

# T.C. KOCAELİ VALİLİĞİ

## ALT KOMİSYON RAPORU



### **Kocaeli Limanlarının Demiryolu ve Karayolu Bağlantılarının Yapılması, Coğrafi ve Fiziki İmkânları Uygun Olan Limanların Birleştirilmeleri ve İhtisas Limanların Oluşturulması**

**Haziran 2012**

**KOCAELİ LİMAN BAŞKANLIĞI  
KARAYOLLARI 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ  
T.C.D.D. 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ  
KOCAELİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI  
KOCAELİ ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK İL MÜDÜRLÜĞÜ  
DOĞU MARMARA GÜMRÜK VE TİCARET BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ  
KOCAELİ DEFTERDARLIĞI  
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI**

## İçindekiler

1. GİRİŞ .....	5
1.1. Amaç.....	5
1.2. Kapsam.....	6
1.3. Yöntem .....	6
2. MEVCUT DURUM ANALİZİ .....	6
2.1. Mevcut Liman Tesisleri ve Alt Bölgeler .....	6
2.1.1. Dilovası Alt Bölgesi.....	10
2.1.2. Hereke Alt Bölgesi.....	17
2.1.3. Yarımca Alt Bölgesi .....	19
2.1.4. Körfez Alt Bölgesi .....	22
2.1.5. Derince Alt Bölgesi.....	24
2.1.6. Gölcük-Başiskele Alt Bölgesi.....	27
2.2. Mevcut Liman Yatırımları .....	30
2.3. Mevcut ve Proje Aşamasındaki Lojistik Bağlantılar .....	31
2.3.1. Karayolu Bağlantıları ve Odakları.....	31
2.3.2. Demiryolu Bağlantıları ve Odakları .....	41
2.4. Yasal Altyapı.....	42
2.4.1. Üst Ölçek Plan Kararları ve Politikalar .....	42
2.4.1.1. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023 – Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı .....	42
2.4.1.2. 9. Kalkınma Planı, Deniz Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyonu Raporu – Kalkınma Bakanlığı .....	42
2.4.1.3. Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013 – Doğu Marmara Kalkınma Ajansı .....	42
2.4.1.4. Kocaeli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı .....	43
2.4.2. İlgili Mevzuat.....	43
2.4.3. Yapılmış ve Yapılmakta Olan İlgili Çalışmalar .....	47
2.4.3.1. İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu – Kocaeli Valiliği .....	47
2.4.3.2. Kocaeli Denizyolu Taşımacılığı Fizibilite Çalışması Raporu – Kocaeli Sanayi Odası .....	48
2.4.3.3. InTraRegio Projesi .....	48
2.4.3.4. Avrupa Kıyı Alanlarında Uyulacak Kurallar - European Code of Conduct for Coastal Zones – Avrupa Parlamentosu.....	49
2.4.3.5. İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama Ve Yönetim Projesi – Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, TAU Genel Müdürlüğü .....	49
2.5. Sektör Görüşleri .....	50



2.6.	İyi Uygulama Örnekleri .....	52
2.6.1.	AL-TAŞ Ambarlı Liman Tesisleri A.Ş.....	52
3.	SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME .....	53
3.1.	İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde Alt Bölgeler Tanımlanmıştır .....	53
3.2.	Büyük Ölçekli Ve İhtisas Limanları Alt Bölgelerdeki Küçük Ve Orta Ölçekli Liman Tesislerinden Ayrı Ele Alınmıştır.....	54
3.3.	Limn Tesislerinin ve Kamu Kurumlarının Genel Beklentileri ve Sorunları Bulunmaktadır	54
3.4.	Alt Bölgeler Ortak Ulaşım Güzergâhı ve Altyapı Kullanabilecek Durumdadır .....	55
3.5.	İhtisaslaşma ve Şirketleşmede İyi Uygulama Örnekleri Bulunmaktadır .....	55
4.	ÖNERİLER .....	56
4.1.	KOCAELİ LİMANI ALGISININ VE İMAJININ OLUŞTURULMASI .....	56
4.1.1.	Kocaeli Limanı'nı temsil eden bir platform oluşturulması .....	56
4.1.2.	Alt bölgelerin Kocaeli Limanı'nı oluşturan birimler olarak ele alınması .....	56
4.1.3.	Kocaeli Limanı imaj ve algı yönetimi çalışmalarının yapılması .....	56
4.2.	BÜTÜNCÜL PLANLAMA ÇALIŞMALARININ GERÇEKLEŞTİRİLMESİ .....	56
4.2.1.	İzmit Körfezi Kıyı Yapıları Bütünleşik Mastır Planının Hazırlanması .....	56
4.2.2.	Kıyı ve Kıyı Geri Alanında Yapılan Planlama ve Mekânsal Karar Alma Çalışmalarında İlgili Tüm Kurumların Katılımı ve Yapılan Araştırma ve Raporların Girdi Olarak Kullanılması .....	56
4.3.	ALT BÖLGELER BAZINDA BİRLEŞME VEYA ŞİRKETLEŞMEYE GİDİLMESİ.....	56
4.3.1.	Alt bölgeler bazında liman işletmecilerinin bir araya gelecekleri platformların oluşturulması .....	56
4.3.2.	Konu ile ilgili iyi uygulama örneklerinin sektöre anlatılması .....	57
4.3.3.	Birleşmenin teşvik edilmesi.....	57
4.3.4.	Şirketleşmenin teşvik edilmesi .....	57
4.4.	ULAŞIM BAĞLANTILARININ GÜÇLENDİRİLMESİ .....	58
4.4.1.	Ortak karayolu bağlantılarının geliştirilmesi .....	58
4.4.2.	Alt bölge bazında ortak kullanılacak demiryolu yükleme istasyonlarının etkin kullanılması .....	59
4.4.3.	Alt bölge bazında ortak tır park alanlarının oluşturulması .....	59
4.5.	LİMAN TESİSLERİNİN VE İŞLETMELERİNİN LİMANCILIK ALANINDA İHTİSASLAŞMASI .....	59
4.5.1.	Asli faaliyet konusu limancılık olmayan işletmelere izin verilmemesi, verilen izinlerin yenilenmemesi .....	59
4.5.2.	Orta vadede liman tesisinin ana faaliyet konusunun limancılık olmasının sağlanması (Kademeli İhtisaslaşma).....	60

4.5.3. Kıyıda limancılık yapma eğilimini engellemek için kıyıların ve kıyıya yakın alanların sanayi imarına açılmaması.....	60
5. EKLER.....	61
5.1. TCDD'den İhtisak Talebinde Bulunmuş Olan Liman Tesisleri .....	61
6. KAYNAKÇA.....	62
Şekil 1 İhtisas Limanlar .....	7
Şekil 2 Dilovası Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları .....	11
Şekil 3 Dilovası Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları .....	11
Şekil 4 Dilovası Alt Bölgesi Konteyner Elleçleme Miktarları .....	12
Şekil 5 Hereke Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları .....	18
Şekil 6 Yarımca Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları .....	20
Şekil 7 Yarımca Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları .....	20
Şekil 8 Yarımca Alt Bölgesi Konteyner Elleçleme Miktarları.....	21
Şekil 9 Körfez Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları.....	23
Şekil 10 Körfez Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları .....	23
Şekil 11 Derince Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları .....	25
Şekil 12 Derince Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları .....	26
Şekil 13 Derince Alt Bölgesi Konteyner Elleçleme Miktarları .....	26
Şekil 14 Gölcük-Başiskele Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Kuru Yük Elleçleme Miktarları .....	28
Şekil 15 Gölcük-Başiskele Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları .....	29
Şekil 16 Liman İşletmeleri.....	32
Şekil 17 Liman İşletmelerinin İlçelere Dağılımı .....	32
Şekil 18 Limanlarda Taşıma Yapan Araç Tiplerinin Dağılımı .....	33
Şekil 19 Limanlardan Çıkan Yük Araçlarının Dağılımı.....	33
Şekil 20 Limanlara Gelen Yük Araçlarının Dağılımı .....	34
Şekil 21 Kocaeli' ye giren taşıt trafiği.....	36
Şekil 22 Kocaeli'nden çıkan taşıt trafiği .....	37
Şekil 23 Kocaeli ye giriş-çıkış yapan Kamyon trafiği araç sayımları .....	38
Şekil 24 Lojistik Odakların Genel Değerlendirmesi.....	39

## 1. GİRİŞ

İzmit Körfezi, gerek coğrafi yapısı gereği doğal bir liman bölgesi olmasının, gerekse İstanbul sanayisinin doğu ekseninde Tuzla, Gebze, Körfez ve İzmit hattında yoğunlaşmasının bir sonucu olarak ulusal ve uluslararası deniz taşımacılığında önemli bir merkez haline gelmiştir. Mevcut altyapı ve kullanım kapasitesi itibari ile Türkiye’de limancılık faaliyetlerinde büyük pay sahibi olan İzmit Körfezi Liman Bölgesi’nin lojistik önemini koruması ve güçlendirmesi için; limanların ihtisaslaşması ve limanlar arası organizasyonun güçlendirilmesi gerektiği görülmektedir.

2011 yılı itibariyle Türkiye’de gerçekleşen toplam elleçlemenin %15,14’ü 55.001.840 ton/yıl ile İzmit Körfezi Limanlarından yapılmıştır. Toplam kapasitesi 80.107.000 ton/yıl olan İzmit Körfezi Limanlarının tank kapasitesi 3.895.832 m3, elleçlenen toplam ro-ro / araç sayısı ise 815.790 adettir. Bahsi geçen rakamlar, İzmit Körfezi Limanlarının Türkiye deniz taşımacılığında önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir.

Kocaeli il sınırları dâhilinde İzmit Körfezi Liman Bölgesini oluşturan hâlihazırda 34 tesis bulunmaktadır. Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nca onaylanan ancak herhangi bir yapılaşma faaliyeti olmayan firmalar olan Yenport, Dönüşüm, Far Turizm Liman Tesisleri de eklendiğinde bu sayı 37’ye ulaşmaktadır. Bu tesislere ilave olarak 2 tesisin yapım ve ruhsat süreci devam etmektedir. Ayrıca, İzmit Körfezi Liman tesislerinden 14 tanesinin ana faaliyet konusu doğrudan liman işletmeciliği olup kalan 20 tesis sanayi işletmelerinin kendi tesislerine hizmet vermesi şeklinde kullanılmaktadır. Bu 20 liman tesisi içinde 12 tanesi ise kendi tesislerinin yanı sıra üçüncü şahıslara hizmet vermektedirler.

Özellikle konteynır taşımacılığına yönelik olarak Belde, Dubai Port ve Limaş Limanlarının faaliyete geçmesi ve TCDD Derince Limanı kapasite artışı gibi yatırımların söz konusu olduğu İzmit Körfezi Limanlarında, %43 kullanım oranıyla çalışan 1.205.000 TEU/yıl olan kapasitenin bu yatırımlar neticesinde 3.585.000 TEU/yıl’a ulaşması beklenmektedir.

İntermodal taşımacılık açısından bakıldığında demiryolu-denizyolu entegre altyapısına sahip sadece 6 adet liman tesisi bulunmaktadır.

Bölgedeki sanayi üretimindeki artışa paralel olarak limancılık hizmetlerine duyulan ihtiyaç da artmaktadır. Mevcut 34 limandan 18’i genişleme için başvuru yapmış olup, bunlardan da 7’si onay aşamasındadır.

İzmit Körfezi Liman Bölgesi’nde, yeterli kıyı alanı bulunmasında yaşanan sıkıntılar, liman tesislerinin depolama alanlarının yetersiz kalması, ulaşım ağları ile entegrasyonda verimliliğin düşük olması, liman tesislerinin genişleme taleplerinin komşu liman tesislerini ve bazı tesislerde yavaşlama ve kalkma manevralarında deniz trafiğini ve seyir emniyetini olumsuz etkilemesi gibi nedenlerden ötürü tesislerde ihtisaslaşma, birleşme ve organize faaliyet gösterilmesi gereksinimleri doğmuştur.

### 1.1. Amaç

Kocaeli Valiliği’ne sunulmak üzere hazırlanan bu raporun amacı, İzmit Körfezi Limanlarında mevcut liman tesislerinin verimliliklerinin artırılması amacıyla elleçledikleri yüklere göre ihtisas limanı haline gelmeleri, coğrafi olarak yakın ve benzer yük elleçleyen liman tesislerinin fiziki ya da şirketleşerek birleşmelerinin sağlanması, kendi tesisine hizmet veren liman tesislerinin yalnızca

limancılık yapacak şekilde düzenlenmesi, demiryolu ve karayolu bağlantılarının sağlanması ve çevresel, coğrafi ve yük artış projeksiyonları çerçevesinde organize edilmelerine yönelik ilgili kurumların görüşlerini, üst ölçek politika ve plan kararlarını, geçerli mevzuat, iyi uygulama örneklerini derleyerek ortak bir görüş oluşturmaktır.

## 1.2. Kapsam

Rapora konu bölge İzmit Körfezi Liman Bölgesi ve bu bölgede dağınık olarak yer alan 34'ü faal 2'si yatırım aşamasında bulunan liman tesisleridir. Bu tesislerin ilişkili olduğu kara, deniz, hava ve demiryolu hatları ve lojistik merkezler de raporda ele alınmıştır.

## 1.3. Yöntem

Kocaeli Valiliği tarafından oluşturulan komisyon tarafından yürütülen çalışmada konu ile ilgili yapılmış araştırma çalışmaları, yürürlükteki üst ölçekli plan ve politikalar, ilgili kurumların görüşleri, mevcut durum analizi, rapora konu alanı etkileyecek içsel ve dışsal proje ve yatırımlar, mevzuat ve iyi uygulama örnekleri derlenmiş ve öneriler oluşturulmuştur.

## 2. MEVCUT DURUM ANALİZİ

İzmit Körfezi Limanları 2012 yılı itibariyle 34 adet liman tesisi barındırmaktadır. Bu limanlardan 14 tanesi doğrudan liman işletmesi olup kalan 20 tesisten 12'si kendi tesisi ve üçüncü şahıslara, 8'i sadece kendi tesisine hizmet veren ve ana faaliyet konusu limancılık olmayan şirketlere ait platform, delfin, şamandıra, iskele veya rıhtım şeklinde olan yanaşma yerleridir.

