

## **İZMİR ALSANCAK LİMANI: ULUSLARARASI BİR ÜS MÜ ? TRAJEDİ Mİ ?\***

**Doç. Dr. Murat ERDAL**

İzmir Limanı, sadece Ege Bölgesinin değil aynı zamanda Türkiye'nin göz bebeğidir. Türk dış ticaret hacminin üçte biri bu liman üzerinden gerçekleşmektedir. İzmir Limanı bugünkü konumu ile "uluslararası lojistik bir üs" müdür? yoksa kapasitesi belli, sınırları belli "verimsiz işletilen bir liman" mıdır? Bugün için bu sorulara herkesin bir cevabı vardır fakat orta noktada buluşmak pek mümkün gözükmemektedir. Hem fikir olunan tek konu, yıllar boyu ihmal edilen deniz ticaretinin yansımalarını bütün limanlarda ve tabii ki İzmir'de rahatlıkla gözlemlendiğidir. Süregelen tarihsel gelişim göstermektedir ki, liman sorunlar yumağı haline gelmiştir.

Limanın atıl konumda kalmasında; yasal çerçeve ve liman yönetimlerinden başlayarak boşaltma-yükleme sürelerinin uzunluğu, depolama kapasitelerinin yetersizliği, kombine taşıma altyapılarının sınırlı olması, teknik donanım (vinç, forklift vb.) problemleri, bilişim konusundaki yetersizlikler, su derinlik problemleri, arazi altyapı sıkıntıları, gelecek için genişleyememe sorunları, gemilerin manevra problemleri gibi sayısız sorun kaynağı bulunmaktadır. Limanın bu problemleri herkes tarafından bilinmektedir. Benzer tespitleri diğer birçok limanımız için de yapmak mümkündür. Fakat ne yazık ki, bu tür problemlerin hangi otorite tarafından ne şekilde hangi yetki ve bütçelerle ele alınacağı pek bilinmemektedir.

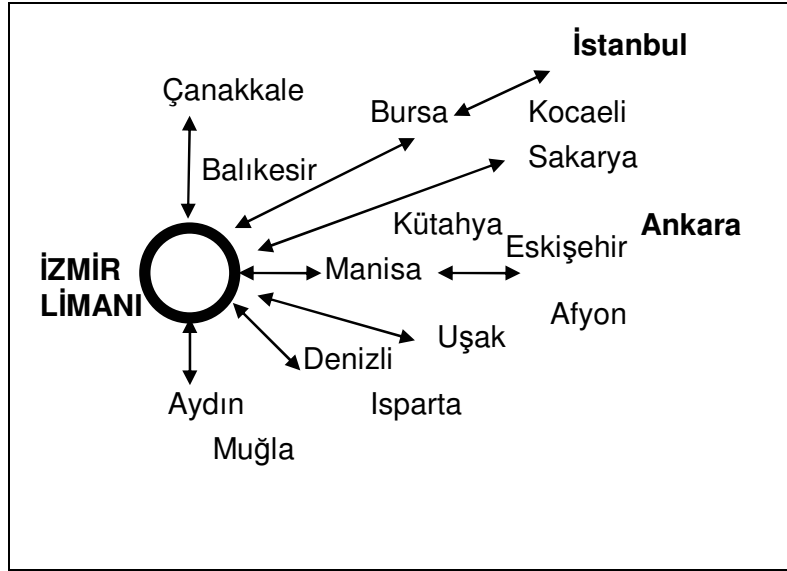
İzmir Limanı'nın elleçleme kapasitesi göz önüne alındığında hatırı sayılır bir liman olduğu görülmektedir. Fakat Akdeniz Bölgesi'ndeki diğer yakın komşu limanlarla karşılaştırma yapıldığında, ciddi anlamda gerilerdedir. Yunanistan sanayi-üretim ülkesi olmamasına rağmen, örneğin Pire Limanı, deniz ticaret yolları üstünde olup "bölgesel taşıma ve dağıtım üssü" haline gelmiştir. Pire'nin bu konuma gelmesinde merkezi hükümetin ağırlığı çok açıktır. 2004 yılı rakamlarına göre limanın 1.625.000 TEU elleçleme kapasitesi önümüzdeki dönemde hızla 2,5 – 3 Milyon TEU kapasiteye doğru ilerlemektedir.

