

KUZEY EGE LİMANI

Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL
ersel.oral@deu.edu.tr

GİRİŞ

Dünya taşımacılığının dolayısı ile ticaretinin en önemli alt yapısını oluşturan limanlar buldukları bölgenin gelişmesinde önemli role sahiptirler. Limanlar, yük ve yolcu taşımacılığında üstlendikleri rol ile ülkeleri sadece yük ve yolcu taşımacılığı ile ticari olarak değil, sosyal ve kültürel olarak da birbirine bağlayan unsurlardır. Bu nedenle tüm liman kentleri ulaşım olanakları ve ticari merkez özellikleri ile diğer kıyı kentlerinden farklı bir yapıya sahiptir. Ancak rekabet koşulları içinde limanların etkinliği ve buldukları bölgeye olan soyo-ekonomik katkıları kendilerini geliştirebilmeleri ile doğru orantılıdır.

Ege Bölgesi'ne yönelik yapılan yük tahminleri bölgede acil bir liman ihtiyacını göstermektedir. Sanayici, taşıma maliyetlerini düşürmek amacı ile liman olanakları daha gelişmiş bölgelere kaymaktadır. Ege bölgesindeki liman sorunu Ege Bölgesi'nin ticari hayattaki öneminin azalmasına neden olmaktadır.

KUZEY EGE LİMANI

Günümüzde İzmir iline bağlı, Bergama ilçesinde yer alan ve M.Ö. 282-133 yılları arasında Pergamon Krallığının başkenti olan Pergamon, aynı zamanda önemli bir liman kentiydi. Hala daha deniz içersinde rıhtımları ve mendireği kıyından bile görülebilen antik liman planlama aşamasında olan Kuzey Ege Limanına yaklaşık 4 km mesafede bulunmaktadır. Varlığını devam ettirdiği süre içersinde Misya bölgesinin önemli ticaret merkezlerinden birisi olan Pergamon, 2200 yıl sonra yeni liman projesi ile Ege Bölgesi'ndeki eski önemini kazanmaya çalışacaktır.

Mühendislik anlamında liman yatırımları üç aşamada gerçekleşmektedir. İlk aşama yer seçimi, ikinci aşama etütler, plan ve projelerin hazırlanması son aşama ise inşaat aşamasıdır. Kuzey Ege Limanı Horozgediği Körfezi'nde 1970'li yıllarda NATO limanı olarak planlanmıştır. 1993 yılında DLH 6. Bölge Müdürlüğü bünyesinde kurulan komisyon tarafından gerçekleştirilen seri toplantılar ve arazi incelemeleri sonucunda Horozgediği Körfezi'nde su derinliklerinin fazla olması, liman için yeterli geri saha bulunmaması ve mevcut sahanın ise yoğun yapılaşmaya maruz kalması nedeniyle yatırımın yeni bir alanda projelendirilmesi, NATO'nun soğuk savaş sonrası benzer projelere finansman desteğini kaldırması nedeniyle ise söz konusu yatırımın ticari liman olarak planlanması kararı verilmiştir. Kurulan komisyon uygun liman yeri için ofis ve arazi çalışması gerçekleştirmiş, 1993 yılında yeni liman yeri olarak Çandarlı Körfezi'nde Zeytindağ belediyesi sınırları içersinde yer alan sahayı belirlemiştir.

*Bu Bildiri Jeofizik Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

DLH 6. Bölge Müdürlüğü 1994 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsüne Kuzey Ege Limanı projesinin Fizibilite Raporu, Çevresel Etki Değerlendirme Raporu ile Zemin Etüdü çalışmalarını yaptırmıştır. Adı geçen enstitü tarafından hazırlanan fizibilite çalışmasında söz konusu limanın hedef yıl seçilen 2030 yılında kapasitesinin 2.9 milyon TEU ya ulaşacağı göz önüne alınmıştır. Fizibilite çalışmasında limanın inşaatının iki aşamalı olarak 2010 yılında tamamlanacağı planlanmıştır. Ön bir çalışma niteliğinde olan fizibilite raporu günümüzde güncelliğini yitirmiş durumdadır. Proje Tarım ve Köyişleri Bakanlığı' nın bölgede bulunan balık üretme çiftlikleri nedeniyle bir süre uygun görüş vermemesi nedeniyle beklemiş, daha sonra Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu proje konusunda görüş oluşturabilmek amacı ile pek çok kurumdan görüş istemiş ve görüşlerinin gecikmesi nedeniyle proje askıda kalmıştır. Ancak projenin yer seçimi Çevre Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı gibi bakanlıklar ile Çevre İl Müdürlüğü, Orman Bölge Müdürlüğü, Tarım İl Müdürlüğü, Deniz Ticaret Odası, Ege Bölgesi Sanayi Odası, TCDD İzmir Liman İşletmesi, Ulaştırma Bakanlığı İzmir Bölge Müdürlüğü, Gemi Sanayi A.Ş. gibi kuruluşlar ve Genel Kurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Seyir hidrografi ve Oşinografi Başkanlığı'ndan oluşan bir komisyon tarafından yapılmış ve söz konusu kuruluşlar liman yeri için uygun görüş vermişlerdir (Oral, E. Z., 2000).

Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından gerçekleştirilen Çevresel Etki Değerlendirme çalışması ve Zemin Etüdü çalışması 2005 yılında Ulaştırma Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğüne İspanyol hükümetinin hibe kredisi ile SENER-EUROESTUDIOS-DOLSAR konsorsiyumuna yaptırılan raporda aynen kullanılmıştır. 2005 yılı çalışmasında dalgakıranının boyu azaltılmış ve liman kapasitesi değişik senaryolar altında 940 bin TEU ile sınırlandırılmıştır (DLH, 2005). İspanyol hükümetinin hibe kredisi ile gerçekleştirilen fizibilite çalışmasının revizyonu ve liman projelerinin hazırlanması için 2008 yılında Ulaştırma Bakanlığı yeni bir çalışma başlatmıştır. ESER firmasınca yürütülen çalışma tamamlanma aşamasına gelmiştir. Kuzey Ege Limanı'nın AB fonlarından desteklenmesine yönelik olarak aynı kapsamda bir çalışmayı da uluslararası finansman ile 2009 yılında gerçekleştirmek üzere çalışmalara başlanmıştır. Geçen süre zarfında Ege Bölgesi'ndeki tersane talebi nedeniyle önce projenin bir bölümü tersaneye yapımı için bölünmüş daha sonra tersane projesi tekrar incelemeye alınmıştır. Yer seçim çalışmasının üzerinden 15 yıllık süre geçmesine rağmen birbirini tekrar eden çalışmalar dışında bir gelişme kaydedilememiştir.

EGE BÖLGESİ LİMAN TALEBİ

Ege Bölgesi'nin konteynır yüklerine hizmet veren tek limanı İzmir Alsancak Limanı'dır. Özelleşme aşamasında bulunan limana uzun yıllardır ciddi bir yatırım yapılmamış, liman kaderine terk edilmiştir. Liman verimliliğini etkileyen en önemli etken limanın sahip olduğu altyapı ve ekipmandır. Alsancak Limanı tüm olumsuzluklara rağmen bölgenin tek konteynır limanı olması sayesinde her geçen yıl yük hacmini arttırmış ve limanda verilmesi gereken bir çok hizmetin liman dışına kayması ile teorik kapasitesinin üzerinde çalışmaya başlamıştır. İzmir Körfezi içindeki su derinliklerinin Akdeniz'deki ortalama gemi draftlarının altında kalması limana gelen gemi büyüklüklerini sınırlandırmaktadır. Yıllardır gerçekleştirilemeyen yaklaşım kanalı ve manevra dairesi taraması limana sadece küçük tonajlı gemilerin gelmesine neden olmaktadır. Dolayısı ile mevcut rıhtım uzunluğu ve derinliği ile liman Ege Bölgesi

*Bu Bildiri Jeofizik Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

yüklerine hizmet vermekten uzak bir noktadadır. Bu nedenle İzmir Limanı'nın ülkemizdeki toplam yük trafiği içersindeki payı %30 azalmıştır. Buna karşın, son beş yıl içersinde Marmara ve Mersin bölgeleri konteyner yüklerindeki paylarını arttırmıştır.

