

İDARİ ÖZET

İdari Özet

Türkiye Cumhuriyeti Ulusal limanlar Gelişim Mastır Plan Çalışması (ULİMAP)

Temmuz 1999 – Eylül 2000

Muhatap: Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı
Genel Müdürlüğü (DLH)

1. Geri Plan

1.1 Küresel akımlar

Elektronik, iletişim, haberleşme, enformasyon vb. alanlardaki teknolojik gelişmeler doğrultusunda, üretimden ve hizmetlerden, tarım ve enerjiye kadar tüm alanlarda küreselleşme ilerlemektedir. Dünya insanları gelişmeleri reel zamanda izleyebilir duruma gelmiş, ve talep edilen hizmetler ve mallar ile ilgili küresel standartlar, veya devletin görevleri gibi konularda bilinçlenmişlerdir. Bunun sonucunda küresel akımlar evrensellik kazanmış, ve şimdilerde yirmibirinci yüzyıl dünyasının nasıl şekilleneceğini tasavvur edebilmek önemli bir faktör haline gelmiştir.

Aşağıdaki noktalar, küresel akımların limanların idare ve geliştirilmesi konusunun geleceğini ilgilendiren ana başlıklardır:

- (1) Küresel Rekabet Toplumu'nun Oluşumu
- (2) Kamu Sektörü ve Özel Sektörün Değişen Roller
- (3) Dünyanın Doğal Kaynaklarının Kıtılığı Hakkında Artan Bilinç
- (4) Çevre Sorunları Hakkında Artan Bilinç

1.2 Ulusal ve Bölgesel Gelişimin Temel Yönelimi

(1) Gelişme Hedefi

1) Ulusal Ekonominin Sürdürülebilir Kalkınması

1998 yılındaki kişi başına düşen Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) 3,160 ABD \$ iken, DPT'nin projeksiyonlarına göre, 2020 yılı kişi başına GSMH'nin 1992 fiyatlarıyla 6,400 ABD \$ ile 9,600 ABD \$ arasında değişen bir rakama ulaşacağı öngörülmektedir.

2) Bölgesel Denge

“Bölgesel Dengeye Ulaşmak” Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndaki temel yapısal reform projelerinden birisidir. Bölgesel kalkınmanın temel hedefi; “ulusal birliğin güçlenmesine katkıda bulunacak ve ekonomik, sosyal, kültürel, ve siyasi olarak bir bütünlük arz eden kalkınmanın sağlanmasıdır. Bölgesel kalkınmayı dengeli gerçekleştirme ve bölgeler arası farklılıkları giderme politikası yıllar içinde izlenecektir.

(2) Gelişme Stratejisi

- 1) Ulusal kaynakların tam kullanımı, ve sürdürülebilir kalkınmanın ve bölgesel dengenin bir arada sağlanabilmesi için ekonomik kalkınmayı desteklemek amacıyla denizler ve limanlar etkin bir kullanımla tam olarak değerlendirilmelidir.
- 2) İç bölgelerin komşu bölgelere ve / veya komşu ülkelere olan sınırlı erişimi göz önünde bulundurulursa, ulaşım ağının geliştirilmesi suretiyle mal ve hizmet değişimi işlevleri güçlendirilmelidir.
- 3) Nüfusun, üretim faaliyetlerinin, taşımacılık altyapısının ve benzeri faktörlerin toplu halde bulunmasının bir sonucu olarak ekonomik faaliyetlerin yığılması veya konsantrasyonu “Ulusal Bölge Gelişim Aksları” olarak tanımlanabilir. “Aks” kavramı bu Master Plan çalışmasına dahil edilmelidir. Türkiye’de henüz geniş çaplı ve çok amaçlı bölge gelişim planlarının olmadığı gerçeğinden hareketle, halihazırda var olanların yanısıra gelecekte de geliştirilecek olan “akslar”, yurt çapında bölgelerin sürdürülebilir kalkınmasını sağlamak amacıyla örnek teşkil edeceklerdir.

1.3 Limanların Var Olan Sorunları

- (1) Liman yönetimi ve işletim sistemi ile ilgili sorunlar
 - 1) Hukuki temelde bir “Liman” kavramının gerekliliği
 - 2) Kapsamlı liman yönetim otoritesi gerekliliği
 - 3) Özel sektör tarafından gerçekleştirilen liman gelişimi: Düzensiz liman gelişimi
 - 4) Kamu (Devlet) limanlarının gelişimi: Kullanıcı taleplerini yansıtmadaki güçlükler
 - 5) Çatışan LİMAN ve bölgesel gelişim ihtimali
- (2) Ulusal ekonomik gelişmede belirebilecek darboğazlar ihtimali
- (3) Uluslararası konteyner taşımacılığındaki tabi konum.
- (4) Doğal kaynaklar ve enerjinin düzenli akışının sağlanmasının artan önemi
- (5) Çevresel konulara ilgi eksikliği
- (6) Bakım işlerindeki yetersizlikler
- (7) Risk yönetiminin yokluğu
- (8) Mali sorunlar
- (9) Özel sermaye hareketleri
- (10) Dünya standartlarının gerisinde kalan kargo elleçleme verimliliği
- (11) Geri kalan bilgisayarlaşma seviyesi
- (12) Etkin olmayan gümrük işlemleri ve EDI sisteminin yerleştirilmesindeki gecikmeler
- (13) Konteyner taşımacılığında demiryollarının yetersiz kullanımı

2. Liman Altyapısı Gelişim Stratejisi

- (1) Sınıflandırılmış liman gelişimi sistemi

Ana limanlar ulusal çıkarlar bakımından son derece büyük öneme haiz oldukları için, devlet bu limanların işlevleri ile ilgili gelişim ve bakımına, bu limanlar özel sektör tarafından inşa edilmiş ve işletilmekte olsalar

dahi, özel bir önem atfetmelidir. Devlet şu rolleri gözönünde bulundurmalıdır.

- (1) Liman gelişim plan / projelerinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uygunluk içinde olup olmadığını izlemek.
- (2) Liman yönetim ve işletmeciliğinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uygunluk içinde olup olmadığını izlemek.
- (3) Temel liman tesislerinin ve liman yönetim ve işletmesinin kalitesini yükseltmek üzere liman yönetim birimine mümkün olan desteğin sağlanması
- (4) ‘Grup Liman’ sözkonusu olan durumlarda, liman yönetim ve işletmesinde birleştirilmiş yapılanma oluşturulmasında inisiyatif almak.
- (5) Uzun vadeli liman gelişim planının ilerleyişini takip edebilmek, ve planda gerekli değişiklikleri yapabilmek üzere gerekli veri ve bilgileri toplamak.

Yirmi-dokuz (29) liman ana limanlar olarak seçilmiştir.

(2) Konteyner tesisleri

1) Akdeniz Bölgesi

İskenderun limanındaki mevcut konteyner elleçleme hacminin varolan kapasitenin çok altında olması dolayısıyla yeni konteyner terminali zamanlı bir şekilde ve limanın konteyner hacminin gelecekte izlemesi muhtemel seyrine uygun olarak inşa edilmelidir. Mersin Limanının üç gantry vinçli mevcut konteyner terminalinde 242 bin konteyner elleçlenmektedir. Birkaç yıl içinde konteyner hacmi mevcut kapasiteyi aşacağından bu duruma ayak uydurmak üzere yeni terminal inşası adım adım gerçekleştirilmelidir. Gelişimin ilk aşamasında tam kapasitesi bir milyon TEU'luk yeni bir terminale gerek yoktur.

2) Ege Bölgesi

İzmir Limanındaki mevcut üç gantry vinçli mevcut konteyner terminalinde şu ana dek 399 bin konteyner elleçlenmektedir. Birkaç yıl içerisinde konteyner hacminin mevcut kapasiteyi aşması hemen hemen kesin olduğundan yeni terminal mümkün mertebe çabuk inşa edilmelidir. Yeni terminal tamamlansa bile 2010 yılında 0.9 – 1.2 milyon TEU'luk Ege Bölgesi hacminde 30 – 40 bin TEU'luk kapasite açığı beklenecektir. Yeterli kapasiteye sahip olacak bir diğer yeni terminal daha inşa edilmelidir. Mümkün olan en yakın zamanda büyük konteyner terminali için en uygun yerin tespit edilmesi amacıyla kapsamlı bir araştırma ve çalışma yapılmalıdır.

3) Marmara Bölgesi

Konteyner hacminin birkaç yıl içinde mevcut kapasiteyi aşacağı kesin olduğundan, yeni terminaller hazırlanmalıdır. Çok sayıda küçük çaplı konteyner terminali bulunmasının, bu bölgede inşa edilecek bir limanın, bir uğrak limanı haline gelmesini engelleyeceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda, geniş çaplı konteyner terminallerine, yani Derince Konteyner Terminali ve Marmara Limanı'na öncelik verilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

4) Karadeniz Bölgesi

Bu bölgedeki limanlarda elleçlenen konteyner hacmi mevcut kapasitenin çok altında olduğundan, yeni konteyner tesisleri her limanın konteyner hacminin gelecekte göstereceği artış göz önünde bulundurularak, zamanı geldikçe kurulmalıdır. Filyos Limanı'nın hedeflenen hacmi yıllık 800 bin TEU'dur. Bu rakamın gözden geçirilmesi yerinde olacaktır.

(3) Uzun Vadede Gelişim

2020 yılına dek Türkiye'deki konteyner terminali inşası başlangıç inşaat yatırımının 880 milyon ABD Doları civarında olacağı tahmin edilmektedir. Toplam palamar yeri uzunluğunun 5,900 metre olacağı varsayılmaktadır.

(4) Kısa Vadede Gelişim

Altyapı gelişiminin aşama planı göz önünde bulundurulduğunda, kısa vadede (2010) inşa edilecek liman tesislerine öncelik tanınması gerekmektedir.

Konteyner terminalleri konusunda ise, hub liman politikası ve bu Master Plan'daki talep tahmini uyarınca, sırasıyla Ege ve Marmara Bölgeleri'nde ana liman tipi bir uğrak limanı inşası hedef yılda (2010) gerekli olacaktır. Sadece konteynerlere ayrılmış liman tipi de dahil olmak üzere iki adet konteyner kargo palamar yeri, sırasıyla Akdeniz ve Ege Bölgeleri'nde gerekli olacaktır. Marmara Bölgesi'nde de üç adet palamar yeri gerekeceği değerlendirilmektedir. Türkiye'de 2010 yılına kadarki konteyner terminali ilk inşa yatırımının yaklaşık 360 milyon Amerikan Doları olması beklenmektedir. Toplam rıhtım uzunluğunun 2,200 metre olacağı varsayılmaktadır.

Akdeniz Bölgesi için beş genel yük rıhtımına ihtiyaç olacaktır, ve bu rakam Ege Bölgesi için 18, Marmara Bölgesi içinse 21 olacaktır. Bu rıhtımların bir kısmı çok amaçlı tipte inşa edilecektir. Türkiye'de 2010 yılına kadarki genel yüklere yönelik rıhtım inşaatı ilk inşa yatırımının yaklaşık 650 milyon Amerikan Doları civarında olması beklenmektedir. Toplam uzunluğun 10,000 metre olacağı varsayılmaktadır.

3. Liman Yönetimi Stratejisi

Genel olarak limanlar kamu varlıkları olarak işlev görürler. Türk yasalarınca kıyı hatları kamu kullanımı ile sınırlandırılmıştır. İlk olarak özel sektör de dahil olmak üzere her bir liman yönetim birimine liman yönetimi için belirli bir hukuki kurum statüsü verilmelidir. Buna ilave olarak merkezi hükümet, liman yönetim birimlerini otonom birer birim olarak koordine etmeli yahut yönlendirmelidir. Türkiye’de liman gelişimini sağlamak üzere izleyen kısımdaki gibi bir ulusal liman yönetim sistemini önermekteyiz. Bu gelecekte liman gelişiminin özel sektör tarafından desteklenmesi için bir temel olacaktır.

(1) İdare edilecek ‘LİMANLAR’ın tanımı

Birleşik bir liman yönetim sistemine sağlam bir temel oluşturabilmek için ‘limanlar’ın temel kavram ve hukuki tanımları açıklığa kavuşturulmalıdır. Bu çalışmada ‘liman’ şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Yük ve yolcu trafiğine yönelik ve en azından liman yönetim, idare ve işletmesi için gerekli boyutta hukuki sınırları haiz olan ve birleşik işlevsel birimler olarak yönetilecek, idare edilecek ve işletilecek kıyı tesisleri kümesinden oluşan organik bir yapı.”

(2) Liman gelişim mastır planı

Liman Gelişim Mastır Planı her bir liman otoritesi tarafından hukuki bir temelde oluşturulmalıdır. Bu plan limanın hem yönetimi hem de idaresi için bir rehberdir. Limanların kullanım ve bakımı, ve çevresel etkinin incelenmesi ve de liman gelişimini içeren planlar ise planlama dönemleri uzun vadeli olan (yaklaşık 10-15 yıl) mastır planlardır. Burada anahtar kavram limanın hem arazi hem de tesisleri içeren bir mekan olarak değerlendirilmesidir.

(3) Liman yönetim birimlerinin oluşturulması (Liman Otoritesi)

‘Liman Otoritesi’ şu şekilde ele alınmaktadır: “Limanları birleşik işlevsel birimler olarak geliştiren ve bakımını yapan, ve kamu kullanımı için liman hizmetlerini güvenceye alan hukuki birim”. Şu anda Türkiye’de ihtiyaç duyulan, liman yönetimlerinin, merkezi hükümetin uygun katılımıyla, kontrolünü sağlayacak bir sistemdir. Böylesi bir sistemde her bir liman işletmecisi, limanları merkezi hükümetçe yürürlüğe konulan mastır planlar uyarınca yönetir ve işletir.

4. Liman Yatırım Finansmanı ile ilgili Strateji

(1) TCDD limanlar hesabının etkin mali yönetimi için yetkili merciler limanlar hesabının, aşağıdaki koşullar dairesinde, demiryolları hesabından ayrı olarak yönetilmesi hususunu değerlendirmeye başlamalıdır;

- 1) Limanlar hesabı Hazine gelirlerini artırmaya devam etmelidir. Hazineye aktarılacak yıllık miktar, yıllık kaba işletme karlarının yüzde ellisi olmalıdır. Durum-2’de 2001-2020 arası yıllık dönemde aktarılacak miktar toplamda 1.689 milyon Amerikan Dolarına ulaşmaktadır.

- 2) Limanlar hesabı, yatırım verimliliğini artırmak üzere etkin bir şekilde yönetilmelidir. Limanlar hesabının kısa vadeli yapım ve geliştirme ile etkin yatırımı sağlamak üzere hem alt hem de üst yapı yatırımlarında kullanılmasına olanak sağlanmalıdır. Dolayısıyla bütçedeki TCDD limanları için olan denizcilik liman yatırımları limanlar hesabına aktarılmalıdır. Öz-işletme için ayrılacak miktar TCDD limanlarında alt ve üst yapı yatırımlarına imkan verecek şekilde yıllık kaba işletme karlarının yüzde kırkı olacaktır. Durum-2’de öz-işletme miktarı toplam 1,351 milyon ABD Dolarına ulaşmaktadır.
- 3) TCDD artan kargonun tamamını elleçleme imkanına sahip olmadığından, limanlar hesabı özel sektörü destekleyecek bir kamu fonu olarak işlev görmelidir. Öte yandan özel sektör de özel kredilerin yetersizliği dolayısıyla limanlarındaki artan yük ile baş edebilmek üzere borçlanabilme imkanları aramak durumundadır. Dolayısıyla bu hesabın bir kamu fonu olarak işlenmesi beklenmektedir. Hem Hazine hem de Ulaştırma Bakanlığı bu hesabı özel sektörü destekleyecek bir biçimde işleteceklerdir. TCDD, bu hesabın sekreteryası olarak işlev görecektir. Bu işlev için ayrılan miktar, özel sektöre borç olarak verilmek üzere, yıllık kaba karın yüzde onu olacaktır. 2001-2020 arası yirmi yıllık dönemde bu miktar Durum-2’de 337 milyon ABD Dolarına ulaşmaktadır ve özel finansman kaynaklarındaki açığın yüzde seksenini telafi etmektedir.

(2) Özel sektörün desteklenmesi bakımından yetkili merciler Yap-İşlet-Devret modeli, işletme hakkının devri, özel sektöre destek işlevi ve vergi sistemi konularında aşağıdaki hususları yeniden değerlendirmelidirler.

Bkz. II-8.2.1

- 1) Yap-İşlet-Devret sözleşmelerinde yetkili merciler tahkim, hesaplar, fiyat artışları, zaruri haller, ve sözleşmenin sona erdirilmesi ile ilgili maddeleri risk paylaşımı açısından tekrar değerlendirmeye başlamalıdır. Bu hususla ilgili detaylar “8.2.1 Yap-İşlet-Devret Modeli” bölümünde açıklanmaktadır. Çekici Yap-İşlet-Devret modelleri geliştirmek bakımından yetkili merciler, mali danışmanlar ve hukukçulara danışmak suretiyle Yap-İşlet-Devret finansmanı ile ilgili modeller konusunda kabiliyetlerini geliştirebilme imkanlarını haiz olmalıdırlar.

Bkz. II-8.2.2

- 2) İşletme haklarının devri sözleşmelerindeki doğal afetlerden kaynaklanan onarım maliyetleri ve yetki tayini ile ilgili maddeler, bir kısım özel sektör işletme şirketleri mali tanımlardan ileri gelen bir takım mali güçlüklerle karşılaşabileceklerinden dolayı, yetkili mercilerce tekrar gözden geçirilmelidir. Bu hususla ilgili detaylar “8.2.2 Özelleştirilmiş Limanlarda Liman İşletmesi” bölümünde açıklanmaktadır.

Bkz. II-8.4

- 3) “8.2.4 Özel Sermaye” bölümünde açıklandığı üzere özel sermaye yatırımları atıl durumdadır. Özel sektöre doğrudan borç vermek ve / veya özel sektörün özel bankalardan borçlanmasında garantiler sağlamak üzere bir kamu oluşumu düşünülmelidir. Bu oluşum, yukarıda açıklandığı üzere, TCDD limanlar hesabı içerisinde olacaktır. Bu oluşum, özel finansman açıklarının büyük bir bölümünü telafi edecek biçimde işleyecektir.

Bkz. II-8.4(3)

- 4) Vergi sisteminin muafiyetler vasıtasıyla girişimciler için finansman kaynakları sağlama işlevi vardır. Limanlar alanındaki girişimciler, yahut limanlar alanına girmeye niyetli girişimciler ölçekleri itibarıyla küçük olduklarından teşvikler bakımından kifayetsizdirler.

Bu bakımdan ön-ödemeli hisse senetleri ve özel amortismanlar özel yatırımı desteklemek bakımından güçlü araçlardır ve özel fonlar açığını telafi bakımından değerlendirmeye alınmalıdır.

5. Kurumsal Çerçeve ile İlgili Strateji

(1) Liman Mastır Planlaması ile Koordinasyon Sistemi

Hükümet, liman otoritesi tarafından hazırlanan liman gelişimi mastır planını, temel siyasete uygunluğu bakımından inceler ve onay verir. Planda bir değişiklik yapılması durumunda da liman otoritesinin yine merkezi hükümet onayını alması gereklidir. Onayın alınmasından sonra liman otoritesi yapım planlamasını yapar, ve hükümetin temel siyasetine ve onaylanmış mastır plana uygun olarak gelişme önceliklerini belirler.

(2) Yapılanma

Hükümet tarafından belirlenen ana limanlardaki liman otoritelerinin, liman gelişim mastır planının oluşturulması yahut değiştirilmesi hususlarında danışmak ve yorum ve önerilerini almak üzere birer “Yerel Liman Konseyi” olmalıdır. Bu, ana limanların gelişiminin ulusal çıkarlarla yakından ilgili olduğu düşüncesinden ileri gelmektedir.

Yeni çerçeve içerisinde, ulusal liman gelişiminin yürütülmesinde en büyük sorumluluk payına sahip olacak ana bakanlığın açıklıkla ortaya konması gerekir. Bugüne değin liman gelişimi ile ilgili sorumluluklar, ilgili bakanlıklar arasında işlevsel olarak parça parça bölünmüş durumdadır. Bu, mevcut sistemde genel koordinasyon işlevinin eksik kalmış olmasının nedenlerinden birisidir.

(3) Liman Otoritelerinin Liman İstatistiklerinin Durumu

Şu anda Türkiye’deki en sistematik ve tutarlı veriler PMUMA’nın liman istatistikleridir. Ancak kargo elleçleme verileri, veri kaynağı temelde liman giriş başvuruları inceleme raporları olduğu için, liman geliştirme ve destekleme bakımından yetersizdir. Kargo elleçleme hacmi ile ilgili olarak, PMUMA verilerini desteklemek üzere, bir diğer veri kaynağı daha sağlanmalıdır. Bu anlamda liman idare birimlerinin liman istatistiklerine daha fazla önem verilmelidir. En azından ulusal çıkarlar üzerinde önemli etkisi olan ana limanların istatistikleri periyodik olarak ve hukuki bir temelde merkezi hükümete rapor edilmelidir.

(4) Birleştirilmiş İstatistikler Kategorisi

Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı istatistikleri, kodlama sistemlerinin küresel standarda uyumlu hale getirilmesi bakımından incelenmiştir. Herbir liman yönetim biriminin kullandığı mal kategorileri gibi istatistiki kriterler ulusal düzeyde birleştirilmelidir. Gelecekte uyum sağlama zorunluluğu doğacağından, Avrupa Birliği yahut uluslararası örgütlerin ilgili rehberleri de incelenmelidir. Liman yük istatistiklerinde birleştirilmiş kriterler, liman idare birimlerinin türlerine bağlı olmaksızın, ulusal düzeyde tüm limanların mukayesesini mümkün kılacağından dolayı ulusal liman gelişim siyasetinin belirlenmesinde de çok önemli bir araç

olacaktır.

(5) Ulusal Fiziki Dağılım Yoklaması

Ulusal konteyner kargo akışı ile ilgili temel veriler ulusal liman gelişimi ve desteklenmesinin değerlendirilmesi bakımından faydalıdır. Konteyner kargolar ile ilgili olarak Dönemsel OD (Origin-Destination / Kaynak-Hedef) yoklaması, liman otoritelerinin yük elleçleme hacimlerini takip etmeye ek olarak, tamamlayıcı önlemlerden birisi olarak mevcuttur.

(6) Limanlarla İlgili Bakanlıklar Arasında Personel Değişimi

İletişim ve bilgi paylaşımı bakımından limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimleri değerlendirilmelidir. Unutulmamalıdır ki hükümetteki bürokrasi kaçınılmaz olarak etkin liman yönetim ve işletmesini engelleyici olabilmektedir.

(7) ‘Limanlar Konseyi’ Oluşturulması

Politika oluşturulması sürecinde limanlar konusunda uzman ve deneyimli kişilerden faydalanılmalıdır. Türkiye’deki iş dünyasında konteyner taşımacılığı ve liman yönetimi alanlarında geniş tecrübelere sahip çok sayıda uzman bulunmaktadır. Bu kişilerin düşüncelerinden faydalanmayı sağlayacak bir düzenlemeye acilen gidilmelidir. Liman inşaatı, liman yönetimi ve işletimi konularındaki uzmanlar ve diğer deneyimli kişilerden oluşacak bir ‘Limanlar Konseyi’, hükümetin bu şahısların görüş ve önerilerini tavsiye niteliğinde alabilmesini sağlamak üzere, hükümet bünyesinde oluşturulmalıdır.

6. Liman İşletmesi ile İlgili Strateji

(1) İleri Teknolojilerin Getirilmesi

Konteyner elleçleme işlemlerinde verimliliği artırmak üzere vinç operatörleri ve kontrol merkezindeki gözetmen arasında bilgi alışverişi, ve etkin iletişim son derece önemlidir. Türkiye’deki konteyner limanlarında (Haydarpaşa, İzmir) ofis ile vinç operatörleri arasındaki iletişimde telsiz tercih edilmektedir. Ancak işlemlerin büyük kısmı yüz yüze iletişim şeklinde gerçekleşmektedir. Konteyner terminallerinde bilgi aktarımı için aşağıdaki dört sistem halihazırda kullanılmaktadır. Aşağıdaki tablo her bir sistemin özelliklerini açıklamaktadır.

(2) Bilgisayarlaşmanın Önemi

Bilgisayarlaşma ayrı ayrı dökümanlardaki bilgilere her seferinde yeniden ulaşmayı gereksiz hale getirecek, ve bir kez bilgisayara girişi yapılan bir bilginin defalarca kullanımını mümkün kılacaktır. Ayrıca, liman faaliyetleri ile ilgili istatistiki verilerin derlenmesini de kolaylaştıracaktır. Dolayısıyla, TCDD öncelikle Liman Yönetim Birimi içindeki dokümantasyon işlemleri ile ilgili bilgisayar sistemlerini kullanmaya başlamalıdır. Bunu takip edecek bir adım olarak da, fonksiyonların geliştirilmesi ve bilgisayar sistemine dahil edilen alanın genişletilmesi gereklidir. Nihai olarak bilgisayar sistemi, ilgili tarafların erişimini mümkün kılan bir açık sistem haline gelecektir.

(3) Yük Elleçleme Ekipmanının Doğru Kullanım ve Bakımı

- 1) Eski yük elleçleme ekipmanının değiştirilmesi
- 2) Devamlı bakımın önemi
- 3) Yedek parçaların hazır bulundurulması

(4) Eğitim Sisteminin Zenginleştirilmesi

Gelişmiş bilgisayar sistemlerinin getirilmesi Türkiye'deki liman işletmelerinin gelişimi için çok önemli olacaktır. TCDD limanlarındaki tüm personele bilgisayar kullanımı konusunda uygun bir eğitim sağlanmalıdır. Her bir personelin eğitim programının zenginleştirilmesi liman kullanıcıları bakımından tüm hizmetlerin seviyesinin daha da yükseltilebilmesini sağlayacaktır.

(5) EDI (Electronic Data Interchange / Elektronik Veri Alış-Verişi) Sisteminin Getirilmesi

Uluslararası rekabet gücünün artırılması ve kullanıcı-merkezli hizmetlerin sağlanabilmesi için, Türkiye'de limanların idaresini kolaylaştıracak ve verimliliği artıracak EDI sistemleri hayata geçirilmelidir. Türk limanlarının bu konuda ileri ülkelerdeki belli başlı rekabet gücü yüksek limanlardan öğrenebileceklerini araştırması tavsiye olunur.