Komşularımız olan Yunanistan ve Güney Kıbrıs'ın AB tarafından ulaştırma ve enerji politikalarının stratejik eksenlerinde görülmeleri, ekonomik açıdan Türkiye'ye fırsatlar yaratabileceği kadar ne yazık ki tehditler de doğurmaktadır. Bu nedenle iki ülkede lojistik alanındaki gelişmelerin çok dikkatle takip edilmesi gerekmektedir.

Türkiye, lojistik üs olma vizyonu gereği Güney ve Kuzey Ege'de yer alan ve farklı işlevleri olan limanlar karşısında bir strateji üretmek mecburiyetindedir. İzmir Limanı'nın son dönem içerisindeki sorunları analiz edildiğinde, deniz ticaretine uluslararası bir bakıştan ne kadar yoksun olduğu ortaya çıkmaktadır.

Akdeniz'de deniz ticaretinde iddialı bir konuma yükselmek isteniyorsa deniz ticaret politikaları radikal bir şekilde düzenlenmelidir. Yunanistan, Güney Kıbrıs, İsrail, İtalya, Fransa, İspanya ve Mısır'ın deniz ticaret pazarından aldıkları pay her geçen gün katlanarak büyümektedir. Türkiye, bu sektördeki eğilimlerin farkında olmadan sadece kendi topraklarına giren veya çıkan eşya hareketine odaklanmamalıdır. Türkiye ithalat ve ihracat düzeyine endeksli olarak, limanlar ve deniz ticaretinin gelişmesi anlayışının dışında projeler dizayn etmelidir. Son dönemde kamu tarafından yapılan iyileştirmeler çok olumlu olmakla birlikte sektörün dünya standartlarındaki ihtiyaçlarını gidermekten hala uzaktır. Ne yazık ki bölge ülkeleri deniz ticaret politikalarını topyekun olarak düşünür ve koşar adımlarla yol alırken, bu alanda Türkiye halen emekleme döneminde dir.

İzmir Ege Bölgesi ve Türkiye'nin önde gelen ticari bir çıkış kapısıdır. Manisa, Denizli, Aydın, Afyon ve diğer bütün çevre illerden birçok sanayi ve tarım ürünü bu limandan yurtdışına ihraç edilmektedir (Şekil 1). Tekstil, elektronik, beyaz eşya, seramik, mermer ve tarım ürünleri gibi her türlü ihraç kaleminin uluslararası pazarlara en kısa sürede ve en düşük maliyetle ulaştırılması gerekmektedir. İzmir Limanı'na dış ticaretin her aşamasında; uluslararası taşıma, dahili dağıtım, gümrükleme, depolama, gemi onarım-bakım hizmeti, uluslararası firmalar için ofisler, bankacılık ve finansal hizmetler, bilişim altyapısı gibi büyük görevler düşmektedir. Böylesine hayati bir limanın zaman içinde görmezlikten gelinmesi ve kendi haline terk edilmesi "etkin devlet, ekonomik olarak güçlü, rekabetçi Türkiye" vizyonundan son derece uzaktır.



Şekil 1. Türkiye'nin Ege'deki Dış Ticaret Kapısı: İzmir Limanı ve Hinterland Etkileşimi.

İzmir'in şehir olarak kendisini kısa zamanda pozisyonlandırması, yerel yönetimleri ve Ankara'yı harekete geçirmesi gerekmektedir. Dünyada şehirler kendilerini belirli alanlarda konumlandırmaktadır. Örneğin, üniversiteler şehri, sağlık kurumlarının fazlalığı ile sağlık şehri, sanayi şehri, teknoloji şehri veya turizm şehri gibi...

www.meslekiyetlilik.com<sup>©</sup>

Okuma yazma oranı çok yüksek olan bu ilimiz, son dönemlerde diğer bütün büyük kentler gibi yoğun göç almaktadır. Yerel yönetimlerin nüfus hareketinin büyüklüğünden kaynaklanan sorunları vardır, ama bölge ticaretinin gelişmesi ve şehrin ulaştırma eksenli düzenlenmesi açısından da büyük sorumlulukları bulunmaktadır.