### 2.1. Mevcut Liman Tesisleri ve Alt Bölgeler

İzmit Körfezi Limanları toplamda elleçlenen yük miktarı bazında bakıldığında dünyanın en büyük 10 limanı arasında yer almaktadır. Ancak, limancılık hizmeti veren tesislerin ayrı ayrı değerlendirilmesi; tek bir İzmit Körfezi Limanları veya Kocaeli Limanı yerine İzmit Körfezi'nde yer alan irili ufaklı limanlar algısını oluşturmaktadır. İşletmeler arasındaki kopukluk, verimliliğin düşmesi, komşu işletmeler arasındaki sorunlar beraberinde; imaj zedelenmesi, bütüncül planlama yapılamaması, kıyı şeridinin etkin kullanılamaması gibi sıkıntıları getirmektedir. Öte yandan, 103 km'lik kıyı şeridine yayılmış olan 34 adet liman tesisinin tek bir liman şeklinde çalışmasını beklemek de olanaksızdır.

Bu nedenle, konum ve yük türleri bazında ortak olan liman işletmelerinin alt bölgeler ve bireysel tesisler olarak ele alınması yararlıdır. İzmit Körfezindeki Liman tesisleri 5 ayrı alt bölgede yoğunlaşmaktadır:

- Dilovası Alt Bölgesi (8 işletme)
- Hereke Alt Bölgesi (3 işletme)
- Yarımca Alt Bölgesi (5 işletme)
- Körfez Alt Bölgesi (8 işletme)
- Derince Alt Bölgesi (5 işletme)
- Gölcük - Başiskele Alt Bölgesi (3 işletme)

Bu alt bölgelerde toplam 32 liman tesisi faaliyet göstermektedir. Kalan 3 liman tesisi ise alt bölgeleme yapılamayacak şekilde farklı bölgelerde faaliyet göstermektedir. Bu liman tesislerinden 14 tanesinin asli faaliyet alanı liman işletmeciliği olup aşağıdaki haritada gösterilmiştir.

Şekil 1 İhtisas Limanlar



Liman tesislerinden karayolu bağlantısı bulunan ve önerilerin yapıldığı bazıları alt bölgeler başlığı altında detaylandırılmıştır. Bu tesisler alt bölgeler için örneklem kabul edilerek genel önerilere altlık teşkil etmiştir.

İzmit Körfezi Liman Bölgesi Tesis Bilgileri

	Liman Tesisi	Faaliyet Konusu	İlçesi	Asli Faaliyet Konusu Liman işletmeciliği olan	Sıvı yük			Kuru yük	Konteyner ve Ro-Ro
					Lpg/İng	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde		
Tesis Adı							Genel kargo dökme yük	Konteyner ve Ro-Ro	
1	Çayırova Cam Sanayi A.Ş.	Cam ve Cam Ürünleri	Çayırova						
2	Aslan Çimento A.Ş.	Çimento Üretimi	Darıca						
3	Poliport Kimya Sanayi A.Ş.	Liman İşletmesi	Dilovası						
4	Çolakoğlu Metalürji A.Ş.	Metal İşletmesi							
5	Yılport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeciliği A.Ş.	Liman İşletmesi							
6	Altıntel Liman ve Terminal İşletmeleri A.Ş.	Sıvı Kimya Deposu							
7	Solventaş Teknik Depolama A.Ş.	Liman İşletmesi							
8	Efesanport (İstanbul Demir Çelik Fabrikası A.Ş.)	Liman İşletmesi							
9	Total Oil (Samsun Akaryakıt Depolama A.Ş.)	Akaryakıt Deposu							
10	Karayolları Tavşancıl Asfalt Tesisleri	Asfalt Deposu							
11	Kroman Çelik San. A.Ş.	Liman İşletmesi							
12	Belde Liman İşletmeleri ve Depoculuk A.Ş.	Liman İşletmesi							
13	Petline Petrol Ürünleri Tic. A.Ş.	Akaryakıt Deposu	Körfez						
14	Opay Akaryakıt Ticaret Ltd. Şti.	Akaryakıt Deposu							
15	Milangaz LPG Dağıtım Tic. ve San. A.Ş.	LPG Deposu							
16	Habaş Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.	LPG Deposu							
17	Aygaz A.Ş.	LPG Deposu							
18	Diler Gemi Kiralama ve İşletmeciliği A.Ş.	Liman İşletmesi							



### 2.1.1. Dilovası Alt Bölgesi

Dilovası kıyılarında yer alan ve birbirine komşu olan 8 adet liman tesisi bulunmaktadır. Bu tesislerden 5'inin asli faaliyet konusu liman işletmeciliği olup alt bölgede ağırlıklı olarak genel kargo ve sıvı yük (LPG, LNG hariç petrol ve kimyasal madde) elleçlenmektedir.

Liman Tesisi	Tesis Adı	Faaliyet Konusu	Asli Faaliyet konusu liman işletmeciliği olan	Sıvı yük			Kuru yük	TEU ve Ro-Ro
				Lpg/Lng	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde	Genel kargo dökme yük	
	<b>Poliport Kimya Sanayi A.Ş.</b>	Limn İşletmesi						
	<b>Çolakoğlu Metalürji A.Ş.</b>	Metal İşletmesi						
	<b>Yılport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeciliği A.Ş.</b>	Limn İşletmesi						
	<b>Altıntel Liman ve Terminal İşletmeleri A.Ş.</b>	Sıvı Kimya Deposu						
	<b>Solventaş Teknik Depolama A.Ş.</b>	Limn İşletmesi						
	<b>Efesport (İstanbul Demir Çelik Fabrikası A.Ş.)</b>	Limn İşletmesi						
	<b>Total Oil (Samsun Akaryakıt Depolama A.Ş.)</b>	Akaryakıt Deposu						
	<b>Belde Liman İşletmeleri ve Depoculuk A.Ş.</b>	Limn İşletmesi						

Dilovası alt bölgesi Demiryolu bağlantısının olması ve Körfez geçişi ile yeni ulaşım planlamasının yapılacak olması açısından avantajlı bir konumdadır. Özellikle Körfez Geçişi bağlantılarının kurgulanmasında liman bağlantılarının alt bölge temelli yapılması yararlı olacaktır.

Şekil 2 Dilovası Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 3 Dilovası Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 4 Dilovası Alt Bölgesi Konteyner Elleçleme Miktarları



#### 2.1.1.1. Çolakoğlu Liman Tesisi

Çolakoğlu limanı ağırlıklı olarak Çolakoğlu Demir Çelik fabrikasına hizmet vermek amacıyla kullanılmaktadır. Limana yılda 2,5 milyon ton malzeme girmektedir. Üretilen ürünlerin % 60'ı liman tesisinden ihraç edilmektedir. Kalan % 40 malzeme ise yurt içi için değerlendirilmektedir. Kara taşıması liman içinden yüklenerek gerçekleştirilmekte olup yılda 600.000 ton ürün nakliyesi özel bir nakliye firması tarafından sağlanmaktadır. Günde 120 araçlık bir kara trafiği söz konusudur.



Limanın giriş ve çıkış kapısının dar olduğu kapılarının Yılport limanı ile aynı noktaya açılması nedeniyle çok fazla trafik sıkışıklığı yaşandığı, özellikle yağışlı günlerde trafiğin durma noktasına geldiği, park alanının olmamasından dolayı araçların yol kenarında bekletilerek sıkışıklığı arttırdıkları ifade edilmiştir. Liman bağlantısı 2 şeritli Asfalt yolla sağlanmaktadır. Ancak belirtilen dar boğazlardan dolayı kapasite düşük olup geliştirilmesi gerekmektedir. İşletmenin trafiği artıca bağlantı yollarında

sıkışıklık da artacaktır. TEM bağlantısı 2. arter den yapılmaktadır. Dilovası bölgesindeki diğer limanlar ile bu limanında TEM ve D-100 bağlantıları ivedilikle geliştirilmelidir. Dilovası D-100 Eynerce kavşağı projesi bölgedeki sıkışıklığı kısmen rahatlatacaktır. Ayrıca Kuzey Marmara Otoyoluna bağlantı sağlanırsa yük trafiği açısından daha çok rahatlatma olacaktır.

#### 2.1.1.2. Yılport Liman Tesisi

Yılport limanı bölgede kapasitesi yüksek limanların başında gelmektedir. Liman tesisi daha önce bağımsız çalışan iki farklı liman tesisinin aynı sahip eli altında birleştirilmesinden meydana gelmiş olup genel kargo, konteyner, dökme yük ve sıvı yük elleçlemesi yapılmaktadır.

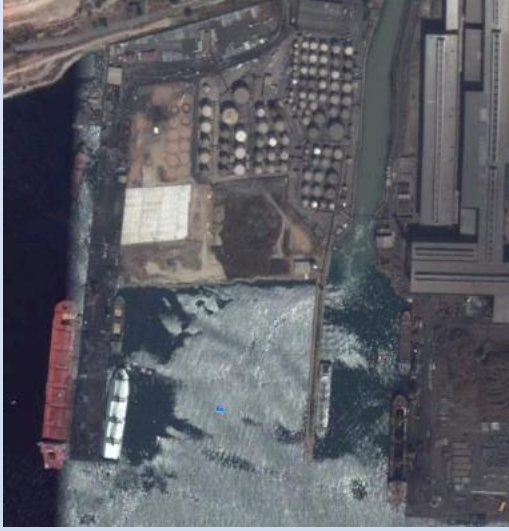


Limanın toplam alanı 200.000 m<sup>2</sup> olup bunun 46.000 m<sup>2</sup> si kara terminali şeklinde liman dışında konteyner depolama alanı olarak kullanılmaktadır. Liman tesisinde 6 adet yanaşma rıhtımı olup bunların içinde bir tanesi konteyner tahmil ve tahliyesi amacıyla kullanılmaktadır. Konteyner kapasitelerinin yıllık 450.000 TEU olduğu belirtilmiştir. Bu yıl bu kapasitenin üzerine çıkılacağı tahmin edilmektedir.

Liman bağlantıları 2 şeritli asfalt yolla sağlanmaktadır. Bölgedeki diğer Lima tesisleri gibi Yılport liman tesisinin de D-100' e bağlantısı dar yollarda tır parklarından dolayı sıkıntılıdır. Ayrıca TEM altından geçişi sağlayan geçitlerin yetersizlikleri söz konusudur. Dilovası D-100 Eynerce kavşağı ile bağlantılar güçlendirilecektir.

#### 2.1.1.3. Poliport Liman Tesisi

Poliport Limanı Polisan Boya Fabrikasının deniz kıyısında kendi ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulmuş ancak daha sonra genişletilerek sıvı yük terminali haline getirilmiştir. 150.000 m<sup>2</sup>'lik bir alan üzerine kurulmuş olup 250.000 m<sup>3</sup>'lük bir sıvı yük depolama kapasitesine sahiptir.



Polisan Boya fabrikasının yeni tesise taşınması ile fabrika arazisi de elde edilen alan limana eklenecek ve kapasiteleri de arttırılacaktır.

Liman çıkışından itibaren D-100 e erişim 2 şeritli asfalt yoldan sağlanmaktadır. Belde Limanı ile Poliport limanı önünden geçen karayollarının TEM bağlantı yolu projesi hayata geçirilirse limanın bağlantıları güçlenmiş olacaktır.

#### 2.1.1.4. Altıntel Limanı

Altıntel liman tesisi bölgedeki tesisler arasında liman tesisi alanı en küçük olan firmalar arasındadır. Deniz kıyısı sadece iskele arkası olarak kullanılmakta ve sıvı yük elleçlemesi yapmaktadır. Demiryolunun kara tarafında sıvı yük tankları bulunmakta ve arka alanda tepelik bir bölgede orman idaresinden kiralananan alanda yeni tankların inşaatı yapılmaktadır. Altıntel tesisini sadece sıvı yük elleçlemesine ayırmış ve sıvı yük ihtisas limanı olarak çalışmaktadır.



Altıntel yetkilileri tarafından, Kocaeli bölgesindeki sıvı kimyasal yük elleçleme kapasitesinin Türkiye'nin % 83 ünü oluşturduğunu bu kapasitenin Solventaş, Yılport, Poliport ve kendilerince yapıldığını ifade edilmiştir.

Liman tesisinin D-100 bağlantısı Dilovası'ndaki diğer liman tesislerinin kullandığı 2 şeritli bağlantı yolu ile sağlanmaktadır. Dilovası bölgesindeki çözüm önerileri bu tesisin de TEM ve D-100 e erişimini rahatlatacaktır.

#### 2.1.1.5. Solventaş Liman Tesisi

SOLVENTAŞ liman tesisi bölgede sıvı yük elleçlemesi amacıyla kurulan bir liman tesisidir. 1970 de faaliyete geçmiş olup 180 dönüm üzerinde sıvı yük depolaması yapmaktadır. Türkiye'de sıvı yük elleçleyen ilk özel liman tesisidir.



Liman tesisi içinde bulunan akaryakıt depoları ile denizdeki gemilere akaryakıt satışı da yapıldığı ifade edilmiştir. Tesisten günde ortalama 150 tankerlik yük hareketi olmaktadır. Bu hareketin %40'ı İstanbul, %20'si Adapazarı, %20'si Ankara ve %20'si İzmir istikametine yapılmaktadır.

Sorunları olarak; Liman tesisinin çevresinde yol ve kanalizasyon ile ilgili alt yapı sorunlarının olduğunu, özellikle yağmur ve evsel atık sularının dere yoluyla doğrudan denize gittiğini bunun ileride yaşanacak bir deniz kirliliği sonucunda kendilerinden bilinmesinden korktuklarını bildirmişlerdir.

Liman tesisinin D-100 bağlantıları 2 şeritli asfalt yoldan yapılmaktadır. Dilovası bölgesindeki projeler kapsamında iyileşme sağlanacaktır.

#### 2.1.1.6. Efesanport Liman Tesisi

Efesanport arka alan olarak bölgedeki küçük limanlar içinde olmasına rağmen 327 m'lik kıyı boyu olarak bölgedeki kıyısı en uzun olan liman tesislerinden birisidir. Tesise bağlı liman alanı 22.800 m<sup>2</sup>'dir ancak liman tesisi içinden demiryolu köprüsüyle bağlı 60 dönümlük bir arazileri de mevcuttur. Bu arazide gümrüklü ve gümrüksüz depolama hizmeti verilmesi için depoların inşa edileceği ifade edilmiştir.



