (Adet/Yıl)		
Toplam	4,355,000	
Rıhtım No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1	400	9
2	300	10
3	290	10
4	290	11.5
5	25	9.5
6	30	9.5
7	200	3
Toplam	1,535	11.5
Toplam Liman Sahası Alanı	320,000 m2	
Depolama Sahası		
Açık Ambar	205,000 m2	
Kapalı Ambar	4428 m2	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Vinç	13	2,10, 25,100 ton
Gantry Vinç	2	45 ton
Konteyner Istifleyici		
Forklift	25	1, 3, 5, 10, 25 ton
Loder	3	1 ton
Trayler	25	5,25,40 ton
Traktör	12	2,2.5,3.5 ton
Pnömatik	5	80-120 ton/saat bosaltı
Cekici	9	25,40 ton
Gemi Kabul Kapasitesi	2000 Adet/Yıl	
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)	3,000,000	
Tesise Yakın diğer Komşu Tesisler	Çimento Fabrikası-Petrol Ofisi Bölge Müdürlüğü	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade Olarak)	-	
*Bilgiler Saha Çalışmaları Sonucunda Güncellenecekt		