İzmir Büyük Şehir Belediyesi ve İlçe belediyeler altyapı ve diğer birçok konuda limanın genişlemesi ve ihtiyaçlarının karşılanması için ellerinden ne geliyorsa yapmalıdırlar. Artık "Liman Sahası veya Gümrük Bölgesi'nin ayrı kanun ve yönetmelikleri vardır biz bu bölgelere karışamayız" diyemeyiz. Yıllarca gecikmiş hamleler birikmiştir. Ege Bölgesi Sanayi ve Ticaret Odaları, özel sektör temsilcileri ve sivil toplum örgütleri konuyla ilgili görüşlerini her fırsatta dile getirmektedirler. Ticaretin gelişmesi ve bölgenin kalkınması için kamu ve özel sektör işbirliği şarttır.

## Deniz Ticaretinin Siyasi ve Ekonomik Önemi

Avrupa Birliği ulaştırma ve enerji koridorları, planlama aşamasında üye ülkelerin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapılandırılmaktadır. Uluslararası her örgüt, amacına uygun bir biçimde öncelikle kendi üyelerine hizmet eder. Türkiye, henüz AB yapılanmasının içerisinde değildir. Yunanistan, uluslararası örgütlerdeki lobi faaliyetlerinden gelen deneyimi ve Fransa-Almanya desteği ile Akdeniz için çıkış koridorlarını kendisi üzerinden inşa ettirmiştir. Türkiye ne yazık ki içinde olmadığı bu Birlik tarafından belirlenen ulaştırma ve enerji koridorlarında yerini alamamıştır.

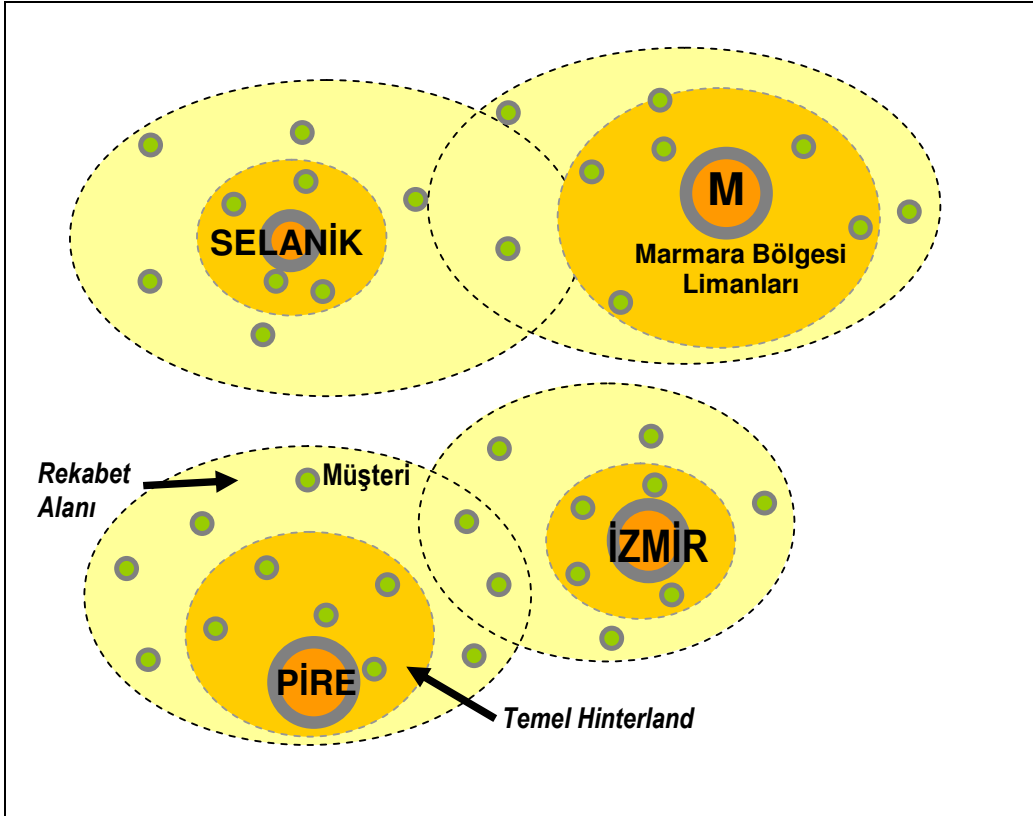
Kendisini deniz ticareti ve turizm konusunda gayet iyi pozisyonlandıran Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Akdeniz ticaretindeki güçlerini giderek arttırmaktadır. Bu iki ülke zaman zaman Türk siyasi hayatında ve toplum nezdinde hak ettiklerinden fazla gündeme oturmaktadır. Deniz ticaretini Yunanlı armatörlere bıraktıktan sonra kıta sahanlığı, 6 mil/12 mil tartışmalarını yapmak bir bakıma yersizdir. Deniz ticaretinde Türkiye gerektiği hamleleri yaptığında, çevre ülkelerden kaynaklanan birçok sorunun da kendiliğinden çözüldüğünü görecektir. Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum kesimi ile siyasi alanda, uluslararası örgütlerde mücadele etmek kolaylaşacaktır. Ülkeler arası işbirliği ve rekabet konuları ekonomik fırsat ve tehditlerle birlikte değerlendirilmelidir.