Liman tesisinin ana yola çıkışı iki kanalla olmaktadır. OSB içinden gelen Altıntel ve Solventaş limanlarının arasından gelerek bir alt geçişle liman tesisine bağlanan yol dışında; depo alanından da kara yoluna bir çıkışı söz konusudur. Günde ortalama 10.000 ton malzeme elleçlemektedir. Yaklaşık 400 araçlık bir araç trafiği yaratılmaktadır. Araçların % 95'i Kocaeli içinde diğer % 5'i ise il dışına taşımaktadır.

#### 2.1.1.7. Belde Liman Tesisi

Beldeport liman tesisi yatırımı yaklaşık 9 sene önce başlayan ancak ortaklık yapısından ve finansman sorunlarından dolayı gecikmiş bir yatırımdır. Beldeport Liman tesisi öncelikli olarak Haydarpaşa limanının şehir dışına alınması projesine paralel olarak düşünülmüş ve bu amaç içinde ağırlıklı olarak konteyner elleçlemesi planlanmış bir yatırımdır. Ülkemizin 2023 hedefleri doğrultusunda yıllık 27-28 milyon TEU konteyner elleçleme yapılması söz konusudur. Bu potansiyel de mevcut liman tesislerimizin 3-4 katı büyümesi anlamına gelmektedir. Büyüme olanağı bulunan tesisler konteyner elleçlemesi için büyütülmeli ve yeni liman projeleri de devreye alınmalıdır.



Beldeport liman tesisi yatırımına şimdiye kadar 275 Milyon Dolarlık bir harcama gerçekleşmiştir. Proje ilk etapta 480.000 TEU kapasiteye cevap verecek şekilde hazırlanmış olup tam kapasitede 2020 yılına gelindiğinde yıllık 2,4 Milyon TEU hedeflenmektedir. Liman 5-6 ay sonunda faaliyete geçecektir.

Hukuki sorunlar çözümlenmiş ve yatırım devam etmektedir. İlk kapasitede günde 1.500 araçlık bir trafik yaratacağı tahmin edilmektedir. 2020 yılı için hedeflenen trafik yükü ise günde 8.000 araca ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Karayolu bağlantısı liman tesisi ile birlikte yapılması düşünülen Karayolları tarafından onaylanmış TEM bağlantı yolu projesi ile sağlanacaktır. Poliport ve Belde Liman tesislerini etkileyen bu projenin gelecekte artacak kapasiteyi düşünerek onaylı şekliyle hayata geçirilmesi gerekmektedir. Yüksek kapasiteli bir liman tesisi olmasından dolayı direk TEM bağlantısı yapılarak ve gelecekte Kuzey Marmara Otoyoluna Dilovası Eynerce kavşağından bağlanarak Karayolu bağlantıları sağlanmalıdır.

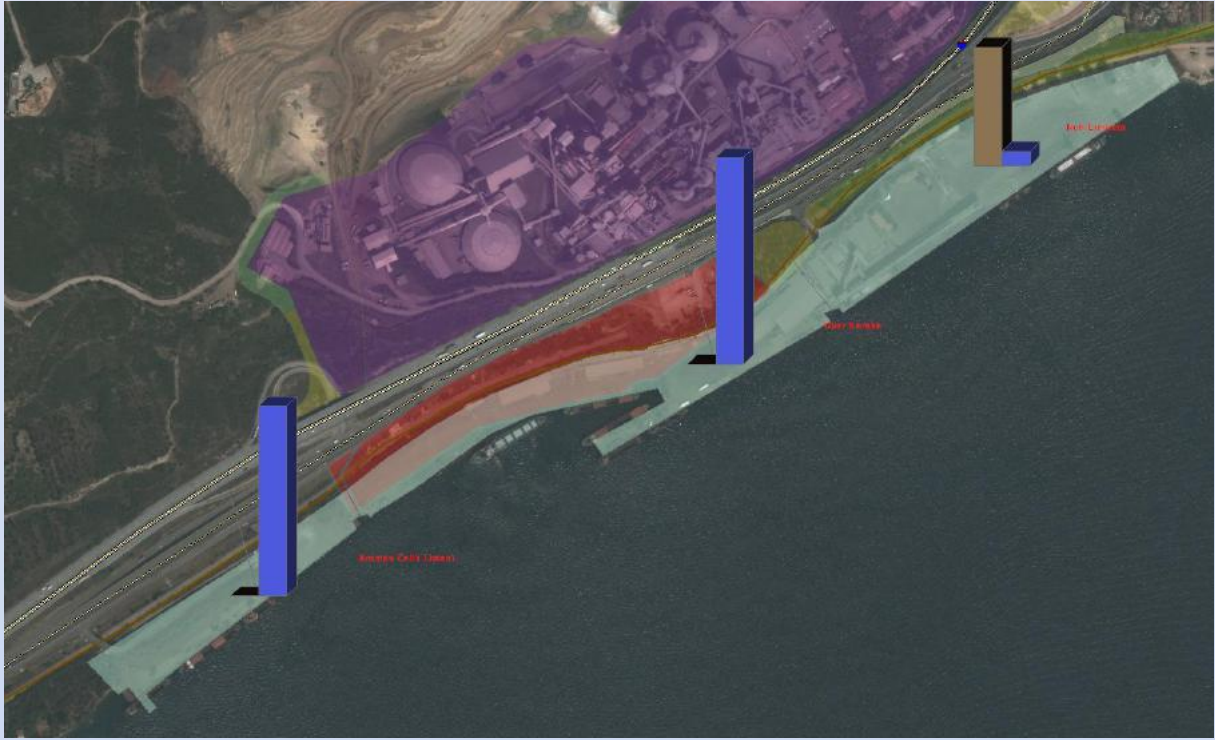
### 2.1.2. Hereke Alt Bölgesi

Hereke Alt Bölgesi'nde tamamının asli faaliyet konusu limancılık olan 3 tesis yer almakta ve hepsi de genel kargo ve dökme yük elleçlemesi yapmaktadırlar. Bu ortak özellikleri ve birbirine bitişik komşu liman tesisi olmaları bakımından ve sahil şeridinde oldukça geniş bir alana yayılmaları açısından birleşmeye veya ortak altyapı kullanmaya ve ortak faaliyet göstermeye çok uygun konumdadırlar.

Liman Tesisi	Asli faaliyet konusu liman işletmeciliği olan	Sıvı yük			Kuru yük	TEU ve Ro-Ro
		Lpg/İng	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde	Genel kargo dökme yük	
Tesis Adı	Faaliyet Konusu					
<b>Kroman Çelik San. A.Ş.</b>	Liman İşletmesi					
<b>Diler Gemi Kiralama ve İşletmeciliği A.Ş.</b>	Liman İşletmesi					
<b>Nuh Çimento A.Ş. Liman Tesisleri</b>	Liman İşletmesi					

Liman tesislerinin yanında demiryolu bağlantısının ve otoyol gişesinin bulunması tesisler açısından yararlıdır. Özellikle demiryolu kullanımının ortak bir istasyon ile maksimize edilmesi önem arz etmektedir. Bununla birlikte her üç tesis tarafından kullanılacak ortak bir tır park alanı ihtiyacı bulunmaktadır.

Şekil 5 Hereke Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları



#### 2.1.2.1. Diler Demir Çelik Liman Tesisi

Diler Liman Tesisi Diler Demir Çelik fabrikasının ham madde ithalatını ve ürettiği ürünlerin deniz yolu ile ihracatını gerçekleştirmek amacıyla kurulmuş daha sonra dışarıya da hizmet vermeye başlamış olan bir liman tesisidir. Elleçlenen yüklerin % 70'i kendi yükleri olup % 30 oranında dışarıya hizmet etmektedir. Tesisin yıllık kapasitesi 6 Milyon tondur. 3. Şahıslara verdikleri hizmet günde 1000 araçlık bir kapasiteye ulaşmıştır. Liman alanı 57 dönüm üzerine yerleşmektedir.



Liman tesisinin 3. şahıslara hizmet vermeye başlamasının ardından ihtiyaçlar çerçevesinde antrepo da inşa etmiş ve gümrüklü depolamaya da başlamıştır. 7.200 m<sup>2</sup>'lik bir antrepo işletilmektedir.

Liman tesisinin D-100 bağlantısı 2 şeritli asfalt yoldan sağlanmaktadır. D-100 altında kalan liman giriş çıkışında yoğun yük trafiği oluştuğunda D-100 üzerinde sıkışıklık oluşturmaktadır. TEM bağlantısı Nuh çimento fabrikasının önündeki kavşaktan yapılmaktadır. Alan sıkıntısından dolayı çevresindeki diğer liman tesisleri (Nuh Çimento ve Kroman Çelik) ile birlikte proje geliştirilmelidir.

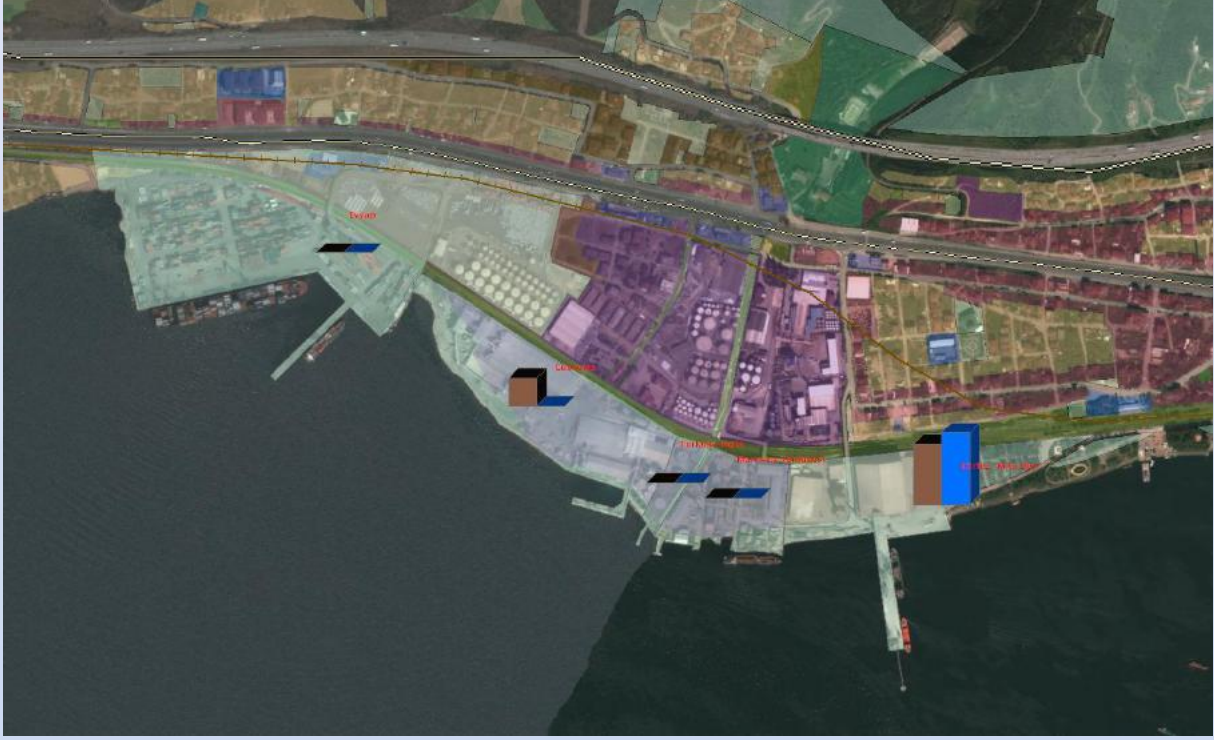
### 2.1.3. Yarımca Alt Bölgesi

Yarımca Alt Bölgesi'nde 2'sinin asli faaliyet alanı limancılık ve birinin tersane olmak üzere toplam 5 tesis faaliyet göstermektedir. Alt bölgede ağırlıklı olarak genel kargo ve dökme yük ile sıvı yük (kimyasal madde) elleçlenmektedir.

Evyap Port ağırlıklı olarak konteyner elleçlemesi yapması bakımından diğer tesislerden ayrılmaktadır. Yine de, kendi içinde düşük oran teşkil eden sıvı yük elleçlemesi bakımından diğer tüm tesislerden fazla faaliyeti bulunmaktadır. Ayrıca araç (otomobil) tahmil tahliyesi de yapılmaktadır.