Ekonomik göstergelerin mevcut ve muhtemel değişimleri göz önünde bulundurularak yapılan yük tahmin çalışmalarında (OECD 1998, OECDI 2000, Esmer 2003 ve TÜRKLİM 2008) yaklaşık benzer sonuçlara ulaşılmış ve liman inşaatının uzun yıllar aldığı göz önüne alındığında yakın gelecek olarak adlandırılan 2010 yılında bölge yüklerinin 1,000,000 TEU'yu aşacağı belirlenmiştir (Tablo 1).

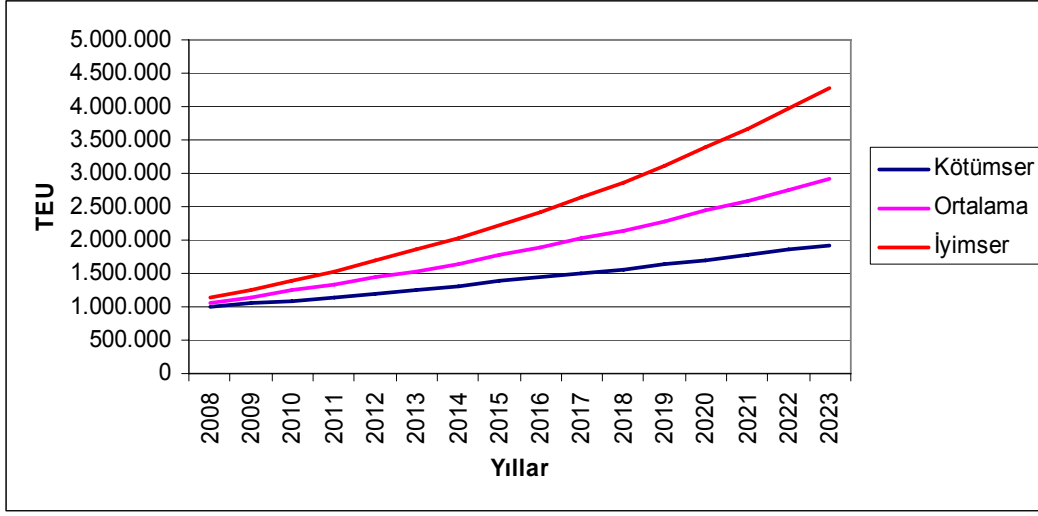
Tablo 1. Ege Bölgesi Konteyner Talep Tahmini (TÜRKLİM 2008)

	EGE (TEU)		
	Kötümser	Ortalama	İyimser
2010	1.096.204	1.237.460	1.387.023
2011	1.149.200	1.332.850	1.531.039
2012	1.203.787	1.433.010	1.685.136
2013	1.260.011	1.538.178	1.850.019
2014	1.317.922	1.648.604	2.026.445
2015	1.377.570	1.764.552	2.215.221
2016	1.439.007	1.886.297	2.417.210
2017	1.502.288	2.014.129	2.633.339
2018	1.567.467	2.148.353	2.864.597
2019	1.634.601	2.289.288	3.112.043
2020	1.703.750	2.437.270	3.376.811
2021	1.774.973	2.592.650	3.660.112
2022	1.848.332	2.755.800	3.963.244
2023	1.923.893	2.927.108	4.287.595

Ege bölgesinde konteyner elleçleyen tüm limanlara olan toplam talep ortalama tahminle 2014 yılında 1,6 milyon TEU, 2023 yılında ise 2,9 milyon TEU sınırını aşacaktır (Tablo 1 ve Grafik 1).

Ulusal Liman Master Planı (ULİMAP) çalışmasında 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 olduğu bildirilmiştir (OECDI, 2000).

Geniş katılımlı bir çalışma grubunun katkıları ile OECDI tarafından, gerçekleştirilen Ulusal Liman Master Planı (ULİMAP) çalışmasında 960,000 TEU olarak ön görülen 2010 yılı kapasitesini göz önüne alarak liman kapasitesi 1.000.000 TEU önerilmiştir ancak 2008 yılında İzmir Alsancak Limanında gerçekleşen fiili yükleme boşaltma faaliyetlerinin, limanda yaşanan tüm sıkışıklıklara ve bölgeden diğer limanlara gönderilen yüklere rağmen 800 bin TEU'yu aştığı, dolayısı ile bölge konteyner hacminin beklenenin aksine 2010 yılında 1.000.000 TEU'yu aşacağını göstermektedir (Oral ve Deveci 2004).