Kendi limanları arasında eşyasını denizyoluyla taşıyamayan ülkemizin, Avrupa Birliği süreci içerisinde çeşitli platformlarda Türkiye'nin coğrafi konumunun avantajından bahsetmesi son derece ilginçtir. Çünkü, ulaştırma ve enerji koridorlarının göbeğinde bulunan Türkiye, uluslararası planlar ve stratejilerin geliştirilmesi konusunda yeni yeni inisiyatif almaktadır.

Türkiye'nin üretim gücünün yanı sıra en kısa sürede lojistik hizmet gücünü elde etmesi gerekir. Dış ticarete lojistik kaldıraç etkisindedir. Deniz ticaretini geliştirmeden dünya ile rekabet etmek çok zordur. Bırakın dünyada belirli ürün gruplarında lider olan ülkeleri, yakın bir zaman içinde komşularımızla rekabette zorlanacağımız kesindir.

## İzmir, Pire ve Selanik Liman Hinterlandları ve Bölge Ticareti

Her liman diğer bir liman için aynı hinterlanda hizmet sağlıyorsa ortak ticaretin büyümesi açısından fayda getirebildiği gibi aynı zamanda da ciddi bir rakiptir. İzmir Limanı bu açıdan Pire ve Selanik limanları arasındadır (Şekil 2).



Şekil 2. İzmir, Pire ve Selanik Liman Hinterlandları.

Rum ve Yunanlı girişimciler için Türkiye deniz ticareti ciddi bir pazardır. Fakat Türk girişimciler için Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi ve bu ülkelere ait limanlar o kadar da cazip değildir. Deniz ticareti açısından Rum ve Yunanlı armatörler Türk üreticisinin ürünlerini dış dünyaya taşımakta ve güzel kârlar elde etmektedir. Pire ve Selanik limanlarının gelişmesinde Türkiye'nin konumu önemli bir yer tutmaktadır.

## **Limanların Özelleştirilmesi**

Türkiye günümüzde deniz ticaretinde Yunanistan ve Güney Kıbrıs limanları karşısında ne yapacağını tam olarak bilememektedir. Ege Bölgesi'nde mevcut durum, Akdeniz'de de Karadeniz'de de aynı şekilde cereyan etmektedir. Türkiye'nin deniz ticareti için uzun dönemli bir oyun planı yoktur. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yönetiminde olan limanlar büyük sıkıntı çekmektedir. Her hafta gazetelerde Samsun, Mersin ve İzmir sivil toplum örgütlerinin ağzından feryatlar yükselmektedir. Liman işletememenin bugün ve gelecek için yaratacağı fırsat kayıpları ve verimsizlik maliyetleri, Türk üreticisi ve Türk halkından çıkmaktadır. Ankara'dan merkezden idare edilen liman yönetimi, vekaleten yürütülen görevler, liman işletmeciliği konusunda sınırlı deneyim gibi birçok verimsizlik faktörü ile bugünlere gelinmiştir.

Lojistik sektörü, TCDD idaresindeki limanlar için 2005 yılının ikinci yarısında gündeme oturan özelleştirme çabalarını olumlu olarak değerlendirmekte, fakat dikkatle takip etmektedir. Limanların tekel pozisyonu yaratmadan, çevre dostu bir şekilde verimli işletilmesi her kesimin ortak dileğidir.