Liman Tesisi	Asli faaliyet konusu liman işletmeciliği olan	Sıvı yük			Kuru yük	TEU ve
		Lpg/İng	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde	Genel kargo dökme yük	Konteyner ve Ro-Ro
Tesis Adı	Faaliyet Konusu					
Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş.	Liman İşletmesi					
Gübre Fabrikaları T.A.Ş. Yarımca Tesisleri	Üretim (Gübre vb)					
Turkuaz İzgin Liman İşletmesi	Sıvı Yük Depocu					
Marmara Transport	Tersane					
Rota Liman Hizmetleri San. A.Ş.	Liman İşletmesi					

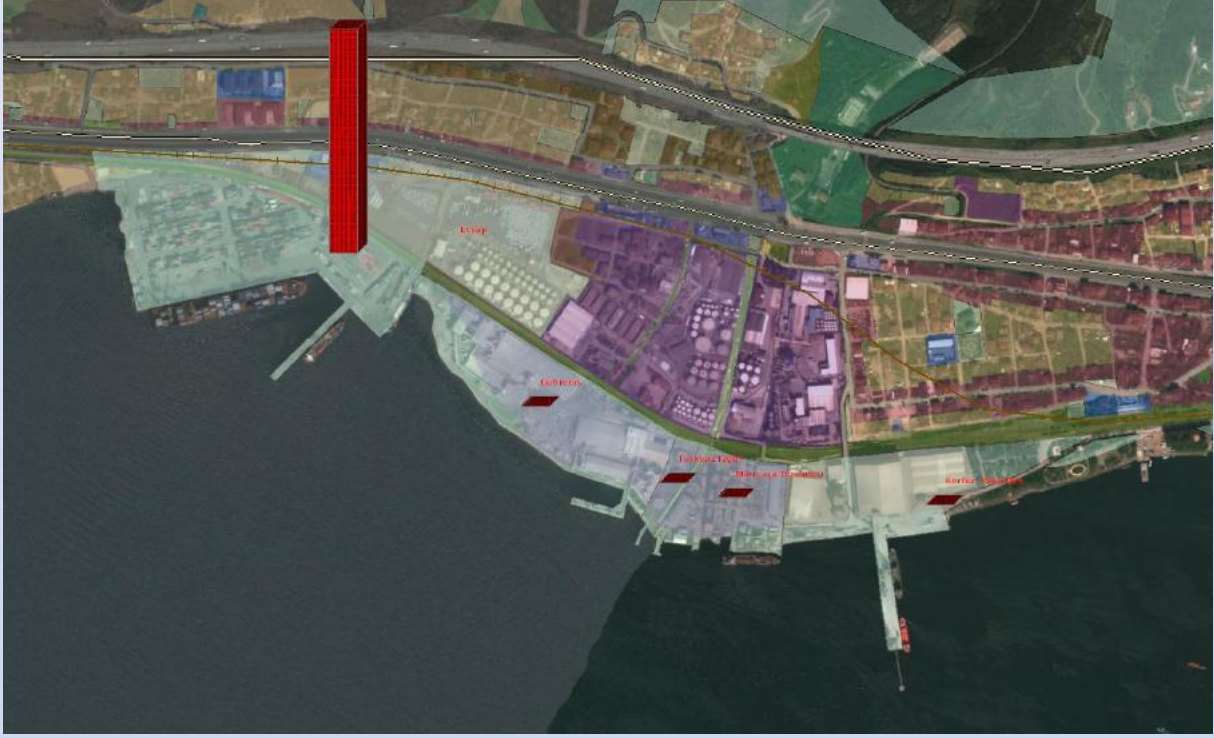
Şekil 6 Yarımca Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 7 Yarımca Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları

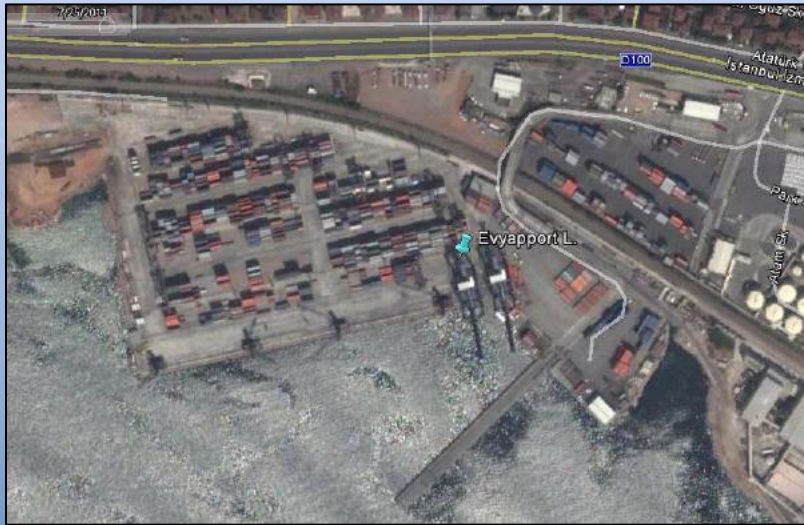


Şekil 8 Yarımcı Alt Bölgesi Konteyner Elleçleme Miktarları



### 2.1.3.1. Evyap Liman Tesisi

Evyap Port liman tesisi Evyap grubuna bağlı sabun fabrikalarının sıvı hammadde ihtiyacının karşılanması için kurulmuş ancak 2003 yılında lojistik işine girilmesi ile liman tesisinin dışarıya da hizmet vermeye başladığı öğrenilmiştir. 2005 yılında demiryolu üst köprüsü inşa edilmiş ve liman yanaşma mesafesi uzatılmıştır. Başlangıçta 30.000 m2 olan liman alanı genişletilerek 240.000 m2 lik bir alan elde edilmiştir. Bölgedeki konteyner elleçleme ihtiyacının belirlenmesi ile 2009 yılında konteyner elleçlemesi başlamış olup yıllık 300.000 TEU konteyner elleçledikleri ve kapasitelerinin 450.000 TEU olduğu söylenmiştir. Liman tesisinde bulunan sıvı yük tankları ile 3. Şahıslara da hizmet verilmektedir.



Artan alan ihtiyacı nedeniyle 25.000 m<sup>2</sup>'lik genişleme izni aldıkları ve Mayıs 2012 tarihinde inşaatın tamamlandığı da öğrenilmiştir. 2025 yılı için limanın yapılacak olan deniz dolgusu ve arka alan büyütmelemleri sayesinde yıllık 1,5 milyon TEU'luk bir kapasite yaratacakları planlanmaktadır.

Limn tesisi D-100 kenarında bulunduğundan bağlantısı direk D-100 karayolu üzerinden yapılmaktadır. Ancak Tır parkı ve bekleme alanlarının yetersizliğinden dolayı D-100 üzerinde trafik sıkışıklığına neden olmaktadır. Bu alanların kapasitesinin artırılması için limanın Tır depolama alanı projelerini hayata geçirmesi gerekmektedir. TEM e bağlantısı Körfez gişelerinden yapılmaktadır.

#### 2.1.4. Körfez Alt Bölgesi

Tüpraş ve Tüpraş yakınında faaliyet gösteren liman tesislerinden müteşekkil olan alt bölgede 8 adet tesis faaliyet göstermektedir. Alt bölgede elleçlenen yük İgşaş haricinde tamamen sıvı yük olup LPG/LNG ve petrol ile türevlerinden oluşmaktadır.

Liman Tesisi	Asli faaliyet konusu liman işletmeciliği olan	Sıvı yük			Kuru yük	Konetner ve Ro-Ro
		Lpg/lng	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde	Genel kargo dökme yük	Konteyner ve Ro-Ro
Tesis Adı	Faaliyet Konusu					
Petline Petrol Ürünleri Tic. A.Ş.	Akaryakıt Deposu		■			
Opay Akaryakıt Ticaret Ltd. Şti.	Akaryakıt Deposu		■			
Milangaz LPG Dağıtım Tic. ve San. A.Ş.	LPG Deposu	■				
Habaş Petrol Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.	LPG Deposu	■				
Aygaz A.Ş.	LPG Deposu	■				
Tüpraş İzmit Rafinerisi Liman Tesisi	Rafineri		*			
İgşaş Liman Tesisleri	Üretim (Gübre vb)				■	
Dubai Port	Liman İşletmesi	■				

Şekil 9 Körfez Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 10 Körfez Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları



#### 2.1.4.1. Dubai Port Liman Tesisı

Toplam kullanım alanı 480.000 m<sup>2</sup> olarak planlanan liman tesisinin denizden kazanılan dolgu alanı 250.000 m<sup>2</sup> olacaktır. Limanın imar ve vaziyet planları mülga Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. İnşaat ruhsatı alınmıştır. Hali hazırda ÇED Raporunun iptali üzerine açılan bir dava

bulunmaktadır. Dava devam etmektedir. Bu davanın bitmesi ile birlikte inşaat başlanacaktır ve limanın 2014'de açılması hedeflenmektedir.



Liman inşa edilirken tüm dolguların ilerideki kapasiteye uygun olarak bitirilmesi amaçlanmıştır. Kapasitesi ilk etapta yıllık 200.000 TEU olarak planlanmış olup, bu kapasite 1.300.000 TEU'ya kadar çıkartılacaktır. Ekipman ve gerekli teçhizat yıllar içerisinde oluşacak talebe göre arttırılacaktır.

Dubaiport'un Kocaeli Belediye Başkanlığından D100'den Limana bağlanan noktada bir köprülü kavşak projesi talebi bulunmaktadır. Maliyeti yaklaşık 24.000.000 \$ olan bu projenin 3'de birini TÜPRAŞ karşılamıştır, 3'de birini DP World karşılayacağına söz vermiştir ve geri kalan 3'de birlik kısmının ise o kavşağı kullanacak diğer şirketler tarafından karşılanması söz konusu olmuş ancak bu şirketler arasında mutabakat sağlanamamıştır.

Liman tesisinin Karayolu bağlantısının sağlanabilmesi için bahsedilen projenin eksiksiz hayata geçirilmesi gerekmektedir. Ancak, Projenin D-100'e bağlandığı noktada D-100 üzerinde Trafik yoğunluğu oluşturacaktır.

#### 2.1.5. Derince Alt Bölgesi

Derince Alt Bölgesi, T.C.D.D. Derince Liman tesisi ile sıvı yük elleçlenen 4 liman tesisinden oluşmaktadır. T.C.D.D'ye ait Derince'deki Liman tesisi haricindeki işletmelerde petrol ve türevleri ile kimyasal madde elleçlenmektedir. Bu alt bölgede Derince Limanı konumsal olarak diğerlerinden ayrı olması ve elleçlenen yüklerin farklı olması açısından bölge dışında bir odak olarak değerlendirilebilir.

Liman Tesisi	Aslı faaliyet konusu liman işletmeciliği olan	Sıvı yük	Kuru yük	TEU ve

Tesis Adı	Faaliyet Konusu		Lpg/Ing	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde	Genel kargo dökme yük	Konteyner ve Ro-Ro
TCDD Derince Limanı İşletme Müdürlüğü	Liman İşletmesi						
Shell & Turcas Petrol A.Ş. Derince Tesisleri	Akaryakıt Deposu						
OMV Petrol Ofisi Derince Terminali	Akaryakıt Deposu						
Koruma Klor Alkal A.Ş. Liman Tesisi	Üretim (Kimyasal Madde)						
Aktaş Dış Ticaret A.Ş.	Liman İşletmesi						

Şekil 11 Derince Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 12 Derince Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 13 Derince Alt Bölgesi Konteyner Elleçleme Miktarları



#### 2.1.5.1. TCDD Derince Liman Tesisi

TCDD Derince liman tesisi bölgede TCDD tarafından işletilen ve özelleştirme çalışmalarının devam ettiği tek liman tesisidir. Liman tesisinin diğer devlet limanları gibi özelleştirilmesi beklenmektedir.



Liman tesisi içinde Demiryolu – Denizyolu – Karayolu yük aktarılmasının olduğu her türlü yük için çalışmaya uygun intermodal özelliklere sahip bir liman olmakla birlikte özelleştirme kapsamında olması nedeniyle 1999 depreminden sonra iyileştirme ve modernizasyon amaçlı hiçbir altyapı yatırımı yapılmamıştır. Liman tesisinde araç elleçleme hizmeti verilmekte olup konteyner trafiği yılda 800 TEU gibi düşük bir miktarda kalmaktadır. Tesisi konteyner elleçlemek için uygun ekipman ve teçhizata sahip değildir. Özelleştirme sonrasında konteyner kapasitesinin artması beklenmektedir.

TCDD Derince Liman Tesisi 2 şeritli asfalt bağlantı yolundan D-100 üzerindeki Sinyal kontrollü RO-RO kavşağına bağlanmaktadır. Karayolu Altyapısı bugün itibarı ile yetersiz olmasının yanı sıra liman gelişmesi dikkate alındığında ileride tamamen yetersiz kalacaktır. D-100 üzerinden TEM Bağlantısı Körfez gişelerden ve Kuruçeşme gişelerden sağlanmaktadır. Ağır Taşıt trafiği için bu erişimler yetersiz ve uzun mesafe olmasından dolayı sorun teşkil etmektedir. D-100 RO-RO kavşağı Katlı kavşak haline getirilmeli ve TEM'e bağlantısı direk bu kavşaktan olmalıdır.

### 2.1.6. Gölcük-Başiskele Alt Bölgesi

Gölcük Alt Bölgesi'nde 3 adet liman tesisi yer almakta olup Limaş'ta sıvı, dökme kuru yük, genel kargo ve konteyner elleçlemesi yapılmaktadır. Ford Otosan liman tesisinde ise yalnızca Ro-Ro yüklemesi yapılmaktadır. Autoport liman tesisi otomotiv sektörüne yönelik kurulmuş olmasına rağmen halihazırda ağırlıklı olarak genel kargo elleçlenmektedir.

Liman Tesisi		Asli faaliyet konusu liman işletmeciliği olan	Sıvı yük	Kuru yük		TEU ve Ro-Ro
Tesis Adı	Faaliyet Konusu	Lpg/Ing	Petrol ve türevleri	Kimyasal madde	Genel kargo dökme yük	Konteyner ve Ro-Ro
Limaş Liman İşletmeleri A.Ş.	Liman İşletmesi					

<b>Autoport Liman İşletmeleri</b>	Liman İşletmesi						
<b>Ford Otomotiv San A.Ş.</b>	Araç Üretim						

Şekil 14 Gölcük-Başiskele Alt Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Kuru Yük Elleçleme Miktarları



Şekil 15 Gölcük-Başiskele Alt Bölgesi Sıvı Yük Elleçleme Miktarları



### 2.1.6.1. Autoport Liman Tesisi

Autoport bölgede araç elleçlemesi yapmak amacıyla inşa edilmiş bir liman tesisidir. Geniş bir araziye ve 6.000 araçlık park kapasitesine sahiptir. Liman projesi yıllık 600.000 araç ithalatı ve ihracatı hedeflenerek inşa edilmiştir. Sakarya iline yakınlığı nedeniyle bu bölgeye gidecek veya bu bölgeden gelecek olan yüklerin % 90'ı bu liman tesisinde elleçlenmektedir.



Liman tesisinin ana yola olan bağlantısının alt yapısının zayıflığı nedeniyle rahatsızlık yaratmaktadır. Yeniköy yolu ile liman arasında geniş bir yol talepleri vardır. Bu hattın hayat kimya ve Limaş Liman İşletmeleri tarafından da ortak kullanılacağı belirtilmiştir. Bu liman tam kapasite çalıştığı takdirde Karayolu altyapısının yetersizliği daha büyük sıkıntılar doğuracaktır. D-130'a bağlandığı noktada Yeniköy kavşağının eksik kollarının inşa edilmesi gerekmektedir.

#### 2.1.6.2. Ford Otomotiv Sanayi

Ford Otosan liman tesisi Ford fabrikasının araç ihracatı ve Ford grubunun araç ithalatı amacıyla fabrikanın deniz kenarına inşa edilmiş uzun bir iskele ve arka park alanından oluşmaktadır. Tesis iki bölümden oluşmaktadır. Alanın Yeniköy tarafında liman sahası, İhsaniye tarafında ise üretim sahası bulunmaktadır.



Liman sahasında araç stok alanları bulunmaktadır. Bu alanlarda üretim tesisinden gelen araçlar ve limandan gelen araçlar stoklanmakta, gümrük işlemleri ve satış işlemleri gerçekleşen araçlar buradan yüklenecek gönderilmektedir.