7. Çevre Değerlendirmesi

- (1) Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici gerekli tedbirlerin alınması
- (2) Liman idare birimlerine çevre kalitesini izleme ve çevresel projeler uygulama yetkisinin sağlanması
- (3) Kamu ve özel sektör katılımlı kapsamlı petrol-mücadele sistemleri oluşturulması
- (4) Liman gelişiminde sadece liman tesisleri ve faaliyetleri hakkında değil, aynı zamanda hinterlanddaki ekonomik faaliyetlerle ilgili olarak da çevresel değerlendirmeler yapılması
- (5) Deniz taşımacılığını destekleme politikaları oluşturulması

8. Önerilen Politikalar

[Liman Alt-yapısı Gelişimi ile ilgili Politika]

(1) Uluslararası konteyner taşımacılığında gelişmiş bir deniz taşımacılık ağının formüle edilmesi (Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi)

- a. Uluslararası düzeyde rekabet gücü olan konteyner limanları oluşturulması
- b. Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynakların yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılması
- c. Kargo elleçleme kapasitesinin geliştirilmesi
- c-1 Mevcut kapasitenin geliştirilmesi (mevcut tesis ve ekipman ile ilgili bakım faaliyetleri)
- c-2 Yönetim ve konteyner işlemlerini kapsayacak biçimde, genel bilgisayar sisteminin oluşturulması

c-3 Uzun vadede EDI sisteminin kurulması

(2) Rasyonel bir Uluslararası Deniz Taşımacılığı Ağının Formüle Edilmesi

- 1) Diğer uluslararası genel kargo
 - a. Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynakların yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılması
 - b. Yük elleçleme kapasitesinin, mevcut tesis ve ekipmanın bakım faaliyetlerinin güçlendirilmesi suretiyle geliştirilmesi
- 2) Uluslararası dökme yük taşımacılığı
 - a. Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümetin katılımının artırılması
 - b. Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynakların yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılması
 - c. Yük elleçleme kapasitesinin, mevcut tesis ve ekipmanın bakımı faaliyetlerinin güçlendirilmesi suretiyle geliştirilmesi
 - d. Kamu ve özel sektör katılımlı, kapsamlı petrol-mücadele sistemleri oluşturulması

(3) Rasyonel ülke içi deniz taşımacılığı ağının formüle edilmesi

- a. Deniz taşımacılığını destekleme politikasının oluşturulması
- b. Mevcut tesislerin bakımı ve geliştirilmesi

(4) Güvenli ve rahat yolcu taşımacılığı ağının formüle edilmesi

- a. Turizmi desteklemek üzere uluslararası deniz yolcu taşımacılığı tesislerinin geliştirilmesi
- b. Mevcut deniz yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi

(5) Bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere liman projelerinin desteklenmesi

- a. Uzun vadeli bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere yerel konteyner limanları oluşturulması (Akdeniz, ve Karadeniz)
- b. Mevcut deniz yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi
- c. Mevcut yük taşımacılığı tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi

(6) Deprem, enerji krizleri gibi hallerde ulusal / bölgesel ekonominin ve halkın günlük yaşamının sürekliliğini sağlamak

- a. Seçilecek tesislerin depreme karşı kapasitelerinin geliştirilmesi
- b. Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümet katılımının artırılması

(7) Alt-yapı gelişimi ortak çerçevesi

- a. Farklı kuruluşlar tarafından uygulanan liman geliştirme projelerini koordine etmek ve yönlendirmek üzere Ulusal Liman Gelişimi Master Planı oluşturulması
- b. Özel ve kamu kaynaklarını yoğun ve etkin olarak liman altyapı gelişimine yatırmak üzere sınıflandırılmış liman gelişim sisteminin getirilmesi
- c. Liman geliştirme master planına dayalı olarak her bir liman için yeni bir yatırım sisteminin getirilmesi
- d. Limanlar ile bunların hinterlandını birbirine bağlayan kara ve demir yolu ağlarının güçlendirilmesi
- e. Özellikle, konteyner taşımacılığında demiryolu faaliyetlerini artırmak üzere yeterli önlemlerin alınması

[Liman yönetimi, idaresi ve işletmesi ile ilgili politikalar]

(1) Liman idaresinin iyileştirilmesi

1) Liman idaresinin çerçevesi

- a. “Liman” kavramının temel anlam ve hukuki tanımını açıklığa kavuşturmak üzere “Limanlar Kanunu”nun hazırlanması
- b. Her bir limanın liman gelişim master planının hazırlanması
- c. Liman idare birimlerinin rol ve fonksiyonlarının tanımlanması
- d. Uzun vadede Liman Otoritesi sisteminin getirilmesi

2) Liman idaresinin etkinliği

- a. Daha fazla yetki ve sorumluluğun TCDD merkezinden her bir liman idaresine aktarılması
- b. Yetenekli personelin terfisi ve puanlamayı da kapsayan yeni bir personel sisteminin getirilmesi
- c. Elleçleme verimliliğini artırmak üzere TCDD konteyner terminallerindeki konteyner yükleme – boşaltma işçiliğinde rekabetin getirilmesi

(2) Liman yatırımları ve finansman

- a. Özel sektör yatırımlarını özendirmek üzere Yap-İşlet-Devret sözleşmelerinin risk paylaşımı açısından yeniden değerlendirilmesi
- b. TDİ limanları özelleştirme sözleşmelerinin doğal afet sonrası onarım maliyetleri konusundaki mevcut maddelerinin yeniden değerlendirilmesi
- c. Özel sektöre doğrudan borçlanma ve / veya borçlanma garantisi sağlamak üzere bir kamu fonu oluşturulması
- d. Limanlarla ilgili iş alanlarındaki özel sektör şirketlerine vergi muafiyeti sistemi sağlanması
- e. TCDD limanlar hesabının, demiryollar hesabından ayrı olarak işletilmesi konusunun değerlendirilmesi
- f. Liman yatırımlarının alt ve üst yapılarda hızlandırılması

(3) Kurumsal Çerçeve

1) Temel çerçeve

- a. Herbir limanın liman gelişim mastır planı hakkında rehber hazırlanması
- b. Limanlar mastır planı ve yapım planı konuları ile ilgili bakanlıklar arasında koordinasyonu sağlamak üzere uygun bir örgütlenmenin oluşturulması
- c. Merkezi hükümetin koordinasyon fonksiyonunun güçlendirilmesi
- d. Herbir limanda liman idaresi ve gelişimi ile ilgili çeşitli tarafların görüş ve önerilerinin alınmasına imkan sağlayacak uygun bir örgütlenmenin oluşturulması

2) Liman idaresi ve yönetimi ile ilgili alt-çerçeve

- a. Liman istatistikleri sisteminin güçlendirilmesi
- a-1 Liman istatistiklerinin herbir liman yönetimi tarafından hazırlanması
- a-2 Ana liman yönetim birimlerinin hukuki bir temelde, periyodik olarak liman istatistiklerini hükümete rapor etmelerinin sağlanması
- a-3 Birleştirilmiş istatistik kategorileri oluşturulması
- b. Liman tesisleri kayıt sisteminin getirilmesi
- c. Limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimi sisteminin getirilmesi

(4) Liman İşletmesi

- a. Etkin önlemlerle, yük elleçleme verimliliğinin, özellikle kargo elleçleme verimliliğinin, artırılması
- b. Aşamalı olarak yük elleçleme işlemine özel sektör katılımının sağlanması
- c. Vinç operatörleri ve kontrol merkezi arasında ileri iletişim sistemlerinin kurulması
- d. Envanter, teslim / alım kontrolü ve yükleme – boşaltma işlemleri kontrolü gibi bilgisayarlı işletim sistemlerinin getirilmesi
- e. Aşamalı olarak ve dünya standardında EDI sisteminin getirilmesi
- f. Bilgisayar sistemleri eğitim programlarının zenginleştirilmesi

(5) Çevresel değerlendirme

- a. Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici gerekli önlemlerin alınması
- b. Liman yönetim biriminin çevre kalitesini izleme ve çevresel projeleri uygulama yetkisiyle donatılması
- c. İlgili kamu ve özel sektör kuruluşlarının katılımıyla kapsamlı petrol-mücadele sistemlerinin oluşturulması
- d. Liman gelişiminde çevresel değerlendirmenin sadece liman tesis ve faaliyetleri bakımından değil aynı zamanda ilgili hinterlanddaki ekonomik faaliyetler bakımından da yapılması
- e. Ulusal deniz taşımacılığını destekleme politikasının oluşturulması

Uygulama Organizasyonu, Araştırma Dönemi, ve Çalışmanın Akışı

1. JICA Çalışma Ekibi

Çalışma ekibi aşağıdaki uzmanlardan oluşmaktadır. İsimleri ve sorumluluk alanları aşağıdaki listede sunulmuştur:

İsim	Sorumluluklar
Yukio NISHIDA	Ekip Başkanı/Genel Yönetim/Liman Politikaları
Katsuhiko OSHIMA	Ulusal ve Bölgesel Gelişme
Tadahiko KAWADA	Ulaştırma Analizleri
Katsushi SUZUKI	Talep Tahminleri
Toshio AZUMA	Liman Planlama/Çevresel Değerlendirme
Koji ESAKI	Tesis Planlama/Maliyet Değerlendirmesi
Tsuyoshi NOMURA	Yatırım Analizi
Fumio KANEKO	Yatırım Analizi
Masahiro NAKAMURA	Liman Yönetim ve İşletmesi
Toshihiro OKURA	Yük Elleçleme Sistemleri/Bilgisayarlaşma
Hiroto SUZUKI	Koordinasyon
Masashi MURAYAMA	Koordinasyon

2. Karşı Taraf

Karşı taraftaki üyeler şu şekildedir:

Yusuf Ziya ÇINAR	DLH, Genel Müdür Yardımcısı (selef)
Faysal ÖZCAN	DLH, Genel Müdür Yardımcısı (halef)
Ülker YETGİN	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., Bölüm Şefi
Ülya LEKİLİ	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., İnş. Müh.
Mehmet SAĞ	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., İnş. Müh.
Rıza KORUER	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., İnş. Müh.
Neşe GÖKÇE	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., Mimar

3. Yürütme Komitesi

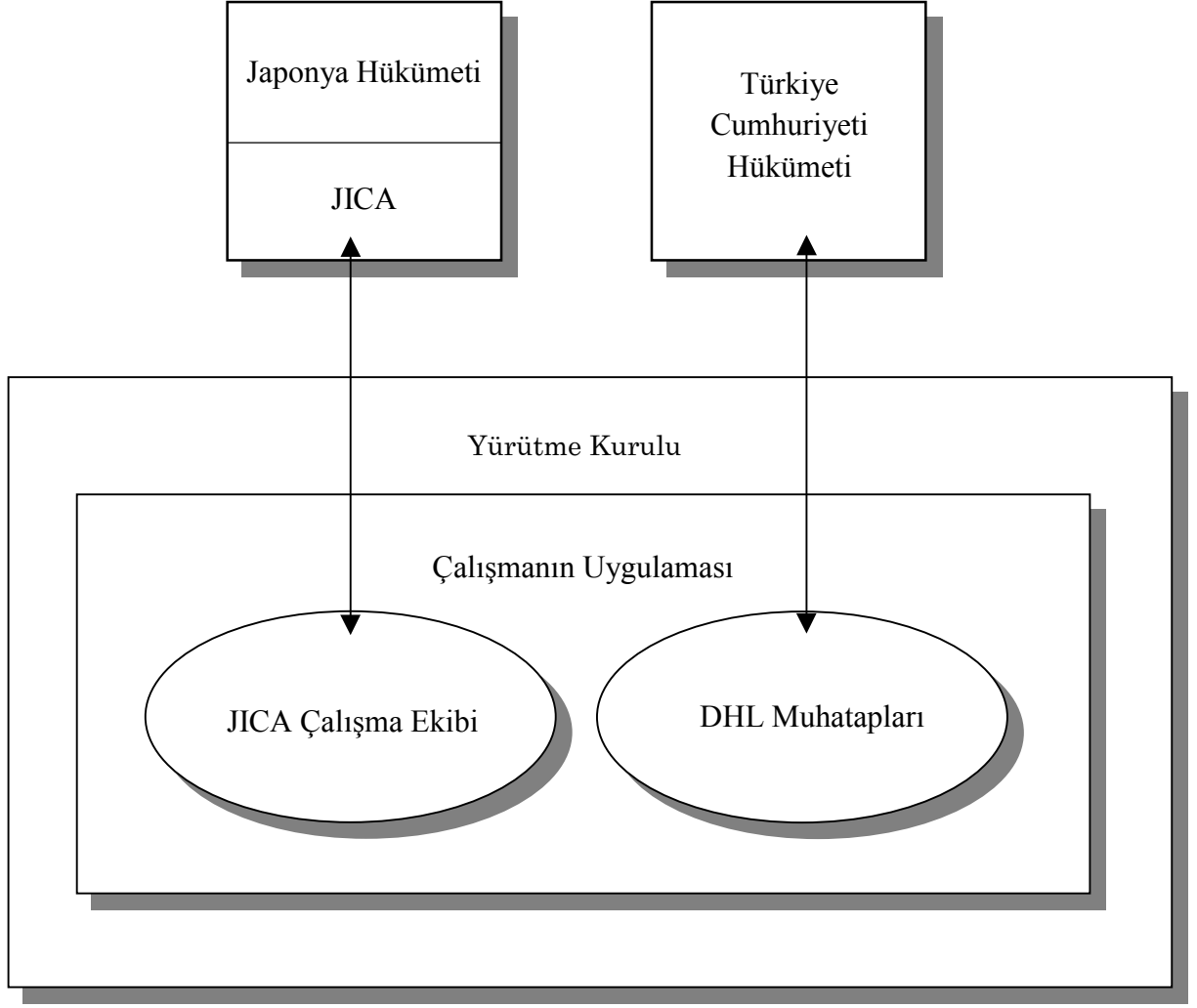
DLH, DPT, TCDD, ve diğer ilgili kurumların ilgili yetkililerinden Şekil 1’de görüldüğü üzere oluşan bir yürütme komitesi teşkil edilmiştir.

Yürütme Komitesi üyeleri aşağıdaki gibidir:

Yusuf Ziya ÇINAR	DLH, Genel Müdür Yardımcısı (selef)
Faysal ÖZCAN	DLH, Genel Müdür Yardımcısı (halef)
Ülker YETGİN	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., Bölüm Şefi
Ülya LEKİLİ	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., İnş. Müh.
Mehmet SAĞ	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., İnş. Müh.
Neşe GÖKÇE	DLH, Liman Planlama ve Tasarım Böl., Mimar
İsmail YALIM	DLH, Liman İnşaatı Bölümü, İnşaat Müh.
Asaf KAYA	DLH, Daire Başkanı
Enver YERDELEN	DLH, Bölüm Şefi
Zafer ÖZERKAN	DLH, Daire Başkanı
Eralp DEMİRALIN	DLH, Bölüm Şefi
Mustafa UNLU	DLH, Daire Başkanı
Nesip KEMER	DLH, Daire Başkanı
Süleyman BAŞA	DLH, Jeoteknik Müh.
Mehmet ÇOLAKOĞLU	DLH, 1nci Bölge Müdürlüğü (Rize), Baş Müh.
Tahir METE	DLH, 1nci Bölge Müdürlüğü (Rize), Bölge Müdürü
Hamil BEKİROĞLU	DLH, 2nci Bölge Müdürlüğü (Samsun), Bölge Müdürü
Ozkan GUNEYOĞLU	DLH, 2nci Bölge Müdürlüğü (Samsun), Araştırma Teknisyeni
Mustafa Seçkin BUZ	DLH, 2nci Bölge Müdürlüğü (Samsun)
Cemal MÜFTÜOĞLU	DLH, 3ncü Bölge Müdürlüğü (Bartın), Bölge Müdürü
Necmi UNLU	DLH, 3ncü Bölge Müdürlüğü (Bartın)
Oya ÖZGÜVEN	DLH, 4ncü Bölge Müdürlüğü (İstanbul), Jeoloji Müh.
Haluk ÖZMEN	DLH, 4ncü Bölge Müdürlüğü (İstanbul), Jeoloji Müh.
M. Emin ÇAKICI	DLH, 5nci Bölge Müdürlüğü (Bandırma), Bölge Müd. Yrd.
Hanife HAYMANALI	DLH, 5nci Bölge Müdürlüğü (Bandırma), Müh.
Hamit SEZGİN	DLH, 5nci Bölge Müdürlüğü (Bandırma), Bölge Müdürü
Aydın ÖZEN	DLH, 5nci Bölge Müdürlüğü (Bandırma), Müh.
Mehmet VAROL	DLH, 5nci Bölge Müdürlüğü (Bandırma)
Ahmet SEZGEN	DLH, 6ncı Bölge Müdürlüğü (İzmir), Bölge Müdürü
Ersel Zafer ORAL	DLH, 6ncı Bölge Müdürlüğü (İzmir), Jeofizik Müh.
Salih OKUR	DLH, 7nci Bölge Müdürlüğü (Antalya), Bölge Müdürü
S. Selen AYDIN	DLH, 7nci Bölge Müdürlüğü (Antalya), Mimar
Seyyit MICILLIOĞLU	DLH, 8nci Bölge Müdürlüğü (Adana), Baş Müh.
Yücel ERBAŞ	DLH, 11nci Bölge Müdürlüğü (Sivas), Bölge Müdürü
Yılmaz KILAVUZ	DLH, Hidrolik Merkezi, Jeoteknik Müh.
Urfi YERLİ	DLH, Hidrolik Merkezi, Jeoteknik Müh.

Bektaş GELDE	DLH
Ali YÖRÜK	Ulaştırma Bk.lığı, APK. Böl., Bölüm Şefi
Nuray KÜSMENOGLU	Ulaştırma Bk.lığı, APK. Böl., Uzman
Sarp ALTEK	Ulaştırma Bk.lığı, Dışilişkiler Dairesi, Tercüman
Fikret ÇAĞLA	Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,.
Tülin CANDIR	Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Sektör Sorumlusu
Sedef YAVUZ	Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Uzman Yrd.
Cengiz CİHAN	Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Uzman Yrd.
Deniz AKKAHVE	Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Bölgesel Gelişim Uzmanı
Nur Jale ECE	Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Uzman
Gülefşan DEMİRBAŞ	Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Uzman
Refik ÖZGÜR	Başbakanlık, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Serbest Bölgeler Genel Md.lüğü, Uzman
Rıfat KÖK	Başbakanlık, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Serbest Bölgeler Genel Md.lüğü, Teknisyen
Bilgehan ÖZTÜRK	Başbakanlık, Kıbrıs Müsteşarlığı, Uzman
Kadir TEZCAN	Maliye Bk.lığı, Daire Bşk.
Ercan GÜNDOĞAN	Bayındırlık ve İskan Bk.lığı, Şehir Plancısı
Atilla YAYLIOĞLU	Bayındırlık ve İskan Bk.lığı, Karayolları Gen. Müd., Planlama/ Araştırma Müh.
Ciğdem ERKUL	Bayındırlık ve İskan Bk.lığı, Karayolları Gen. Müd., Müh.
Hanife Fikret ÖZKAN	Enerji ve Tabii Kaynaklar Bk.lığı, Uzman
Adem AĞIR	Çevre Bk.lığı, Müh.
Ümit ÜLKÜTAŞIR	Çevre Bk.lığı, Müh.
Dündar DRAMANOĞLU	Çevre Bk.lığı, Müh.
Ali AYBAYRAK	Çevre Bk.lığı, Müh.
Seçkin KAVRUK	Çevre Bk.lığı, Şehir Plancısı
Mürüvvet DİNDAR	Çevre Bk.lığı
Ufuk KÜÇÜKAY	Çevre Bk.lığı
Eyüp YÜKSEL	Özel Çevre Koruma Vakfı, EPR Uzmanı
Göksel N. DEMİRER	ODTÜ Çevre Mühendisliği Bölümü
B.Tolga ARICAN	Sanayi ve Ticaret Bk.lığı, Müh.
S.Ferhat ÖZKAN	Turizm Bk.lığı, Bölüm Şefi
Özgür CAVGA	Kültür Bk.lığı, İnşaat Müh.
Gülseven KAYA	Tarım Bk.lığı, Müh.
I. Basri EVCİ	Tarım Bk.lığı, KK. Genel Müdürlüğü, Ziraat Müh.
Gülnur MULAOĞLU	Tarım Bk.lığı, KK. Genel Müdürlüğü, Ziraat Müh.
Süleyman BAYKAN	Tarım Bk.lığı, KK. Genel Müdürlüğü, Veteriner

Naci UYSAL	TCDD, Limanlar Dairesi, Bölüm Şefi
İlhan ÖZTÜRK	TCDD, Limanlar Dairesi, Mak. Müh.
Murat ERKAYA	TCDD, Limanlar Dairesi, Müdür
Hakan ERDOĞAN	TCDD, Limanlar Dairesi, Müdür
İlhami GENÇ	TCDD, Limanlar Dairesi, Ekonomist/Uzman
Ergun BAYAR	TCDD, Limanlar Dairesi, Bölüm Baş Müh. Yrd.
Hayati ÖZCAN	TCDD, Limanlar Dairesi,
Mehmet GEDİK	TCDD, Limanlar Dairesi
Teyfik KÜÇÜK	TDİ, Bölüm Şefi
Levent AKSON	Deniz Ticaret Odası, Kaptan
Nail YÜCESAN	Deniz Ticaret Odası, DTO İşadamları Konseyi üyesi
Emin AKBAŞOĞLU	Deniz Ticaret Odası, Armatör
A. Nur POYANLI	Deniz Ticaret Odası
Reman KUMDERELİ	Mersin Denizcilik Odası, Yön. Kon. Bşk. Yrd.
Atakan ÇUKUROVA	Mersin Denizcilik Odası, Genel Sekreter
Halil DELİBAŞ	Mersin Denizcilik Odası, Kaptan
Mehmet HATİP	İstanbul Denizcilik Odası, Genel Sekreter Yrd.
Belir İLİKTEKİN	Dış İlişkiler Odası, Şef
Engin GÜREL	İzmir Ticaret Odası
Dr. Can E. BALAS	Gazi Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Yrd. Doç.
Dr. Lale Balas	Gazi Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Yrd. Doç.
Ebru YILDIZ	Gazi Üniversitesi, Mühendis
Dr. Vedat DEMİREL	İstanbul Teknik Üniversitesi, Yrd. Doç.
Dr. Gökdemir NESER	9 Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Tekn. Enstitüsü, Araştırma Gör.
Yusuf Ziya BOYACI	Koç Üniversitesi
Mehmet TANRIKULU	SIS, Bölüm Şefi
Gülten BARAN	SIS, Matematikçi
Cemal DURLU	SIS
Ömer POLATKAN	Devlet Meteoroloji İşleri
Murat ŞAHİN	Devlet Meteoroloji İşleri
Ali KAYA	Devlet Meteoroloji İşleri, Matematikçi
Halil AYTAÇ	Devlet Meteoroloji İşleri, İstatistikçi
E.Yavuz ÇAKMAK	T.O.B.B.
Zerrin ÖZTİMUR	GAP İdaresi, Uzman
Ahmet ÖZÜNER	BOTAŞ Genel Müdürlüğü



Şekil 1 Çalışma Düzeni

4. Çalışma Dönemi

Bu çalışma şu dönemlerden oluşmaktadır:

Birinci Aşama (Sözleşme) : 19 Temmuz 1999 ~ 31 Mart 2000

İkinci Aşama (Sözleşme) : 19 Mayıs 2000 ~ 21 Eylül 2000

5. Araştırma Dönemi

Türkiye’de yapılan bu çalışma ile ilgili araştırmalar şu dönemlerden oluşmuştur:

Birinci Araştırma : 29 Temmuz 1999 ~ 7 Ekim 1999

İkinci Araştırma : 1 Aralık 1999 ~ 29 Ocak 2000

Üçüncü Araştırma : 20 Mayıs 2000 ~ 3 Haziran 2000

6. Çalışmanın Akışı

Yukarıda belirtilen dönem içerisindeki çalışma akışı Şekil 2'deki şemada gösterilmiştir.

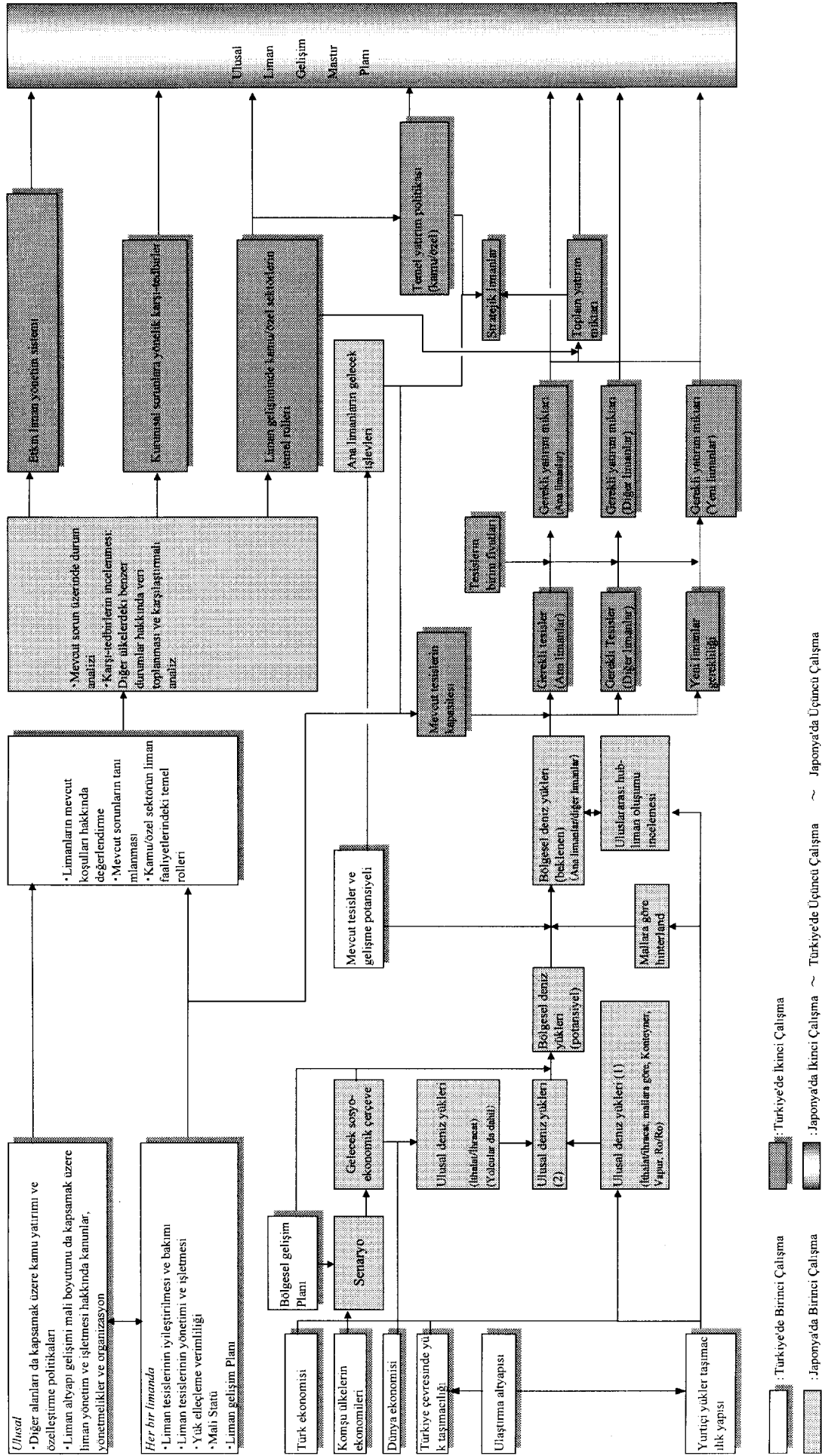


Figure 2 Flowchart of the study

ÖZET

KISIM 1
MEVCUT KOŞULLAR

Bölüm 1 Giriş

1.1 Çalışmanın Arkaplanı

- (1) Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz ile çevrelenmiş olan Türkiye Cumhuriyeti, Yunanistan, Bulgaristan, Gürcistan, Ermenistan, İran, Irak ve Suriye ile olan sınırlarıyla, Asya ve Avrupa arasındaki ticarete bir kavşak konumunda bulunmaktadır. Türkiye'nin yaklaşık 8,300 kilometre uzunluğundaki kıyı şeridi boyunca aşağı yukarı 400 civarında kıyı tesisleri bulunmaktadır.

Türk limanlarındaki uluslararası yük hacmi artış gösterirken iç yük hacmi daralmaktadır. 1998 yılında limanlardaki yük elleçleme hacmi 1,347 TEU'luk konteyner yükler de dahil olmak üzere 155 milyon tona ulaşmıştır.

Yüklerin bir kısmı farklı birimlere ait ve farklı birimlerce idare edilen küçük ölçekli limanlarda elleçlenmektedir. Bunun bir sonucu olarak, bu limanlarda yer kısıtlılığı, tesislerin eskimesi, ve modern işletme sistemlerinin yokluğu gibi çeşitli sorunlardan kaynaklanan verimsiz yük elleçleme sorunuyla karşı karşıya kalınmaktadır. Dolayısıyla bu limanların geliştirilerek mevcut sorunlarının çözüme kavuşturulması ve gelecekte oluşacak talep artışlarını karşılayacak hale getirilmeleri gerekmektedir.

Buna ilave olarak, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında en önde gelen sosyal reformlardan birisi bölgesel gelişimler arasındaki dengesizliğin düzeltilmesi hedefidir. Buna bağlı olarak, liman gelişimi ile ilgili bölgesel gelişim planlarının dikkate alınması gerekmektedir.

- (2) Yukarıda bahis konusu edilen durum göz önüne alınarak Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti (bundan sonra TCH) Japon Hükümeti'ne (bundan sonra JH) ulusal limanlar master planı ile ilgili bir çalışma (bundan sonra 'Çalışma') yürütülmesi arzusunu iletmıştır. Çalışmanın kapsamı üzerinde, TCH Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) ile, JH Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) arasında mutabakat sağlanmıştır.

1.2 Çalışmanın Amaçları

Çalışmanın amaçları aşağıdaki şekildedir:

- (1) Liman altyapısı gelişimi, ve liman idaresi ve işletimi ile ilgili temel politikalar oluşturulması.
- (2) Türkiye'de 2020 yılını hedef alarak Ulusal Liman Gelişim Master Planı (ULİMAP) aşağıdaki hususları içerecek biçimde oluşturulması;
 - 1) liman tesislerinin uzun dönemli gelişim planları (Ulusal / Bölgesel)
 - 2) seçilmiş stratejik limanlarda aşamalı planlar
 - 3) kamu yatırım planı
 - 4) liman idare ve işletme planı
- (3) İlgili kuruluşların kurumsal kapasitelerinin güçlendirilmesi

Bölüm 2 Sosyo-ekonomik Koşullar

2.1 Sosyo-ekonomik Faaliyetler

Türkiye, jeo-stratejik konumu ve Avrupa, Asya, Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri ile olan gelişmiş ilişkileri ile, küreselleşmenin ilerlemeleri karşısında daha da fazla önem kazanmaktadır. Türkiye kıtalar arasındaki köprü konumu ile büyük ticaret ve göç yollarının kalbi konumuna gelmiştir. Buna bağlı olarak, ulusal limanlar mastır planı gibi uluslararası ticarete yönelik kapsamlı stratejiler geliştirilmesi kaçınılmaz olmuştur.

Ülkenin yüzölçümü 814,578 kilometre karedir. Bu yüzölçümünün yüzde üçünü kapsayan Trakya Avrupa kıtasında bulunmaktadır. Asya kıtasında bulunan diğer yüzde 97 civarındaki toprakları ise genellikle Anadolu olarak adlandırılmaktadır.

Doğuda Gürcistan, Ermenistan ve Nahcivan, batıda Bulgaristan ve Yunanistan, ve güneyde Suriye ve Irak ile çevrili olan Türkiye, kuzeyden güneye yaklaşık 550 km, ve doğudan batıya yaklaşık 1,500 km uzanmaktadır. Güneyde Akdeniz, kuzeyde Kara Deniz, ve batıda Ege Denizi ile üç tarafından denizlerle çevrili olan Türkiye'nin kıyı şeridi toplam 8,333 km/ye ulaşmakta, ve ülkenin kara sınırları uzunluğu 2,875 km boyunca uzanmaktadır.

