

İZMİR VE YAKIN ÇEVRESİNDEKİ KIYI YAPILARINDAKİ GELİŞMELERİN ANALİZİ

Dr. Ersel Zafer ORAL
ersel.oral@margenproje.com

GİRİŞ

Ege Bölgesi doğal ve tarihi zenginliklerinin yanı sıra tarımdan madencilığe, sanayiden, turizme kadar birçok sektörde ülkemizin önde gelen bölgelerinden birisidir. Ege bölgesinin en büyük şehri olan İzmir ise sekiz bin yıllık tarihi boyunca bir kıyı ve liman şehri olarak önemini hiç kaybetmemiştir. Son yıllarda kıyı yapılarında bir çok proje gündeme gelmiştir. İnşaatına elli yılı aşkın süre önce başlanan İzmir Alsancak Limanı'nın yarım kalan inşaatının tamamlanması, yer seçimi yirmi yılı aşkın süre önce yapılan Kuzey Ege Limanı'nın ihaleye çıkarılması, on yılı aşkın süredir gündemde olan Şifne Yat Limanı'nın YİD modeli ile gerçekleştirilmesine yönelik çalışmalar bunlardan birkaçıdır.

Kıyı yapıları hizmete girdikleri bölgede sadece ekonomik ilişkileri değil kent yaşamını ve kentin demografik özelliklerini de etkilemekte ve değiştirmektedir. Bu çalışmada kamu ve özel sektör tarafından geliştirilen projeler tanıtılıp kent yaşamı ve ekonomisi üzerindeki etkileri tartışılacaktır.

İZMİR VE YAKIN ÇEVRESİ LİMAN YATIRIM PROJELERİ

Ege Bölgesi deniz turizminde de deniz ticaretinde de mevcut potansiyelinin çok azını kullanabilmektedir. İster deniz turizm sektörü olsun ister deniz ulaştırma sektörü olsun her ikisi de türev piyasa koşullarının hakim olduğu sektörlerdir. Kendi başlarına talebi oluşturamadıkları gibi talebi geliştirebilme imkanları da sınırlıdır. Sanayinin gelişmesi ve büyümesine bağlı olarak artan dış ticaret, limanlara yük hacmi olarak yansırken, kentin turizm yönlü yapılanması ise yat ve kruvaziyer turizmüne katılan turistleri bölgeye çekmektedir. Bu yönü ile İzmir turistlerin ana ilgi odağı olan Selçuk, Efes ve Meryemana turizm cazibe merkezlerine bir ulaşım güzergahı olmuştur. Taşımacılık boyutundaki deniz ticaretinde ise liman arzı talebin üzerinde olmalıdır, ancak liman yapalım gemi gelsin, liman yapalım yük gelsin yanlış bir stratejidir. Zira bölgede yük yoksa liman yapmak bölgede olmayan bir ticareti başlatmayacaktır. Birçok Karadeniz limanı buna örnektir.

Liman Yatırımları

Tüm Türkiye limanları dikkate alındığında elleçlenen yük hacmi bir önceki yıla göre yaklaşık %6.6 artarak 387 milyon tonu aşmıştır. Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yük hacmi ile Avrupa ülkeleri içersinde 5. sırada yer almaktadır. Ege Bölgesi yük hacmi açısından gerek kuru dökme yük gerekse konteyner yükleri dikkate alındığında Marmara ve Akdeniz bölgelerinden sonra üçüncü sırada yer almaktadır.

Ege Bölgesindeki yük hacminin gelişimine ilişkin 2010 yılında 3 ayrı çalışma gerçekleştirilmiştir. Türkiye Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması (2010) ve Limancılık Sektör Raporu'nda (2010) tüm yük tipleri için talep tahmini yapılmıştır. CFCU tarafından finanse

* Bu bildiri Jeofizik Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

edilen Çandarlı Limanı çalışmasında ise söz konusu limanın hedef yükünün konteynır olması nedeniyle sadece konteynır yüküne ilişkin talep tahmini gerçekleştirilmiştir. Master plan çalışması her ne kadar 2010 yılı tarihinde taslak final rapor olarak yayınlansa da temel aldığı veriler 2008 verileridir. Kriz öncesi verileri temel alan master plan çalışmasında yükler 2009 yılı verilerini kullanan TÜRKLİM çalışmasına göre 2015 yılı baz alındığında %10 daha yüksektir (Tablo 1).

Tablo 1. Ege Bölgesi konteynır talep tahmini.

Genel kargo ve dökme yükün toplamı üzerinden gerçekleştirilen Ege Bölgesi talep tahmin çalışmasında bölgedeki genel kargo yüklerinin artmaya devam edeceği görülmüştür (Tablo 2).