Fabrikanın üretim kapasitesi 300.000 araçtır. Ticari araç olan Connect ve Transit modeli üretilmektedir. Diğer binek otomobiller ise Almanya'dan ithal edilmektedir ve tesise deniz yolu ile getirilmektedir. Toplam 3 vardiyada 7.000 civarı çalışan bulunmaktadır.

Tesis 7/24 çalışmaktadır ve tesise günde 100 tır ve 100 servis aracı giriş yapmaktadır. Tır sayısı en yoğun günlerde 200'e kadar çıkabilmektedir.

Liman tesisi tarafındaki gelişmeler neticesinde 2 kapı daha olacaktır. Bunlardan bir tanesi mevcutta yer alan misafirhanenin yakınında diğeri Serbest Bölge tarafında yer alacaktır. Bu gelişmeler Yeniköy kavşağına yük getirecek ve mevcutta yetersiz olan bu kavşağın daha da zorlanmasına neden olacaktır. Anayolu fabrikaya ve liman tesisine bağlayan karayolunun geliştirilmesi gerekmektedir.

#### 2.2. Mevcut Liman Yatırımları

İzmit Körfezi Liman Bölgesinde proje ve inşa aşamasında olan 2 adet liman tesisi bulunmaktadır. Bunlar, Dubai Port ve Belde Liman tesisleridir. Ayrıca, Derince Liman Tesisinde kapasite artırımına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmektedir.



**Belde Limanı Tesisi:** Konteynır elleçlemesine yönelik kurulmakta olan tesis için toplam yıllık 480.000 TEU'luk kapasite öngörülmektedir. Bu konteynır kapasitesi yaklaşık olarak 10.368.000 tona tekabül etmektedir. Ayrıca, limanın genişleme alanı uygun görüldüğü takdirde toplamda yıllık 2,4 milyon TEU, başka bir deyişle de 51 milyon tonluk konteynır kapasitesi gerçekleştirecektir. Bu kapasite, 2023 hedefleri doğrultusunda sürekli artan konteynır talebine cevap verecek büyüklükte ve niteliktedir.

**Dubai Port Liman Tesisi:** Dubai Port limanının, 2014 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Bu liman tesisi de konteynır elleçlemesine yönelik olarak kurulmakta olup, yıllık 1.300.000 ila 1.700.000 TEU'luk, başka bir deyişle yaklaşık 28.080.000 ila 36.720.000 milyon tonluk bir konteynır kapasitesine sahip olacaktır.

**T.C.D.D. Derince Liman Tesisi Kapasite Artırımı:** 2012 yılında özelleştirilmesi planlanan T.C.D.D. Derince Limanı için kısa ve orta vadede kapasite artırımına gidilmesi tasarlanmaktadır. Sıvı yük, kuru yük, Ro-Ro, konteynır ve elleçlemelerinin gerçekleştiği liman için öngörülen kapasite artırımları aşağıdaki gibidir:

Sıvı Yük: 103.203 m<sup>3</sup>/yıl'dan kademeli olarak 2020 yılında 450.000 m<sup>3</sup>/yıl'a. Yaklaşık %760 artış.

Dökme Kuru Yük: 1.077.713 ton/yıl'dan kademeli olarak 2020 yılında 3.000.000 ton/yıl'a. Yaklaşık %120 artış.

Genel Kargo: 433.615 ton'dan 2020 yılında 1.500.000 ton'a. Yaklaşık %40 artış

Ro-Ro: 354.872 adet'ten 2020 yılında 1.000.000 adete. Yaklaşık %233 artış.

Konteynır: 1.512 'den 2023 yılında 1.000.000 adete.

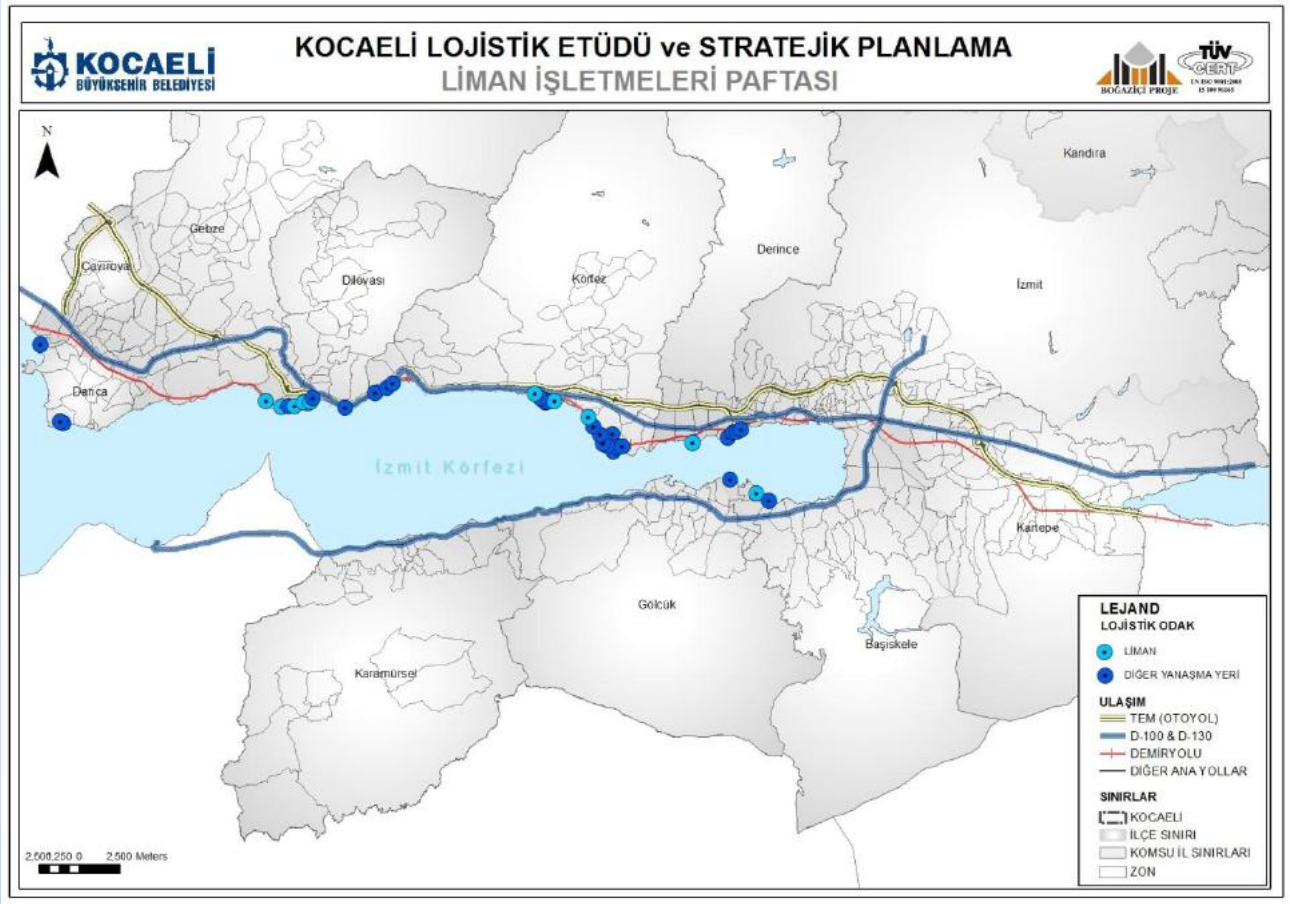
Özetle, planlanan liman yatırımları ile konteynır kapasitesinde 2023 yılı itibariyle 4.900.000 TEU'luk bir ek kapasite kurulması ve diğer türlerde Derince Limanı Tesisi'ndeki tüm yük türlerine yönelik kapasitede ciddi artışlar yaşanması beklenmektedir.

### 2.3. Mevcut ve Proje Aşamasındaki Lojistik Bağlantılar

#### 2.3.1. Karayolu Bağlantıları ve Odakları

Kocaeli liman sahasında Kocaeli Liman Başkanlığı idari sorumluluğunda ikisi inşaat aşamasında olan toplam 37 liman işletmesi bulunmaktadır. Ancak bunlardan 3'ü onaylı imar planı olmasına rağmen inşa edilmedikleri için 34 aktif liman tesisi varlığı kabul edilmiştir. Şekilde Kocaeli liman sahasında yer alan tüm liman işletmelerinin yerleri belirtilmektedir.

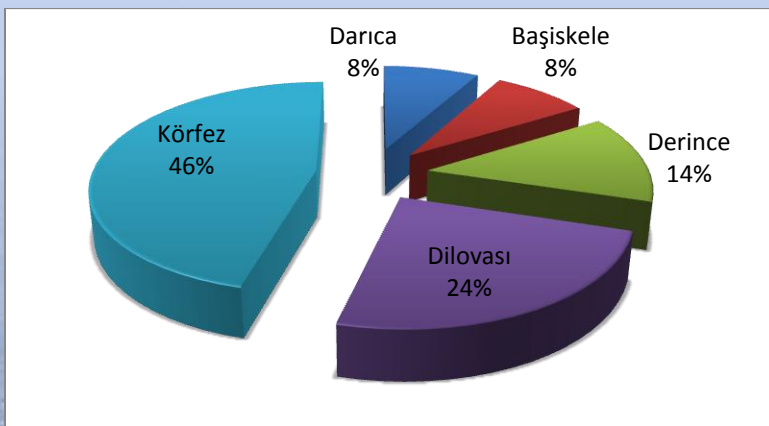
Şekil 16 Liman İşletmeleri



### Kocaeli’de Liman İşletmeleri

Liman işletmelerinin ilçelere göre dağılımı öşekildeki gibidir.

Şekil 17 Liman İşletmelerinin İlçelere Dağılımı



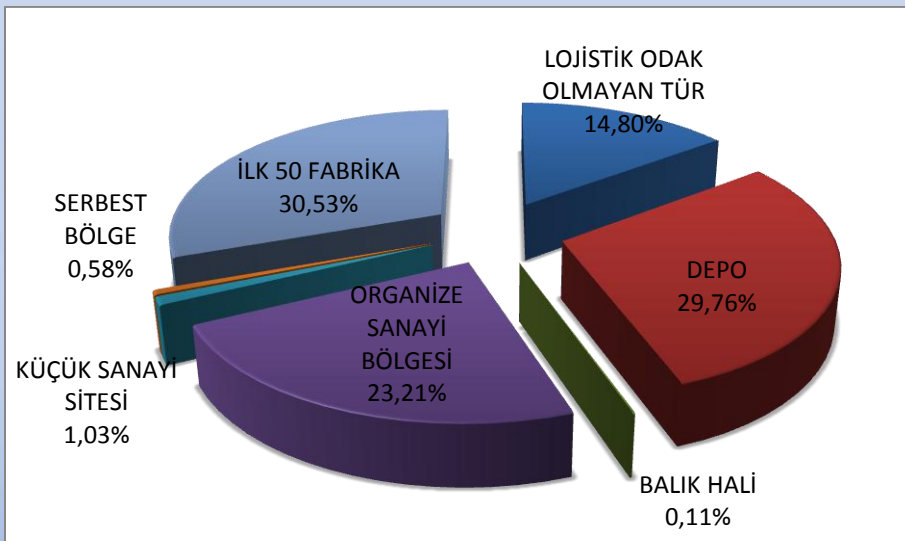
Kocaeli’de bir liman işletmesi günlük ortalama 394 yük aracı seyahati yaratmaktadır. Limanlarda yük taşınması yapan araçların tiplerine göre dağılımları aşağıdaki şekilde verilmiştir. Römorklü çekicilerin araç tipleri arasında en çok kullanılan tip olduğu görülmektedir

Şekil 18 Limanlarda Taşıma Yapan Araç Tiplerinin Dağılımı



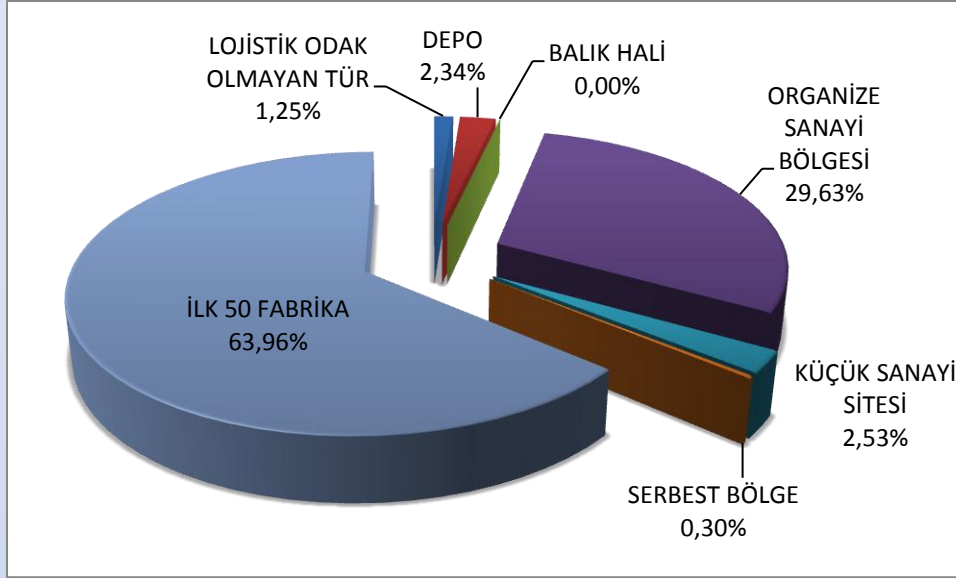
Limanlardan taşınan yüklerin dağıldıkları odak türleri incelendiğinde aşağıdaki şekildeki gibi bir dağılım ortaya çıkmıştır. Buna göre yüklerin yarısından fazlasının sanayi ve üretim alanlarına dağıldıkları görülmektedir. Çıkan araçların yaklaşık %30'u lojistik depolara giderken %14,76'sı herhangi bir lojistik odak olmayan noktaya dağılmaktadır. Bu başlığa giren arazi kullanım türleri; ticaret, tarım alanı, konut veya aracın park edeceği bir alan olabilmektedir.