Türkiye'nin nüfusu yaklaşık 63 milyondur. Nüfusun 2010 yılında 74 milyona, ve 2020 yılında 82 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) tarafından hazırlanan verilere göre 1997 yılında kişi başına milli gelir 3,079 ABD doları olmuştur.

Ülkede 80 il mevcut olup, ülke Şekil 2-1-1'de görüldüğü biçimde yrdi coğrafi bölgeye ayrılmaktadır.

Bölgelerden dördü kıyıdır oldukları denizler üzerinden (Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi, Akdeniz Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi) adlandırılmıştır. Diğer bölgeler ise Anadolu bütünündeki konumlarına göre (Orta, Güney Doğu ve Doğu Anadolu Bölgeleri) adlandırılmıştır.

Tablo 2.1.1 Bölgeler ve İllerin Genel Özellikleri (1/2)

BÖLGE	İL	ALAN		NÜFUS (1997)			GSYİH (1997)			GSYİH/KİŞİ (cari fiy. milyon TL olarak)
		ALAN (km ²)	PAY %	NÜFUS (1997)	PAY %	BÜYÜME % *1	(cari fiyatlarla milyon TL olarak)	PAY %	BÜYÜME % *2	

MARMARA

BALIKESİR	14,272	1.8	1,030,978	1.6	0.8	427,436,050	1.48	1.3	415
BİLECİK	4,310	0.6	192,060	0.3	1.3	119,359,488	0.41	6.8	621
BURSA	10,882	1.4	1,958,529	3.1	2.9	1,017,908,052	3.53	4.4	520
CANAKKALE	9,629	1.2	448,815	0.7	0.5	241,787,094	0.84	3.5	539
EDİRNE	6,119	0.8	398,125	0.6	-0.2	209,368,298	0.73	3.8	526
İSTANBUL	5,289	0.7	9,198,809	14.6	3.5	6,583,172,304	22.83	5.7	716
KIRKLARELİ	6,304	0.8	318,866	0.5	0.4	213,277,967	0.74	5.9	669
KOCAELİ	3,623	0.5	1,177,379	1.9	3.5	1,398,385,109	4.85	5.4	1,188
SAKARYA	4,878	0.6	731,800	1.2	1.0	302,789,457	1.05	5.6	414
TEKİRDAĞ	6,339	0.8	567,396	0.9	2.7	305,414,265	1.06	6.8	538
YALOVA	850	0.1	163,916	0.3	2.8	123,322,677	0.43	13.2	752
Marmara Bölgesi	72,495	9.3	16,186,673	25.7	2.8	10,942,220,761	37.95	5.4	676

EGE

AFYON	14,722	1.9	797,589	1.3	1.1	215,249,273	0.75	3.6	270
AYDIN	7,943	1.0	899,980	1.4	1.2	416,112,657	1.44	3.3	462
DENİZLİ	11,861	1.5	816,250	1.3	1.2	368,785,423	1.28	4.8	452
İZMİR	12,003	1.5	3,114,859	5.0	2.0	2,056,620,055	7.13	4.4	660
KUTAHYA	12,043	1.5	639,629	1.0	1.4	227,969,822	0.79	3.0	356
MANİSA	13,269	1.7	1,232,015	2.0	0.9	625,797,209	2.17	5.4	508
MUGLA	12,974	1.7	640,011	1.0	1.8	395,108,011	1.37	4.9	617
USAK	5,382	0.7	311,754	0.5	1.0	102,552,128	0.36	3.3	329
Ege Bölgesi	90,197	11.5	8,452,087	13.4	1.5	4,408,194,578	15.3	4.4	522

KARADENİZ

AMASYA	5,702	0.7	346,191	0.6	-0.5	120,615,088	0.42	2.9	348
ARTVİN	7,359	0.9	184,070	0.3	-2.0	77,495,322	0.27	4.4	421
BOLU	10,915	1.4	553,022	0.9	0.4	259,700,244	0.90	3.7	470
CORUM	12,797	1.6	578,187	0.9	-0.7	209,826,768	0.73	4.0	363
GİRESUN	6,831	0.9	460,805	0.7	-1.1	166,791,521	0.58	2.6	362
GUMUSHANE	6,440	0.8	153,990	0.2	-1.3	31,355,811	0.11	-2.3	204
KASTAMONU	13,136	1.7	363,700	0.6	-2.1	142,496,459	0.49	3.6	392
ORDU	5,952	0.8	840,148	1.3	0.2	197,873,155	0.69	4.2	236
RİZE	3,919	0.5	325,581	0.5	-1.0	114,771,284	0.40	-0.3	353
SAMSUN	9,352	1.2	1,153,763	1.8	-0.1	415,170,374	1.44	2.9	360
SINOP	5,805	0.7	214,925	0.3	-3.0	67,550,509	0.23	1.0	314
TOKAT	10,073	1.3	695,862	1.1	-0.5	211,602,635	0.73	4.1	304
TRABZON	4,662	0.6	846,876	1.3	0.9	277,038,908	0.96	1.9	327
ZONGULDAK	3,306	0.4	612,722	1.0	-0.9	347,490,991	1.21	-1.7	567
BAYBURT	3,741	0.5	99,638	0.2	-1.0	16,537,952	0.06	6.4	166
BARTIN	2,076	0.3	187,008	0.3	-1.3	37,217,738	0.13	6.7	199
KARABUK	3,364	0.4	227,478	0.4	-1.0	94,799,905	0.33	13.0	417
Karadeniz Bölgesi	115,430	14.8	7,843,966	12.5	-0.5	2,788,334,664	9.67	3.4	355

AKDENİZ

ADANA	14,125	1.8	1,682,483	2.7	1.2	908,832,287	3.15	3.1	540
ANTALYA	20,909	2.7	1,509,616	2.4	4.0	776,787,211	2.69	6.4	515
BURDUR	7,174	0.9	252,791	0.4	-0.1	105,682,463	0.37	3.3	418
HATAY	5,867	0.8	1,197,139	1.9	1.1	466,637,127	1.62	3.7	390
İSPARTA	8,913	1.1	461,571	0.7	0.8	147,858,110	0.51	4.3	320
İCEL	15,620	2.0	1,508,232	2.4	2.4	797,355,508	2.77	4.3	529
KAHRAMANMARAS	14,525	1.9	1,008,107	1.6	1.7	274,648,376	0.95	4.4	272
OSMANİYE	3,215	0.4	438,372	0.7	1.9	113,790,736	0.39	-	260
Akdeniz Bölgesi	90,348	11.6	8,058,311	12.8	1.9	3,591,591,818	12.46	4.7	446

Tablo 2.1.1 Bölgeler ve İllerin Genel Özellikleri (2/2)

BÖLGE	İL	ALAN		NÜFUS (1997)			GSYİH (1997)			GSYİH/KİŞİ (cari fiy. milyon TL olarak)
		ALAN (km ²)	PAY %	NÜFUS (1997)	PAY %	BÜYÜME % *1	(cari fiyatlarla milyon TL olarak)	PAY %	BÜYÜME % *2	

İÇ ANADOLU

ANKARA	25,437	3.3	3,693,390	5.9	1.9	1,971,691,868	6.84	2.9	534
CANKIRI	8,230	1.1	248,599	0.4	0.0	60,231,111	0.21	1.5	242
ESKİSEHİR	13,925	1.8	660,843	1.1	0.4	334,027,934	1.16	3.3	505
KAYSERİ	17,170	2.2	974,035	1.5	0.4	341,351,671	1.18	3.4	350
KİRSEHİR	6,544	0.8	241,507	0.4	-0.9	78,518,199	0.27	1.7	325
KONYA	41,001	5.2	1,931,773	3.1	1.4	696,343,564	2.41	0.6	360
NEVSEHİR	5,407	0.7	287,866	0.5	-0.1	142,502,819	0.49	3.2	495
NİGDE	7,400	0.9	315,925	0.5	0.6	122,814,560	0.43	-1.6	389
SIVAS	28,619	3.7	698,019	1.1	-1.3	181,636,307	0.63	3.2	260
YOZGAT	14,097	1.8	599,690	1.0	0.5	116,691,542	0.40	2.0	195
AKSARAY	7,997	1.0	347,163	0.6	0.7	96,761,962	0.34	8.4	279
KARAMAN	8,924	1.1	224,303	0.4	0.6	123,285,808	0.43	8.4	550
KIRIKKALE	4,575	0.6	357,544	0.6	0.3	183,267,654	0.64	3.8	513
İç Anadolu Bölgesi	189,326	24.2	10,580,657	16.8	0.9	4,449,124,999	15.43	3.4	420

GÜNEYDOĞU ANADOLU

ADIYAMAN	7,644	1.9	678,999	1.1	3.9	127,156,517	0.44	4.1	187
DIYARBAKIR	15,272	2.0	1,282,678	2.0	2.2	336,804,456	1.17	1.0	263
GAZİANTEP	6,887	0.9	1,127,686	1.8	1.5	390,917,710	1.36	2.5	347
MARDİN	8,858	1.1	646,826	1.0	2.1	131,920,565	0.46	1.5	204
SIİRT	5,499	0.7	262,371	0.4	1.1	53,739,161	0.19	-9.5	205
SANLIURFA	19,451	2.5	1,303,589	2.1	3.7	269,722,006	0.94	8.3	207
BATMAN	4,680	0.6	400,380	0.6	2.1	99,109,997	0.34	3.1	248
SIRNAK	7,203	0.9	316,536	0.5	2.8	53,361,009	0.19	14.8	169
KILIS	1,444	0.2	109,908	0.2	-2.4	39,760,382	0.14	-9.1	362
Güneydoğu Anadolu Bölgesi	76,938	9.8	6,128,973	9.7	2.4	1,502,491,803	5.21	3.9	245

DOĞU ANADOLU

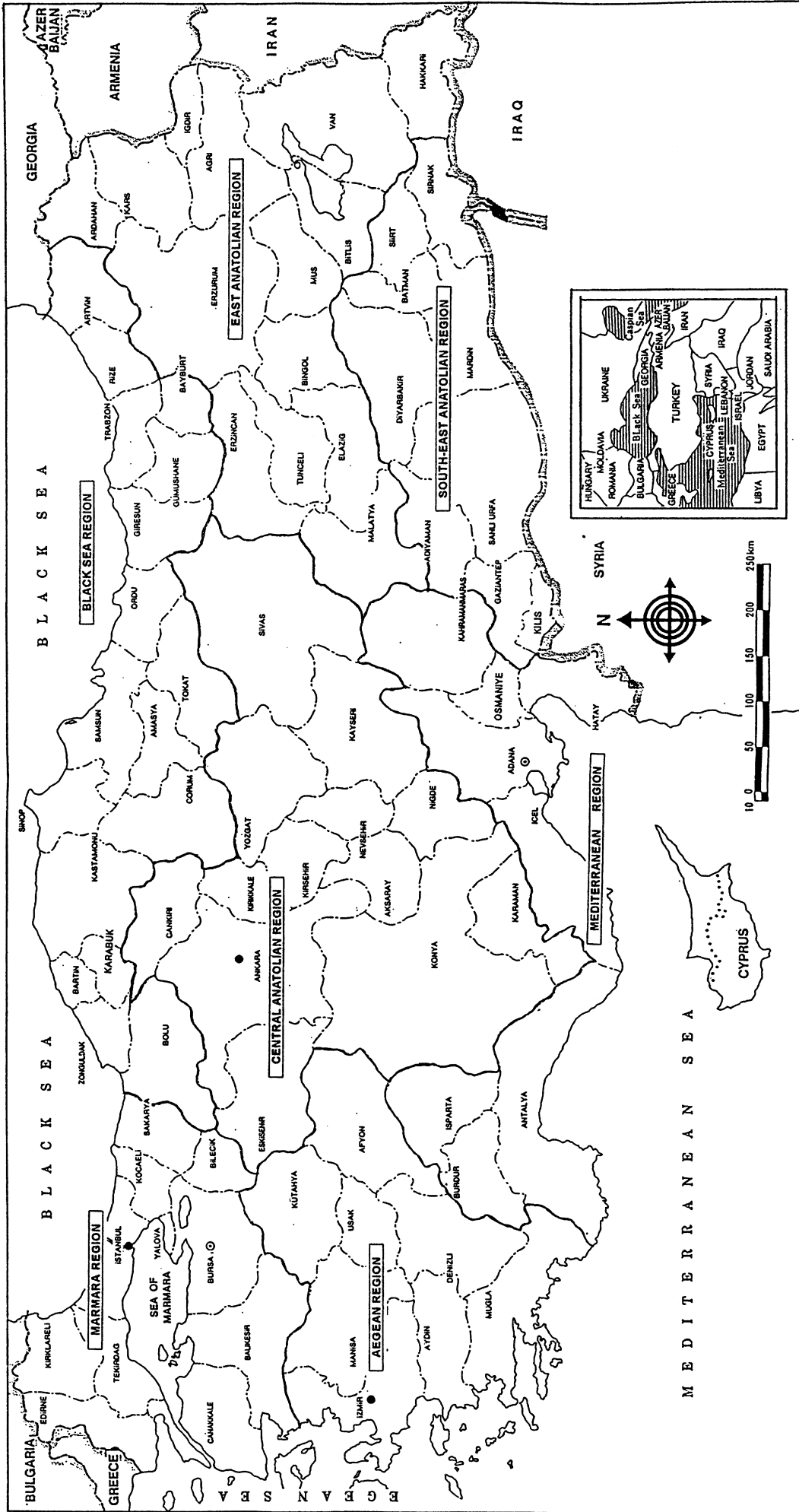
AGRI	11,520	1.5	466,058	0.7	0.9	52,785,151	0.18	1.4	113
BİNGÖL	8,277	1.1	234,790	0.4	-0.8	37,163,983	0.13	3.4	158
BİTLİS	7,123	0.9	339,645	0.5	0.4	52,780,145	0.18	3.4	155
ELAZIĞ	9,313	1.2	518,360	0.8	0.6	184,070,877	0.64	1.2	355
ERZİNCAN	11,746	1.5	280,118	0.4	-0.9	86,938,147	0.30	0.3	310
ERZURUM	25,355	3.2	873,289	1.4	0.4	176,254,378	0.61	0.7	202
HAKKARİ	7,228	0.9	219,345	0.3	3.4	34,701,003	0.12	0.8	158
KARS	10,144	1.3	322,973	0.5	-1.1	51,185,359	0.18	-4.6	158
MALATYA	12,146	1.6	815,105	1.3	2.1	235,198,157	0.82	3.8	289
MUS	8,090	1.0	422,247	0.7	1.6	48,896,718	0.17	1.9	116
TUNCELİ	7,705	1.0	86,268	0.1	-6.2	26,561,276	0.09	-1.8	308
VAN	19,483	2.5	762,719	1.2	2.5	121,422,453	0.42	3.4	159
ARDAHAN	4,951	0.6	128,606	0.2	-3.9	20,468,159	0.07	7.3	159
İĞDIR	3,546	0.5	145,384	0.2	0.3	25,498,707	0.09	6.9	175
Doğu Anadolu Bölgesi	146,627	18.8	5,614,907	8.9	0.7	1,153,924,513	4.00	1.9	206

TÜRKİYE 80 İL	100.0	62,865,574	100.0	1.5	28,835,883,136	100.00	4.4	459
----------------------	--------------	-------------------	--------------	------------	-----------------------	---------------	------------	------------

Not. *1: Yıllık Ortalama Büyüme Oranı (1990-1997)

Not. *2: Yıllık Ortalama Büyüme Oranı (1988-1997) 1987 fiyatlarıyla

Kakn: DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü), DPT (Devlet Planlama Teşkilatı)



Şekil 2.1.1 Genel Türkiye Haritası

2.2 Ticaret

2.2.1 Türk ve Dünya Ticaretinin Mevcut Durumu

1990 ve 1996 yılları arasında Türk ticaret hacmi ithalatta yüzde 11.3, ihracatta yüzde 10.1, ve toplam hacim olarak da yüzde 10.9 oranında artış göstermiştir. Aynı dönemde Türkiye, Kuzey Amerika (%7.5), Avrupa Birliği (%4.5), Afrika (%5), Orta Doğu Ülkeleri (%6.5), ve Japonya (%7)'yı geride bırakmıştır. 1997 yılında Türkiye'nin ihracatı yüzde 13 artmış ve 26.2 milyar ABD doları seviyesine ulaşırken, ithalatı yüzde 11.4 artarak 48.6 milyar ABD doları seviyesine çıkmıştır.

2.2.2 Ödemeler Dengesi

(1) İhracat

1996 yılında 23.2 milyar dolar olan ihracat, 1997 yılında yüzde 13 artış göstermiş ve 26.2 milyar dolar olmuştur. Ocak-Haziran 1998 döneminde 1997 yılı aynı dönemine kıyasla yüzde 2.4 oranında artış olmuş ve ihracat 12.7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

(2) İthalat

1997 yılında bir önceki yıla göre yüzde 11.4 artış göstererek 48.6 milyar dolar değerine ulaşan ithalat, 1998 yılında ilk altı ay sonunda 1997 yılının aynı dönemine kıyasla yüzde 3.7 artmış ve 23.1 milyar dolara ulaşmıştır.

2.2.3 Ticaret Ortakları

Geleneksel olarak OECD ülkeleri Türkiye'nin ağırlıklı ticaret ortakları olmuşlardır. Türkiye'nin ihracatında OECD ülkelerinin payı yüzde 59.3, ve aynı ülkelerin Türkiye'nin ithalatındaki payı da yüzde 71.7 idi. OECD içerisinde Avrupa Birliği (AB) ülkeleri önem bir yer tutmaktadır. Bir rakam olarak ifade edilecek olursa, Türkiye'nin toplam ihracatının 1996 yılında yüzde 49.7'si, ve 1997 yılında da yüzde 46.7'si AB ülkelerine olmuştur. Bu bölgenin Türkiye'nin toplam ithalatı içindeki payı, 1996 yılında yürürlüğe giren Gümrük Birliği Anlaşması'nın bir sonucu olarak, 1995 yılındaki yüzde 47.2'den 1996 yılında yüzde 53'e yükselmiştir.

AB ülkeleri içerisinde Almanya, Türk ithalatı ve ihracatında en önemli paya sahip ülkedir. Almanya, Türkiye'nin ithalat ve ihracatındaki başat konumunu daima koruyagelmışö bunu ABD, İtalya yahut İsviçre farklı zamanlarda ikinci sırayı alarak izlemişlerdir.

Orta Doğu ve Kuzey Afrika İslam ülkeleri Türk dış ticaretinde önemli bir yere sahip olmuşlardır. Türk dış ticaretinde ikinci en önemli ülke grubunu oluşturan İslam ülkelerinin payı 1997 yılı toplam ihracatında yüzde 17.1, ve aynı yıl toplam ithalatında yüzde 10.9 olmuştur. 1990 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Rusya Federasyonu, Türk dış ticaretinde giderek önem kazanmaya başlamıştır.

2.3 Endüstriler

(1) Tarım

Uygun tarımsal koşulları ile yüksel tarımsal verimliliğe ve yüksek tarımsal çeşitliliğe sahip bulunan Türkiye, dünyada tarımsal olarak kendi kendine yeterli olan ülkelerden bir tanesidir. Her ne kadar endüstrileşmenin bir sonucu olarak tarım sektörünün toplam Yurtiçi Milli Hasıla içindeki payı yıllar itibariyle bir düşüş göstermekte ise de, toplam ihracat içerisinde tarımsal ürünler yine de yüksek bir oranı teşkil etmekte, ve yüzde olarak 11.3 seviyesine ulaşmakta, işlenmiş tarım ürünleri de dahil edildiğinde bu oran yüzde 20.3 olarak gerçekleşmektedir. Türkiye'nin önde gelen tarımsal ihraç ürünleri buğday, nohut, patates, ve turuncgillerdir.

(2) Endüstri

Son on yıl içerisinde sürekli artış gösteren YİMİH içindeki endüstri sektörünün payı, 1997 yılı itibariyle % 28.1 seviyesine ulaşmıştır. Devletin ithal idame politikaları her ne kadar endüstri sektörünün büyümesini sağlamışsa da, aynı zamanda işletme zayıflıklarına ve Türk ihraç mallarının rekabet gücünün zayıflaması sonucunu da beraberinde getirmiştir. 1980'lerden bu yana, verimliliği artırmak ve uluslararası rekabet gücünü yükseltmek amacıyla, devlet teşekküllerinin özelleştirilmesi politikası uygulanagelmıştır. Türkiye'deki belli başlı imalat endüstrileri tekstil, gıda işleme, petrokimya, ve otomotivdir. Özellikle tekstil endüstrisi tek başına tüm imalat endüstrilerindeki işgücünün üçte birini istihdam etmekte, imalat sektörü toplam üretim değerinin beşte birini oluşturmakta, Türkiye'nin ihracat değerinin yüzde 37'sini sağlamakta, ve Türk ihtiyaç mamüllerinin belli başlı kalemlerini kapsamaktadır.

(3) Enerji

1998 yılında 28.9 milyon ton petrol eşdeğeri (mtoe) temel enerji üretimi gerçekleştirilmiştir. Temel enerji tüketimi ise 74.2 mtoe olmuş, ve son üç yıl içerisinde %17 artış gözlenmiştir. Toplam petrol arzının yaklaşık %89'u ithal edilmiş olup; kendi kendine yeterlilik oranı %39 olmuştur. Rusya'dan doğal gaz ithalatı 1987 yılında başlamış, ve 1998 yılında toplam 9.3 mtoe doğal gaz ithal edilmiştir.

(4) Turizm

Türkiye, son derece elverişli coğrafi konumu, tarihi eserlerin bolluğu, ve rahat iklimi ile turistik gelişme alanında son derece büyük bir potansiyele sahiptir. Turizmin desteklenmesine önem veren Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri, konaklama tesislerinin yapımına yönelik olarak sağladığı düşük faizli krediler gibi pek çok teşvik uygulaması getirmiştir. Son yıllarda uluslararası ödemeler dengesinde turizm gelirlerinin payında artışlar kaydedilmektedir. Yabancı seyahatlerden sağlanan gelir 1997 yılında yaklaşık 7 milyar ABD \$'na ulaşmış, ve ülkeye giriş yapan turist sayısı 9.7 milyon olmuştur. Bu alanda önemli gelişmeler beklenmektedir.

2.4 Ulaşım

Ulaştırma sektörü, kara, deniz, hava ve demiryolu ulaşımı faaliyetlerinden müteşekkildir. Türkiye'nin geniş bir alana sahip olması, kuzey, batı ve güneyinde denizlerle çevrili olması, ve Asya ile Avrupa arasında bir ticaret kavşağı konumunda olması nedeniyle, ulaştırma sektörü Türk ekonomisi için önemli bir yere sahiptir. Bu nedenledir ki, 1963 – 1997 yılları arasındaki dönemde ulaştırma yatırımları toplam kamu yatırımları içinde yıllık ortalama yüzde 30'un üzerinde bir payı almış, ve en ön sırada olagelmıştır.

2.4.1 Yollar

(1) Karayolları Ağı

Türkiye'de karayolları dört gruba ayrılmaktadır: Otoyollar, devlet, il, ve kasaba yolları. Bu yolların yapım, bakım ve onarımları ayrı ayrı kamu kuruluşları eliyle yürütülmektedir. Son yıllarda otoyol yapımında artış olmuş, ve toplam uzunluk 1999 yılı itibariyle 1,749 km'ye ulaşmıştır.

(2) Ulaştırma Faaliyetleri

1) Yük Taşımacılığı

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre, 1996 yılı itibariyle, karayolları vasıtasıyla yapılan yük taşımacılığı (ton-km) toplam hacmin yüzde 95.4'ünü oluşturmakta, bunu demiryolları (%3.0), ve denizyolları (%1.6) izlemektedir.

2) Yolcu Taşımacılığı

1996 yılı itibariyle, karayollarında yolcu taşımacılığı (kişi-km) 167,871 kişi-km milyona (toplam içindeki pay %95.4) ulaşmıştır. Demiryolları ve havayolları ile ulaşım ise sırasıyla 5,299 kişi-km milyon (%3.0), ve 2,754 kişi-km milyon (%1.6) olarak gerçekleşmiştir.

3) Trafik Hacmi

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 1998 Trafik ve Ulaşım Araştırması'na göre sıkışık hatlar/bölgeler, ve bunların ortalama yıllık günlük trafik değerleri Tablo 2.4.1'de gösterilmiştir.

Tablo 2.4.1 Türkiye’deki Sıkışık Hatlar

Hat ve Bölge	Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değeri (no)			
	Otoyol	Hat No.	Devlet Karayolu	Hat no.
Edirne - Ankara via Istanbulu	155,800	Boğaz	149,293	-
Ankara-İzmir via Eskişehir, Bursa, ve Balıkesir, İzmir’I çevreleyen hatlar	12,224	Tahtalicay-Torbalı	19,640	200-06
Adana	9,978	Pozanti-Ta .Kavsak	39,505	400-23
Samusun	-	-	41,529	010-16
Trabzon	-	-	58,380	010-22

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

4) Komşu Ülkelerle İlişkili Olarak Karayolları Ağı

Türkiye’de komşu ülkelerle ilişkili olarak çeşitli karayol ağları geliştirme planları bulunmaktadır. Bu hatların kimi kısımları ulusal karayolları olarak yapılmış ve kullanılmıştır. Belli başlı karayolu ağları planlarına aşağıda değinilmektedir.

① E-Karayolu Ağı

E-Karayolu olarak bilinmekte olan karayolu, Avrupa Uluslararası Ağı (European International Network)’dır. Türkiye’nin de üyesi bulunduğu Avrupa Ekonomik Komisyonu, komşu ülkeleri bağlayan karayollarının geliştirilmesini desteklemektedir.

② Kuzey-Güney Avrupa Karayolu (TEM) Projesi

Kuzey-Güney Avrupa Karayolu Projesi (TEM), Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı desteği ile, on Avrupa ülkesinin katılımıyla, ve Helsinki Nihai Senedi hükümlerince başlamış bir projedir. TEM Projesi ile ilgili olarak Ulusal Koordinasyon Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından üstlenilmiştir.

③ Ekonomik İşbirliği Örgütü (ECO) Karayolu

Başlangıç olarak bu Örgüt, Türkiye, İran ve Pakistan arasında ekonomik, sosyal, teknik ve ticari işbirliğini güçlendirmek amacıyla kurulmuştu. Yeni katılımlarla Ekonomik İşbirliği Örgütü’nün rolü, ve bölgesel işbirliğinin önemi daha da artmış, bölgesinde kesintisiz bir karayolu taşımacılığı için çevresinde ek hatlar ihtiyacı doğmuş, ve bu konuda çalışmalar halen devam ettirilmektedir.

④ Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi (KEİB) Projesi

Bu projenin tarafları, Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna’dır. Bu projenin en önemli noktası, öncelikle üye ülkelerin ana hatları ile oluşturulacak ağın belirlenmesi, ve bu hatların belirli bir standarda kavuşturulmasıdır.

2.4.2 Demiryolları

(1) Demiryolu Ağı

Karayollarındaki hızla gelişmeye karşılık, demiryollarında benzer bir gelişme elde edilememiştir. 1997 yılı itibariyle, Türkiye demiryolları ağı 10,500 km'yi aşmıştır. Elektrifikasyonu tamamlanmış demiryolları uzunluğu 2,065 km olup, toplam ana hatların yüzde yirmisini teşkil etmektedir.

(2) Ulaşım Faaliyetleri

Yerli yük taşımacılığı hacmi 1997 yılında 16.1 milyon ton olarak kaydedilmiş, ve 1990-1997 yılları arasındaki dönemde yıllık ortalama büyüme oranı yüzde 4.4 olmuştur. Öte yandan, uluslararası yük taşımacılığı 1994 yılında 0.6 milyon tona gerilemiş, ancak takip eden üç yılda hızlı bir artış göstererek 1997 yılında 1.1 milyon tona ulaşarak, 1994-1997 yılları arasındaki dönemde yıllık ortalama yüzde 21.0 büyüme oranı sağlanmıştır.

2.4.3 Havayolları

(1) Mevcut Durum

Devlet Hava Meydanları İdaresi (DHMİ) tarafından işletilen hava alanı ve hava meydanları sayısı toplam 36'dır, ve bunların içinde 16 adedi uluslararası hava meydanıdır. Atatürk ve Antalya Hava Meydanlarında uluslararası hatlar terminal hatları terminal yatırımları sektör içinde önem ve önceliğini korumaktadır.

(2) Hava Meydanları Faaliyetleri

1998 yılında, toplam faaliyetlerin %90'ı, uluslararası faaliyetlerin %99.6'sı, uluslararası yolcuların %99'u, ve toplam yolcu trafiğinin %95'i, Türkiye'nin en önemli sekiz hava meydanı olan Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon, ve Milas-Bodrum Hava Meydanlarında gerçekleşmiştir.