## **Sonuç**

Türkiye'nin ulaştırma alanında hedefi, tüm taşıma türleri arasında bir dengenin olmasıdır. Denizlere hakimiyet, bölge üzerinde ekonomik ve siyasi hakimiyet demektir. Bunun farkında olamayan merkezi hükümet ve yerel yönetimler, vatandaşın yaşam kalitesinden ödün vermektedirler.

Deniz ticaretini bilmek, denizci ülke olmak zannedildiği kadar öyle karmaşık bir olay değildir. Türkiye'ye hakim olan karayolu taşıma odaklı anlayışı bırakmak, kararlılık ve vizyon gerektirmektedir. Uluslararası perspektifte ekonomik ve siyasi gelecek, denizlerden geçmektedir. Yerel ölçekte ise siyasiler, her zaman "kamyoncu esnafıyla dost olmak, seçimlerde oy demektir" bakış açısıyla hareket etmişlerdir. Oysa ki, her iki taşıma türü birbirine rakip değil, kardeştir. Her alanda örnek olarak gösterilen AB ve ABD'nin taşıma türlerini kullanım oranları ulaştırma politikalarına

yön veren kamu yönetimi tarafından iyice araştırılmalı, üzerinde durup düşünölmelidir.

İzmir Limanı, Ege Bölgesi'nin ve Türkiye'nin dış ticaretinde atar damarıdır. Sorun sadece İzmir'in sorunu değil, bütün limanlarımızın sorunudur. Limanların etkin ve verimli çalışabilmesi liman otoritelerinden, yerel yönetimlerden değil merkezden yani Ankara'dan geçmektedir. Yerleşik bürokrasinin dünya rekabetinin geldiği durumu tüm boyutlarıyla algıladığı kuşkuludur. Küresel rekabette hızlı düşünmek ve hızlı hareket etmek şarttır. Bugün ticaretin her alanında, yasal mevzuat girişimcilerin elini kolunu bağlamaktadır.

Taşıma türleri arasında denge sağlanamadığı takdirde, 2010 yılında bizleri kaçınılmaz olarak 50.000 çekici, 1.000.000'un üzerinde kamyon ve karayolu odaklı yapı beklemektedir. Elbette bu tahminlemenin de getirileri ve götürüleri olacaktır. Diğer yandan Pire Limanı 3.000.000 TEU, Selanik 1.000.000 TEU konteyner elleçlemesi yaparken, Karadeniz'de Burgaz, Varna, Köstence, Odesa, Novorosisk ve diğer limanlar hızla büyürken, Türk deniz ticaret hacmi ve limanlar yerinde saymamalıdır. Dönem, mevcut ve gelecekteki olası rakipleri iyi değerlendirme ve ülke lojistik sektörü için en iyi çözümü üretme zamanıdır.

Türkiye'yi araç ithalatı, yedek parça temini, petrole ödenen bedeller açısından dışarıya bağımlı kılan ve çevre dostu olmayan karayolu eşya taşımacılığına dayanan anlayış, uluslararası alanda olduğu gibi artık ulusal arena da tıkanmıştır.

Taşıyıcı işletmeler, düşük işletme kârları ile filo maliyetlerine katlanırlarken, elde ettikleri kazancın büyük bölümü de yurtdışına gitmektedir. Yabancı araç üreticileri ürünlerini satmakta, fakat bu araçların kendi ülkelerinden geçmelerini istememektedir. Avrupa Birliği, hazırladıkları raporlarda ve fiili uygulamalarda Avrupa güzergahlarında, kota sınırlaması ile otoban vergisi getirerek demiryolu veya yakın deniz taşımacılığı seçeneklerini Türk taşıyıcısının önüne koymaktadır.

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında dönüş yükleri haricinde, herhangi bir ülkeye ait eşyayı bir üçüncü ülkeye taşımak çok zordur. Transit taşıma

konusunda, Türk taşıyıcıların Avrupa Birliği içinde bunu yapacak bilgi ve deneyimleri olmakla birlikte mevzuat açısından sınırlama getirilmektedir. Yakın komşu bölge ülkelerinde ise belirsizlikler had safhadadır. Oysa ki denizyolu eşya ticaretinde bu şans vardır. Bunun en yakın örneği Yunanistan'dır. Komşumuz Yunanistan, 1950'li yıllardan itibaren bizim karayolu yatırımlarımızın aksine denizyoluna yatırım yapmıştır. Yatırımların geri dönüşü oranından karşılaştırma yapıldığında ülkeler arası ve taşıma türleri arasında ciddi fark gözler önündedir. Denizyolu eşya ticaretinin ülke ekonomisine bıraktığı işletme kârı karayolu taşımacılığıyla kıyaslanmayacak kadar büyüktür.