Şekil 19 Limanlardan Çıkan Yük Araçlarının Dağılımı



Aşağıdaki şekilde ise limanlara gelen yüklerin hangi lojistik odak türlerinden geldiğini gösteren dağılım grafiğini vermektedir. Buna göre limanlara yük getiren araçların %96,42 gibi büyük bir kısmı sanayi alanlarından gelmektedir. Geriye kalan %2,34'lük kısmı lojistik depolardan, %1,25'lik kısmı ise lojistik odak olmayan arazi kullanım türlerinden gelmektedir. Bütün limanlarda gümrük işlemlerinin yapıldığı antrepoların mevcut olması dolayısıyla limanlardan çıkan araçların antrepoya gitmediği söylenebilir.

Şekil 20 Limanlara Gelen Yük Araçlarının Dağılımı



Liman işletmelerinin günlük yarattıkları yük taşıtı trafiği birim kamyon cinsinden aşağıda verilmektedir. Ortalama bir liman işletmesi günlük 432 kamyon yaratırken, ortalama değer üzerinde birim kamyon hareketi yaratan liman işletmelerinin sayısı ise 11 olup tabloda bu işletmeler koyu renkli gösterilmektedir. Herhangi bir değer yazmadığı işletmelerden giriş-çıkış verisi alınamamıştır.

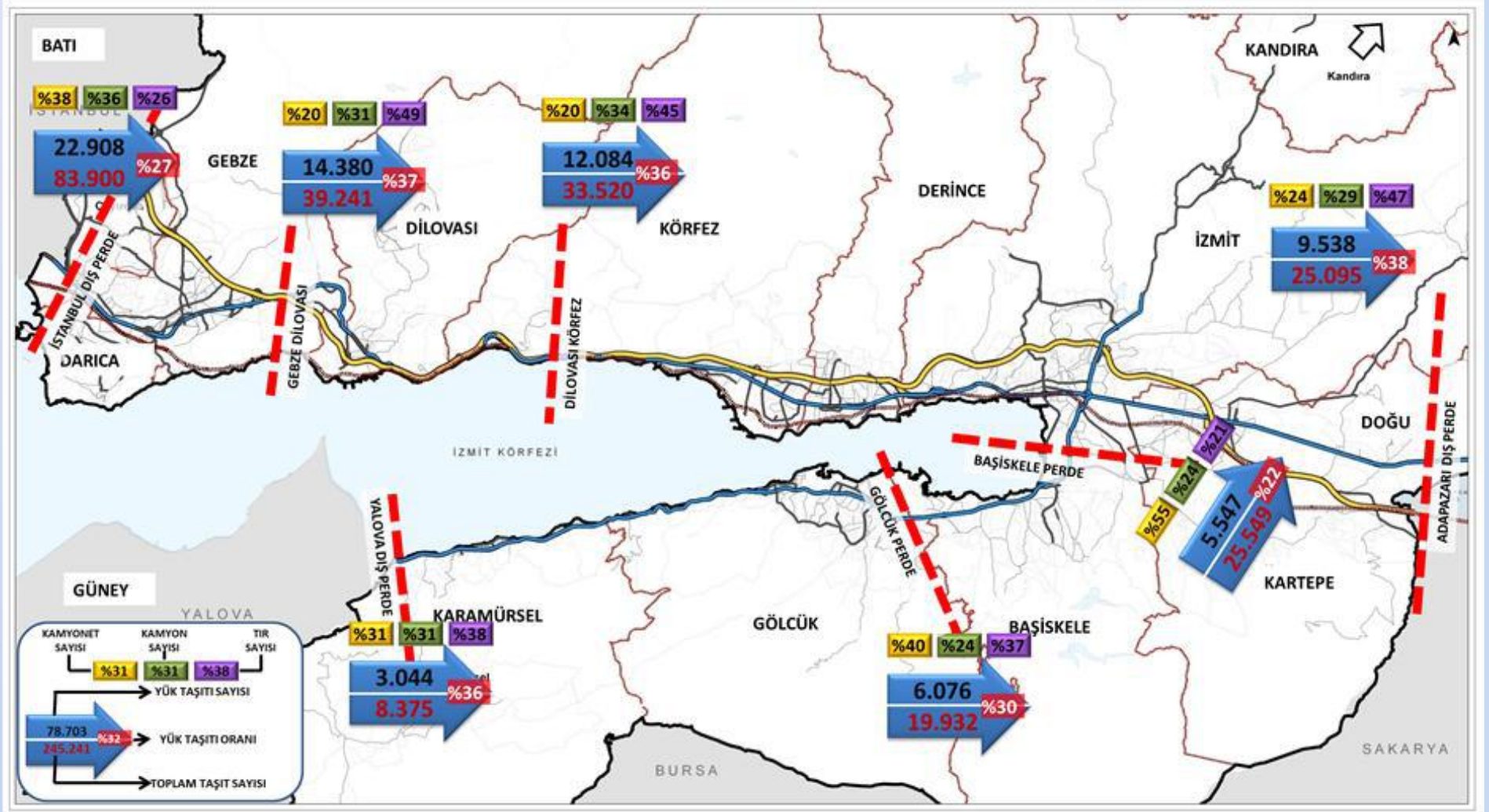
Sıra No	Limn İşletmesi	İşletmeye Giren Çıkan Günlük Birim Kamyon Sayısı
<b>Ana Faaliyeti Limancılık Olan Tesisler</b>		
1	Altıntel	.
2	Autoport	<b>143,33</b>
3	<b>Efsanport</b>	<b>666,67</b>
4	Evyapport	.
5	<b>Poloport</b>	<b>907,33</b>
6	<b>Rota</b>	<b>533,33</b>
7	Solventaş	<b>334,83</b>
8	<b>TCDD Derince</b>	<b>824,50</b>
9	<b>Yılport</b>	<b>972,00</b>
<b>Diğer Yanaşma Yerleri</b>		
10	Aktaş Dış Tic.A.Ş	<b>100,33</b>
11	Aygaz A.Ş Yarımca Tesisleri	.
12	Bayramoğlu İnşaat Ltd.Şti	<b>266,67</b>
13	Çayırova Cam Limanı	<b>177,33</b>
14	<b>Diler Demir Çelik</b>	<b>980,00</b>
15	Gübretaş İskelesi	.
16	Habaş	<b>93,33</b>
17	<b>İgşaş İstanbul Gübre Sanayi A.Ş Liman</b>	<b>516,67</b>
18	Koruma Klor Alkali San.	<b>111,00</b>
19	Kroman Çelik Sanayi A.Ş	<b>66,67</b>
20	Lafarge Aslan Çimento A.Ş	<b>338,67</b>
21	Limn Limaş İşletmeleri A.Ş	<b>326,67</b>
22	Marmara Transport Liman	<b>38,33</b>



23	Milangaz Lpg Dağıtım Tic Ve San.A.Ş	240,67
24	<b>Nuh Çimento A.Ş</b>	<b>656,67</b>
25	<b>Op-Ay Platform</b>	<b>1000,00</b>
26	Petline Petrol Ürünleri	56,67
27	<b>Petrol Ofisi Limanı</b>	<b>786,67</b>
28	Total Oil Liman(Sadaş)	329,00
29	Turkuaz Petrol Ürünleri A.Ş	36,67
30	<b>Tüpraş Kara Dolum</b>	<b>736,67</b>

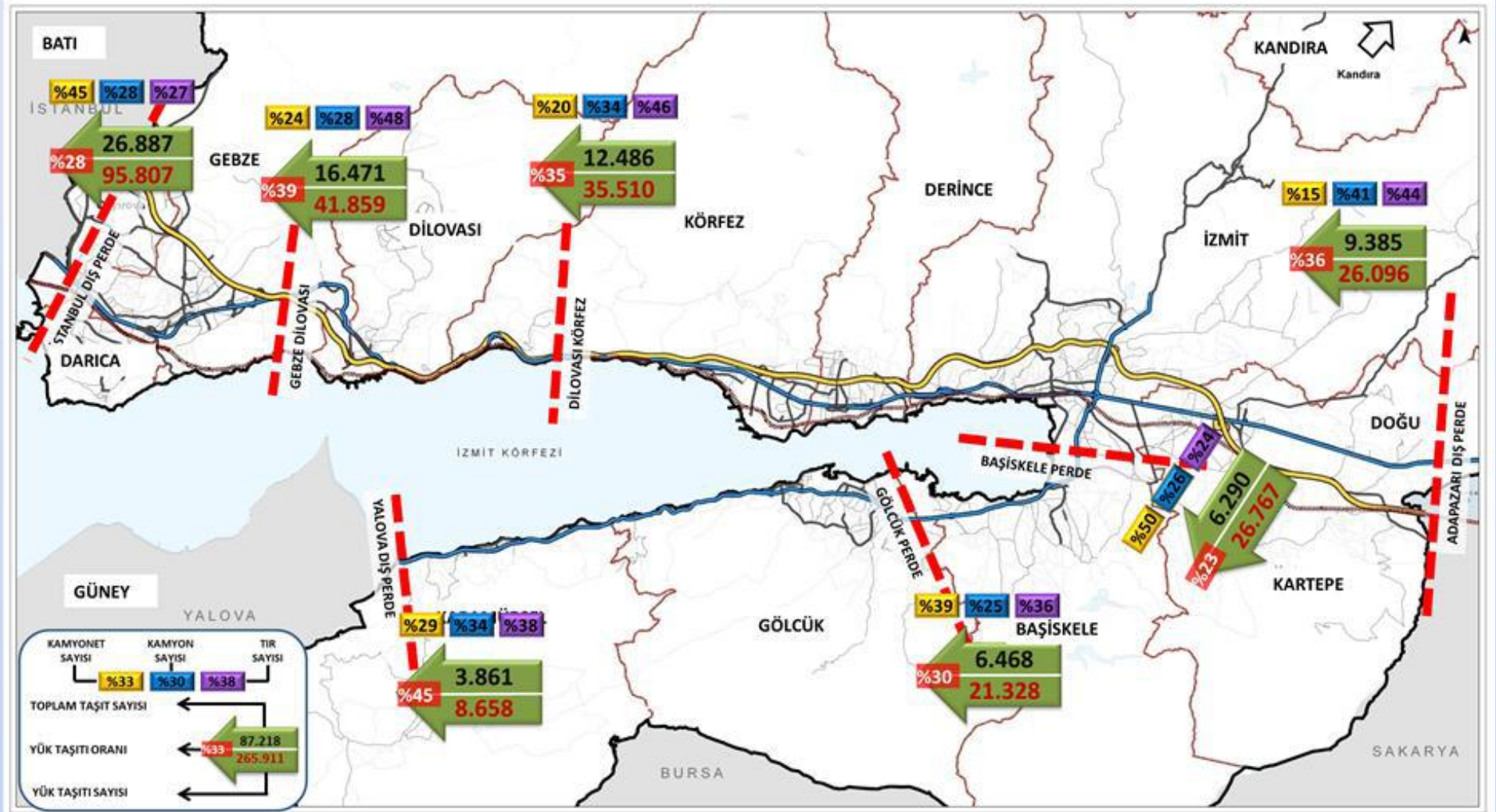
Kocaeli genelinde Ana Yollar (TEM ve D-100 ) üzerinde yük trafiğinin dağılımı yapılan kesit sayımlarından elde edilen veriler ışığında aşağıdaki şekil üzerinde gösterilmiştir. Bu verilere bakıldığında yollar üzerindeki trafiğin yaklaşık %50 -%35'i Ağır taşıt trafiğini oluşturmaktadır. Bu durum Ana yolların gelecekte yük trafiğinin daha fazla etkisinde kalacağını ifade etmektedir.