Yıllar	2015			2020		
	Mst. Pln.	Türklım	CFCU	Mst. Pln.	Türklım	CFCU
Çalışma						
Kötümser	1,365,743	1,398,281	1,091,876	1,909,758	1,907,252	1,173,821
Ortalama	1,569,579	1,483,821	1,568,399	2,398,243	2,113,524	1,899,043
İyimser	1,774,221	1,572,931	2,185,447	2,890,454	2,337,912	2,789,398
Yıllar	2025			2030		
	Mst. Pln.	Türklım	CFCU	Mst. Pln.	Türklım	CFCU
Çalışma						
Kötümser	2,792,112	2,546,704	1,246,334	3,750,888	3,365,970	1,367,076
Ortalama	3,448,715	2,945,240	2,298,752	4,539,989	4,065,752	2,859,973
İyimser	4,115,606	3,398,868	3,540,841	5,351,927	4,900,304	4,589,947

Tablo 2. Ege Bölgesi genel kargo talep tahmini.

Yıllar	2015		2020	
	Mst. Pln.	Türklım	Mst. Pln.	Türklım
Çalışma				
Kötümser	34,633,266	31,872,336	45,518,070	41,080,228
Ortalama	36,038,716	32,999,192	48,478,012	43,607,362
İyimser	37,463,929	34,149,474	51,527,418	46,243,308
Yıllar	2025		2030	
	Mst. Pln.	Türklım	Mst. Pln.	Türklım
Çalışma				
Kötümser	57,222,288	52,046,702	70,193,616	65,263,655
Ortalama	62,203,741	56,558,482	77,818,977	72,557,570
İyimser	67,427,807	61,371,184	85,974,736	80,519,585

Ege Bölgesinde ortak hinterlanda hizmet verecek olan bir liman gelişim projesi (TCDD İzmir Limanı Tevsii Projesi) ile iki yeni liman projesi (Petlim Limanı ve Çandarlı (Kuzey Ege) Limanı) bulunmaktadır.

İzmir Limanı Tevsii Projesi Kapsamında liman yaklaşım kanalı – 14 metreye taranacak, 700 metre yeni rıhtım inşa edilecek ve yaklaşık 500 bin m² yeni terminal sahası oluşturulacaktır. Proje tamamlandığında limanın kapasitesinin 2.5 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Aliğa'da inşaatı devam eden Petlim Limanı tamamlandığında 700 metre rıhtım uzunluğuna ve 480 bin m² geri sahaya sahip olacaktır. Liman tamamlandığında 1.5 milyon TEU kapasiteye ulaşması hedeflenmiştir. Yaklaşık yirmi yıllık bir geçmişe sahip olan Çandarlı Kuzey Ege Limanı ilk etabı tamamlandığında 2,000 metre rıhtım uzunluğuna, 2 milyon m² geri sahaya sahip olacaktır. Liman tamamlandığında kapasitesinin 4 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Bölgede faal olan diğer iki limanın (Nemport ve Ege Gübre Limanları) kapasitesi ise 700 bin TEU'dur. Projelerin tamamlanması durumunda 2017 yılında bölgedeki konteyner kapasitesi 6.7 milyon TEU olacaktır. Oluşacak kapasite en iyimser yük

tahminlerinin %300 üzerindedir. Projelerin beklenen şekilde tamamlanması durumunda atıl kapasite oluşması kaçınılmazdır.

Yat Limanı Yatırımları

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasında 2030 yılını hedef alan yat limanlarında makro ve mikro talep tahminleri yapılmıştır. Bu tahminler iyimser, ortalama ve kötümser senaryoları vermektedir. Yapılan makro tahminlerine göre 2030 yılı Türkiye geneli için kötümser senaryoda 26.811 yat, iyimser senaryoda ise 65,768 yat bulunmuştur. Söz konusu raporda, 2030 yılına kadar 500 yatlık en az 60 adet yat limanı yatırımına ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir (AYGM-DLH., 2010).

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan çalışmasında Türkiye'deki yat limanları Kültür ve Turizm Bakanlığınca yapılan alt bölgeler bazında incelenmiştir. 2. ve 3. Bölgeler Bodrum – Çanakkale arasındaki kıyı şeridini kapsamaktadır. 2. Bölgede toplam 2,831 yat kapasitesi bulunmaktadır. Master planda 3. Bölge bağlama kapasitesi 550 yat olup en az bağlama kapasitesi olan bölgelerden birisidir (Tablo 3 ve Tablo 4). Ancak her bölgedeki kapasiteler kara + deniz bağlama kapasitesi ile birlikte ele alınmıştır.

Tablo 3. 2. Bölge yat limanları ve kapasiteleri

	Yat Limanı	Kapasite
1	Setur Altinyunus	240
2	Dalyanköy	100
3	Alaçatı Marina	320
4	Setur Kuşadası	525
5	Atami Jetty	30
6	Yalıkavak Marina	436
7	D-Marın Didim	1,180
	Toplam	2,831

Kaynak: (AYGM)-DLH., 2010

Tablo 4. 3. Bölge yat limanları ve kapasiteleri

	Yat Limanı	Kapasite
1	SETUR Ayvalık	350
2	Eski Foça Yat Limanı	75
3	Levent İzmir	130
	Toplam	555

Kaynak: (AYGM)-DLH., 2010

İzmir bölgesinde faaliyet gösteren önemli yat limanlarının mevcut kapasite bilgileri incelendiğinde bölgede toplam 1,775 deniz 400 kara kapasitesinin olduğu görülmektedir (Tablo 5.).