Grafik 1. Ege Bölgesinde Elleçlenecek Konteyner Tahmini

Mevcut lokal yüklerle ilaveten bölgenin coğrafi konumu nedeniyle yıllık %7 - %8'lik bir artış gösteren Karadeniz pazarına gidecek transit yüklere de hizmet verebileceği dikkate alındığında 1,000,000 TEU' nun üzerinde yeni bir liman kapasitesine ihtiyaç duyulmaktadır.

OCDI'nı raporunda Doğu Akdeniz / Karadeniz konteyner talebinin 2020 yılında 21.8 milyon TEU ya ulaşacağı, bu konteyner hacminin 16.8 milyon TEU ithalat/ihracat, 5.8 milyon TEU' nun ise aktarma yüklerinden oluşacağı bildirilmiştir. Ege Bölgesi konum olarak gerek Doğu Akdeniz gerekse Karadeniz'e giden yükler için en elverişli yerde bulunmaktadır. Akdeniz'deki yük trafiği ve gemi maliyetleri ülkemizdeki ana liman yerinin Ege Bölgesi olduğunu göstermiştir. Bu nedenle bölgede gerçekleştirilecek liman projeleri gelecekte Doğu Akdeniz ve Karadeniz transit yük trafiğinde önemi bir avantaja sahip olacaktır (Oral ve Deveci 2004).

İzmir Limanı'nın özelleşmesi ile kapasite artırımına gitmesi beklenmektedir. Bölgede bulunan mevcut limanların konteyner terminali yapma projelerinin yanı sıra, diğer girişimcilerin yeni konteyner terminali açma planları bulunmaktadır. Ancak Kuzey Ege Limanı özellikle transit yükler için planlanmış olup Kuzey Ege Limanı'nın bölgesel yüklere hizmet veren limanların kapasite artışından etkilenmesi beklenmemektedir.

SONUÇ

Ege Bölgesi zengin yeraltı kaynakları, verimli toprakları ve yetişmiş insan gücü ile ülkemiz ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Bölge sahip olduğu özellikler ile yüksek dış ticaret potansiyeline sahiptir. Coğrafi konumu itibarı ile sadece Ege Denizi'ne değil aynı zamanda Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e de hakim bir yerdedir. Coğrafi konumu transit yükler açısından özellikle İzmir ve yakın çevresini ön plana çıkarmıştır. Ancak hizmete girmesinin üzerinden yaklaşık 50 yıl geçen İzmir Alsancak Limanı'nın dışında aynı özellikte ikinci bir liman yatırımı bölgede gerçekleşmemiştir.

Limanlar yatırım ve inşaat süreci uzun ve pahalı yatırımlardır. Dış ticaretin en önemli altyapısını oluşturan limanlar ülke kalkınmasında da lokomotif role sahiptir. İşletmecisinin kim olduğuna bakılmaksızın liman hizmeti bir kamu hizmeti niteliğindedir. Ege Bölgesi'nde tek konteyner hizmeti verebilen ve tekel konumunda olan İzmir Alsancak Limanı'nın geliştirilmesi ve yeni liman yatırımları ile desteklenmesi bölge ekonomisi için şarttır.

Kuzey Ege Limanı neredeyse 30 yılı bulan yolculuğunda ülkemizde türünün tek örneğidir. Gelişmekte olan ülkeler kaynaklarını ekonomik büyümeyi destekleyecek projelere yatırmak zorundadır. Bu kapsamda Kuzey Ege Limanı ülkemiz için önemli bir projedir ve bulunduğu bölge itibarı ile Akdeniz'in sayılı büyük limanlarından bir olmaya adaydır.

KAYNAKLAR

DBTE. (1997), "Kuzey Ege Limanı Fizibilite Etüdü Raporu", D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, İzmir, 1997.

OCDI. (2000), "The Study on The National Wide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey", The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, Interim Report, 148 p.

OECD, (1998). "Special Assistance for Project Formation for Izmir Port development Project in Republic of Turkey, Final Report", SAPROF Team for the Overseas Economic Cooperation Fund, 145 pgs., Japan.

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

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

Soner E., Oral E. Z., Karataş, Ç., Deveci A.D. ve Tuna O., (2008). "Türkiye Limancılık Sektör Raporu : Vizyon 2023", TÜRKLİM 2008, Yayın No:03, 172 Sf.