Şekil 21 Kocaeli' ye giren taşıt trafiği

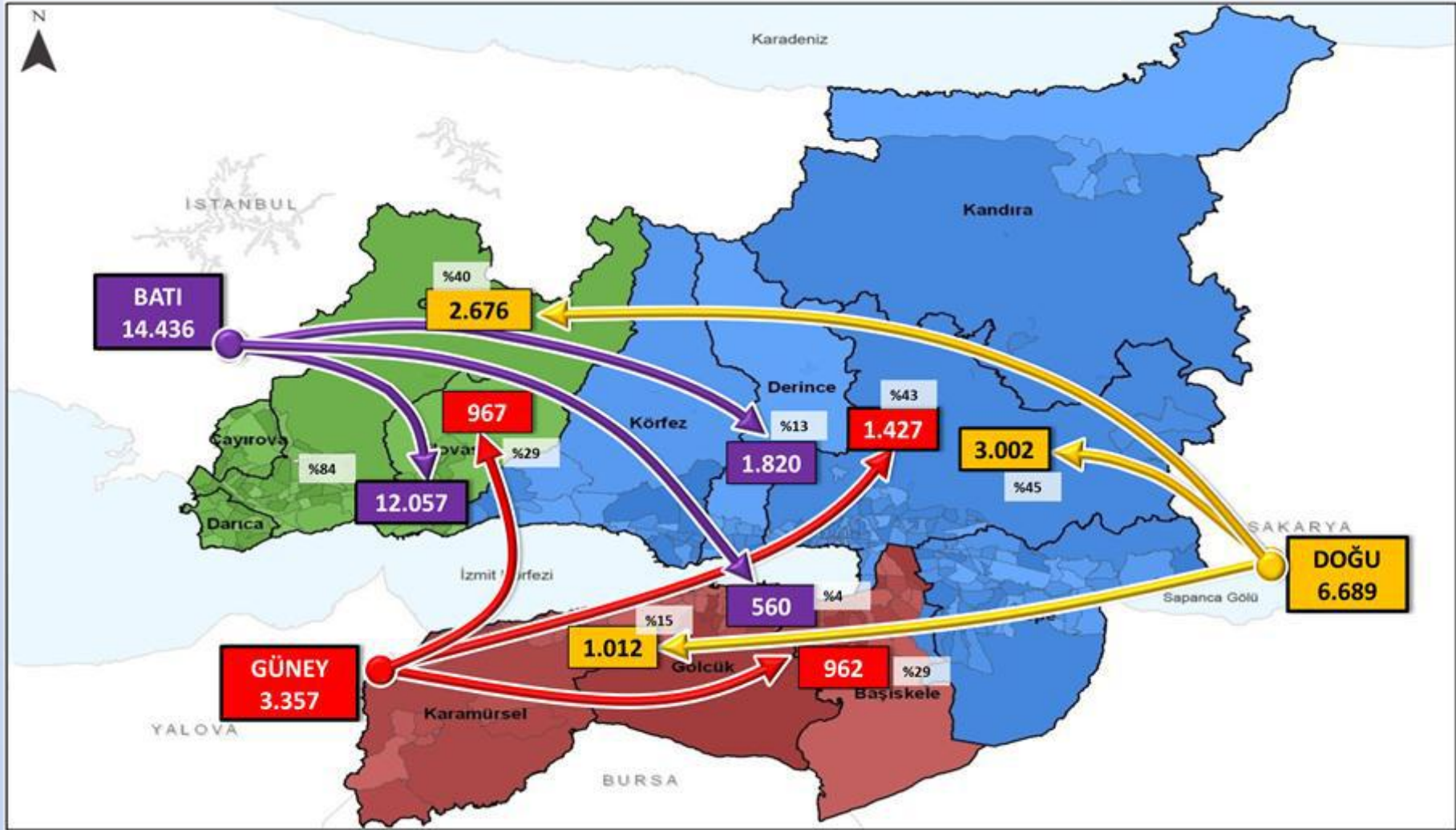




Şekil 22 Kocaeli'nden çıkan taşıt trafiği

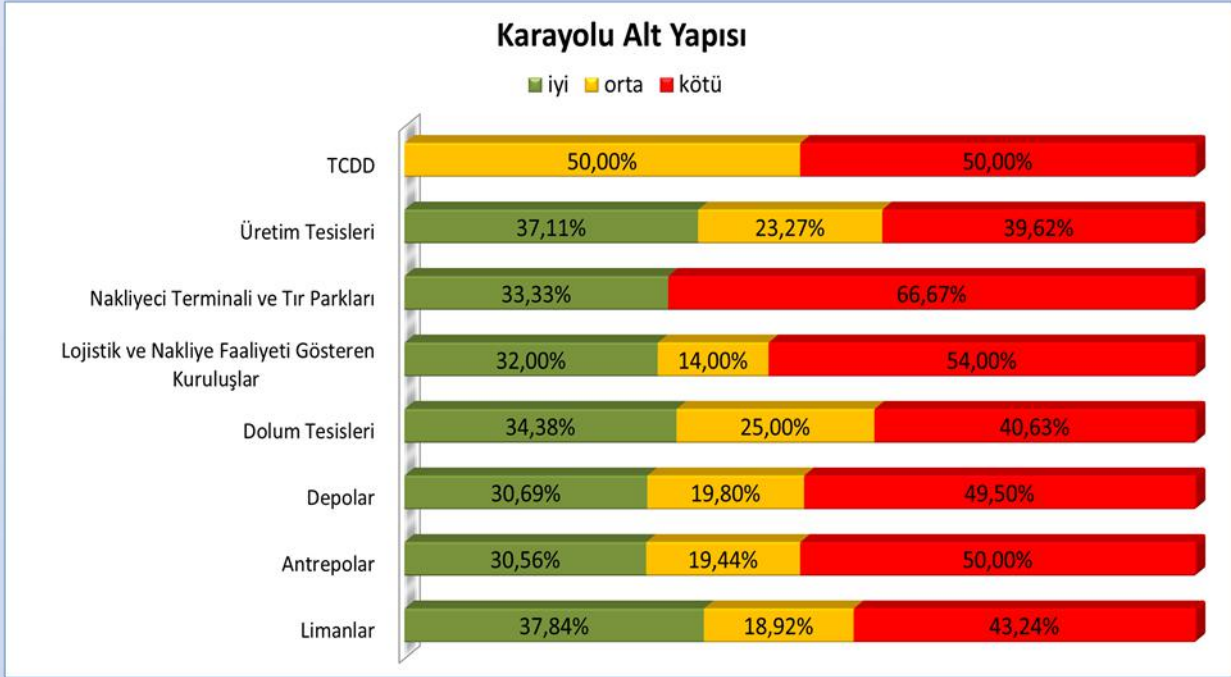


Şekil 23 Kocaeli ye giriş-çıkış yapan Kamyon trafiği araç sayımları



Buna karşılık Kocaeli’nde lojistik odaklara hizmet eden Karayolu altyapısı incelendiğinde aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi (İyi, Orta, Kötü ) şekliyle mevcut durumları tespit edilmiştir.

Şekil 24 Lojistik Odakların Genel Değerlendirmesi



İzmit Körfezi Liman Bölgesi’nde yer alan önemli Liman tesisleri değerlendirilmiş, özellikle Dilovası bölgesindeki liman tesislerinin karayolu bağlantılarının yetersiz olduğu ve geliştirilmesi için Karayolları 1. Bölge Müdürlüğü tarafından geliştirilen Ulusal projelerin hayata geçirilmesi gerektiği dikkate alınmalıdır.

Bu kapsamda bölgedeki liman tesislerinin önemi her geçen gün artmakta ve Türkiye lojistik alanda hızla gelişmekte iken liman kapasiteleri 2023 Türkiye hedeflerine yönelik artış göstermektedir. Özellikle karayolu yük trafiği yoğunluğu olan liman tesislerinin aşağıdaki stratejiler dikkate alınarak karayolu bağlantılarının yeniden değerlendirilmesi ve tüm kurumlarca gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Kocaeli Lojistik Planlaması ve Stratejilerin Belirlenmesi Projesi kapsamında yapılan SWOT Analizi çalışmasında karayolu taşıması ile ilgili olarak ele alınan hususlara aşağıda ayrıca yer verilmiştir.

#### SWOT Analizi çalışmasında belirlenen;

##### Güçlü yönler

1. Bölgenin Demiryolu, Karayolu ve Denizyolu intermodal taşımaya uygun olması. Deniz kıyısında olan, içinden demiryolu geçen ve TEM, D-100 gibi iki adet ana kara taşıma hattına sahip bölgede intermodal taşıma için potansiyel mevcuttur. Her üç taşıma modu için ayrı ayrı kullanım söz konusudur. Bu kullanımlar birleştirilmemiş bile olsa alt yapısının mevcudiyeti bölgenin güçlü yönüdür.

##### Zayıf yönler

1. Araçların liman tesislerinin giriş-çıkışında yaşadığı sıkışıklık. Liman tesislerinin büyük kısmı Dilovası OSB önünde yer almakta diğer liman tesisleri de D-100 karayolunun hemen kıyısında çalışmaktadır. OSB içinde büyük bir yük hareketi olmasına ilave olarak liman tesislerinin yarattığı karayolu trafik yükü nedeniyle trafikte yoğunlaşmalara yol açılmaktadır. Transit taşımanın da TEM üzerinden yapılması ile D-100'den TEM'e çıkmak isteyen araçlar hem bağlantı yollarında hem de TEM üzerinde sıkışıklığa neden olmakta ve karayolu trafiğini aksatmaktadır.

2. TEM Otoyolu ve D-100 Karayolunun yetersiz seviyede olması ve genişletme imkanının olmaması, Kocaeli sınırları dahilindeki TEM ve D-100 Karayolunun 2X2 şeritli olması ve topoğrafya ve yerleşimler liman tesislerinin karayolu bağlantılarının yeterli seviyede yapılamamasına neden olmaktadır.

3. D-130 Karayolunda yaşanan ulaşım problemleri, İzmit Körfezinin güneyindeki çok sayıda yerleşim alanı içerisinde geçen bu karayolumuzun yetersiz kapasiteye sahip olması nedeniyle, bölgedeki liman tesislerinin gelişimi de olumsuz etkilenmektedir.

#### **Fırsatlar**

1. Kuzey Marmara Otoyolunun ihale edilecek olması TEM üzerindeki yük trafiğini azaltacak, transit kamyon taşımasının yükünü alacak, 3. Boğaz köprüsü ile TEM ve D-100 üzerindeki TIR ve kamyon trafiğinde bir azalma sağlanabilecek ve nakliye hızları artarak maliyetleri düşecektir.

2. Gebze-İzmir Otoyolunun yapılıyor olması, transit taşımacılık yükünün körfez bölgesindeki yolları rahatlatması ve mevcut yolların kent lojistiği için kullanım kapasitesinin artmasına neden olacaktır.

3. Köprü ile Karasu arasına, Kuzey Marmara Otoyolunu desteklemek amacıyla 2X3 şeritli ve yüksek kapasiteli yapılacak olan devlet karayolları ile sanayileşmenin Kocaeli geneline yayılması ve Karadeniz kıyılarına yeni limanların yapılması olanağı sağlayacaktır.

4. OSB ve Sanayi alanlarının liman bağlantılarının planlanıyor olması, İstanbul'un Kocaeli sınırında yer alan OSB ve Sanayi alanları ile Gebze ve Dilovası İlçeleri dahilindeki OSB ve sanayi alanlarının doğrudan liman tesisleri ile bağlantılarının sağlanması, bölgedeki sanayi ve liman tesisleri arasındaki hareketliliği arttırması beklenmektedir.

5. Yeni Yalova-İzmit yolunun yapılacak olması, İzmit Körfezi'nin güneyindeki D\_130 Karayolunun yerini alacak olan bu yolun yapılması halinde, bu kesimdeki liman tesislerinin gelişimi ve bağlantılarının da güçlenmesine olanak sağlayacaktır.

#### **Tehditler**

1. Karayolu taşımacılık firmalarının giderek daha da zor koşullar altında çalışıyor olması. Kara taşıma kuruluşlarının ilgili Bakanlığa kayıtları ile ilgili Kara Taşıma Belgesi ücretlerinin ağırlığı, denetimlerin yeteri sıklıkta yapılmaması, kurumsal ve büyük ölçekli firmaları da zorlamaktadır. Bu durum ileiride maliyetlerin de şişmesine neden olacaktır.

### 2.3.2. Demiryolu Bağlantıları ve Odakları

Dünyada yük trafiğinde Asya-Avrupa ve Asya –Avrupa arasındaki toplam yük hacmi 75 Milyar \$ dolardır. Gelecekte ise en büyük potansiyeli Çin Pazarı oluşturacaktır. Tüp geçit projesi ile Avrupa'ya, Kars-Tiflis-Bakü Projesi Orta Asya'ya ve Çin'e bağlantı kurulmuş olacaktır.

“Ankara-İstanbul yüksek hızlı Tren Projesi Gebze-Köseköy bölümü Rehabilitasyon ve yenileme Projesi” kapsamında mevcut 2 hatta ilave olarak 3.hat yapılması ve 3 hattın bölgede bulunan sanayi tesisleri ve liman tesislerine iltisak hattı ile demiryolu bağlantılarının sağlanarak yük taşımacılığı artırılması amacıyla ilgili kuruluş ve tesislerle görüşülmüş iltisak hattı ile bağlanması talep edilmiştir.

Bölgede TCDD Derince, Tüpraş, Petrol Ofisi, Rota, Gübretaş, Evyaport Liman Tesisleri'nde iltisak hattı aracılığıyla taşıma yapılmaktadır.

Kocaeli bölgesinden yük taşımalarında, Tavşancıl, Derince ve Körfez'den 719.947 ton yükleme, 173.678 ton da boşalan yük ile elleçlemesi yapılmıştır.

TCDD Lojistik Merkezlerinin artırılması amacıyla Muallimköy-Tavşancıl yakınlarında iki adet Lojistik Merkezi planlanmış ve çalışmaları devam etmektedir. Ayrıca mevcut demiryolu bağlantısına ilaveten 3.yol hattına bağlanmak için talep eden firmalara ve iltisak hatları ile bağlanacaktır. Bu merkezler ile yük hacminde artış sağlanması beklenmektedir.

TCDD 1. Bölge Müdürlüğüne yapılan inceleme görüşmelerde:

- Dilovası ilçe sınırları içerisinde (Dilovası Organize Sanayi Bölgesi) demiryoluna komşu 10 adet , Körfez ilçesi sınırlarında 14 adet, Derince ilçesi sınırlarında 4 adet olmak üzere toplam 28 adet irili ufaklı liman tesisi yer almaktadır.
- 28 adet olan bu tesislerden sadece 6 adedinde (TCDD Derince, Tüpraş, Petrol Ofisi, Rota, Gübretaş, Evyaport Liman Tesisleri) demiryolu iltisak hattı bağlantısı vardır.
- 2011 yılında Tavşancıl, Derince ve Körfez istasyonlarında 719.947 ton dolan, 173.678 ton boşalan yük elleçlenmiştir.
- TCDD heyetince demiryoluna komşu tüm liman tesisleri ziyaret edilmiş, burada bulunan firmalarla görüşülmüş ve TCDD'den iltisak hattı talebinde bulunulmuş talepleri ise Ek-1'deki şematik planda gösterilmiştir.
- Bu plan çalışması, 3. Hat proje çalışmalarına dahil edilmesi için, TCDD Genel Müdürlüğüne gönderilmiştir.
- Ayrıca bölgede bulunan TCDD lojistik merkezlerinin artırılması amacıyla Muallimköy ve Tavşancıl civarında yeni iki adet lojistik merkezi kurulması planlanmış, bu merkezlere izin almak için Milli Emlak Müdürlüğüne müracaat edilmiştir.

#### Sonuç

- Kocaeli ili liman tesislerinin, demiryolu hattına iltisak hatları ile bağlanması halinde bölgede bulunan yük hacminin artacağı, TCDD'ye ve bölgeye katma değer yaratacağı, gelirlerin ve istihdamın

artacağı öngörülmektedir. Ayrıca bu artışlar ülkemizin ihracatına direk katkısı olacağından projede gösterilen 3. Hat ve iltisak hatları ile lojistik merkezlerin oluşturulması önemli görülmektedir.

## 2.4. Yasal Altyapı

### 2.4.1. Üst Ölçek Plan Kararları ve Politikalar

İzmit Körfezi Liman Bölgesi ve İzmit Körfezi'ni yasal olarak ya da yönlendirici olarak şekillendiren bir takım üst ölçek planlar, politikalar bulunmaktadır. Ayrıca, gerek yerel gerek ulusal ölçekte yapılan araştırmalar dikkate alınmıştır.

#### 2.4.1.1. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023 – Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Strateji belgesinde, deniz yolu taşımacılığını etkileyen ana dinamik, dünya gayri safi milli hâsılası ve arz talep dengesi çerçevesinde şekillenen dünya ticaret hacmi olarak tanımlanmıştır. Yaklaşık 60 Trilyon dolarlık Dünya Gayri Safi Milli Hâsılasının %10'ununa karşılık gelen 6 Trilyon dolarlık kısmının lojistik sektöründen, bu lojistik pazarın 3,6 Trilyon dolarlık kısmının toplam taşımacılık hizmetlerinden, toplam taşımacılık payının yaklaşık 600 Milyar dolarlık bölümünün ise deniz taşımacılığı sonucu elde edilen navlun gelirlerinden oluştuğu tahmin edilmektedir. Dünya gayrisafi milli hâsılasında gerçekleşen değişimler deniz ticaretini çok daha yüksek oranlarda etkilemektedir (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi – 2023).