Denizyolu ticaretinde, örneğin kendi geminizi yaptığınızda, hammadde ve emek maliyetleri büyük oranda yurtiçindeki yerel kaynaklardan karşılanmaktadır. Gemi inşa sanayiinin gelişmesiyle Türk işçisi, Türk mühendisi ve Türk girişimcisi para kazanır. İstihdam artar, ekonomik canlılık meydana gelir, ülke ekonomisi döviz kazanır, vergiler zamanında doğru miktardan ödenir. Devlet ve vatandaş bu durumdan her şekilde kazanç elde eder.

Deniz ticareti ve limanlarımızın rekabet avantajlarının sınırlı olmasında tarihsel sorumsuzluk ve ihmalkârlıktan bahsediliyor ise, bu durumda bütün siyasi iktidarların ve yerel yönetimlerin az ya da çok payı vardır.

Liman ve gümrüklerde etkinlik ve verimlilik yol haritalarında, performans değerlendirilmeden, işe göre adam anlayışına geçilmeden, dokunulmazlıklar kaldırılmadan hiçbir yere varmak mümkün değildir. Türk kamu yönetiminde hakim olan "hemşehriliğimiz, köylümüz, bizim partiden, bizim görüşten" anlayışı artık son bulmalıdır. Uluslararası saydamlık derecelerinde, Türkiye'nin etik notunun ne denli düşük olduğu ekonomik sorunlar, yaşam kalitesi gibi birçok konuyla yakından ilgilidir, fakat aynı zamanda kamu personel rejimiyle de doğrudan bağlantılıdır. Gümrük Personelinin dokunulmazlığı, Milletvekili dokunulmazlığı ile eş değer hale gelmiştir. Uluslararası rekabet ortamında dünya standartlarında işletmecilik anlayışından uzaklaştıkça varılan nokta, daha fazla dış borç ve daha fazla ödün verilmesi anlamına gelmektedir.

Türkiye'nin kendisini bekleyen tüm sorunlara ve gelecekte kendisini bekleyen olası senaryolara karşı siyasi ve ekonomik olarak hızla hazırlanması gerekmektedir. İş başında olan hükümet, tek başına iktidar olma inisiyatifini ulaştırma alanında da çok iyi bir şekilde değerlendirmek zorundadır. Beş sene içinde, ticaretteki dengesizlikten kaynaklanan dış açığın hızla büyüme trendi göz önüne alındığında, Türkiye gündemi ve siyaseti, ulaştırma politikalarının oluşturulmasından çok diğer alanlara kayacaktır. Türkiye, kişi, kurum, sektör ve ülke olarak her konuda alternatif planları oluşturmalı, seyirci kalan değil inisiyatif alan taraf olmalıdır.

AB ulaştırma ve enerji koridorları işlerlik kazandıkça İzmir Limanı'nın önemi daha net ortaya çıkacaktır. Türkiye, Karadeniz ve Akdeniz'deki gelişmelerden haberdar olmak, dünyaya sadece sesi ile değil uygulamalarıyla cevap vermek durumundadır. Her zaman olduğu gibi iş işten geçtikten sonra girişimlerde bulunmak yeni dönemde yarar getirmeyebilir. Bu nedenle İzmir Limanı için acil atılması gereken adımlar vardır ve bu adımlar vakit geçirilmeden tamamlanmalıdır. İzmir Limanı başta olmak üzere tüm limanların içe dönük, sığ bakış açısıyla değil, doğru liman işletmecilik uygulamaları göz önünde bulundurularak dizayn edilmelidir.

Kamusal kaynakları kısıtlı olan Türkiye, denizyolu ticaretini basitleştiren ve sektörün önünü açan hamlelere bir yerden başlamak durumundadır. Türkiye, denizyolu ticaretini öğrenebildiği ölçüde uluslararası alanda, ekonomik ve siyasi platformlarda başarı elde edecektir.