2.4.4 Boru Hatları

(1) Ham Petrol Boru Hatları

Yurtdışında ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığında boru hattı taşımacılığı özellikle 1960'lardan sonra hızlı bir gelişme göstermiştir. Ancak Türkiye'de yurtiçi taşımacılık, karayolu ve karayolu tanker taşımacılığına bağlı kalmıştır. İlk boru hattı Batman ve Dötryol (İskenderun Körfezi) arasında, Türkiye petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından döşenmiş, ve 1996 yılında hizmete girmiştir.

① Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Şebekesi

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Şebekesi, Türkiye'deki en önemli petrol boru hattıdır. Bu sistem, Irak'ın Kerkük ve diğer üretim bölgelerinde üretilen petrolü Ceyhan

(Yumurtalık)Terminali'ne taşımaktadır. Yıllık 35 milyon ton taşıma kapasiteli boru hattı, 1976 yılında hizmete girmiş, ve ilk tanker yükleme işlemi 25 Mayıs 1977 tarihinde gerçekleşmiştir.

② Ceyhan-Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı Şebekesi

Kırıkkale Rafinerisinin ham petrol talebini karşılayan boru hattı Eylül 1986'da hizmete başlamıştır. 24" çaplı ve 448 km uzunluğundaki boru hattının kapasitesi yıllık 5 milyon tondur. Hat Ceyhan Terminali ile Kırıkkale rafinerisi arasında uzanmaktadır.

③ Batman-Dörtyol Ham Petrol Boru Hattı Şebekesi

Bu şebeke, Batman ve çevre bölgelerde çıkarılan petrolü Dörtyol'daki deniz terminaline taşımaktadır. Boru hattı Batman'dan İskenderun Körfezi'ne ulaşmakta, ve Dörtyol'da son bulmaktadır. Yıllık 3.5 milyon ton kapasiteli olan boru hattının uzunluğu 511 km, ve çapı 18" tir.

④ Şelmo-Batman Ham Petrol Boru Hattı Şebekesi

Bu boru hattı ile Şelmo bölgesinde üretilen ham petrol Batman Terminali'ne taşınmaktadır. Yıllık 800 bin ton taşıma kapasiteli boru hattının uzunluğu 42 km olup, çapı 6 5/8" dir.

(2) Doğal Gaz

① Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı

Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Türkiye'ye Bulgaristan sınırından, Malkoçlar bölgesinde ulaşmaktadır. Yapımına Ekim 1986 tarihinde başlanan boru hattı, Ağustos 1988 tarihinde Ankara'ya ulaşmıştır.

② Diğer Doğal Gaz Boru Hatları

TPAO tarafından işletilen doğal gaz boru hatları doğal gazı üretim bölgelerinden tüketim bölgelerine ulaştırmaktadır.

③ Likit Doğal Gaz (LNG) İthalat Terminali

LNG ithalat terminali Ağustos 1994 tarihinden bu yana faaliyettedir. Terminalde bir iskele, depo tankları, işleme birimleri, ve destek tesisleri ile hizmet binaları bulunmaktadır.

2.4.5 Ulaşım Sistemi ile Dış Ticaret

Deniz hatları, karayolları, hava yolları, demiryolları ve diğerleri gibi ulaşım ağlarının payları bakımından Türkiye'nin dış ticaret hacminin dağılımına bakıldığında görülmektedir ki; 1997 yılı itibariyle, deniz hatları toplam hacmin %85.4'ünü karşılamakta, ve bunu karayolları (%12.5), demiryolları ve diğerleri (%1.7), hava yolları (%0.4) izlemektedir. Öte yandan, dış ticaret değerindeki payları bakımından düşünüldüğünde, 1997 yılı itibariyle, deniz hatlarının toplam değerini %46.5'i ile en önde geldiği, ve bunu karayolları (%41.5), havayolları (%9.8), ve demiryolları ve diğerlerinin (%2.2) ile izledikleri görülmektedir.

Bölüm 3 Uluslararası İlişkiler

1980’li yılların başından itibaren Türk ekonomisinde ithalat ikamesi yerine dış dünyaya açılmayı vurgulayan ekonomi politikaları, radikal ekonomik değişim sürecinde çok önemli bir rol oynamıştır. AB Gümrük Birliği’ne ve Dünya Ticaret Örgütü’ne (WTO) girmesi, Türkiye’nin ticaretin serbestleştirilmesi çabalarına büyük hız kazandırmıştır. WTO üyeliği ile birlikte Türkiye, çok taraflı ticaret sisteminin kurum ve kurallarını kabul etmiştir.

Bu siyaset Türk ekonomisinde ticari girdiler anlamında büyük değişiklikleri de beraberinde getirmiştir. 1980 yılında %4.3 seviyesinde bulunan ihracatın GSMH içindeki payı 1997 yılında %13.6 seviyesine ulaşmış, ithalat payı ise %11.6’dan %25.3 seviyesine ulaşmıştır. Bu yönelimin bundan sonra da devam edeceği tahmin edilmektedir. DPT projeksiyonları 2020 yılında GSMH başına ihracat ve ithalat paylarının sırasıyla %12.7-18.9, ve %29.5-40.3 aralığında bir artış göstereceğine işaret etmektedir.

3.1 Avrupa Birliği (AB)

AB ile olan yakın ilişkiler, özellikle de yakın dış ticari ilişkiler, Gümrük Birliği Anlaşmasının yürürlüğe girmesi ile birlikte ivme kazanmıştır. Avrupa Birliği’ne olan ihracat 1998 yılında 1994 yılı değerinin 1.56 katı olmuş, aynı dönemde Avrupa Birliği’nden olan ithalat 2.21 kat artmıştır. AB, Türkiye’nin en büyük ticaret ortağı olmaya devam edecek, ve AB ile olan dış ticaret hacmi ülkenin toplam dış ticaret hacminin yaklaşık yüzde 50’sini oluşturacaktır.

3.2 Doğu Avrupa Ülkeleri

1997 yılında Doğu Avrupa ülkelerine olan ihracatın payı yüzde 4.9 seviyesinde, ve aynı bölgeden yapılan ithalatın payı da yüzde 2.5 seviyesinde idi. AB’nin tercihli gümrük rejimi ile uyumlu olarak Türkiye de Doğu Avrupa ülkeleri gibi öncelikli ülkelere tercihli uygulamalar anlaşmalarını bu ülkelerle sonuçlandırmak üzere gerekli adımları attı. Alınan önlemlerle bu ülkelerle olan ikili ticaret hacimlerinde muhakkak bir büyüme olacaktır.

3.3 BDT Ülkeleri

(1) Soğuk Savaş’ın sona ermesinin ardından, özellikle de Türkiye’nin AB ile Gümrük Birliği’ne girmesini takiben, BDT ülkelerinin Türkiye’nin dış ticareti içindeki payları önemli miktarlarda artışlar göstermiş, hacim son beş yılda iki kat artmıştır. Bu eğilim bundan sonra da devam edecektir, ve dış ticaret hacmi içindeki pay ülkenin toplam dış ticaret hacminin yüzde 10’undan fazla bir paya sahip olmaya devam edecektir.

(2) Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİB), ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) gibi çok taraflı girişimlerin düzenli gelişiminin bir sonucu olarak, BDT ülkelerinin ekonomileri serbest pazar ekonomileri olmak yolunda gelişecektir. Bu bakımdan, Türkiye ile bölge arasında düşünülen iki büyük boru hattı son derece büyük öneme sahiptir. Bunlardan bir tanesi Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru hattı Projesi, diğeri ise Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesidir.

3.4 Diğer Komşu Ülkeler

Türkiye'nin, henüz Serbest Ticaret Anlaşmaları sonuçlanmamış olan Mısır, Tunus, ve Fas gibi ülkeler, ve Serbest Ticaret Anlaşması halihazırda yürürlüğe girmiş bulunan İsrail gibi Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleriyle ekonomik ilişkilerini geliştirmeye devam edeceği son derece açık bir husustur.

3.5 Çoktarafli İşbirliği Girişimleri

Şu anda 56 ülkenin üyesi bulunduğu İslam Konferansı Teşkilatı (İKT)'nda da ifadesini bulduğu üzere İslam ülkeleri ile olan geleneksel ve dostane ilişkilerin yanısıra, yeni çok tarafli işbirliği girişimleri de yürütölmektedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİB), ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) gibi çok tarafli işbirliği girişimleri yeni kurulmuş, yahut Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından yeni üyelerle genişlemiş, ve AB ile var olan ilişkilere bir tamamlayıcı niteliğinde gelişmiştir.

Bölüm 4 Liman Gelişimine Bağlı Olarak Ulusal ve Bölgesel Kalkınma

4.1 Beş Yıllık Kalkınma Planı

4.1.1 Bölgesel Kalkınma Politikası

(1) Bölgesel Kalkınmanın Hedefleri

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planına göre bölgesel kalkınmanın amacı, ‘ulusal birliği güçlendirmeye katkıda bulunmak üzere, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik olarak tutarlı bir kalkınmanın sağlanması’dır.

Bu amaçla, aşağıdaki gibi çeşitli tedbirler alınacaktır;

- Nispeten daha az kalkınmış bölgeler, özellikle de Güney Doğu Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri için, bu bölgelerin yerel kaynaklarını da dikkate alarak, bölgesel kalkınma projeleri planlanacaktır. Özellikle GAP programlandığı şekilde uygulanacaktır.
- Kalkınmada Öncelikli Bölgeler’de yatırımı özendirmek, ve üretimi artırmak üzere özel sektöre çeşitli devlet yardımları sağlanacaktır.
- Nispeten daha az kalkınmış bölgelerde, bu bölgelerin daha gelişmiş pazarlarla entegrasyonunu sağlamak üzere, ulaşım altyapısına özel önem verilecektir.
- Az gelişmiş bölgelerdeki organize sanayi bölgeleri, ve küçük ölçekli sanayi siteleri, ister yapım aşamasında olsun, ister planlama aşamasında olsun, bu Plan süresi içerisinde tamamlanacaktır.
- Az gelişmiş bölgelerin yabancı pazarlara ihracat yeteneğini geliştirmek üzere sınır ticareti ve serbest ticaret bölgeleri desteklenecektir.

4.2 Sektörel Kalkınma Politikaları

Son Beş Yıllık Kalkınma Planı uyarınca temel sektörel kalkınma politikaları şu şekilde özetlenmiştir:

(1) Tarımsal Kalkınma

Temel hedefler, büyüyen nüfusun yeterli ve dengeli beslenmesinin sağlanması, üretimin artırılması, ve nispi avantajları bulunan ürünlerin vurgulanması suretiyle ihracatın artırılması. Bunlara ilave olarak, bir diğer hedef olarak üreticilerin gelirlerinin artırılması üzerinde de önemle durulacaktır.

(2) Endüstriyel Kalkınma

Dünya pazarları ve AB ile entegre, dışa açık olmanın gerekleri ile donanmış, yüksek rekabet gücüne sahip, ihracata yönelik, ham madde kaynakları ve insan kaynaklarını en rasyonel şekilde kullanma kabiliyetinde olmak şeklinde tanımlanan çerçeve içinde özellikle de özel sektör tarafından şekillendirilmiş bir endüstriyel yapı oluşturulacaktır.

(3) Enerji Alanında Kalkınma

Enerji sektöründeki temel prensip, artan nüfus ve büyüyen ekonominin enerji talebini düzenli, sürekli, ve olabilecek en ucuz maliyetle karşılayabilmektir. Plan sürecinde öngörülen nüfus artışı ve beklenen ekonomik büyüme çerçevesinde, enerji talebinin yıllık ortalama %8.6 artması, ve 2000 yılında 87.5 milyon ton petrol eşdeğeri olması tahmin edilmektedir.

(4) Turizmin Alanında Kalkınma

Turizm sektörünün temel hedefleri rekabet gücü yüksek, ve üretken bir turizm endüstrisinin gelişmesi, ve yerel halk ve turistlerin beklentilerini karşılaması, ve doğal ve kültürel değerlerin korunması ve sürekliliğinin sağlanmasıdır.

4.3 Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi

4.3.1 Yollar

Tamamlanan ve halen devam eden önemli karayolu projeleri aşağıda tanımlanmıştır.

(1) Karadeniz Sahil Yolu

- 1) Doğu Karadeniz Sahil Yolu (Samsun-Ordu-Giresun-Tranzon-Hopa-Sarp arasında)
Tüm Doğu Karadeniz Sahil Yolu gidiş-geliş ayrı bir yol olarak, ve 550 km uzunluğunda olmak üzere projelendirilmiştir. Gidiş-geliş ayrı yol projesi, mevcut karayolu geçişlerine uygun olarak hazırlanmıştır.
- 2) Batı Karadeniz Sahil Yolu (Samsun-Sinop-İnebolu-Bartın arasında)
Batı Karadeniz Sahil Yolu Projesinin tamamı 521 km'dir, ve Samsun-Bafra arasındaki 69 km'lik kısımda proje çalışmaları tamamlanmıştır. 452 km'lik kısmın proje çalışmaları da devam etmektedir. Tüm Batı Karadeniz Sahil Yolu gidiş geliş ayrı yol olarak projelendirilmiştir.

(2) Ankara-Samsun Karayolu

Ankara-Samsun Karayolu'nun uzunluğu toplam 417 km'dir.

(3) Bartın-Çaycuma-Devrek-Yenicağa Karayolu

Karayolunun tamamının uzunluğu 130 km'dir, ve gidiş-geliş ayrı yollar olarak projelendirilmiştir.

(4) Antalya-Alanya-Gazipaşa-Anamur-Mersin Karayolu

Antalya-Alanya arasındaki, 140 km'lik yol daha önceki yıllarda ayrı bir karayolu olarak projelendirilmiş idi. Alanya-Gazipaşa (Beşinci Bölge Sınırı) arasındaki 82 km'lik kısım gidiş-geliş ayrı bir yol olarak projelendirilmiştir.

(5) Bozüyük-Bilecik-Mekece-Adapazarı Karayolu (133 km)

Bu karayolu projesinin, Bozüyük-Bilecik-Mekece arasındaki 85 km'lik kısmında proje çalışmaları tamamlanmıştır (Buna Bozüyük ring yolu dahildir). Mekece-Adapazarı arasındaki 48 km'lik kısımda proje çalışmaları devam etmektedir. Proje çalışmaları bu yıl içerisinde tamamlanacaktır.

4.3.2 Demiryolları

Yapılacak yeni hatlar:

Hızlı tern ve kombine taşımacılık, demiryollarının canlandırılması açısından desteklenmeli, ve uluslararası alanda kabul gören politikalara paralel olarak aşağıda belirtilen hızlı tren hatları, ve uluslararası bağlantılara yatırım önceliği sağlanmalıdır.

<u>Öncelikli Hatlar</u>	<u>Uzunluk (km)</u>	<u>Maliyet (milyon ABD\$)</u>
● İstanbul Tüp Demiryolu		
● Ballıışh-Yozgat-Yıldızeli	306	764
● Kars - Tiflis	132	265
● Polatlı-Afyon	208	703
● Ankara-Konya	290	660
● Bandırma-Bursa-Ayazma-O.Eli	182	993
● Ankara-Istanbul Speed Line	260	4.750
● Nizip-Birecik-Ş. Urfa (GAP Lines)	137	390
● Isparta (Burdur)-Antalya	150	453
● Adapazarı-Ereğli	141	894
● Trabzon-Erzincan-Palu-Diyarbakır	630	3.262
● Van Gölü Kuzey Geçışı	230	227

4.3.3 Boru Hatları

Azerbaycan ve Kazakistan gibi Hazar Havzası ülkelerinin petrolünü Akdeniz'deki (Ceyhan) bir terminalden dünya pazarına ulaştıracak Hazar-Akdeniz Ham Petrol Boru Hattı Projesi ile ilgili yoğun temaslar BOTAŞ tarafından sürdürülmektedir. Bu proje uyarınca yıllık 20 milyon ton olan Kazak petrolü boru hattı ile Bakü'ye ulaştırılacak, burada yıllık 25 milyon tonluk Azeri petrolü ile birleşerek yıllık 45 milyon ton ham petrol Ceyhan'a taşınacaktır.

4.4 Bölgesel Gelişim

4.4.1 Güneydoğu Anadolu Projesi

Güneydoğu Anadolu Bölgesi, 1997 yılı itibariyle ulusal ortalamanın ancak yüzde 55'si seviyesinde bir kişi başına GSYİH ile ülkenin en az gelişmiş bölgelerinden birisidir. GAP Projesi 1980'lerin son yarısından itibaren en geniş kapsamlı bölgesel gelişim projesi olarak uygulamaya koyuldu. Bu Projenin temel hedefleri şunlardır: 1) yörenin kaynaklarının aktif hale getirilmesi, 2) bölgelerarası farklılıkların azaltılması, 3) üretkenliğin artırılması, 4) yeni istihdam olanaklarının yaratılması, 5) gelir seviyesinin yükseltilmesi, 6) kentsel merkezlerin geliştirilmesi, bu sayede bölgede ekonomik büyüme ve sosyal stabilitenin sağlanması.

Projenin tamamlanması ile, ülkenin su potansiyelinin yüzde 28'inin Fırat ve Dicle havzaları boyunca kontrol altına alınması, ve 1.7 milyon hektarlık alanın sulanması, ve 27 milyar kilovatsaat elektrik üretilmesi söz konusu olacaktır.

GAP Projesi için toplam yatırım ihtiyacı 32 milyar ABD\$'dır. 1998 yılı sonu itibariyle Proje için yapılan toplam harcama 13.7 milyar ABD\$ seviyesine ulaşmış, bunun sonucu olarak gerçekleşme oranı yüzde 42.8 seviyesine varmıştır. Bu toplam harcama rakamının içine baraj, enerji santralleri, içme suyu temini, sağlık, tarım, araştırma ve geliştirme gibi faaliyetler için kullanılmış bulunan 2.1 milyar ABD doları tutarında dış borçlanma da dahil edilmiştir.

GAP Master Planı Gayri Safi Bölgesel Hasıla'da yıllık yüzde 7.7 oranında bir artış öngörmekte, öte yandan kişi başına GSBH'nın 1985 rakamları üzerinden 2005 yılı itibariyle yaklaşık 4.5 kat artacağı hesaplanacaktır.

4.4.2 Diğer Belli Başlı Bölgesel Kalkınma Projeleri

(1) Doğu Anadolu Gelişim Projesi

Bölgenin az gelişmişliğini düzeltmek amacıyla, Doğu Anadolu Gelişim Projesi başlığı altında bir bölgesel kalkınma planı, master planı hazırlanmak suretiyle başlatılmıştır. Projenin temel hedefleri arasında Bölgedeki özel sektörlerin güçlendirilmesi de bulunmaktadır.

(2) Doğu Karadeniz Bölgesi Gelişim Projesi

Doğu Karadeniz Bölgesi ülkenin az gelişmiş bölgelerinden birisi olup, tutarlı ve kapsamlı bir bölgesel gelişim planından yoksundur. Bölgenin, ulusal kalkınmayı hızlandırmak üzere, alan ve sosyo-ekonomik açılardan kalkındırılmasını sağlamak amacıyla, yeni, bir master plan çalışması çok sektörlü bölgesel kalkınmayı da göz önüne alacak şekilde başlatılmıştır.

(3) Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişim Projesi

Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişim Projesi, bölgeye özelleştirme uygulamalarında verilen öncelik ile paralel olarak, Bölgedeki altyapı yatırım ihtiyaçlarının tanımlanması, ve sektörel ve alan gelişimindeki yönelimlerin belirlenmesi, yeni istihdam alanlarının önerilmesi konularını kapsayacak şekilde tasarlanmıştır. On sektörü kapsayan fizibilite öncesi ve fizibilite çalışmaları raporları hazırlanmış, ancak Projenin uygulanmasına yönelik karara henüz varılamamıştır.

4.5 Mevcut Durum Hakkında Yorumlar

4.5.1 Ulaşım Altyapısı Gelişimi Hakkında

(1) Türkiye’deki kara ulaşımında, karayollarının toplam yük taşımacılığı hacmi içinde 1996 yılı itibariyle yüzde 93 seviyesine ulaşan payı dikkate alınmalıdır. Kara yük taşımacılığı demiryolları, deniz hatları ve boru hatları lefhine kaydırılmalıdır.

(2) Boğaz Köprüleri ve İstanbul Bölgesindeki Yoğun Trafik Sıkışıklığı
Türkiye genelindeki trafik akışı, ülkenin iyi gelişmiş yol ağı sayesinde genelde rahat bir durumdadır, ancak İstanbul bölgesi, ve özellikle de Köprüler bu duruma bir istisna oluşturmaktadır. Yıllık ortalama trafik hacmi (YOTH) olarak, 1996 yılı itibariyle, Birinci Köprüde günlük 183 bin araç, ve İkinci Köprü için günlük 139 bin araç rakamlarına ulaşılmıştır. Boğaz Tüp Tüneli’nin yapımıyla bölgedeki sıkışıklığın rahatlayacağı beklenmektedir.

(3) İzmir ve Mersin gibi büyük şehirlerin etrafı
İzmir ve Mersin’i çevreleyen bölgelerde trafiğin, bu kentler ile bunların hinterlandları arasında yük taşımacılığının artması ile birlikte yakın bir gelecekte sıkışık bir duruma geleceği öngörülmektedir. Dolayısıyla, talebi karşılamak üzere yeterli bir ulaşım ağının geliştirilmesi beklenmektedir.

(4) Liman faaliyetleri bakımından, limanlardan hinterlanda yüklerin rahat bir şekilde akışının sağlanması amacıyla ana hatların geliştirilmesi gerekliliği mevcuttur.

(5) Yolcu deniz taşıtları için pek çok iskeleli bulunan Antalya’dan, İzmir yahut Ankara bağlantılı olarak İstanbul’a yollar yapılması turizmin gelişimi açısından gerekli görülmektedir. İyi şartlarda yollar, yolcu gemileriyle seyahat eden turistleri çekebilmek açısından gereklidir.

4.5.2 Bölgesel Gelişim Hakkında

(1) Güneydoğu Anadolu Projesi, projenin bundan sonraki ilerleme ve uygulamalarıyla birlikte devasa bir boyuta ulaşacaktır. Projenin sosyo-ekonomik etkileri sadece bölge ile sınırlı düşünülmemeli, bu anlamda komşu bölgeler olan Akdeniz, Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgelerinin de nasıl etkileneceği gözönüne alınmalıdır.

(2) Diğer az gelişmiş bölge ve alt-bölgelerde de bazı gelişim projeleri ilerlemektedir. Küçük Ölçekli Sanayi Siteleri, Organize Sanayi Bölgeleri, ve bazı Kırsal Kalkındırma Projelerine de çeşitli destekleyici tedbirler sağlanmaktadır.

Bölüm 5 Deniz Ulaşımı

5.1 Dünya Deniz Ulaşımı

5.1.1 Deniz Ulaşımının Genel Durumu

1998 yılında, Doğu Asya Krizi küresel ticaret için ciddi sorunlar yaratmıştır. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)'nın Yıllık Raporu'na göre, 1997 yılındaki değeri yaklaşık yüzde 10 seviyelerinde olan dünya ticaretindeki büyümeye karşılık, bu rakam 1998 yılında ancak yüzde 4 olabilmektedir.

Belli başlı mallar itibariyle dünya deniz taşımacılığı hacmi: Diğer yükler 1990-1998 dönemine kıyasla yüzde 3.4 büyüyerek 1998 yılında 2,050 milyon tona ulaşmış, bunu ham petrol (1,550 milyon ton, %3.4), kömür (465 milyon ton, %3.9), ve diğerleri izlemiştir. Her bir malın toplam taşımacılık hacmi içindeki payı 1998 yılı itibariyle aşağıda gösterilmektedir.

Mallar	Pay (%)
Ham Petrol	30.6
Petrol Ürünleri	7.8
Demir Cevheri	8.3
Kömür	9.2
Hububat	3.7
Diğer Yükler	40.4

5.1.2 Dünyada Ham Petrol Taşımacılığı

Belli başlı yönler Orta Doğu'dan Kuzey/Batı Avrupa'ya ve Akdeniz'edir, ve bunların hacimleri 1998 yılı itibariyle 96.2 milyon ton, ve 72.5 milyon tondur.

5.1.3 Dünya Kuru Dökme Yük Taşımacılığı

(1) Demir Cevheri

Ana hat Güney Amerika Atlantikten Akdeniz'edir, ve bunun hacmi 10.7 milyon tondur. Akdeniz'deki toplam demir cevheri hacmi 20.6 milyon tondur.

(2) Kömür

Kuzey Amerika, Avustralya ve Güney Afrika'dan Akdeniz'e olan kömür 19.1 milyon ton seviyesinde olmuş, ve toplam 26.9 milyon ton içindeki payı yüzde 71.7 olmuştur. 1997 yılında toplam hacim bir önceki yıla oranla yüzde 7.1 büyümüştür.

(3) Hububat

1997 yılı itibariyle Akdeniz'den kaynaklı hububat hacmi 12.1 milyon ton idi, ve bu ABD (5.4 milyon ton), Kanada (1.0 milyon ton), Güney Amerika (3.3 milyon ton) vb yönlü idi.

5.1.4 Doğu Akdeniz / Karadeniz Bölgeleri Çevresinde Konteyner Dolaşımı

(1) Deniz Hatları

Konteyner deniz hatları, Avrupa-Uzak Doğu, Akdeniz-Uzak Doğu, Avrupa-Orta Doğu / Doğu Afrika, ve Inter European vs. olarak sınıflandırılmaktadır. En geniş taşıt kapasitesi Avrupa – Uzak Doğu hattında kullanılmakta, dolayısıyla hub limanlardan besleyici hizmetlere gerek olmaktadır. InterEuropean bu hizmetlere ve yerel denizcilik hizmetlerini kapsamaktadır.

1) Avrupa – Uzak Doğu Hattı

Batı yönlü yük hacmi, doğu yönlü olandan daha fazla olup, aşağıdaki gibidir:

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Batı Yönlü ('000 TEU)	1,878	2,111	1,676
Doğu Yönlü ('000 TEU)	953	1,001	1,244

Belli başlı mallar ise şunlardır:

Batı yönlü olarak ⇒ elektrikli eşyalar / motorsiklet / oto parçaları / makine / araba lastikleri / sentetik fiber

Doğu yönlü olarak ⇒ makine / maya / günlük kullanım maddeleri / kimyasallar / içecekler / plastik / kağıt ürünleri / atık kağıt / sentetik reçine

2) Doğu Akdeniz ve Karadeniz – Uzak Doğu Hattı

Doğu yönlü yükler istatistiklerine göre, 1994-1996 yılları arasında 50,000 TEU dan daha az conteyner taşınmıştır.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Batı Yönlü ('000 TEU)	27,352	40,185	47,710

Belli başlı mallar ise şunlardır:

Batı yönlü olarak ⇒ makine / kimyasallar / CKD / demir ve çelik / kutulanmış gıdalar / araba lastiği / vd.

Doğu yönlü olarak ⇒ tütün yaprağı / asbest / gıda maddeleri / mermer / manganez / krom

3) Batı Akdeniz – Uzak Doğu Hattı

1995 yılına kadar batı yönlü yük miktarı doğu yönlü olandan yüksek iken, 1996 yılında denge aşağıdaki şekilde değişmiştir:

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Batı Yönlü ('000 TEU)	301	355	208
Doğu Yönlü ('000 TEU)	185	208	212

Belli başlı mallar ise şunlardır:

Batı yönlü olarak ⇒ elektrikli aletler / motorsiklet / araba parçaları / makine / tekstil

Doğu yönlü olarak ⇒ makine / şarap ve alkollü içecekler / araba alstiği / granit /

kimyasallar

(2) Doğu Akdeniz / Karadeniz Bölgesi Çevresinde Konteyner Hacmi

Bu bölgedeki toplam konteyner hacmi 1997 yılında, 1990-1997 yılları arasında kaydedilen yüzde 14.1 seviyesindeki büyüme ile, 5.8 milyon TEU seviyesine ulaşmıştır. Türkiye'nin konteyner hacmi aynı dönemde yüzde 19 büyüme ile 1997 yılında 1.2 milyon TEU seviyesine ulaşmıştır.

5.2 Türkiye'nin Uluslararası deniz Taşımacılığı

5.2.1 Türkiye'nin Uluslararası Deniz Yükleri

Toplam kargo hacmi 1994 yılında 74.7 milyon tona gerilemiş, ancak izleyen beş yılda hızlı bir gelişme göstererek 1998 yılında 104.1 milyon ton seviyesine ulaşmıştır. İhracat, ithalat, ve toplam kargo hacimleri büyüme oranları son on yılda sırasıyla %1.6, %10, ve %7.3 olmuştur.

5.2.2 Bölgeden Çıkan ve Bölgeye Gelen Uluslararası Kargo

Bölgenin ana ticaret ortakları, Avrupa ülkeleri, Asya ülkeleri, ve Amerika ülkeleridir. 1997 yılı itibariyle, bölgesel hacmin toplam hacme olan oranı bakımından, Avrupa ülkeleri %50.1 ile ilk sırada gelirken, bunu %24.8 ile Asya ülkeleri, ve %13.5 ile Amerika ülkeleri takip etmektedir.

5.2.3 Mal Grupları Olarak Uluslararası Kargo

(1) Dökme Yükler

Belli başlı mal gruplarına göre uluslararası ihraç / ithal yükler hacmi Tablo 5.2.5'te gösterilmiştir. 1998 yılı itibariyle endüstriyel ürünler hacmi bir önceki yıla oranla %-0.3 bir büyüme oranı ile 33.1 milyon ton olmuştur. Bunu ham petrol (20.7 milyon ton), Kömür (11.1 milyon ton, %13.6), Cevherler (10.3 milyon ton, %16.4), petrol ürünleri (9.3 milyon ton, %29.3), ve hububat (6.4 milyon ton, %32.6) takip etmiştir.