Tablo 5. İzmir bölgesindeki önemli yat limanlarının kapasiteleri

Yat Limanı	Kapasite (Deniz+Kara)
Setur Altinyunus Yat Limanı	180+60
Levent Marina	70+60
Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	400+60
Eski Foça Yat Yanaşma Yeri	75
Çeşme Yat Limanı	400+100
Sığacık (Teos) Yat Limanı	400+50
Alaçatı Yat Limanı	250+70
Toplam Kapasite	1,775 + 400

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasına göre daha önce kapasiteleri verilen 2. ve 3. bölgelerin yat talep tahminlerine göre toplamda bu bölgelerde 2015 yılında 3,721, 2020 yılında 5,461, 2025 yılında 8,031 ve 2030 yılında 11,975 yat olacağı tahminlenmiştir (Tablo 6).

Tablo 6. 2. ve 3. Bölge (Bodrum-Çanakkale) yat sayısı tahmini

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	3,489	3,721	4,105
2020	4,685	5,416	6,421
2025	6,307	8,031	9,969
2030	8,473	11,975	15,381

Kaynak: AYGM- DLH., 2010

Ege Bölgesindeki diğer önemli kıyı yapıları yatırımları içerisinde yat limanları bulunmaktadır. Etüt proje çalışmaları süren ve ihale aşamasında olan 9 adedi UHD Bakanlığı (Şifne Yat Limanı, Karaburun Yat Limanı, Ürkmez Yat Limanı, Yeni Foça Yat Limanı, Bayraklı Yat Limanı, Karşıyaka Yat Limanı, Yeni Şakran Yat Limanı, İnciraltı Yat Limanı, Çeşmealtı Yat Limanı), 1 adedi ÖİB (Pasaport Yat Limanı), 1 Adedi İTO (Pasapor Dalgakıranı Yat Limanı) tarafından sürdürülen 11 adet yat limanı projesi bulunmaktadır. Söz konusu projelerin tamamlandığında toplam bağlama kapasitesi 3 bin yat olacaktır. Ege Bölgesindeki mevcut yat limanları ile birlikte ortalama bir senaryo ile 2015 yılında toplam bağlama kapasitesi yaklaşık 5,500 yat olacaktır. Oluşan kapasite 2020 yılı yat beklenen adedinin üzerindedir.

Deniz turizmine yönelik geliştirilen bir diğer proje ise TCDD İzmir Limanı yolcu terminalinin kruvaziyer liman olarak yeniden planlanmasıdır. Aynı anda 4 adet gemi ile 2.5 milyon yolcuya hizmet verecek şekilde planlanan kruvaziyer liman projesi geri sahasındaki AVM, otel ve benzeri yoğun yapılaşma nedeniyle kamuoyundan yeteli desteği görememiştir.

SONUÇ

Kıyı bölgeleri enerjiden, ulaştırmaya, turizmden madencilığe kadar birbirinden farklı sektörlerin kullandığı sınırlı alanlardır. Ulaştırma sektörü limanlar ile turizm sektörü konaklama tesisleri, yat limanları ile enerji sektörü enerji üretimi için kurulan termik santraller ile kıyı bölgelerini kullanmaktadır. Ülkemizde kıyı bölgesi yönetiminin yerleşmemesi nedeniyle kıyıları ilk yerleşenin tasarrufuna bağlı olarak kullanılmıştır. Fiziksel özellikleri ile

* Bu bildiri Jeofizik Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

liman olabilecek bir yere balık çiftliği, yat limanı olabilecek bir yere termik santral kurulmuş ve işletilmiştir. Kıyılarda yapılaşmanın kamu yararı gözetmesi gerekmektedir. Bu niteliği ile yatırımların bölgedeki talebe yönelik olarak şekillendirilmesi öncelikli amaç olmalıdır.

Kıyı bölgesi kullanım talepleri içerisinde limanlar ve yat limanları ülke ekonomisine yaptıkları katkı ile ön sırada yer almaktadır. Ancak yapılan yatırımlar bölgedeki taleple uyumlu olmalıdır. Atıl kapasite yaratılması sadece yatırımcısını olumsuz etkilemeyecek, kıyı alanlarının kullanım taleplerini de olumsuz etkileyecektir.

Ulaştırma ve turizm kıyı yapıları master plan çalışmalarının üzerinden henüz üç yıldan kısa bir süre geçmiştir. Söz konusu master plan çalışmaları arz ve talep dengesini gözeterek liman ve yat limanı yatırımlarının hangi bölgelerde hangi yıllarda yapılmasına yönelik bir yol haritası sunmuştur. Ancak gelinen noktada master plan çalışmalarında yer almayan yatırımlar gündeme gelmiştir. Bu durum kriz döneminde hazırlanan master plan çalışmasını güncellenmesi gerektiğinin bir göstergesidir.

KAYNAKLAR

AYGM - DLH., “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Final Rapor” Ankara 2010

AYGM - DLH., “Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Final Rapor” Ankara 2010

www.dlh.gov.tr