(2) Konteyner Yükler

Toplam konteyner hacmi 1998 yılında 972,000 TEU seviyesine ulaşmıştır. Buna ilaveten, 1998 yılında toplam hacmi 376,000 TEU olan bir konteyner hacmi de özel limanlarda elleçlenmiştir. 1994 ve 1998 yılları arasında yıllık ortalama büyüme oranı yüzde 13.4 olmuştur.

5.2.4 Ro-Ro Hatları

Türkiye'de var olan Ro-Ro hatları içerisinde en zengin olanı Haydarpaşa – Trieste Hattıdır, ve bunu Samsun – Novorossiysk, ve Çeşme – Bar/Br/Anc. Hatları izlemektedir.

5.3 Yurtiçi Deniz Taşımacılığı

5.3.1 Yurtiçi Yük Hacmi (Kabotaj)

Türkiye'nin kabotaj yük hacmi, 1998 yılı itibari ile, yükleme olarak 17.2 milyon ton, ve boşaltma olarak 21.5 milyon tondur.

5.3.2 Yurtiçi Yolcu ve Araç Taşımacılığı

(1) Şehir Yolcu ve Araç Taşımacılığı

Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)'nin, İstanbul'da 47 iskele, İzmit Körfezi Hattında 2 iskele, ve Çanakkale'deki 6 iskele arasındaki Şehir Hatları'nda, TDİ'nin 23 araba vapuru, ve 52 yolcu gemisinden oluşan filosu ile 210,000 yolcu ve 2,165 araç taşınarak günlük ortalama 1,080 yolcu taşınmıştır.

(2) Şehirlerarası ve Uluslararası Yolcu ve Araç Taşımacılığı

Şehirlerarası yolcu ve araç taşımacılığı tamamı TDİ'ye ait olan 8 feribot ile gerçekleştirilmektedir. 1997 yılında, İstanbul – Trabzon, İstanbul – İmralı, İstanbul – Avşa, İstanbul – Bandırma, Çanakkale – Gökçeada, ve İstanbul – İzmir şehirlerarası hatlarında, toplam 637 seferde, 357,114 yolcu ve 26,102 araç taşınmıştır.

5.3.3 Türk Deniz Taşımacılığı Sektörünün Mevcut Durumu

Türk Deniz Ticaret Filosu bu belirsiz pazarda 1 Ocak 1997 tarihi itibariyle 10.7 milyon DWT'luk toplam kapasiteye ulaşarak, 1 Ocak 1993 tarihindeki 6.8 milyon DWT toplam kapasitesi ile bulunduğu 23. sıradan, 17. sıraya yükselmiştir.

Bölüm 6 Limanlarda Yük ve Yolcu Trafığı

(1) Limanlarda Ulusal Yük Trafığı

Son on yıl için limanlardaki ulusal yük trafiğinin tarihsel yönelimi Tablo 6.1.1’de gösterilmiştir. 1998 yılında yük trafiği 155 milyon tona ulaşmıştır, ancak ihracattaki hareketsizlik dolayısıyla bir önceki yıla oranla %7.7 gerilemiştir.

(2) Limanlarda Uluslararası Yük Trafığı

İthal yükler, 1994 yılı hariç olmak üzere, sürekli artış göstermiş, ve 79 milyon tona ulaşmıştır. İhracat yüklerindeki artış düzensiz olmuş, ancak ithal yükler ile karşılaştırıldığında artış hızı nispeten daha düşük olmuştur.

(3) Konteyner Trafığı

Diğer yük türlerinin aksine sürekli ve dikkate değer artışlar gösteren ulusal konteyner trafiği, 1998 yılında 1,347 bin TEU’ya ulaşmıştır. Son on yıl (1989-1998) içerisinde ortalama yıllık büyüme oranı %26.6 olmuş, ve anılan dönemde on kattan fazla artış göstermiştir. 1998 yılında 373 bin TEU (toplam trafiğin %27.7’si) özel sektör tarafından işletilen limanlarda elleçlenmiştir.

(4) Limanlarda Ulusal Yük Trafığı

1990, 1991 ve 1994 yıllarında büyüme oranlarında düşüşler kaydedilen ulusal yükler, son yıllarda hafif yükselişler göstermiş, ve 39 milyon ton olmuştur. Ancak ulusal kargonun toplam içindeki payı, motorizasyona bağlı olarak gerilemekte olup %24.8 oranına düşmüştür.

(5) Limanlarda Transit Yük Trafığı

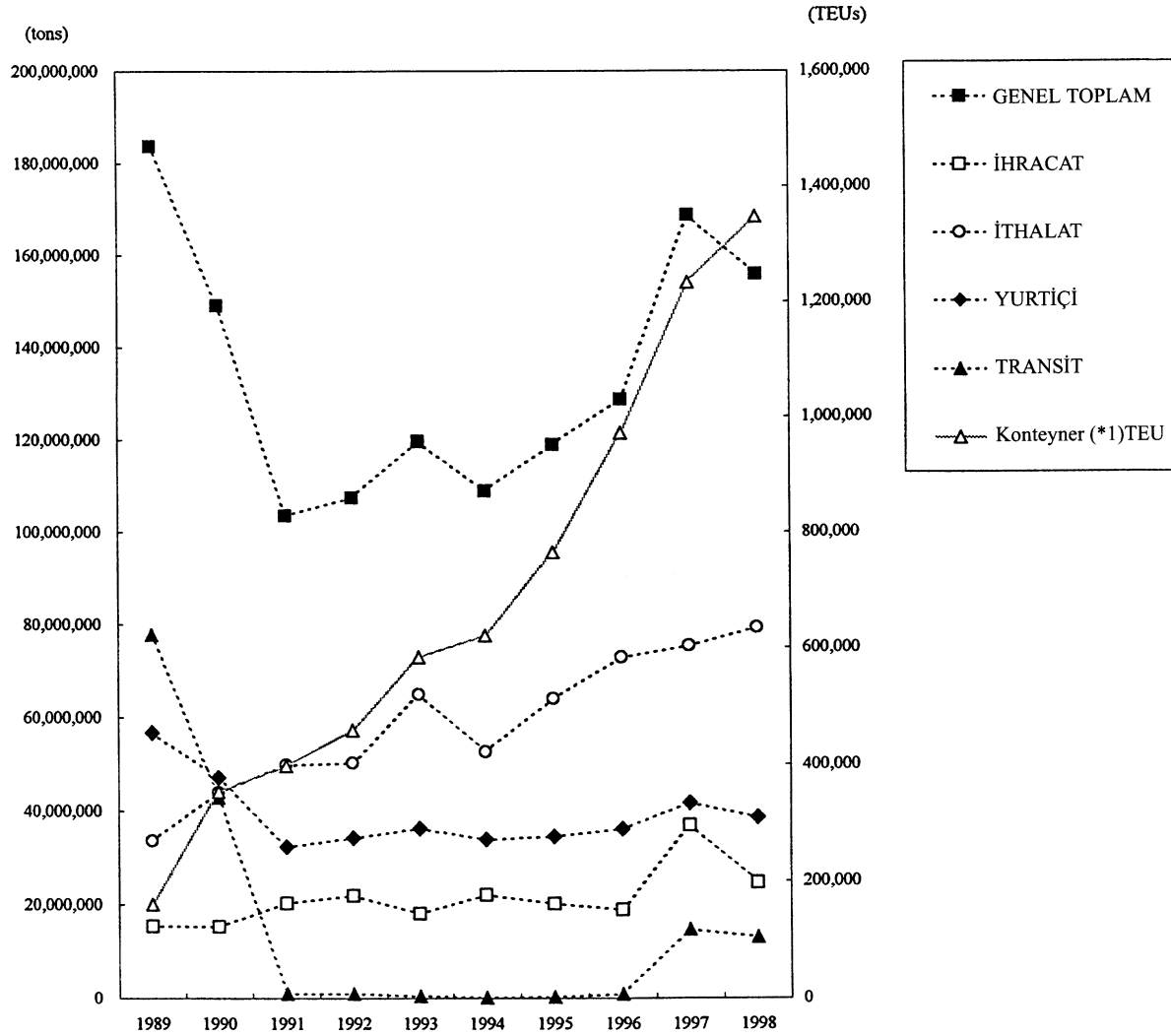
Transit yükler ulusal yük trafiği üzerinde çok büyük bir etki yapmıştır. 1991 yılında Irak ham petrolüne karşı uygulanan ambargonun bir sonucu olarak ulusal yük trafiğinde büyük düşüşler yaşanmıştır. 1989 yılında transit ham petrol trafiği yaklaşık 71 milyon ton idi, ve bu rakam toplam içinde %42’lik bir payı ifade etmekteydi. Ancak bu değer 1998 yılı itibarıyla 13 milyona gerilemiş, ve toplam içindeki payı %8.4 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 6.1.1 Limanlarda Ulusal Yük Trafiği (1989-1998)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Share(1998)
Birim: (ton)											
YÜKLEME											
YURTIÇİ	25,991,833	20,472,464	14,077,838	15,105,030	15,373,878	15,357,566	15,427,317	15,806,160	18,627,490	17,185,749	11.0%
İHRACAT	15,367,500	15,238,654	20,343,438	21,915,110	18,102,360	22,112,827	20,174,562	18,846,238	37,009,695	24,773,274	15.9%
TRANSİT	76,817,006	41,714,042	1,510	156,664	99,938	43,153	133,425	135,341	11,071,924	13,036,175	8.4%
ALT TOP.	118,176,339	77,425,165	34,422,786	37,176,804	33,576,176	37,513,546	35,735,304	34,787,739	66,709,109	54,995,198	35.3%
BOŞALTMA											
YURTIÇİ	30,834,522	26,641,339	18,330,929	19,136,796	20,869,786	18,646,496	19,108,136	20,355,997	23,088,422	21,529,461	13.8%
İTHALAT	33,669,862	43,878,433	49,891,699	50,245,252	64,875,177	52,630,788	64,006,554	72,834,074	75,363,736	79,302,959	50.9%
TRANSİT	999,117	1,236,159	972,338	873,457	370,944	143,801	181,168	763,489	3,627,510	7,257	0.0%
ALT TOP.	65,503,501	71,755,931	69,194,966	70,255,505	86,115,907	71,421,085	83,295,858	93,953,560	102,079,668	100,839,677	64.7%
TOPLAM											
YURTIÇİ	56,826,355	47,113,803	32,408,767	34,241,826	36,243,664	34,004,062	34,535,453	36,162,157	41,715,912	38,715,210	24.8%
ULUSL	49,037,362	59,117,087	70,235,137	72,160,362	82,977,537	74,743,615	84,181,116	91,680,312	112,373,431	104,076,233	66.8%
TRANSİT	77,816,123	42,950,201	973,848	1,030,121	470,882	186,954	314,593	898,830	14,699,434	13,043,432	8.4%
GEN.TOP.	183,679,810	149,181,096	103,617,752	107,432,309	119,692,083	108,934,631	119,031,162	128,741,299	168,788,777	155,834,875	100.0%
Konteyner (*1) TEU	160,794	352,598	396,833	458,110	583,827	620,467	764,797	972,036	1,232,626	1,347,795	

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Not. *1: Ankete dayalı olarak Çalışma Ekibi tarafından araştırılmıştır.



Şekil 6.1.1 Limanlarda Ulusal Yük Trafiği

Bölüm 7 Liman Gelişimi Politikaları

7.1 Mevcut Yük / Yolcu Taşımacılığı Politikası

7.1.1 Genel

Ekonomik, hızlı, ve güvenli ulaştırma hizmetleri sağlayabilecek için farklı taşımacılık modları arasında uyumlu bir bütünlük gereklidir. Buna ek olarak, çevresel açıdan sağlıklı ulaştırma altyapısı gelişimine öncelik verilmelidir.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yukarıdaki hedefe ulaşmak gayesiyle liman gelişimi ile ilgili çeşitli politikalar saptamıştır. Ne var ki bu politikaların tamamının kuvvetle izlendiğini söylemek güçtür. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ortaya konan liman gelişimi ile ilgili temel politikalar aşağıdaki gibidir.

7.1.2 Temel Politikalar

- (1) Yurtiçi yük taşımacılığında karayollarından, demiryolları, denizyolları, ve boru hatları lehine bir değişim sağlanması.
- (2) Ulaştırma sistemlerinin özelliklerine uygun özelleştirme programları ve kontrol mekanizmaları oluşturulması.
- (3) Yap-İşlet-Devret modeli ile yatırım fonları sağlanması.
- (4) Ulaştırma sistemlerinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması.
- (5) İyi hazırlanmış bir uluslararası ulaşım ağı oluşturulması.
- (6) Limanlara yönelik yatırım programlarını hızlandırmak.
- (7) Rehabilitasyon, ve bakım-onarım işlerinin devam ettirilmesi.
- (8) Liman erişim hatları yapımına öncelik verilmesi.
- (9) Türkiye'nin coğrafi konumunun sağladığı avantajlardan yararlanarak uluslararası transit taşımacılığının artırılması.
- (10) Lima yönetimlerine otonomi yahut özelleştirmenin getirilmesi.
- (11) Kapsamlı bir Ulaştırma Master Planı hazırlanması.

7.2 Önerilen tedbirler, karşı-tedbirler ve hedefler

7.2.1 Tesisler Hakkında

- (1) Derince Limanı/ İskenderun Limanı'nda yeni konteyner terminallerinin gerçekleştirilmesi
- (2) Uluslararası ham petrol / doğal gaz boru hatları yatırımları üzerinde durulması
- (3) KEİB içinde Türkiye tarafındaki yük elleçleme ekipmanının rektifiye edilmesi
- (4) KEİB içinde Türkiye tarafındaki limanlarda genişletme
- (5) KEİB içinde Türkiye tarafındaki limanlarda uzun vadede yeni kapasiteler yaratılması
- (6) Tekirdağ bölgesinde yeni bir liman yapılması
- (7) İzmir Limanında açık denize su yolunun derinleştirilmesi
- (8) Kuzey Ege Bölgesinde yeni bir liman yapılması
- (9) Liman kapasitelerinin GAP Projesi de dikkate alınarak yeniden değerlendirilmesi

- (10) Mersin Limanında uluslararası hub portun gerçekleştirilmesi
- (11) Modern altyapı ve ekipman eksiklerinin tamamlanması
- (12) Entegre olarak işletilecek konteyner depo yapımı
- (13) Uzun vadede Samsun Konteyner Terminalinin yapılması
- (14) Uzun vadede Hopa limanının genişletilmesi
- (15) Atık toplama / işleme tesislerinin rektifiye edilmesi
- (16) Deniz kazalarına karşı mücadele tesislerinin bulundurulması

7.2.2 Liman İdaresi ve İşletmesi Hakkında

- (1) 2020 yılında bir milyon birimden fazla konteyner elleçlenecektir
- (2) Yük / yolcu tarifi gelecek projeksiyonlarının gerçekleşmesi
- (3) Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde ulaştırma alt-sektörleri koordine etmekten sorumlu bir yapılanma oluşturulması
- (4) Yukarıda bahsolunan yapı tarafından doğru ve güncel istatistiklerin sağlanması
- (5) Denizcilik mevzuatında çevre koruması bakımından gerekli değişikliklerin yapılması
- (6) KEİB içinde Türkiye tarafında yönetim koşullarının iyileştirilmesi
- (7) Liman bölgesi yönetiminin geliştirilmesi
- (8) Yavaş gümrük işlemlerinin geliştirilmesi (Gümrük mevzuatının basitleştirilmesi)
- (9) Özel rıhtımlardaki sorumsuz fiyatlandırmanın düzeltilmesi
- (10) Kalifiye personel açığının kapatılması
- (11) Yeni terminaller inşaatı planlama metodunun modernize edilmesi
- (12) Ulusal / yabancı mali kaynakların çeştilendirilmesi
- (13) Uzun vadede özel sektör yatırımlarının küçük ölçekten, büyük ölçeğe geçmesinin sağlanması
- (14) Ulusal Master Plan hazırlanması
- (15) Birleştirilmiş liman idare yapısının oluşturulması
- (16) Limanların ulusal ekonomiye katkılarının netleştirilmesi
- (17) Liman idaresi ve işletmesinde bilgisayar ağının oluşturulması
- (18) İhracat ve ithalatı destekleyecek etkin bir ulaştırma sisteminin oluşturulması
- (19) Liman alanlarının ilgisiz faaliyetlerde kullanımını yasaklayan bir mevzuat düzenlenmesi
- (20) Yerel / bölgesel çevre kirliliği ile mücadele acil durum planlarının oluşturulması
- (21) Deniz taşımacılığı eğitiminin vurgulanması

7.3 Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Hakkında Değerlendirme

Ulaştırma yönetiminde temel hedefleri elde edebilmek üzere, mevcut Beş Yıllık Kalkınma Planında pek çok politikalar, tedbirler, karşı tedbirler, ve hedefler ortaya konmuştur. Bunların bir kısmında dikkate değer / kısmi ilerlemeler kaydedilirken, bir kısmı ise uygulamaya geçirilememiştir.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gerçekleşme Değerlendirmesi ile ilgili sonuçlar, Tablo 7.3.1’de gösterilmiştir. Tabloda; ‘A’, politika, tedbir, karşı-tedbir yahut hedefin halihazırda gerçekleşmiş olduğunu / durumun mükemmelen gelişmiş olduğunu ifade etmektedir. ‘B’, politika, tedbir, karşı-tedbir yahut hedefin bir noktaya kadar gerçekleştiğini / durumun kısmen iyileştiğini göstermektedir. ‘C’, politikanın gerçekleşmemiş olduğunu / durumun iyileşmediğini göstermektedir. ‘D’ ise, politikanın gerçekleşmediğini / durumun kötüleştiğini ifade etmektedir.

Tablo 7.3.1 7/ Beş Yıllık Kalkınma Planı Gerçekleşme Değerlendirmesi

	Politikalar, Tedbirler, Karşı-tedbirler, Hedefler	Mevcut Durum	Nedenler/Arkaplan/İçerik
O	b) Amaçlar, İlkeler ve Politikalar Ekonomik, hızlı ve güvenli hizmet sağlayan çevresel olarak uyumlu ulaşım altyapısı oluşturulması	B	
P-1	Ulaşım modunun karayolundan, demiryolu, denizyolları ve boruhatlarına aktarılması	D	Karayolu taşımacılığı payı artmaktadır.
P-2	Özelleştirme programları /kontrol mekanizması oluşturulacaktır	B	Bazı limanlar özelleştirilmiş durumdadır
P-3	YİD modelinin vurgulanması	B	Bazı YİD sözleşmeleri gerçekleştirilmiştir
P-4	ÇED'in vurgulanması	B	ÇED yönetmeliği değiştirilmiştir
P-5	Ulaştırma ağının kuvvetlendirilmesi (KEİB) Ulaştırma politikalarının uyumlandırılması gerçekleştirilecektir (AB 'ye üyelik süreci içerisinde)	B	
P-6	Limanlara yönelik yatırımlar artırılacaktır	C	Limanlara yönelik kamu yatırımı payı artmamaktadır
P-7	Rehabilitasyon/ bakım-onarım işleri devam ettirilecektir	C	
P-8	Mevcut ulaşım altyapılarını birbirine bağlayan yolların inşasına önem verilmesi	B	Bazı projeler devam etmektedir
P-9	Transit taşımacılıkta en yüksek payın elde edilmesi (coğrafi konum)	D	

	Politikalar, Tedbirler, Karşı-tedbirler, Hedefler	Mevcut Durum	Nedenler/Arkaplan/İçerik
P-10	Uluslararası Rekabetle başedebilecek liman yönetimi (otonom yapı/özeleştirme)	C	
P-11	Kapsamlı bir Ulaşım Master Planı	B	ULİMAP
M-1	İskenderun ve Derince'de yeni konteyner terminalleri oluşturulacaktır	B	YİD temelli projeler devam etmektedir
M-2	2000 yılında 1 milyon birimden daha fazla konteyner elleçlenmesi	A	Hemen hemen ulaşılmıştır (0.9 milyon birim, 1.35 milyon TEU: 1998)
M-3	Uluslararası ham petrol/doğal gaz boruhatları yatırımları vurgulanacaktır	B	Birkaç proje üzerinde çalışılmış, ve devam etmektedir
M-4	Yolcu trafiğinde gelecek projeksiyonları gerçekleştirilecektir (Tablo 32) Yük trafiğinde gelecek projeksiyonları gerçekleştirilecektir (Tablo 33)	B B	Bir miktar artış
M-5	c) Hukuki ve Kurumsal Düzenlemeler UB içerisinde ulaşırma alt-sektörleri arasında koordinasyonu sağlayacak yetkili organizasyonun oluşturulması	C	
M-6	Bu organizasyon tarafından doğru ve güncel istatistikler sağlanacaktır	C	
M-7	Denizcilik mevzuatında gerekli değişiklikler yapılacaktır (çevre)	C	

NOT) P: Politika M: Tedbir, Karşı-tedbir yahut hedef

7nci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gerçekleşme Değerlendirmesi (Sektör Raporu)

	Politikalar, Tedbirler, Karşı-tedbirler, Hedefler	Mevcut Durum	Nedenler/Arkaplan/İçerik
M-8	6. Limanlar, altyapı, tesisler ve... 6.2 Türkiye'de Denizcilik Sektörü 6.2.2 Bölgesel Değerlendirme(Karadeniz) Yönetim koşulları iyileştirilecektir (KEİB)	B	Bazı limanlar özelleştirilmiştir
M-9	Ekipman yetersizlikleri düzeltililecektir (KEİB)	C	
M-10	Liman genişletme işleri yapılacaktır (KEİB)	C	
M-11	Yeni kapasite yaratılacaktır (KEİB)	B	YİD modeliyle Filyos Limanı Projesi hazırlanmıştır
M-12	6.2.2 Bölgesel Değerlendirme (Marmara) Yeni bir liman yapılacaktır (Tekirdag bölgesi)	C	
M-13	6.2.2 Bölgesel değerlendirme (Ege) Açık denize su yolu (İzmir)	B	YİD modeliyle proje hazırlanmıştır
M-14	Kuzey Ege Bölgesi'nde yeni bir liman	C	
M-15	6.2.2 Bölgesel Değerlendirme (Akdeniz) GAP gözümlüne alınarak liman kapasitelerinin yeniden değeri	B	ULİMAP
M-16	Mersin limanının uluslararası hub-liman olmasının sağlanması	C	
M-17	6.3 Kamu Limanlarında Karşılaşılan Genel Sorunlar Liman bölgesi yönetiminin geliştirilmesi	C	
M-18	Yavaş gümrük işlemlerinin geliştirilmesi	C	

	Politikalar, Tedbirler, Karşı-tedbirler, Hedefler	Mevcut Durum	Nedenler/Arkaplan/Çerik
M-19	Modern ekipman ve altyapı eksiklikleri tamamlanacaktır	C	
M-20	Özel limanlardaki makul olmayan fiyatlandırma düzeltililecektir	C	
M-21	Kalifiye hizmet personeli eksikliği giderilecektir	C	
M-22	6.3.1 Çözümler ve öneriler a) Yapısal Tedbirler Çağdaş kriterlerle belirlenecek planlama/yeni terminal yapımları (hub/feeder limanları)	B	ULİMAP
M-23	Entegre olarak işletilecek iç-kara depoları yapımı	C	
M-24	Yerli/yabancı mali kaynakların kullanımı	B	Bir yabancı şirket ile ortak proje devam etmektedir
M-25	(Uzun Vade) Samsun Konteyner Terminali yapımı	C	
M-26	Hopa Limanının genişletilmesinin tamamlanması	C	
M-27	Özel sektör yatırımlarının tek ve küçük tesislerin değil entegre tesislere yönlendirilmesi Ulusal Limanlar Master Planı	C	
M-28	b) Yönetimsel Tedbirler Tek çatılı yönetim	B	ULİMAP
		C	

	Politikalar, Tedbirler, Karşı-tedbirler, Hedefler	Mevcut Durum	Nedenler/Arkaplan/İçerik
M-29	Ulusal ekonomiye limanların katkısının açıklığa kavuşturulması	C	
M-30	Liman yönetim ve işletmesinde bilgisayar ağı kurulması	B	Bazı limanlarda kurulmaktadır
M-31	İhracat ve ithalat sanayilerini desteklemek üzere etkin bir ulaşım sistemi oluşturulması	?	
M-32	c) Mevzuatla ilgili Tedbirler Gümrük mevzuatının basitleştirilmesi	C	
M-33	Liman tesislerinin liman ile ilgili olmayan biçimlerde kullanımı yasaklayıcı mevzuatın oluşturulması	C	
M-34	d) Çevresel Tedbirler Gemilerden kaynaklanan kirlilikle mücadele etmek hukuki, idari ve teknik tedbirlerin alınması	C	
M-35	Atık toplama/işleme tesisleri kurulması	C	
M-36	Deniz kazalarıyla mücadele tesislerinin oluşturulup, korunması	C	
M-37	Kirliliğe karşı yerel/bölgesel acil durum planları	D	Deprem İzmit Körfezi'nde çevre kalitesini büyük oranda tahrib etmiştir
M-38	Deniz taşımacılığı ile ilgili eğitime önem verilmesi	C	

NOT) P: Politika M: Tedbir, Karşı-tedbir yahut Hedef

Bölüm 8 Türkiye’deki Limanlar ve Kıyı Tesisleri

8.1 ‘Liman’ ve ‘Kıyı Tesis’i’nin Tanımı

Limanın ne olduğu hiçbir kanun ve yönetmelikte açıklıkla tanımlanmış durumda değildir. Kıyı bölgeleri yönetimi bakımından Kıyı Kanununda, liman yahut liman tesisi, ‘kıyı tesisleri’ kavramının içerisine dahil edilmiş bulunmaktadır. Kanunun temel yaklaşımı uyarınca kıyı tesisleri iki kategoriye ayrılmaktadır. Bunlardan birisi, her tür deniz aracı ve tekne tarafından kullanılma amacına hizmet eden tesislerdir. İkinci kategoridekiler ise deniz araçları tarafından kullanılmayan tesislerdir. Kıyı kroma yapıları bu kategoridedir. İlk kategori askeri ve diğer amaçlarla kullanım olarak sınıflanmaktadır.

Bundan sonra ‘Kıyı Tesis’i, askeri gemiler dışındaki her türlü deniz aracı tarafından kullanılma amacına hizmet eden tesisler anlamında kullanılacaktır.

8.2 Türkiye’deki Kıyı Tesisleri

8.2.1 Kıyı Tesislerinin Sayısı

8,333 km boyunca uzanan Türkiye kıyılarında yaklaşık dört yüz kıyı tesisi bulunmaktadır. Bu tesislerin içinde büyük çeşitlilik bulunmaktadır. Pek çok kıyı tesisi sadece bir iskele yahut dalgakırandan oluşan tek parçalı tesislerdir. Buna mukabil, pek çok diğer kıyı tesisi ise rıhtım duvarları, rıhtımlar, dalgakıranlar gibi çok sayıda parçadan oluşan uluslararası limanlar şeklindedir.

8.2.2 Kıyı Tesislerinin İşlevleri

Bu kıyı tesislerinin işlevi yük elleçleme, yolcu hizmetleri, balıkçılık işleri, yatçılık dahil ticari maksatlı kullanımdır. Bu Çalışmanın amacı Ulusal Limanlar Master Planı oluşturulması olduğundan, bu çalışmada balıkçılık ve yatçılık alanlarında kullanılan kıyı tesisleri ile ilgilenmemektedir.

8.2.3 Limanların Sayısı

Yukarıda belirtildiği üzere, pek çok türde kıyı tesisleri bulunmaktadır. Bazı kıyı tesisleri kendi başlarına ‘liman’ olarak adlandırılabilir. Başka bazı tesisler ise, coğrafi konumları ve işlevleri bakımından, birkaçı birarada bulunan bir grup kıyı tesisi bir liman olarak adlandırılabilir.

Bu Çalışma Grubu, bağımsız ve grup limanlar da dahil olmak üzere 60 liman tespit etmiştir. Bu Türk limanlarının listesi Tablo 8.2.1’de verilmiştir.

Tablo 8.2.1 Türk Limanları

	Limanın ve Grup Limanın Adı		İlgili Liman/Liman Tesisi	Limn/Limn Tesisi Yönetim Birimi
(Akdeniz)				
1	İskenderun TCDD	(1)	İskenderun Limanı	TCDD
2	İskenderun	(1)	Karayolları asfalt rıhtımı	Karayolları Asfalt
		(2)	Yazıcı iskelesi	Yazıcı Demir ve Çelik Fab.
		(3)	O İkinci Limanı	O İkinciler Demir Çelik
		(4)	Petrol Ofisi Şamandıra	Petrol Ofisi AŞ
		(5)	Sarıseki Fosfat iskelesi	Sarıseki Fert
		(6)	İsdemir limanı	İsdemir Demir Çelik Fab.
		(7)	Çekisan şamandıraları	Çekisan Depolama AŞ
		(8)	Sasa Şamandıraları	Sasa Petrol Tesisleri
3	Botas	(1)	Botaş Dörtöl iskelesi	Botas AŞ
		(2)	Aygaz Şamandıra Sist.	Aygaz AŞ
		(3)	Delta Petrol Şaman. Sist.	Delta AŞ
		(4)	BP Gaz Şaman. Sist.	BP Gas AŞ
		(5)	Milangaz Şaman. Sist.	Milangaz AŞ
		(6)	Toros Gübre Fab. İskelesi	Toros Gübre AŞ
		(7)	BOTAŞ iskelesi	Botas AŞ
4	Mersin	(1)	Mersin Limanı	TCDD
5	Taşucu	(1)	Taşucu Seka Limanı	Seka Akdeniz İşletmeleri
		(2)	Taşucu Belediye Limanı	Taşucu belediyesi
6	Anamur	(1)	Anamur Belediye İskelesi	Anamur Belediyesi
7	Alanya	(1)	Alanya limanı	TDİ AŞ
8	Antalya	(1)	Antalya limanı	Ortadoğu Antalya Lim. İşl.
9	Finike	(1)	Finike Belediye Limanı	Finike Belediyesi
(Ege)				
10	Fethiye	(1)	Fethiye Belediye iskelesi	Fethiye belediyesi
		(2)	SEKA iskelesi	SEKA Dalaman Müd.
11	Marmaris	(1)	Marmaris Belediye Lim.	TDİ AŞ
12	Bodrum	(1)	Bodrum Belediye limanı	Bodrum Gıda Turizm AŞ
		(2)	Kemerköy TEK iskelesi	Kemerköy elek. Üretim AŞ
13	Güllük	(1)	Güllük iskelesi	TDİ AŞ
14	Kuşadası	(1)	Kuşadası limanı	TDİ AŞ
15	Cesme	(1)	Çeşme TDİ iskelesi	TDİ AŞ
16	İzmir	(1)	Alsancak Limanı	
17	Aliaga	(1)	Tupras rıhtım ve iskelesi	İzmir Rafinerisi
		(2)	Petkin Liman	Petkim Petrokimya AŞ
		(3)	Petro Ofisi iskelesi	Petro Ofisi AŞ
		(4)	Ege Demir Çelik AŞ isk.	Ege Demir Çelik AŞ
		(5)	Nemtaş iskelesi	Nemrut Liman İşletmesi
		(6)	Limaş iskelesi	Limaş Liman İşl. AŞ
		(7)	Çukurova iskelesi	Çukurova Liman İşl. AŞ

	Limanın ve Grup Limanın Adı		İlgili Liman/Liman Tesisi	Liman/Liman Tesisi Yönetim Birimi
		(8)	Habaş iskelesi	Habaş Nemurut
		(9)	Total Petrol iskelesi	Total Petrol AŞ
		(10)	Camaltı iskelesi	Camaltı iskelesi
18	Dikili	(1)	Dikili iskele	TDİ AŞ
19	Ayvalık	(1)	Ayvalık Feribot iskelesi	Ayvalık Belediyesi
		(2)	Belediye iskelesi	Ayvalık Belediyesi
		(3)	Ayvalık Gümrük iskelesi	Ayvalık Belediyesi
20	Bozcaada	(1)	Bozcaada Limanı	Bozcaada Belediyesi
21	Gökçeada Kuzu	(1)	Gökçeada TDİ Limanı	TDİ AŞ
(Marmara)				
22	Çanakkale	(1)	Akçansa iskelesi	Akçansa Çimento AŞ
		(2)	Çanakkale Şehir iskelesi	TDİ AŞ
		(3)	Kabatepe iskelesi	TDİ AŞ
		(4)	Geyikli Şarap iskelesi	Çanakkale Belediyesi
		(5)	Geyikli Kereste iskelesi	TDİ AŞ
		(6)	Yükyeri iskelesi	TDİ AŞ
23	Lapseki	(1)	Lapseki Şehir iskelesi	TDİ AŞ
		(2)	Çardak iskelesi	Çardak Belediyesi
24	Gelibolu	(1)	Gelibolu Şehir iskelesi	Gelibolu Belediyesi
25	Karabiga	(1)	Karabiga Liman	Karabiga Belediyesi
26	Bandırma	(1)	Bandırma Liman	TCDD
		(2)	Begfaş iskelesi	Bandırma Gübre Fab. AŞ
27	Mudanya	(1)	Mudanya Bel-Sehir iskelesi	Mudanya Belediye
		(2)	Petro Ofisi iskelesi	Petro Ofisi AŞ
28	Gemlik	(1)	Gemlik Belediye Liman	Gemlik Belediye
		(2)	BP iskelesi	BP Petroleum AŞ
		(3)	Gemport	Gemport AŞ
		(4)	Gemlik Gübre Fab.	Gemlik Gübre Fab.
		(5)	Borusan iskelesi	Boru Taşımacılık AŞ
		(6)	M.K.S. iskelesi	Marmara Entegre Kimya
		(7)	Kurşunlu iskelesi	Kurşunlu Belediyesi
		(8)	Küçükumla iskelesi	Küçükumla Belediyesi
		(9)	Büyükumla kasaba iskelesi	Büyükumla kasabası
29	Yalova	(1)	Fiber iskelesi	Yalova Yem ve Fiber San.
		(2)	Aksa	Aksa Akrilik Kimya San.
30	İzmit	(1)	Çolakoglu	Çolakoglu Metalurji AŞ
		(2)	İstanbul Demir Çelik AŞ isk.	İstanbul Demir Çelik AŞ
		(3)	Total	Total Petrol AŞ
		(4)	Sedef	Sedef Gemicilik AŞ
		(5)	Alemdar	Alemdar İsk. Liman İşl.
		(6)	Solventaş	Solventaş Teknik Depol.
		(7)	Aslan Çimento	Lafarge Aslan Çimento AŞ
		(8)	Altinel	Altinel Melamin San.
		(9)	Poliport	Poliport Kimya San.

	Limanın ve Grup Limanın Adı		İlgili Liman/Liman Tesisi	Liman/Liman Tesisi Yönetim Birimi
		(10)	Nuh Çimento	Nuh Çimento San.
		(11)	Kırlangıç AŞ iskelesi	Kırlangıç AŞ iskelesi
		(12)	Rota Çimento	Rota Gemicilik AŞ
		(13)	Aygaz	Aygaz Yarımcı Tesisleri
		(14)	Petline	Petline Taşım. Ve Depo.
		(15)	Transtürk	Transtürk Kimya AŞ
		(16)	Melas	Adapazarı Şeker Fab. AŞ
		(17)	İgşaş	İstanbul Gübre Sanayi AŞ
		(18)	Diler	Ok Gemicilik Tic. AŞ
		(19)	Gübretaş	Gübretaş Gübre Fab.
		(20)	Yarımcı Belediye iskelesi	Yarımcı Belediyesi
		(21)	Petkin	Petkin Petrokimya AŞ
		(22)	Tüpraş	Türk petrokimya Rafi.
		(23)	Karayolları	Karayolları Asfalt Tesisl.
		(24)	Klorin Alkaline	Klorin Alkalın End. Ür.
		(25)	Shell	Shell Türkiye
		(26)	Derince	TCDD
		(27)	Limas	UM Gemicilik San. AŞ.
		(28)	Petrol Ofisi	Petrol Ofisi AŞ.
		(29)	Seka	İzmit Selüloz ve Kağıt San
31	Darica	(1)	TDİ iskelesi	TDİ AŞ
		(2)	Asian Çimento	Asian Çimento AŞ
32	Haydarpaşa	(1)	Haydarpaşa Limanı	TCDD
33	İstanbul Salıpazarı	(1)	Salıpazarı rıhtımı	TDİ AŞ
34	İstanbul Zeyport	(1)	Zeyport	Zeytinburnu Lim. İşl.
35	Ambarlı	(1)	Kumport	SS İst. Batı Yakası Kum İmalat
		(2)	Akçansa	Akçansa Çimento Tic AŞ
		(3)	Mardas	Mardas Marmara Gem Tic. AŞ
		(4)	Armaport	Armatörler Liman İşletme San.
		(5)	Anadolu	Anadolu Çimento AŞ
		(6)	Soyak Port	Soyak Port Angurya Ciftligi mevkii
		(7)	Total	Total Petrol AŞ
36	Silivri	(1)	Silivri Belediye iskelesi	Silivri Belediyesi
37	Tekirdağ	(1)	Akport	Tekirdağ Akport Lim. İşl.
		(2)	Martaş Marmara Lim. Tes.	Martaş Marmara Lim. Tes.
		(3)	TMO iskelesi	TMO
		(4)	Şaraphane iskelesi	Tekirdağ Şarap ve Alk. İç.
		(5)	Murefle iskelesi	Murefle Belediyesi
		(6)	Sarkoy iskelesi	Sarkoy Belediyesi
		(7)	M. Ereğlisi Botaş LNG Term	Botaş Boru Hatları Taş.
		(8)	M Ereğlisi Karayolları iskelesi	Karayolları Genel Müd.
(Karadeniz)				
38	Şile	(1)	Şile Liman	Şile Belediyesi
39	Kefken	(1)	Kefken Adası iskelesi	TKE Tahlisiye Şb. Md.

	Limanın ve Grup Limanın Adı		İlgili Liman/Liman Tesisi	Limn/Limn Tesisi Yönetim Birimi
40	Ereğli	(1) (2) (3)	Erdemir Limanı Barınak rıhtım Amac Gemicilik rıhtım/isk.	Ereğli Demir Çelik Fab.AŞ Maliye Bakanlığı Amac Gemicilik Petrol Ür
41	Zonguldak	(1)	Zonguldak Liman	Türkiye Taş Kömürü Kur.
42	Bartın	(1)	Bartın Liman	Bartın Belediyesi
43	Amasra	(1)	Amasra Liman	Amasra Belediyesi
44	Cide	(1)	Kurucaşile Liman	Kurucaşile Belediyesi
45	İnebolu	(1)	İnebolu Liman	İnebolu Belediyesi
46	Ayancık	(1)	Ayancık Belediye iskelesi	Ayancık Belediyesi
47	Sinop	(1)	Sinop iskelesi	Çakıroğlu Sinop Lim. İşl.
48	Gerze	(1)	Gerze iskelesi	Gerze
49	Samsun	(1) (2)	Samsun Samsun Nitrojen isk.	TCDD Samsun Gübre San. AŞ.
50	Ünye	(1)	Ünye	Ünye
51	Fatsa	(1)	Fatsa Belediye rıhtım/isk.	Fatsa Belediyesi
52	Ordu	(1)	Ordu iskelesi	Çakıroğlu Ordu Lim İşl.
53	Giresun	(1)	Giresun Limanı	Çakıroğlu Giresun Lim İşl.
54	Vakfıkebir	(1)	Vakfıkebir iskelesi	Vakfıkebir Belediyesi
55	Akçaabat	(1)	Akçaabat iskelesi	Akçaabat Belediyesi
56	Trabzon	(1)	Trabzon Limanı	TDİ AŞ
57	Rize	(1)	Rize Limanı	Riport Rize Liman İşletm.
58	Çayeli	(1)	Ünye Çimento Çayeli Liman	Ünye Çimento
59	Pazar	(1)	Pazar iskelesi	
60	Hopa	(1)	Hopa Liman	Park Gemic. Hopa Lim. İşl.

8.3 Liman Tesisleri

149 ulusal limanın toplam rıhtım uzunluğu 70,099 m olup, maksimum derinlik -29m'dir. Endüstriyel limanlarda diğer rıhtımlardan daha büyük derinlik değerleri vardır. TCDD'nin yedi limanının toplam rıhtım uzunluğu 16,007m olup, maksimum derinlik Derince Limanındaki -15m'dir. TDİ ve bunun yukarıda belirtilen bağlı kuruluşlarındaki 20 limanın toplam rıhtım uzunluğu 12,125m olup, maksimum derinlik -12m'dir. Diğer 122 limanın (kamu iktisadi teşekkülleri, belediyeler, ve özel sektör limanları) toplam rıhtım uzunluğu 41,967m olup, maksimum derinlik özel sektördeki İzmit Tüpraş Limanındaki -29m'dir.

Mersin limanında dört konteyner rıhtımı (980m uzunluğunda, ve -14m maksimum derinlikte) bulunmaktadır. Konteyner yard alanı 266,130 metrekare, ve iki CFS 10,955 metrekaredir. Limanda üç adet gantry vinç, yedi transteynör, sekiz reach stacker, ve yedi konteyner forklifti bulunmaktadır.

İzmir Limanında konteyner gemileri aynı anda beş rıhtıma (1,050m uzunluk, ve -13m maksimum derinlik) yanaşabilmektedir. Konteyner yard alanı 211,017 metrekare, CFS 18,005 metrekaredir. Limanda dört gantry vinç, dokuz transteynör, 19 reach stacker, ve 28 konteyner forklifti bulunmaktadır.

Derince Limanında 200m uzunluğunda, ve -14m derinliğinde tek bir konteyner rıhtımı bulunmaktadır. Halihazırda limanda bir konteyner yard alanı bulunmamakta, ancak 200,000 metrekarelik bir konteyner yard alanı inşaatı için sözleşme (Yap-İşlet-Devret), 1999 yılının Nisan ayında imzalanmıştır. Limanda bir genel maksatlı vinç, dört reach stacker, ve iki konteyner forklifti bulunmaktadır.

Haydarpaşa Limanında konteyner gemileri aynı anda dört rıhtıma (650m uzunluk, -12m derinlik) yanaşabilmektedir. Konteyner yard alanı 179,040 metrekare olup, CFS 3,600 metrekaredir. Konteyner içkara terminali 55,000 metrekarelik bir alana yayılmakta, ve limandan 5 km uzaklıkta bulunmaktadır. Limanda dört konteyner vinci, dokuz transteynör, 15 reach stacker, ve 21 konteyner forklifti bulunmaktadır.

8.4 Kapasite

1998 yılı itibariyle ulusal konteyner elleçleme hacminin yüzde 52'si (0.7 milyon TEU) Marmara Bölgesinde toplanmış, mevcut ulusal kapasitenin de %44'ü (0.80 milyon TEU) aynı bölgede yoğunlaşmıştır. Ege Bölgesi konteyner elleçleme hacminin yaklaşık %30'unu (0.30 milyon TEU) gerçekleştirmekte, mevcut kapasite ise %24'tür (0.44 milyon TEU). Bu kapasite açığını kapatmak üzere acil karşı tedbirler alınması zaruri olacaktır. Akdeniz Bölgesinde ulusal konteyner elleçleme hacminin yaklaşık %18'ini (0.24milyon TEU) karşılamakta, mevcut kapasite ise nispeten iyi bir denge olarak değerlendirilebilecek %22 (0.39 milyon TEU) seviyesinde bulunmaktadır. Karadeniz Bölgesinde halihazırda pek az konteyner elleçlenmektedir (konteyner hacmi: 0.01 milyon TEU, mevcut kapasite: 0.018 milyon TEU).

Halihazırdaki konteyner elleçlemesinde, konteyner elleçleme faaliyetleri bakımından zengin olan limanlarda genişleme alanı bulunmamasından kaynaklanan bir depolama kapasitesi

sıkıntısı bulunmaktadır.

TCDD kayıtlarına göre, elleçlenen konteynerlerin %60'ı dolu, %40'ı ise boştur. Bu anlamda, 1 TEU'nun ortalama ağırlığı Mersin Limanı için 10.75 ton, İzmir Limanı için 9.22 ton, ve Haydarpaşa Limanı için 8.7 tondur.

Dolayısıyla, yukarıda adı geçen limanların konteyner elleçleme kapasiteleri 265,615 TEU/yıl (Mersin), 442,708 TEU/yıl (İzmir), ve 354,166 TEU/yıl olarak verilebilir.

TCDD verilerine göre, konteyner depolama kapasiteleri İskenderun Limanı için 63,168 TEU/yıl, Mersin Limanı için 203,376 TEU/yıl, İzmir Limanı için 265,728 TEU/yıl, ve Haydarpaşa Limanı için 52,800 TEU/yıl olarak verilmektedir.

8.5 İnşa Maliyeti

TCDD verilerine göre, TCDD tarafından işletilen yedi limandaki liman tesisleri inşa maliyeti, 4,269,320 metrekairelik alanda, 15,965,276,337 ABD\$'dır. Maliyete açık ve kapalı depolama alanları, beton alanlar, depolar, demirleme tesisleri, dalgakıranlar, demiryolu, binalar, vd dahildir. Yük elleçleme ekipmanının alımı, kanal tarama, havuz yapım maliyetleri bu maliyete dahil değildir. Maliyet 1997 reel fiyatları ile verilmiştir.

Toplam 16,694 metre uzunluğundaki rıhtımların yapım maliyeti 237,683,148 ABD\$, toplam 12,325 metre uzunluğundaki dalgakıranların yapım maliyeti 126,218,372 ABD\$, 2,898,285 metrekairelik beton alanlar yapım maliyeti 58,411,278 ABD\$, toplam 106,967 metre uzunluğundaki demiryollarının yapım maliyeti 14,691,042 ABD\$, 126,759 metrekairelik depoların yapım maliyeti 32,990,126 ABD\$, 18,005 metrekairelik CFS yapım maliyeti 520,525 ABD\$'dır.

DLH kayıtlarına göre, Mersin Konteyner terminali büyütme işi gündeme gelmiştir. Ön tasarım, 270 metrelik rıhtım uzunluğu, -14 metre derinlik, yapı tipi beton blok, ve 36,000 metrekairelik ıslah koşullarına göre hazırlanmıştır. Maliyet 1992 fiyatlarıyla 35,000,000,000 TL olarak öngörülmüş, daha sonra 1999 değerine, yani 5,000,000 ABD\$'na çevirilmiştir. Yapım 1999 yılında tamamlanmıştır.

İzmir Limanı konteyner terminalinde genişletme çalışması gündeme gelmiştir. Ön tasarım, 1,450 metre rıhtım uzunluğu (yedi rıhtım), -7 ila -13 metre derinlik, yapı tipi beton kazık ve beton blok kalıp alanı 44,600 metrekaire olarak öngörülmüştür. Maliyet 1978 fiyatlarıyla 488,000,000,000 TL olarak öngörülmüş, daha sonra 1999 değerine, yani 13,900,000 ABD\$'na değerine çevirilmiştir.

Çanakkale Kepez çok amaçlı genel kargo terminali inşası gündeme gelmiştir. Ön tasarım, 492 metrelik rıhtım uzunluğu (iki rıhtım), -8 ila -25 metre derinlik, yapı tipi çelik kazık, ve terminal ile bağlantılı mendirek, ve 33,000 metrekaire kazanılmış yard alanı olarak öngörülmüştür. Maliyet 1994 fiyatlarıyla 187,789,096,394 TL olarak öngörülmüş, daha sonra 1999 yılı değerine, yani 9,700,000 ABD\$'na çevirilmiştir.

Giresun genel kargo rıhtımı büyüme işi gündeme gelmiştir. Ön tasarım, 270 metrelik rıhtım uzunluğu, -10 metre derinlik, yapı tipi beton blok, ve 40,000 metrekare kazanılmış alan, ve 240 metre dalgakıran uzatması olarak öngörülmüştür. Maliyet 1995 fiyatlarıyla 420,000,000,000 TL olarak öngörülmüş, daha sonra 1999 yılı değerine, yan, 9,900,000 ABD\$'na çevirilmiştir.

Mersin yat limanı dalgakıran uzatma inşaatı gündeme gelmiştir. Ön tasarım, 960 metre uzunluk, -7.5 metre derinlik, taç yüksekliği +5 metre, yapı tipi moloz yığma olarak öngörülmüştür. Maliyet 1993 fiyatlarıyla 110,000,000,000 TL olarak öngörülmüş, daha sonra 1999 yılı değerine, yan, 9,500,000 ABD\$'na çevirilmiştir.

DLH'nın Bandırma limanındaki 1989 ile 1997 arasında yapılan üç taramanın kayıtlarına göre, ortalama tarama hacmi yaklaşık 45,000 metrekare, ve boşaltma alanının uzaklığı iki ila beş mildir. Tarama metodu olarak bir yüzey kazı makinası (back-hoc tipi) kullanılmış, ortadan açılan bir 500 metreküplük duba kullanılmıştır. İşlemin maliyeti 1.2 metrekübe 1 ABD\$'dır.

Konteyner elleçleme ekipmanı alımı maliyetlerindeki yakın zamandaki durum şöyledir: 40 ton kapasiteli gantry vinç 5,000,000 ABD\$, 40 tonluk transteynör 750,000 ABD\$, 42 tonluk reach stacker 400,000 ABD\$, 40 tonluk konteyner forklifti 200,000 ABD\$, 10 tonluk forklift 95,000 ABD\$.

8.6 Tesis ve Maliyet Değerlendirmesi

Yolcu yahut yük işlemlerinde hizmet veren ulusal limanlarda ortalama rıhtım uzunluğu yaklaşık 500 metredir. TCDD limanları ortalama 2,300 metre uzunluğunda, bu değer TDİ limanları, ve TDİ'den özelleştirilen limanlarda 600 metre, diğer limanlarda 400 metredir. TCDD limanları yalnızca yük elleçleme hacimleri bakımından değil, aynı zamanda liman tesis boyutları bakımından da büyük ölçekli limanlardır.

TCDD limanlarında gantry vinç bulunan konteyner rıhtımlarında yapılamamevcut analize göre, Türkiye'deki konteyner limanlarında ortalama rıhtım uzunluğu 200 metre, ve derinlik -13 metredir.

Uluslararası standartlar içerisinde mevcut konteyner rıhtımları besleyici liman ölçlerindedir. Türk limanlarının gelecekte hub liman olabilmelri için 300 metreden uzun rıhtım, ve -15 metreden fazla derinşik gerekli olacaktır.

Bölüm 9 Mevcut Liman Gelişim Projeleri

9.1 Karadeniz Bölgesi

Karadeniz Bölgesi'nde, Karadeniz'deki tarfikte büyük bir artış olması durumunda 'demir ve kara yolu bağlantıları', ve 'geniş korunaklı su alanı' dolayısıyla, Samsun Limanı genişletme konusunda güçlü bir aday olacaktır. Yen konteyner terminali projesi, Samsun Limanına 200,000 TEU/yıllık ek bir kapasite kazandıracaktır.

Batı Karadeniz Bölgesinde, Filyos Çayının denize döküldüğü noktada yeni bir liman projesi planlanmıştır. Kontrat, 1999 yılı mart ayında, Yap-İşlet-Devret modeliyle sonuçlandırılmıştır. Bu proje sonucunda ilk aşamada 5 milyon ton/yıl, nihai olarak ise toplam 25 milyon ton/yıl (800,000 TEU/yıl) kapasite yaratılmış olacaktır. Yapım maliyeti ilk aşama için 151 milyon ABD\$, ve toplam olarak da 753 milyon ABD\$'dır.

9.2 Marmara Bölgesi

Marmara Bölgesinde, 1999 yılı Nisan ayında, Yap-İşlet-Devret modeli ile, bu bölgedeki sıkışıklığa karşı bir ilk tedbir olarak, planlanan kapasitesi mevcut limanın genişletilmesine (200 metre uzunluğunda ek bir rıhtım yapılması) ilaveten 1 milyon TEU olacak Derince konteyner terminali inşası ile ilgili kontrat imzalanmıştır. Terminal ilk aşamada 0.5 milyon TEU/yıl kapasiteli olacaktır. Toplam inşa maliyeti 217 milyon ABD\$'dır.

Kuzey Marmara (Tekirdağ) limanının öngörülen kapasitesi 680,000 TEU'dur. Bandırma Limanında yeni tesislerin yapımı yaklaşık 180,000 TEU'luk ek kapasite yaratmaktadır.

9.3 Ege Bölgesi

Ege Bölgesi'nde gelecek yıllarda ortaya çıkacak olan talebi karşılayabilmek üzere, uygun bir bölgede yeni bir limanın (20 milyon ton/yıl, 1 milyon TEU/yıl kapasiteli) yapılmasına ihtiyaç vardır. Kuzey Ege Limanının bir ana liman olarak hizmet vermesi olasılığı hakkındaki fizibilite çalışması, ve ÇED (Çevre Etki Değerlendirmesi) çalışması tamamlanmıştır.

9.4 Akdeniz Bölgesi

Akdeniz Bölgesinde, 300,000 TEU/yıl ek konteyner elleçleme kapasitesi sağlayacak bir konteyner terminali projesi İskenderun Limanı için planlanmıştır. Konteyner terminali için ihale duyurusu 1999 yılının Eylül ayında yapılmıştır.

Mersin Limanının yanında yapılması planlanan mersin Konteyner Limanının yapılmasıyla, liman hizmetleri 1 milyon TEU kapasiteli bu limanda yürütülecektir. Bu projeyle ilgili fizibilite çalışması tamamlanmıştır.

9.5 Projelerin Değerlendirmesi

İskenderun, mersin, Kuzey Ege, Tekirdağ, Derince, ve Filyos'ta modern liman tesisleri

planlanan dönem içinde gerçekleştirildiği takdirde Türkiye, konteyner kargo trafiği bakımından kilit bir aktör olma konumuna gelecektir.

Dahası, bu modern limanlar uluslararası konteyner hatlarına yakın konumlandırılabilirse bu limanların hub liman olarak işlev görmeleri de beklenebilecektir.

Bölüm 10 Liman Yönetimi ve İşletmesi

10.1 Liman İdare Sistemi

10.1.1 Limanlar ve İskelelerin Sınıflandırılması

Türkiye'nin toplam kıyı şeridi 8,333 km'dir. Limanlar, iskeleler, yat marinaları, ve balıkçı korunakları da dahil olmak üzere yaklaşık 290 sahil tesisi bulunmaktadır. Yat marinaları ve balıkçı korunakları dışındaki limanlar ve iskeleler 3 gruba ayrılmıştır; kamu sektörü (TCDD, TDİ, ve endüstri teşekkülleri dahil), özel sektör, ve yerel idareler.

Tablo 10.1.1 Liman ve İskelelerin Sınıflaması

Liman ve iskelelerin sınıfları	İşletmeciler (Örnek)	Liman ve iskelelerin sayısı	Liman ve iskelelerin toplam uzunluğu (m)
Kamu sektörleri	(TCDD)	(7)	(16,458)
	(TDİ)	(9)*	(5,593)
	(Endüstriyel Şirketler)	(37)	(30,662)
	(TOPLAM)	53	52,713
Mahalli İdareler		51	11,018
Özel Sektörler		58 **	28,626

Kaynak: Türkiye Gemicilik Sektörü Raporu '98, vd.

*Trabzon, Alanya, İstanbul, Kabatepe, Kuşadası, Çeşme, Marmaris, Güllük, ve Dikili

**Özelleştirilmiş TDİ limanları dahil (Antalya, Giresun, Hopa, Ordu, Rize, Sinop, ve Tekirdağ)

kamu limanları bakımından, belli başlı genel maksatlı limanlar kamu iktisadi teşekkülleri olan devlet Demir Yolları (TCDD), ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından işletilmektedir. Demiryolu ağı ile bağlantılı olan limanlar TCDD tarafından, ve diğerleri de TDİ tarafından işletilmektedir. Bu genel maksatlı kamu limanları Ulaştırma Bakanlığı kontrolünde olup, bu bakanlık TCDD ve TDİ'nin bütçe ve yıllık programlarını onaylamaktadır. Bugün TDİ limanlarının büyük çoğunluğu halihazırda özelleştirilmiş durumdadır.

Özel maksatlı belli başlı kamu limanları kamu iktisadi teşekkülleri tarafından, yahut da yarı resmi kuruluşlar tarafından işletilmektedir. Bu limanlar Sanayi Bakanlığı'nın kontrolünde olup, çoğunlukla belirli bir endüstrinin ihtiyaçlarına karşılık vermektedirler. Bir takım kamu iktisadi teşekkülleri, bunlarla ilgili özelleştirme işlemleri devam etmekte olduğundan Özelleştirme İdaresi Başkanlığının kontrolünde bulunmaktadır.

Yerel idarelere bağlı limanlar nispeten daha küçük boyutlu olup, bölge yerleşimlerinin yerel ihtiyaçlarına hizmet vermekte, nispeten küçük hacimli kıyı tarfiğinde kullanılmaktadırlar.

Özel limanlar, gerekli bakanlıkların izin ve onayı alındıktan sonra, özel sektör kuruluşları tarafından inşa edilip işletilmektedir.

10.1.2 Merkezi Hükümetin Koordinasyon İşlevi

(1) Liman Gelişimi (Kara Alanı)

Demiryolları, Havmeydanları ve Limanlar İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) genel maksatlı kamu limanlar (yerel idareler limanları da dahil olmak üzere) ile ilgili gelişme planlarını formüle etmekte ve liman altyapı inşaatlarını yürütmektedir. Limanların ihtiyaç gösterdiği bir takım büyük yatırıma ihtiyaç gösteren bakım işleri de DLH tarafından yapılmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, DLH tarafından hazırlanan geliştirme planlarını Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)'na sunmaktadır. DPT, Türkiye'nin genel yatırımlar dengesini hesaba katmakta, projelerin öncelik sıralarını belirlemekte, ve spesifik yapımların fizibilitesini değerlendirmektedir. Bu planlar DPT tarafından beş Yıllık Kalkınma Planı içerisinde onaylandıktan sonra Maliye Bakanlığı yatırım için gerekli finansmanı sağlamaktadır. Özel limanlar ve endüstri kuruluşları ise kendi liman yapımlarını kendileri üstlenmektedirler. DLH sadece bunların projelerini onaylamakta, ve tüm inşaatın kontrolünü yapmaktadır.

Genel olarak, rıhtım, liman, korunak, demirleme tesisleri, iskeleler, dalgakıranlar, vsç gibi her türlü kıyı tesisi inşa edecek, yahut bunları malik bulunan özel ve kamu yatırımcılarının tamamı, aralarında DLH'nın da bulunduğu, yetkili kamu kuruluşlarının onayını almak mecburiyetindedirler. Önce ilgili ilin valisi, yapıların tüm boyut ve özelliklerini kapsayan yatırım planlarını inceler, ve bölgenin altyapısı ve yerel bilgileri hakkında bir rapor hazırlar. Daha sonra Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, öneriyi genel ve bölgesel planlama ilkeleri bakımından, ve genel yerleşim planı bakımından inceler. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, ve Çevre Bakanlığı da bu sürece dahil olurlar. Bayındırlık ve İskan Bakanlığının onayı alındıktan sonra, DLH uygulama projesini teknik açıdan inceler. Yatırımcılar, tam sorumluluk altında, ve DLH'nın kontrolünde yapımı gerçekleştirirler. Yapım tamamlandıktan sonra Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yatırımcılara başvuruları üzerine işletme haklarını verirç

(2) Denizcilik

Denizcilik ile ilgili konularda, başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, deniz ticaretinin, denizcilik endüstrisinin, ve deniz güvenliğinin geliştirilmesi konularından sorumludur.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın yedi bölge müdürlüğü (Trabzon, Samsun, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Antalya, ve Mersin) bulunmaktadır. Liman müdürü 67 limanda deniz alanı, ve limanlar ve iskelelerle ilgili konularda kontrol göreviyle bulunmaktadır. Liman müdürleri, deniz taşıtlarına seyrüsefer sertifikalarını başvuruları üzerine verir, ve bunlara giriş/çıkış kontrol belgelerini ve manifestolarını verir. Limanlara uğrayan her kaptan, ilgili liman müdürüne gemi, yükü ve rotası hakkında bilgi vermekle yükümlüdür. Bu şekilde toplanan bilgiler resmi liman istatistikleri olarak derlenir. Buna her bir Bölge Müdürlüğü bünyesindeki limanlar ve iskelelerin dökümü, işletmecilerin dökümü, ve tesisler ile yük elleçleme kapasiteleri hakkında bilgiler de dahil edilir. Hazırlanan çeşitli istatistik tabloları ilgili devlet kurumlarına, ve bu arada Devlet İstatistik Enstitüsüne (DİE) verilir, ve başvuru üzerine özel sektöre de sağlanır.

(3) Şehir Planlama

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı nazım planları hazırlar. Planlama kanunu No. 3194 uyarınca fiziki planlama hiyerarşisi mevcut olup, bunun içinde bölge planları, nazım planlar, şehir planları, ve uygulama planları bulunmaktadır. Bu planlar, konut, sanayi, tarım, turizm, ulaştırma sektörlerinin alan kullanım ilkelerini tanımlar. Nazım planlar birden fazla belediye dahil olabilir. Özellikle kıyı şeridi ve hızlı sanayileşme gerçekleşen bölgeler gibi pek çok bölgenin nazım planları Bayındırlık ve İskan Bakanlığı genel Müdürlüklerince hazırlanmış ve onaylanmıştır.

Ulusal Liman Gelişim Master Planlarının mevcut imar planları ile ilişkili olmaları gerekliliği göz önüne alınmalıdır. Nitekim herhangi bir liman önerisi çevresini yakından etkileyecek, ve şehirleşme süreci ile ilgili pek çok unsuru bünyesinde barındıracaktır.

10.2 Belli Başlı Limanlarda Liman Yönetim ve İşletmesinin Mevcut Durumu

10.2.1 Liman Yönetim Birimlerinin Sorumlulukları

- TCDD Limanları

TCDD Limanları, limanların yönetimi, genel planlaması, işlevleri ve koordinasyonlarından sorumlu merkezdeki limanlar müdürlüğü tarafından yönetilmektedir. DLH, liman gelişim planlarını oluştururken TCDD merkezi ile işbirliği yapar. Her bir liman, gemilere yapılan her türlü hizmetlerden, yükler ile ilgili her türlü hizmetlerden, kendi ekipman ve işgücü ile sorumlu olan bir Liman Müdürü tarafından yönetilir. Her bir liman, ayrıca, kendi liman gelişimi ile ilgili konularda merkez ile istişare ve görüş alış verişinde bulunur.

DLH liman altyapılarını inşa eder (kanallar, dalgakıranlar, rıhtımlar, alanlar, liman içindeki yol ve raylar, vb.), ve büyük yatırım gerektiren bakım işlerini yapar.

TCDD limanları üstyapıyı donatımını sağlar (depolar, CFS, vinçler, yük elleçleme ekipmanı, vb.), ve limanları kendisi işletir.

- Diğer Limanlar

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı kontrolü altında bulunan devlet sanayi teşekkülleri tarafından işletilen limanlar, liman gelişim planlarını kendileri yapar, ve liman altyapısını kendileri inşa ederler. DLH bunlara sadece onay verir. Yük elleçleme ve denizcilik hizmetleri liman yönetim birimlerinin kontrolü altında özel şirketler tarafından verilir. Özel şirketler tarafından yönetilen limanlar da DLH'dan gerekli müsaadeyi aldıktan sonra, liman gelişim planlarını kendileri yapar, ve liman altyapılarını kendileri inşa ederler.

10.2.2 Tarifeler

Merkezi hükümet her bir liman işletmecisinin uyguladığı tarifeleri inceler ve onaylar. Liman yönetimlerine göre yetkili merciler değişmektedir. TCDD limanlarında uygulanan tarifeler üzerinde Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir. TDİ limanları, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının yetki alanındadır. Şu ana kadar özel sektör limanlarını da kapsayacak şekilde

fiyat seviyelerini koordine edecek bir kurum oluşturulmamıştır.

- **TCDD Limanları**

Genel olarak, liman tarifeleri (yük elleçleme ücretleri de dahil olmak üzere) esasen TCDD Genel merkezinde yönetim kurulu tarafından belirlenmektedir. Pek çok durumda her bir liman işletme biriminin başvurusu kabul edilmektedir. Bunun bir sonucu olarak TCDD limanları arasında uyguladıkları liman tarifeleri bakımından farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Her bir liman işletmesinden sağlanan gelirler TCDD Genel merkezine aittir. Bunun bir anlamı her bir liman işletmesinin elde ettiği karları kendisinin yönlendirememesidir. Her ihtiyaç duyduklarında liman idareleri merkezden ödenek çıkarılmasını istemek durumundadırlar.

- **Diğer Limanlar**

Diğer kamu limanları ve belediye limanları, genel olarak, yakınlarında bulunan TCDD limanlarında uygulanan liman tarifelerini izlemekte, ve kendi liman tarifelerini TCDD tarifeleri dahilinde belirlemektedirler. Bazı özelleştirme kapsamındaki sanayi limanları yükleme/boşaltma ücretlerinde indirimlere gitmektedirler. Özel limanlar kendi liman tarifelerini kendileri belirlemekte, ve elde ettikleri gelirleri kendi gelişim planlarına uygun olarak kullanmak konusunda serbest durumdadırlar.

10.2.3 Liman Destekleme Faaliyetleri

- **TCDD Limanları**

Genel olarak, limanların ilermeleri faaliyetlerinden TCDD merkezi sorumludur. Her bir liman işletme birimi kendi bütçesi dahilinde araştırma faaliyetlerinde bulunabilir ve bunların sonuçlarını Genel Müdürlüğe bildirir. Faaliyetlerdeki ilerlemeler her bir TCDD limanında farklı farklıdır. Kimi limanlar çeşitli niyetlerine karşın ödenek kısıtlılığından yakınırken, kimi diğer limanlarda faaliyetlere ilgi mevcut değildir.

- **Diğer Limanlar**

Bazı sanayi limanları kargo elleçleme hacimlerini artırabilmek konusunda son derece faaldir. Bu konuda bir örneği Taşucu Limanı vermektedir. Şu anda özelleştirilme süreci içerisinde bulunan işletici -SEKA (Selüloz ve Kağıt İşleme)- komşu TCDD limanında uygulanan tarifeye göre yüzde yirmibeş indirim uygulamaktadır. Şu anki mevcut elleçleme hacimleri son derece kısıtlı olduğu için işletme oranlarını artırmak ihtiyacını duymaktadırlar. Çünkü özelleştirme sürecinde daha karlı duruma gelmek konusunda baskı altındadırlar. Bu konuda diğer örnekleri de sanayi limanları içinde bulmak mümkündür. Bunlardan bazıları, kendi iskelelerini gemicilik şirketlerine olağanüstü ucuz fiyatlarla, bu iskeleleri kendileri kullanmadıkları zamanlarda, kiralamaktadırlar. Bu asıl amacı dışındaki amaçlarla iskele kullanımı komşu belli başlı limanların kargo elleçleme hacimlerinde ciddi zararlara neden olmaktadır. İskenderun Limanının komşu küçük iskelelerdeki yük elleçleme neticesi büyük zarar gördüğü belirtilmiştir. Özel iskeleler ve marmara Bölgesindeki çok sayıda küçük iskele de konteyner yükleri kendilerine çekmek konusunda son derece sert tavır sergilemektedirler. Gemlik'te bulunan Gempport örneğinde, liman tarifelerini esnek tutma kararına varmışlardır. Bu özel liman, gemicilerin geçmiş yük elleçleme durumlarını, ve fiyatlandırma konusundaki

potansiyellerini, ve komşu limanların fiyatlandırmalarını incelemektedir. Dahası, Gempport'un hizmet kalitesi de takdir toplamakta, zira Gempport'ta yük elleçleme verimliliğini liman istatistiklerinin avantajını kullanarak sürekli izleyebildikleri bir sistem kurmuş durumdadır. Marmara Bölgesindeki bir diğer özel liman olan Kumport, 1998 yılında 185,000 TEU değerinde yük elleçleyerek, İzmir, Haydarpaşa, ve Mersin'in ardından dördüncü sırada gelmiştir.

10.2.4 İşletme ve Personel Eğitimi

Belli başlı TCDD limanlarında (Haydarpaşa, İzmir ve Mersin) yük elleçleme ekipmanının modernizasyonuna yönelik yatırım Ocak 1999 tarihinde yapılmıştır. Bu yatırım en yeni model reach stackerlar, transteynörler, konteyner forkliftleri, ve bir post-panamak boyutlu gantry vinç alımlarını kapsamış olan bu konteyner elleçleme limanlarına yönelik yatırımların, bu limanların elleçleme verimliliklerini artırması beklenmektedir.

TCDD limanlarında sağlanması gereken üretkenlik standartları, yetkili merciler ile işçi sendikaları arasında toplu sözleşmeler yoluyla belirlenmektedir. İşçiler standard verimliliğe ulaştıklarında ek ödeme almaktadırlar. TCDD'nin ayrıca, personel eğitim kursları da bulunmakta, ve bu kurslarda bakım, onarım, işletme, ve römorkör konuları kapsamaktadır.

Belli başlı TCDD limanlarında, bilgisayarlı enformasyon işletme sistemleri getirilmiştir. Bu sistem İzmir Limanında kurulmuş, ve yakın zamanda kullanılmaya başlamıştır. Sisteme yükleme/boşaltma, ve konteyner izleme bilgileri dahildir. Mersin limanında 1999 yılı sonunda yenilenen yeni versiyonun uygulanması kararı verilmiştir. Bu yenilenmiş sistemde, gemicilik acenteleri ve vergi daireleriyle on-line bağlantı kurulabilmesi planlanmaktadır. Bu yeni sistemin ileride diğer konteyner limanlarına (haydarpaşa ve İzmir) da kurulması planlanmaktadır.

TCDD limanlarına bağlantılı olan demiryollarının malların hedef bölgelere ulaştırılmasında başat bir taşımacılık vasıtası olarak kullanılması, halihazırda, alan çalışmaları ve görüşmelerinde belirtildiğine göre, son derece geri kalmış durumdadır.

Etkin yük elleçleme önündeki bir diğer engel de gümrük muameleleridir. Gümrükten geçiş çok fazla zaman almakta, ve ithal yüklerin seri bir şekilde ilerlemesini engelleyici olmaktadır. Mevcut gümrük mevzuatı ve kanunlarda konteyner için özel bir tanım bulunmamakta, ve konteyner boş da olsa, dolu da olsa bir mal gibi işlem görmektedir. Dolayısıyla, konteynerler gümrük bölgesi dışına sadece geçici olarak ithal edilmeleri suretiyle çıkartılabilmektedir.

10.3 Limanlarda Özelleştirme ve Etkileri

10.3.1 Bir Devlet Stratejisi Olarak Özelleştirme

Türkiye’de özelleştirme, verimsiz, ve aşırı işgücü yüklemesi sorunları ile karşı karşıya bulunan devlet sanyilerinde 15 yıl öncesinden başlayarak özelleştirme sürecine girilmiştir. Özelleştirmenin bir amacı da devlete önemli bir gelir kaynağı yaratabilmektir. Pek çok devlet kuruluşu şu anda özel sektör eline geçmiş durumdadır.

10.3.2 Özelleştirme Metodları ve Prosedürü

Türkiye’deki özelleştirmenin ilke ve prosedürü 194 tarih ve 4046 nolu özelleştirme kanunu ile belirlenmiştir. Kanun sadece özelleştirmenin ve yeniden yapılanmanın hızlandırılmasına yönelik bir çerçeve sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda özelleştirme sonucu işlerini kaybetme durumuyla karşılaşabilecek işçiler için bir sosyal güvenlik ağını da öngörmektedir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu, Türkiye’deki özelleştirmelerdeki yetkili en yüksek ve son mercidir. Özelleştirme Yüksek Kurulu Başbakan başkanlığında olup, özelleştirilecek kuruluşları seçmek, bunların hangi yöntemle özelleştirileceğini belirlemek, özelleştirme tarihlerini saptamak, ve özelleştirme kapsamındaki kamu girişimlerinin hisse ve diğer tüm ticari akıtlarının alım satımına karar vermek konumunda bulunmaktadır. Özelleştirme yöntemleri olarak, satış, kiralama, işletme haklarının devri, vb. izlenmektedir. Özelleştirme İdaresi, Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun kamu girişimlerinin özelleştirilmesi konusundaki kararlarını uygular.

10.3.3 Liman Sektöründe Özelleştirme Uygulamaları

Karayolları, limanlar ve benzeri gibi kamu hizmet kuruluşlarının özelleştirilmesinde, işletme haklarının devri mümkündür.

- **TDİ Limanları**
Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olan TDİ Genel müdürlüğü şu anda özelleştirme sürecindedir. TDİ, 1995 yılında ‘Türkdenizcilik İşletmeleri A.Ş.’ olarak onaylanmıştır. TDİ’ye ait, temel olarak yük elleçleme alanında hizmet veren sekiz limandan yedisi halihazırda özelleştirilmiş durumdadır. Her bir limanda, liman tesislerinin işletme hakları özel bir işletme şirketine otuz yıl süreyle, ve mülkiyet hakları saklı kalmak şartıyla devredilmiştir.
- **Sanayi Limanları**
Devlete ait bulunan, ve liman yahut iskele işleten bir kısım şirketler de halihazırda özelleştirme kapsamına alınmış bulunmaktadır.
- **TCDD Limanları**
Devlet Demiryollarına ait deniz limanlarının yakın gelecekte özelleştirme kapsamına alınmaları planlanmaktadır.

Tablo 10.3.1 TDİ Limanlarında Özelleştirme

Liman	İşletmecisi	Özelleştirme Tarihi
Antalya	Ortadoğu Antalya Liman İşletme AŞ	Ağustos, 1998
Tekirdag	Tekirdağ Akport Liman İşletme AŞ	Haziran 1997
Rize	Riport Rize Liman İşletme AŞ	Ağustos 1997
Ordu	Çakıroğlu Ordu Liman İşletme AŞ	Temmuz 1997
Sinop	Çakıroğlu Sinop Liman İşletme AŞ	Temmuz 1997
Giresun	Çakıroğlu Giresun Liman İşletme AŞ	Temmuz 1997
Hopa	Park Gemicilik ve Hopa Liman Liman İşletme AŞ	Haziran 1997
Trabzon	TDİ AŞ	(Planlandı, 2000)

Kaynak: TDİ, vd.

10.3.4 Liman İdaresi ve İşletmesi Üzerindeki Etkileri

Burada, işletme hakları özel işletme şirketlerine devredilmek suretiyle özelleştirilmiş bulunan TDİ limanlarındaki liman özelleştirmelerini bir örnek durum olarak incelemekteyiz.

(1) İmtiyazlı İşletme Çerçevesi

İşletme hakları ile ilgili bir kontrat, Özelleştirme İdaresi, TDİ, ve bir işletici firma arasında imzalanır. İşletici firmadaki yabancı sermaye katılımı tüzde 49'u geçemez, ve şirket yönetiminde salt çoğunluk Türk vatandaşlarından oluşmalıdır. İşletici firma, işletme haklarını alabilmek için 15 yıllık işletme bedeli ödemek durumundadır. Bu işletme hakkı, alanın ve üstayapının kullanımı, yük elleçleme gibi hizmetlerin kullanımı, denizcilik hizmetleri, depolama, vb. Kullanım haklarını 30 yıllık süre için kapsar. İşletici firma ayrıca, her yıl elde edeceği gelir ve karlarının yüzde 25'ini ödemek durumundadır. İşletici firma bir Yönetim Kurulu oluşturmak durumundadır, ve bu Yönetim Kurulu içinde bir TDİ personeli, ve ilgili Valilikten bir görevli bulunmalıdır. İşletici firma, liman tarifelerine yüzde 20 oranına kadar değişiklik yapmaya kendi başına karar verebilir. (Ancak özelleştirmeyi takip eden ilk beş yıl için TDİ'nin onayının alınması zorunludur.) İşletme döneminin sonunda, işleticinin, işletme haklarının uzatılması konusunda hak iddiasında bulunma konumu yoktur.

(2) Liman İşletme Birimlerinin Sorumlulukları

İşletici firmalar, yetkili Bakanlıkların onayını almak suretiyle, yatırım planlarını, ve liman altyapıları inşaatını kendileri yaparlar. İşletici firmalar, ayrıca, üstyapı donatımını sağlar, ve denizcilik hizmetlerini sağlar ve işletirler. Liman üstyapısının bakımından yine işletici firmalar sorumludur. Doğal afetlerden kaynakalanan, dalgakıranlardaki hasarlar, işletici firma ve TDİ tarafından eşit olarak karşılanır. Ancak, büyük yatırım gerektiren bakım işleri ile ilgili maliyet paylaşımı henüz görüşülme aşamasındadır. Giresun limanındaki dalgakıranın onarımı örneğinde, kısa bir süre önce, hükümetin tüm maliyeti karşılaması konusunda anlaşma sağlanmıştır.

(3) Özelleştirmenin Sonucu

TDİ limanlarındaki özelleştirmenin sonuçları hakkında herhangi bir değerlendirmede bulunabilmek için biraz zaman tanınması gereklidir, zira özelleştirme henüz 1997 yılında başlamıştır. Şu ana kadar yaptığımız incelemeye göre işletme faaliyetleri üzerindeki sonuçları olumlu olmuştur. İşletme gelirleri, TDİ'nin payı haricinde, işletici firmaya aittir. İşletici firmalar kendi liman yatırımlarını esneklik içerisinde, kendi acil ihtiyaçları doğrultusunda belirleyebilmektedir. Mevcut yük elleçleme ekipmanının bakım ve onarımı işleri daha yüksek bir öncelikte ele alınmıştır. Bunun yük elleçleme verimliliğinin artırılmasında etkisi olmuştur.

10.4 Liman Yönetimi ve İşletmesi Hakkında Değerlendirme

(1) Merkezi Hükümet Tarafından Koordinasyon Fonksiyonunun Güçlendirilmesi

Türkiye’de, liman gelişimi konusunda, sınırlı bütçe imkanlarının etkin dağılımının sağlanabilmesi bakımından ulusal düzeyde ve uzun vadeli stratejik planlama ve koordinasyona gerek vardır. Bu işlevin farklı farklı kurumlar arasında bölünmemesi arzu edilir bir konudur.

(2) Karar Almada Bilgi-Yoğun Yönetim

Ulusal düzeyde planlama, uygulama, ve koordinasyonun sağlanabilmesi bakımından, ilgili enformasyonun tek bir ilgili mercide toplanması arzu edilmektedir. Türkiye’deki mevcut durumun anlaşılabilmesi bakımından, en azından liman ve iskelelerin toplam sayısı, her birinin yük elleçleme kapasitesi, ve herbirindeki yük elleçleme faaliyetleri hakkında temel bilginin elde bulunması gerekliliği vardır.

(3) Liman Özelleştirmelerinin İlerlemesi ve Bunun Kısıtları

Özel sektör yatırımları açısından bakıldığında, bu yatırımlar önünde bazı engelleyici noktalar olduğu görülmektedir. Bunlardan ilki, işletme haklarını devralabilmek için bir önşart olarak Özelleştirme İdaresine yapılan ilk ödemedir. Bu ödemenin, işletici firmalar limanlarda işletmeye başlamadan önce yapılmak durumunda olması bakımından bir külfet oluşturduğu belirtilmektedir. İkinci olarak ise özel sektör için büyük külfetler getiren liman altyapılarının (kanallar, dalgakıranlar, vb.) bakım maliyetleri konusu bulunmaktadır. Özelleştirilmiş TDİ limanları örneğinde, doğal afetlerden kaynaklanan altyapı hasarlarının onarım maliyetlerinde, özel sektör ile TDİ arasında yük paylaşımı konusunda anlaşmalar bulunmaktadır. Ancak, yakın geçmişte hükümet, Giresun Limanı dalgakıranındaki hasar maliyetinin tamamını üstlenmeye karar vermiş bulunmaktadır. Bu tür karsız tesislerin yapım, yahut büyük ölçekli onarımı özel sektörün kaldırması çok güç olan külfetler yaratmaktadır. Belli bazı özel limanlar dışında limanların genel olarak etkin birer kamu hizmeti sağlayan kurum oldukları düşünülecek olursa, bu konuda bir alternatif olarak özelleştirilmiş limanların da ulusal çerçevede liman gelişimi içinde düşünülmesi mümkün olabilir.

(4) Özel ve Kamu Limanları Arasında Koordinasyon

Diğer yandan, özel limanlar ve iskelelerde sorumsuz gelişmelerin ana kamu limanlarının kapasitelerini artırmaya yönelik yatırımları olumsuz yönde etkilemeleri tehlikesi ile karşı karşıya bulunmaktadır. Sınırlı mali kaynakların etkin dağılımının sağlanması bakımından, aynı hinterlanda yönelil, çakışan yatırımlardan kaçınılmalıdır. Özel sektörün bu tür faaliyetlerini koordine edecek bir sistem arzu edilmektedir.

(5) Daha Özerk Liman Yönetim Birimleri

Halihazırda, TCDD Limanlarındaki her bir yönetim biriminin rolü sadece işletmecilikle sınırlı kalmıştır. Liman gelişim planlarının yapılması gibi liman yönetimi ile ilgili hususların gerçekleştirilmesi ise Ankara'daki TCDD merkezine bırakılmış durumdadır. Limanlardaki her bir işletme yöneticisi, limandan sağlanan gelirlerle kendi ihtiyaçlarına göre neler yapılacağına karar verebilme konumunda değildir. Her bir liman merkeze danışmak, ve merkezin kararına uymak zorundadır. Bu sistem her bir limanı toplam yönetim bakış açısı ile idare etmeyi mümkün kılarken, gerekli zamanda vakitlice kararlar alabilmeyi ise engelleme ihtimalini de barındırmaktadır.

(6) Kamu Limanlarının Durumu

Stratejik konumları, ve ölçekleriyle kamu (TCDD) limanları, Türkiye limanları içinde önemli bir pozisyona sahip bulunmaktadır. TCDD limanlarından beklenecek temel işlevlerden bir tanesi limanlara demir yolu bağlantıları konusundadır. Ancak, yaptığımız araştırmaya göre, halihazırda bu fonksiyon yeterince yerine getirilmemektedir. Burada esas nokta, limanların malların hedef bölgeleri ile olan bağlantılarında demiryollarının diğer yük taşıma modları içinde ne kadarlık bir paya sahip oldukları konusuydu ilgilidir. Eğer bu limanlar bundan sonra da stratejik limanlar olarak önemli roller üstlenecekler ise, bunların sadece bir liman işletme kurumunun mali durumu uyarınca değil, ulusal düzeyde stratejik bir değerlendirmeyle geliştirilmeleri gerekmektedir.

(7) Bölgesel Gelişimin Bir Aracı Olarak Liman Gelişim Kavramı

Liman gelişiminin ilgili bölgenin gelişimi ile etkileşiminin kuvvetlendirilebilmesi bakımından, liman idare birimleri ile ilgili mahalli idareler arasında koordinasyonun kuvvetlendirilmesinde fayda vardır. Mahalli idareler, bölgelerinde bulunan limanların hinterlandı da dahil olmak üzere, kendi bölgelerini geliştirmekten sorumludurlar. Limanlar ve bunların hinterlandları ayrılmaz bir bütündür, nitekim limanlar ithalat ve ihracatın giriş çıkış kapılarıdır. Limanlar üretim bölgeleri ile tüketim bölgelerini birbirine bağlar. Ancak mevcut durumda, limanların sosyal altyapılar olarak taşıdıkları önem, mahalli idarelerce yeterince anlaşılmış gözükmemektedir. İlgili mahalli idareler, liman faaliyetlerinin ilerlemesi bakımından liman idaresine katılabilirler.

Bölüm 11 Liman Gelişimi ve İşletmesinde Kamu Yatırımları

11.1 Genel

Türkiye devletinin, yapısal reformlar uygulaması, enflasyonu düşürmesi, ve bütçe fazlası sağlanması daha fazla gelişme için gerekli görülmektedir.

Mevcut durumda liman gelişimi ve bakımı ile ilgili var olan maliye yapısı şu şekildedir: Kamu limanlarında liman altyapı inşaatları ulusal bütçe içindeki deniz limanları bütçesinden karşılanmakta, ancak bunların üstyapılarının bakımı ilgili liman yönetimleri tarafından, maliyeti kendilerinin karşılamaları suretiyle gerçekleştirilmektedir. Üst yapı ve yük elleçleme tesisleri liman yönetim birimleri tarafından ve/veya özel işletici firmalar tarafından temin edilmektedir.

11.2 Kamu Liman Yatırımları

Liman yatırımları 1990'lı yılların başlarında 30 milyon ABD\$'ndan fazla iken, bu miktar daha sonra azalmış, 1988 yılında 20 milyon ABD\$'na gerilemiştir. Deniz ulaştırması içerisindeki pay yaklaşık yüzde 40, ancak hükümet yatırımları içindeki pay yüzde 0.5 seviyesindedir. Bu pay, hükümet yatırımlarının yüzde 30'unu oluşturan yol yatırımları ile karşılaştırıldığında son derece düşüktür.

Bu mevcut durumdaki yatırım miktarının öngörülebilir talebi karşılamakta yetersiz olduğuna dikkat edilmeli, ve yetkili merciler bu miktarı artırmanın imkanlarını araştırmalıdır.

Liman yatırım programında devam etmekte olan 20-40 proje bulunmaktadır. Proje süreleri aşağı yukarı beş yıl olup bazı projelerde ise hemen hemen on yıla ulaşmaktadır. Liman yatırımlarında makul süreler içinde etkin sonuçlar sağlanabilmesi bakımından bu proje sürelerinin gözden geçirilmesinde fayda vardır.

11.3 Mali Kaynaklar

Liman yatırım bütçesi, genel ve ek bütçeleri kapsayan milli bütçe içerisinde ayrılmaktadır.

Mahalli idareler, bütçelerinden iskele ve rıhtımlara ulaşım yatırımları içinde bir kalem bulunmasına karşın, son yıllarda limanlara yatırım yapmamışlardır.

Liman gelişimi, lojistik ve taşımacılık faaliyetlerini canlandırarak çevresindeki bölgeyi de etkilemektedir. Bu anlamda, mahalli idarelerin de maliyet yükünü paylaşmaları beklenmelidir.

Hükümet **liman tarifelerinde** tavanı belirlemekte, ve bunun üzerine her bir liman idare birimi bu tavanı aşmamak üzere kendi tarifelerini belirlemek hakkına sahip bulunmaktadır. Genel olarak, TCDD limanlarında uygulanan tarife belirleyici olmakta, ve çevredeki limanların tarifeleri bunu aşmamaktadır.

Altyapı gelişimini sağlayabilmek için **uluslararası borçlanmaya** gidilmiş, ve Avrupa Yatırım

Bankası (European Investment Bank), İslam Kalkınma Bankası (Islamic Development Bank), Uluslararası Kalkınma Birliği (International Development Association), Uluslararası Yenidenyapım ve Kalkınma Bankası (International Bank for Reconstruction and Development), ve Nordic Yatırım Bankası (Nordic Investment Bank)'ndan borçlanılmıştır.

TCDD'nin European Investment Bank'dan konteyner elleçleme tesisleri temini amacıyla borçlanma deneyimi bulunmaktadır. Kredi limiti, 1997 ile 1999 yılları arasında kurulan Haydarpaşa, İzmir, ve Mersin Limanları konteyner elleçleme ekipmanı için 36 milyon Euro olmuştur.

11.4 Deniz Ulaştırmasından Sağlanan Hazine Gelirleri

İthalat hacmi ve değeri ile yakından ilgili olarak ithalat katma değer vergilerinden sağlanan hazine gelirleri, 1996 yılı itibarıyla yıllık 1,676 ABD\$ seviyesine ulaşmıştır. Bunun anlamı katma değer vergisi gelirlerinin deniz ithalatı ile orantılı olarak artacağıdır. Limanlar dış ticareti desteklemektedir. Ticaret hacminin %85'i, ve ticaret değerinin %46'sı limanlardan geçmiştir. Bu bakımdan yetkili merciler limanlar yatırımına öncelik vermelidirler.

11.5 TCDD Limanları ve TDİ Limanlarının Mali Performansı

TCDD limanlar hesabında performans hızla iyileşmektedir. İşletme oranları ve çalışma oranlarında tatmin edici sınırlar içine girilmiştir.

Mali performanstaki düzelme çeşitli faktörlere bağlı olarak gerçekleşmiştir. Bu faktörlerden bir tanesi etkin yatırımlardır. 1990-1998 döneminde işletme gelirleri toplamı 1,420 milyon ABD\$ seviyesine ulaşmış, aynı dönemde işletme harcamaları ise 823 milyon ABD\$ seviyesinde gerçekleşmiştir. Aynı dönem içinde yatırım miktarı, European Development Bank'a yapılan geri ödemeler de dahil olmak üzere, 144 milyon ABD\$ olarak gerçekleşmiştir. Bunun anlamı, 144 milyon ABD\$ tutarında bir yatırımın limanlarda kapasite ve işletme verimliliğini artırmayı, ve bunun üzerinden kabaca 468 milyon ABD\$ işletme karı elde etmeyi mümkün kıldığıdır.

TDİ mali performansı, hem işletme oranları, hem iş oranları bakımından bir kötüleşme göstermiştir, ve 1994 yılı rakamlarının %80'i seviyesinde bulunmaktadır. İşletme karı 28 milyon ABD\$ olup, toplam karın %29'u paya sahiptir. Bu gerilemenin nedeninin 1997 ve 1998 yıllarında karlı kısımların özelleştirilmesi olduğu varsayılmaktadır. Öte yandan dış faaliyetlerde 1998 yılında 68 milyon ABD\$ kar elde edilmiş olup bu rakam işletme karlarının iki katıdır.

Bölüm 12 Liman Gelişim ve İşletmesinde Özel Yatırımlar

12.1 Genel

Özel yatırımlar 1980’lerde başlatılan özel sektör katılımının teşviki ve kamu teşekküllerinin özelleştirilmelerini takiben yükselmiş, ve şu anda gayri safi sabit yatırımların %70’ten fazlasını oluşturmaktadır. Özel sektöre ait limanlardaki mevcut kapasite, ulusal liman kapasitesi içinde yüzde ellinin üzerinde bir paya sahiptir. TDİ’nin limanları özel sektöre devredilmiş, ve Yap-İşlet-Devret projeleri uygulanmıştır.

Ancak, mali ve hukuki teşviklerin yokluğuna bağlı olarak, özel şirketler beklenen karları sağlamakta güçlüklerle karşılaşmaktadırlar, yine de Özelleştirme İdaresi bir kısım özel limanlarda belirli bir miktar gelir artışı olduğunu gözlemlemiştir.

12.2 Yap-İşlet-Devret Şeması

Filyos Limanı ve Derince Limanı ile ilgili **Yap-İşlet-Devret Projelerinin** sözleşmeleri 1999 yılında imzalanmıştır. İskenderun Limanı ve İzmir Limanı ile ilgili diğer Yap-İşlet-Devret Projeleri de programdandır, ancak halihazırda bu projelerle ilgili ihalelere katılacak herhangi bir şirket çıkmış değildir.

Yap-İşlet-Devret ihale mevzuatı ve yapım mevzuatı iyi bir şekilde hazırlanmış olup, liman projeleri genel yerleşim durumu dikkatle incelenerek uygulanmaktadır. Toprak doldurma anlamında da projeler dikkatli bir programlama ile yürütülmektedir.

Yap-İşlet-Devret sözleşmeleri içerdikleri bir takım açık olmayan, yahut hakkaniyete uygun bulunmayan hükümler içerdikleri için sözleşmeciler tarafından ortaya çıkmak konusunda bir takım tereddütler duymalarına neden olmakta, ve bu durum uluslararası sermayenin gelişini engelleme ihtimali yaratmaktadır. Yetkili merciler, tahkim, hesaplar, maliyet artışları, zaruri haller, ve iptal ile ilgili hükümleri gözden geçirmeye başlamalıdır.

12.3 Özelleştirilmiş Limanlardaki Liman İşletme Şirketleri

İşletme haklarının devri sözleşmelerindeki kimi hükümler sözleşmeciye mali yükler getirebilecek niteliktedir. Yetkili merciler doğal afetlerden kaynaklanan hasarların onarımı ve yetkilendirme ile ilgili hükümleri yeniden değerlendirmelidirler.

Özel işletme şirketlerinden bir tanesi hızla geliştirilemeyecek verimsiz performans sorunuyla karşı karşıyadır. Özelleştirmeden bu yana hem TDİ’nin hem de sözleşmeciler şirketlerin işletme oranlarında gerilemeler olmuştur. Yetkili merciler bu durumun nedenlerini araştırmalı, ve bu araştırmanın bulgularını anlaşmalara, ve idari politikalarına yansıtmalıdır.

12.4 Özel Liman İdare Şirketleri

Özel liman idare şirketlerinden bir tanesi mali güçlüklerle karşı karşıyadır. Bu durumdaki şirketler yeni projelere yatırım yapamazlar.

12.5 Özel Sektör için Yatırım Programı

Devlet yatırım teşvik programı iyi hazırlanmış bulunmaktadır, ancak şirketlerin yararlandığı teşvik miktarı 1996 yılındaki 25 milyon ABD\$ seviyesinden, 1998 yılı itibariyle 15 milyon ABD\$ seviyesine gerilemiştir. Bu programda yerli ve yabancı yatırımcılar eşit muamaleye tutulmaktadır, ve kullanılan araçlar gümrük vergilerinden ve fon kesintilerinden muafiyet, yatırım desteği, ekipman ithalatına getirilen katma değer vergisi muafiyeti, ve vergi, resim ve kesintilerden muafiyettir.

Küçük ölçekli şirketler için yeni bir ekipman yatırımı yapmaları söz konusu olduğunda sadece vergi muafiyeti tek başına yeterli değildir.

12.6 Özel Sermayenin Mevcut Durumu

Yerli mevduatın GSYİH içindeki oranı %20 şeklinde düşük bir seviyede bulunmakta, ve miktar olarak 40 milyar ABD\$ seviyesindedir. Öte yandan, borsadaki ticaret hacmi GSYİH'nın %35'i yani, 70 milyar ABD\$ seviyesinde bulunmaktadır. Ne var ki, pazardaki az sayıda katılımcı, girişimcilerin hakkaniyetli finansman konusunda engellenmeleri sonucunu doğurmaktadır.

Yerli bankalar ve borsada **fonların yetersizliği** durumu ile karşı karşıya bulunmaktadır. Dolayısıyla liman işine girmeye, yahut liman tesislerini yenilemeye niyetlenen özel sektör açısından fon oluşturulmasında güçlüklerle karşılaşmaktadır.

Türkiye'ye **yabancı doğrudan yatırım akışı** 1998 yılı itibariyle 807 milyon ABD\$ seviyesine ulaşmış, ancak ülke geliştirmekte olan ülkeler arasında bu sermaye akışında 1990'larda 22nci sırada bulunmasına karşın sonradan 55nci sıraya kadar gerilemiştir. Dolayısıyla hükümet bu gerilemeden tedirginlik duymuş, ve bu konuda canlanmayı sağlayıcı çabalarına başlamıştır.

Bölüm 13 Liman İşletmesi

13.1 Konteyner Elleçleme İşlemlerinde Mevcut Durum

Türkiye’de yük elleçleme alanında farklı kurumlar faaliyet göstermektedir; TCDD ve TDİ kendi limanlarında yük elleçlemekte, bir kısım özel sektör özelleştirilen TDİ limalarında, bir kısım özel sektör ise kendi limanlarında yük elleçlemektedir. Bir kısım limanlarda yapılan araştırma sonuçlarına göre, bazı TCDD limanlarında konteyner elleçleme verimliliği gantry vinçler ile saatte 22-25 TEU, ve bir kısım özel sektör limanlarında ise mobil vinçlerle saatte 18-19 TEU seviyesindedir.

Ancak, TCDD istatistikleri (Liman Aylık İstatistik Cetveli, 1998) temel alınarak yapılan yük hacmi - rıhtım yanaşma zamanı analizine göre, konteyner yük elleçleme verimliliği (gros zaman) 10.11-10.17 kutu/saat/vinç (yaklaşık 15 TEU/saat) olarak kabul edilebilir. Tablo 13.1.1 belli başlı konteyner limanlarının özelliklerini göstermekte, ve bir Japon limanı ile mukayeseyi içermektedir. 1998 yılı itibariyle yıllık verimlilik 60,466-80,649 TEU/rıhtım olmuştur.

Tablo 13.1.1 Konteyner Terminal Tesisleri ve Seçilmiş Limanlarda İşletme

		Haydarpaşa	Izmir	Mersin	Osaka (Japonya)
Konteyner Elleçleme Hacmi (TEU, 1998)		322,596	398,619	241,865	1,155,980
Konteyner Rıhtım	Aynı anda rıhtıma yanaşabilme kapasitesi	4	5	4	11
	Rıhtım uzunluğu (m)	650	1,050	980	3,365
	Rıhtım derinliği (m)	-12	-13	-10, -14	-13
Elleçleme verimliliği (TEU/rıhtım)		80,649	79,724	60,466	105,089
Konteyner istifleme	İstifleme kapasitesi (TEU)	8,800	11,072	8,474	8,820
	İstifleme gross alanı (m2)	179,040	211,017	266,130	620,000
Ekipman	Gantry vinç (adet)	4	5	3	21
	Transteynör (adet)	9	9	11	-

Kaynak: DLH ve TCDD istatistiklerinden sağlanmıştır

13.2 Konvansiyonel Yük Elleçleme İşlemlerinde Mevcut Durum

Türkiye’deki belli başlı konvansiyonel limanlar Haydarpaşa, Mersin, Samsun, ve Derince limanları olup, bunların toplam yük hacmi 5.9 milyon ton (TCDD’de elleçlenen toplam 6.9 milyon tonun %86’sı) seviyesindedir. TCDD limanlarında konvansiyonel yüklerin elleçlenmesinde kancalı kıyı vinçler kullanılmakta, ve kuru dökme yükler için ise tırnaklı kovalı kıyı vinçleri kullanılmaktadır. Temel araştırmalara göre, rıhtım başına yıllık elleçleme hacmi oranı bir metrelik rıhtım uzunluğu başına 1997 yılı itibariyle 1,500 ton seviyesindedir.

13.3 Kuru Yük Elleçleme İşlemlerinde Mevcut Durum

Türkiye’deki belli başlı kuru yük elleçleme limanları Bandırma, Mersin, Samsun, İzmir, Haydarpaşa Limanlarıdır (TCDD limanları). Türkiye’deki dökme rıhtımları fazla geniş olmayıp (su derinliği –8.3m ila –14.5m), araç tipi de 10,000DWT ila 80,000DWT arasında değişmektedir. Genel olarak tırnaklı kova tipi en yaygın kuru dökme yük elleçleme aracı olup, hububat yükleme ve boşaltmada pnömatik boşaltıcı en yoğun kullanılan ekipmandır. Kıyı vinçleri (tırnaklı kova) kullanarak elleçleme işlemleri doğrudan TCDD personeli tarafından yapılmaktadır. Ancak pnömatik boşaltıcılar genellikle TMO (kamu iktisadi teşekkülü) mülkiyetinde olup, bu kurum tarafından işletilmekte olup, silo ve aktarma kuşakları da yine aynı kuruma aittir.

13.4 Bilgisayar Sistemlerinde Mevcut Durum

(1) Mevcut Durum

Hyadarpaşa Limanı mevcut bilgisayar sistemini 1998 yılında kurmuştur. Sistem şu anda Ankara’daki TCDD merkezi ile bağlantılı durumdadır. Halen mevcut bilgisayar sistemini yüklerle ilişkili her türlü faaliyetleri kapsayacak yeni bir bilgisayar sistemi ile değiştirmek üzere çalışmalar devam etmektedir. Buna ilaveten İzmir Limanında yeni bilgisayar sistemi 2000 yılı içinde işleme girecektir. Mersin limanına da İzmir’deki sistemin aynısının kurulması düşünülmektedir.

Bunların tesinde TCDD sistemi diğer TCDD limanlarına da yaygınlaştırmayı planlamaktadır. TCDD, merkezle tüm limanları, ve tüm limanlarının birbiriyle bağlantılı olacağı bir bilgisayar ağı oluşturma düşüncesindedir. Bilgisayar sistemlerinin kurulması etkin liman idare ve işletmesi yolundaki anahtar kavramlardan bir tanesidir.

(2) Haydarpaşa Limanındaki Bilgisayar Sistemi

şu anda mevcut bulunan bilgisayar sisteminin temel amacı tarifelerin hesaplanması ve toplanmasına yöneliktir. (bkz. şekil 13.4.1) Sistem ayrıca, konteyner terminali ve i kara konteyner limanında konteynerlerin konumlarını kontrol maksatlı olarak da kullanılmaktadır. Ancak bu sistem konteyner elleçleme ile ilgili diğer faaliyetlerle bağlantılı değildir. Dolayısıyla konteyner elleçleme işlemleri halen yazılı evraklar ve insan gücü vasıtasıyla yrtlmektedir. Bu durum, etkin olmayan işlemlerin nedenlerinden bir tanesini de teşkil etmektedir. Yeni bilgisayar sistemi şu an itibariyle geliştirilme aşamasında olup, yakın bir gelecekte devreye sokulacaktır.

(3) İzmir ve Mersin’de Bilgisayar Sistemi

şu ana kadar, İzmir ve Mersin limanlarında, bu limanlardaki konteyner elleçleme hacimleri sırasıyla 398,167 TEU ve 241,865 TEU olmasına karşın, konteyner elleçleme işlemleri bilgisayarsız ortamda yürütülmekteydi Bugün de hemen hemen tüm konteyner işlemleri yine manuel olarak yrtlmektedir. Ancak bilgisayarlaşmış sistemlere geçilmesi, konteyner hizmetlerinde yüksek kaliteyi muhafaza edebilmek konusunda son derece önemlidir. İzmir limanında 2000 yılında, gemicilik, yükleme/boşaltma, konteyner hareketleri, ve konteyner

pistine giriş-çıkışları kapsayacak bir bilgisayar sistemine geçilmesi planlanmaktadır.

(4) EDI Sistemleri

Şu ana kadar Türk limanlarında EDI sistemleri kurulmamıştır. Dolayısıyla gümrük işlemleri, ve liman giriş işlemleri de dahil olmak üzere tüm ilgili muameleler kağıt üzerinde (yazılı evrak olarak) yürütülmektedir. Bunun ötesinde, gemicilik hatları ve mal sahipleri gibi liman kullanıcıları gerekli bilgi alış-verişinde bulunabilecekleri şekilde on-line olarak limanlarla ilgili bilgilere ulaşamamaktadırlar.

13.5 Liman İşletmesi ile İlgili Değerlendirme

Elde edilen veriler, ve tartışmalar sonucunda mevcut liman işletme durumu ile ilgili değerlendirme şu şekildedir:

(1) Konteyner Elleçleme İşlemleri

Türkiye'deki konteyner elleçleme verimliliği, genel olarak dünyadaki belli başlı limanlar ile karşılaştırıldığında pek yüksek değildir. Bunun temel nedenleri, kağıt azlığı, eskimiş elleçleme ekipmanı, kamyon ve römork eksikliği, trafik sıkışıklığı, vbç sayılabilir. Kapı, kontrol merkezi, ve kargo elleçleme ekipmanı arasında kurulacak gelişmiş bir iletişim ağı, ve gelişkin bilgisayar sistemi verimliliğin artırılabilmesinde anahtar etkenler olacaktır. Mevcut durum ve konuların açıklıkla anlaşılmasına dayalı olarak strateji içerisinde etkin tedbirler düşünülmesi gerekliliği vardır.

(2) Konvansiyonel Kargo Elleçleme İşlemleri

Genel olarak verimlilik pek yüksek görünmemektedir. Bu durumun nedenleri olarak doğrudan yükleme-boşaltma için beklenen uzun süreler, kamyon/forklift yetersizliği, gümrük işlemleri için beklenen uzun süreler, eskimiş elleçleme ekipmanı, vs düşünülmektedir. Mevcut durumun ve sorunların açıklıkla anlaşılması, ve bu şekilde çıkarılacak sonuçlar üzerinde bir strateji içerisinde etkin tedbirler alınması gerekliliği vardır.

(3) Kuru Dökme Yük Elleçleme İşlemleri

Kuru dökme yük elleçleme verimliliğinin yüksek olduğu söylenemez. Genel olarak, kuru dökme yük elleçleme verimliliği elleçleme ekipmanının kalitesine yakından bağlıdır. Dolayısıyla bu alandaki verimsizliğin temel nedenleri de eskimiş elleçleme ekipmanı ve kapasite azlığıdır. Gelecek dönemde belirli Türk limanlarının daha uzun ve daha büyük derinlikli kuru dökme yük rıhtımlarına (örn. 300m uzunluk, -15m derinlik) ihtiyaç duyulacağı öngörülmektedir. Verimliliği artırmak ve artan kuru dökme yük talebini karşılamak üzere, limanların gelişmiş elleçleme ekipmanı ile donatılması tavsiye edilmektedir.

(4) Bilgisayar Sistemleri

Bugün dünyadaki gelişmiş limanlarda, giderek daha fazla kullanıcı merkezli olabilmek adına,

EDI sistemi gibi liman bilgi ağı sistemlerine ağırlık ve hız verilmektedir. Türk limanlarında temel olarak tarifelerin belirlenmesi ve toplanması amaçlarına yönelik olarak bilgisayar sistemleri kurulması çalışmaları sürdürülmüştür. Oysa, bilgisayar sistemlerinin başlıca amacı hizmetlerin seviyesini yükseltmek ve liman kullanıcıları için işletme verimliliklerini yükseltmektir. Bu anlamda Türk limanları halen dünya limanlarının gerisinde kalmış bulunmaktadır. Dolayısıyla, rakip limanlarla rekabet edebilmek için Türk limanlarında mümkün olan en kısa zaman içinde EDI sistemi de dahil olmak üzere bilgisayar sistemlerinin kurulması son derece önemlidir.

Bölüm 14 Çevre Boyutu

14.1 Kanunlar ve Yönetmelikler

14.1.1 Genel

Türkiye’de çevre politikaları 1982 Anayasası ile temellendirilmiştir. Anayasa her vatandaşın sağlıklı ve dengeli bir çevre hakkı olduğunu vurguladıktan sonra, çevrenin sağlığının korunması, ve çevresel kirliliğin önlenmesinin devlet ve yurttaşların ortak ödevi olduğunu belirtir.

14.1.2 Temel Kanun ve Yönetmelikler

- (1) Çevre Kanunu
- (2) Milli Parklar Kanunu
- (3) Boğaz Kanunu
- (4) Gürültü Kontrol Yönetmeliği
- (5) Hava Kalite Kontrol Yönetmeliği
- (6) Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği
- (7) Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) Yönetmeliği

14.1.3 İdari Yapı

Çevre konularında yemel mafalli düzeyde, hem de merkezi düzeyde uygulamalar yapılmaktadır. Merkezi düzeyde, çevre ile ilgili belirli sorumlulukları olan Bakanlıklar bu sorumluluklarının gereklerini icra etmektedir. Çevre Bakanlığı’nın illerde 40 yerel kolu bulunmaktadır. Bu mahalli çevre birimleri İçişleri Bakanlığı tarafından atanan valilere bağlı olarak faaliyet göstermektedirler. Bu birimler, Çevre Bakanlığının vermiş olduğu kararları uygular, ve çevre kanunun uygulanması ile ilgilenir.

14.2 Deniz ve Kıyı Alanlarında Mevcut Durum

14.2.1 Genel

Kıyı alanları, 8,333 km’lik kıyı şeridi, ve yaklaşık 160 civarında ada ve bunların da çevresindeki toplam 9,000 km kadarlık kıyı şeridi ile önemli ekosistemler oluşturmaktadırlar. Her bir kıyı alanının farklı özellikleri olup, buna bağlı olarak her biri için farklı idare yaklaşımları ihtiyacı doğmaktadır.

14.2.2 Akdeniz

Denizin Türkiye kısmındaki kritik kıyı ve kıyı kenar bölgeleri arasında şunlar bulunmaktadır:

- 1) İskenderun Körfezi
- 2) Kemer ile Alanya arasında, Antalya şehrini de kapsayan kıyı şeridi
- 3) Göksu

14.2.3 Ege Denizi

Kritik kıyı ve kıyı kenar bölgeleri şunlardır:

- 1) Körfezi
- 2) Çandarlı Körfezi
- 3) Kuşadası ile Marmaris arasındaki kıyı şeridi

14.2.4 Karadeniz

Kirlilik seviyesi, kısmen doğal nedenlerden, kısmen de bazı ülkeler tarafından büyük nehirlerle bırakılan atıklar dolayısıyla, nispeten yüksektir. 16 ülkeden atıklar bu denize boşalmakta, ve 160 milyon insan bunun etki alanında yaşamaktadır. Eniz planktonlar bakımından zengin olup, bu biyolojik ortamda yaşayan balıklar bu denizi Türkiye için en önemli balıkçılık alanı haline getirmektedir.

14.2.5 Marmara Denizi

Kritik kıyı ve kıyı kenar bölgeleri şunlardır:

- 1) İzmit Körfezi
- 2) Gemlik Körfezi

14.3 Türkiye’de Hava Kirliliği

Türkiye’de hava kirliliği, düşük kaliteli yakıt kullanılan yerleşim bölgelerinden, çeşitli sanayi tesislerinden, motorlu araçlardan, ve atmosferik koşullardan kaynaklanmaktadır. Türkiye linyit rezervleri açısından zengin olmasına karşın, zenginleştirme işlemine tabi tutulmaksızın düşük kaliteli linyit kullanımı, ülkedeki hava kirliliğinin en önemli nedenlerinden birisini teşkil etmektedir.

14.4 Limanlar Çevresinde Çevre Konusu

14.4.1 İdari Boyut

Çevre konusu ile ilgili en önemli faaliyetlerden birisi su kalitesinin, hava kalitesinin, gürültü seviyesinin, ve diğer gerekli hususların periyodik olarak ölçülmesidir. Türkiye’de bu tür ölçümler ilgili bakanlıklar, bunların mahalli teşkilatları, ve belediyeler tarafından yapılmaktadır. Bir liman idare biriminin, bulunduğu liman alanında dahi bu periyodik ölçümlerle bir ilgisi bulunmamakta, ve bunun istisnasını oluşturan durumlar ise sadece liman idare birimi tarafından yapım işleri yapıldığı, yahut ilgili kanunlar ve mevzuatın liman idare birimini çevre kalitesi kontrolü yapmakla sorumlu tuttuğu hallerden ibarettir.

14.4.2 Limanlar Çevresinde Çevre Kalitesi

(1) Su kalitesi

Aşağıdaki alanlarda çevresel durumun ciddiyeti pek çok çevre raporu tarafından ortaya konmuştur:

- 1) İskenderun Körfezi
- 2) İzmir Körfezi
- 3) Çandarlı Körfezi
- 4) İzmit Körfezi
- 5) Gemlik Körfezi
- 6) Haliç Körfezi

(2) Hava kalitesi

Liman bölgelerinde hava kalitesi ölçümleri başka kuruluşlar tarafından yapılmakta olduğundan, liman idare birimleri hava kaliteleri analizi yapabilecek verilere sahip değildir.

(3) Gürültü seviyesi

Liman bölgelerinde gürültü seviyesi ölçümleri başka kuruluşlar tarafından yapılmakta olduğundan, liman idare birimleri gürültü seviyesi analizi yapabilecek verilere sahip değildir.

14.4.3 Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı da, deniz kazaları, ve özellikle petrol taşımacılığındaki kazalar, ve usulsüz safra ve sintine suları boşaltması gibi nedenlerle, denizlerdeki çevre kirliliğinin nedenlerinden birisidir.

Türk Boğazlarında, özellikle petrol, kimyasal maddeler, ve diğer tehlikeli maddeler taşıyan gemilerin karışacağı bir kaza meydana gelmesi durumunda deniz çevresinde çok büyük tahribat olacaktır. Son on yıl içerisinde İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kaza ve arızalara ait rakamlar Tablo 14.4.1'de gösterilmiştir.

Tablo 14.4.1 İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Kaza ve Arıza Rakamları

Yıl	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Kaza sayısı	43	49	39	25	12	4	7	11	11

Mutluluk vericidir ki, değiştirilen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği sayesinde kaza sayılarında ciddi azalma olmuştur. Ancak burada tekrar ifade edilmelidir ki, büyük petrol taşıyıcılarının Boğazlarda çarpışması durumunda sadece çevre büyük zarar görmeyecek, aynı

zamanda pekçok ülkenin ekonomisi de bundan çok olumsuz etkilenecektir. Bu kapsamda, Türk Boğazları'nda güvenli trafik sağlanması pek çok ülke açısından ciddi ve önemli bir konudur.

14.4.4 Mevcut bir Çevre Etki Değerlendirme Raporu İncelemesi

Çalışma Ekibi, mevcut bulunan, ve yeni bir terminal projesi için hazırlanmış olan bir Çevre Etki Değerlendirme Raporunu incelemiştir. Bu ÇED raporu inşa ve işletme aşamalarında karşılaşılabilecek çeşitli hususları incelemektedir.

14.4.5 Çevre ile İlgili Mevcut Denizcilik Mevzuatı

Denizcilik Müsteşarlığı Kurucu kanunu bu müsteşarlığın görevlerini tanımlamaktadır. Madde 2, h bendinde kanun, Müsteşarlığın kendi görev ve sorumluluk alanlarında deniz çevresinin zarar görmesini ve kirlenmesini önlemek üzere kontroller ve incelemelerin yapılmasını teminen her türlü tedbiri almakla, ve bu amaçla diğer ilgili kurumlarla işbirliği yapmakla yükümlü olduğunu belirtmektedir.

14.5 Mevcut Çevresel Durumun Hakkında Değerlendirme

(1) Mevcut mevzuat içerisinde, bir liman idare birimi, liman tesislerinin kullanım ve bakımından sorumludur. Liman idare birimleri deniz alanını bir bütün olarak idare etmemektedir. Ve liman idare birimleri, liman alanlarında çevre kalitesinin korunması ve iyileştirilmesi işlerinden muaf tutulmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı, liman idare birimlerini çevre kalitesini izlemek ve kanunun müsaade ettiği sınırlar içerisinde çevre projeleri yürütmek konularında yetkilendirmelidir.

(2) Liman gelişimi ile ilgili çevre değerlendirmesi sadece liman tesisleri ve faaliyetleri ile ilgili olarak değil, aynı zamanda limanların hinterlandındaki ekonomik faaliyetler bakımından da yapılmalıdır.

(3) Değerlendirme ÇED mevzuatı çerçevesinde iyi bir şekilde yapılmaktadır. Raporda, yapım aşamasında ve ilerideki kullanım aşamasında alınması gereken bir çok tedbir belirtmektedir. Bu tedbirler içinde, petrol kirliliği ile mücadele, ve acil durum tesisleri en önemli ve öncelikli olanlarıdır. Şirketler tek başlarına, Kocaeli Depremi'nden kaynaklanan petrol sızıntısı örneğindeki gibi acil durumlar karşısında yeterli olamazlar. Özel ve kamu sektörlerini kapsayan, kapsamlı petrol kirliliği ile mücadele sistemi oluşturulmalıdır.

Bölüm 15 Deprem

15.1 Türkiye’deki Deprem Bölgeleri

Şekil 15.1.1’de Türkiye Deprem haritası sunulmuştur.

15.2 Kocaeli Depremi

17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen Kocaeli Depremi ($M_w=7.4$), İzmit bölgesinde çok etkili olmuş, büyük can kaybına neden olmuş, önemli ekonomik ve toplumsal etkiler doğurmuştur. TCDD tarafından işletilen, ve İzmit bölgesinde bulunan Derince Limanı, 0.25 ila 0.3 g. maksimum yer akselasyonu ile sallanmış, ve hasar görmüştür. En büyük hasar 6 ila 12 metre su derinlikli beton blok tipi rıhtım duvarlarında (6 ve 8 no’lu rıhtım duvarları) meydana gelmiştir. Maksimum 0.7 metre boyutlarında deniz yönlü kayma meydana gelmiş, arka dolguda 0.5m’lik oturmaya yol açmıştır. Arka dolguda toprak sıvılaşmasına rastlanmıştır.

Şekil 15.1.1 Türkiye Deprem Bölgeleri