Gerçekleştirilen projeksiyonlarda, 2025 yılında dünya üzerinde ticaret hacminin 50 trilyon dolar seviyelerine ulaşacağı düşünülmektedir. Bu miktar, günümüzdeki 15,6 trilyon dolar seviyesinin 3 katı bir miktara tekabül etmektedir. Denizyolu taşımacılığının da 2011 yılı başı itibarıyla 1,35 milyar DWT (Dead Weight Ton) olan hacminin 2025 yılında 2,25 milyar DWT olması, bir başka deyişle, bugünkü hacminin iki katına yaklaşacağı düşünülmektedir.

Türkiye için 2023 yılında dış ticaret hacmi hedeflerine bağlı olarak, Cumhuriyetin 100. yılında limanlarımızda gerçekleşecek toplam elleçlemenin 500 Milyon tonu kuru yük, 350 Milyon tonu sıvı yük olmak üzere 850 Milyon tona, konteynır elleçlemesinin ise 32 Milyon TEU'ya ulaşması hedeflenmiştir.

#### 2.4.1.2. 9. Kalkınma Planı, Deniz Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyonu Raporu – Kalkınma Bakanlığı

9. Kalkınma Planı'na altlık olarak hazırlanan çalışmada İzmit Körfezi Liman Bölgesi ile ilgili olarak Derince Liman tesisinin özelleştirilmesi ve kapasite arttırımından bahsedilmektedir. Tüm limanlarla alakalı olarak da liman tesislerinin organize çalışmasından ve küçük tesisler yerine büyük ölçekli liman işletmelerinin geliştirilmesinden bahsedilmektedir.

#### 2.4.1.3. Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013 – Doğu Marmara Kalkınma Ajansı

3194 sayılı imar kanununun 8.maddesi çerçevesinde Doğu Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan ve Kalkınma Bakanlığı'nın uygun görüşüyle yürürlüğe giren bölgesel üst ölçekli plandır. Planda, lojistik sektöründe kümelenme ve çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi strateji olarak yer almaktadır.



#### 2.4.1.4. Kocaeli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Kocaeli Çevre Düzeni Planının kıyı kesimi ve kıyı kullanımları için özel bir stratejik yaklaşımı bulunmamaktadır. Örneğin, kıyı kesimi için her hangi bir baskın kullanım kararı ya da tercihten söz edilmemektedir. Plan daha çok günümüzdeki kullanımların devamını öngörmektedir. Arazi çalışmaları, uydu resimleri ve Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığının onayladığı dolgu İmar planları kullanılarak deniz yapılarının geri bölgelerinde düzenlemelere gidilmiştir. Plan ilke olarak liman ve iskelelerin arka alanlarında sanayi ve depolama alanları ile altyapı tesis alanlarını öngörmektedir.

#### 2.4.2. İlgili Mevzuat

Kıyılarının kullanılmasına yönelik olarak pek çok kurumun yetkisi ve tasarrufu bulunmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nda Kamu Yararı başlığı altında kıyılarla ilgili aşağıdaki hüküm yer almaktadır:

*MADDE 43- Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.*

*Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.*

*Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir.*

Kıyılarının kullanılması, planlanması ve korunması 3621 sayılı kıyı kanununda ele alınmaktadır.

Liman tesislerinin kurulmasına yönelik olarak da 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun geçerlidir.

Mülga Bayındırlık Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 04 Eylül 2010 tarihli ve 27692 sayılı Resmi gazetede yayımlanan "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" ile kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alâkalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemlere ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir.

Tebliğ; kıyı ve sahil şeridinde **4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili mevzuatı** uyarınca yapı ve tesis yapmak için; imar plânı ve uygulama projesi onaylanmasına, kullanma izni veya irtifak hakkı alınmasına, yapı ruhsatına, inşaat ve uygulama safhasına, yapı kullanma izni, yatırım veya işletme belgesi ve işletme-geçici işletme-kısmi işletme izni verilmesine ilişkin iş ve işlemleri ve bu süreçlerdeki bütün kurum ve kuruluşları kapsamaktadır.

Tebliğ uyarınca yatırımcı tarafından; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yatırıma ilişkin olarak hazırladığı yatırım teklif dosyası (YTD) ile birlikte ilgili Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne müracaat edilir.

Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nce; yatırımcı tarafından hazırlanan yatırım teklif dosyası 15 gün içerisinde incelenir. Yatırım teklif dosyasında eksiklik veya düzeltilmesi gereken hususların bulunması hâlinde, yatırım teklif dosyası eksiklikler tamamlanmak veya düzeltilmek üzere bu süre içerisinde ilgisine iade edilir.

Yatırım teklif dosyasındaki eksikliklerin tamamlanması veya düzeltilmesi gereken hususların düzeltilmesinden sonra, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü uzmanlarınca yatırım yapılacak alanda inceleme yapılır. Yatırım yapılacak alanın çevresinde mevcut veya imar plânı onaylanmış olmakla birlikte henüz inşaatına başlanılmamış kıyı yapıları veyahut da teklif hâlinde olan kıyı yapıları, 1/5.000 ölçekli veya 1/25.000 ölçekli veyahut da her iki ölçekte halihazır haritalara işlenerek, arazi tespit ve değerlendirme tutanağı düzenlenir.

Yatırım teklif dosyası; ilgili bütün bilgi ve belgeler ve Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nce hazırlanan arazi tespit ve değerlendirme tutanağı ve ekleri ile birlikte, **3621 sayılı Kıyı Kanun ve yönetmelikleri** çerçevesinde incelenmek ve değerlendirilmek üzere, Bakanlığa; memleket koordinat sistemine göre yatırımın yapılacağı yerin ve alan sınırlarının koordinatlar ile belirlendiği 1/1.000, 1/5.000 ve 1/25.000 ölçekli halihazır haritalar, Yatırımın yapılacağı alanın; 1/5.000 ölçekli veya 1/25.000 ölçekli veyahut da her iki ölçekte halihazır paftalar üzerinde, var ise onaylı çevre düzeni plânı, nâzım imar plânı veya uygulama imar plânı ile irtibatlandırılarak, yakın çevresine ilişkin mevcut durumu da gösterecek şekilde hazırlanan analiz paftası ile Teklif plân onama sınırları kapsamında kalan alanın, halihazır harita üzerine işlenmiş kadastral durumunu gösteren harita kadastro mühendisi tarafından onaylı pafta ve son bir ay içerisinde alınmış mülkiyet durumunu gösterir belgelerin birer örnekleri, ön izin işlemleri için ilgili Defterdarlığa 15 gün içerisinde gönderilir.

Bakanlık; Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından gönderilen yatırım teklif dosyasını 15 gün içerisinde inceler ve uygun görülmesi hâlinde yatırım teklif dosyasını kurum ve kuruluşların görüşlerine sunar.

Kurum ve kuruluşlarca yapılacak inceleme ve değerlendirme usulü aşağıdaki gibidir.

**a) Genelkurmay Başkanlığı;**

Genelkurmay Başkanlığı, teklifin bulunduğu alanın **2565 sayılı Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu** uyarınca, askerî bölge veya askerî güvenlik bölgesi sınırları içerisinde kalıp kalmadığı, kalıyor ise, söz konusu alan sınırları ve plân ve plân notlarına eklenecek hususlar yönünden değerlendirme yapar.

**b) Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü (TKYGM);**

TKYGM, seyir emniyeti ve deniz güvenliği ile teknik kriterler yönünden değerlendirme yapar.

**c) Altyapı Yatırımlar Genel Müdürlüğü' (AYGM);**

AYGM, **3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun** ve ilgili diğer mevzuat uyarınca, yatırımlar ve projeler kapsamında değerlendirme yapar.

**d) Kültür Ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (YİGM) veya Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü (KVMGM);**

YİGM veya KVMGM, teklifin bulunduğu alanın **2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili diğer mevzuat** uyarınca, kültürel ve korunacak değerler yönünden sit alanı içerisinde kalıp kalmadığı, kalıyor ise, sit alanlarının sınırları ve plân ve plân notlarına eklenecek hususlar yönünden değerlendirme yapar.



**e) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi, İzin ve Denetim Müdürlüğü (ÇEDİDGM);**

ÇEDİDGM, **2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili diğer mevzuat** uyarınca, çevresel değerler ve bu değerlerin korunması açısından değerlendirme yapar.

**f) Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü;**

Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü, **1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu ile ilgili diğer mevzuat** uyarınca, toprak değerleri ve su ürünleri kapsamında değerlendirme yapar.

**g) İlgili Belediye veya Büyükşehir Belediye Başkanlığı;**

İlgili Belediye veya Büyükşehir Belediyesi, söz konusu alanın yakın çevresine ait onaylı imar plânı veya imar plânı çalışması bulunup bulunmadığı hususları yönünden değerlendirme yapar.

**h) Milli Emlak Genel Müdürlüğü (MEGM);**

MEGM, **178 sayılı Maliye Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve diğer ilgili mevzuat** uyarınca, ön izin ve tahsise ilişkin hususlar yönünden değerlendirme yapar. **5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nun** 12 nci maddesi kapsamında bu Kanun'un eki (1) sayılı Cetvel'de yer alan genel bütçe kapsamındaki Kamu İdareleri ile **3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun** hükümleri çerçevesinde işlem yapan ilgili idarelerce ihale edilen projelere ilişkin plânlar; **4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun** hükümleri uyarınca özelleştirme kapsam ve programında bulunan kuruluşların kullanımındaki taşınmazlara (özelleştirme yapıldıktan sonra, özelleştirme kapsamı dışındaki ilâve alanlar hariç) ilişkin yapılan veya yapılacak plânlar ve Kamu idareleri tarafından hazırlanan imar plânı teklifleri kapsamında kalan alanlar üzerinde gerçekleştirilecek olan projelere ilişkin plânlar ön izin işlemine tabi değildir. Bu plân tekliflerinde, yatırım teklifi Bakanlık tarafından ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerine sunulduğundan, MEGM, herhangi bir kurum görüşüne gerek kalmaksızın, yatırım dosyasında yer alan bilgi ve belgeler kapsamında değerlendirme yapar ve ön izin sözleşmesine gerek kalmaksızın plâna ilişkin görüşünü Bakanlığa bildirir. Belirtilen bu plânlar dışındaki diğer plân tekliflerinde, teklif imar plânları, Bakanlık tarafından ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerine sunulacağından, ilgili Defterdarlıkça ön izin işlemleri herhangi bir kurum görüşüne gerek kalmaksızın yürütülür. Defterdarlıkça düzenlenen ön izin sözleşmesi MEGM tarafından Bakanlığa gönderilir. Ön izin alınmış olması imar plânlarının mutlaka onaylanacağı anlamına gelmez.

“Çevre Etki Değerlendirmesi Raporu (ÇED) Olumlu” veya “ÇED Gerekli Değildir” kararı alan yatırımlara ilişkin imar plânı tekliflerinde; sadece Genelkurmay Başkanlığı'nın, MEGM, DLHİGM ve konusuna göre TKYGM görüşleri alınır.

İlave veya revizyon imar plânlarında;

a) Mevcut onaylı plânda, esaslı değişiklik gerektirmeyen ve kullanımların niteliğini değiştirmeyen konulara ilişkin revizyon veya ilâve imar plânı tekliflerinde; MEGM, AYGM, ÇEDİDGM ve TKYGM'nün görüşleri alınır.

b) Mevcut onaylı plânda, esaslı değişiklik gerektiren, mevcut kullanımların niteliğini değiştiren veya alana yeni kullanımlar getiren konulara ilişkin revizyon veya ilâve imar plânı teklifleri; yeni yapılacak yatırım olarak değerlendirilir ve bu yatırımlarda yeni yapılacak yatırımlarda görüşleri alınacak kurum ve kuruluşların görüşleri alınır.

Bakanlıkça yatırım teklifine ilişkin görüşüne başvuru kurum ve kuruluşlar, görüşlerini 45 gün içerisinde bildirirler. Ancak, görüş oluşturabilmesi için, ilâve tetkik veya ön izin verilmesi gibi işlemler sebebiyle ek bir süreye ihtiyaç duyulması hâlinde, görüş verecek kurum veya kuruluşun talebi hâlinde Bakanlık ile mutabakat sağlanarak ek süre verilebilir. Görüş talebine ilişkin yazının tarihi itibari ile ek süre hariç olmak üzere, 45 gün içerisinde görüş bildirmeyen kurum ve kuruluşun uygun görüş verdiği kabûl edilir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; yatırım yapılacak alana ilişkin olarak hazırlanan yatırım teklif dosyasını ve teklif plânı, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri çerçevesinde 15 gün içerisinde inceler ve **3621 sayılı Kıyı Kanunu**'nun 7 nci maddesine göre onaylanmak üzere, Bakan onayına sunar. Teklife konu yatırımın, içerik yönünden tamamlayıcısı niteliğinde olan ve kıyı kenar çizgisinin kara tarafında bulunan bölümleri var ise, bu alanlar, plânlamaya dahil edilir ve teklifin bütünlüğünün ve işleyişinin kolaylaştırılması maksadıyla, **3621 sayılı Kıyı Kanunu**'nun 7 nci maddesi ile **3194 sayılı İmar Kanunu**'nun 9 uncu maddesi uyarınca onama yapılır. Onaylanan plânların ilân ve askı işlemleri, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8 inci maddesi uyarınca Valilik ve Belediyesi tarafından yerine getirilir.

Tebliğ uyarınca uygulama projelerinin incelenmesi ve onay işlemleri için yatırımcı tarafından, onaylı uygulama imar plânı ve bu plâna uygun olarak hazırlanan kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında yapılacak alt yapı tesislerine ait bilgi ve belgeleri onaylanmak üzere, ilgili bölge müdürlüğü vasıtasıyla AYGM'ne en az (5) nüsha olarak gönderilir. AYGM, 45 gün içinde bu projeleri inceleyerek uygun bulması hâlinde onaylar ve onay işlemini, onaylı imar plânına paralel bir vaziyet plânı eşliğinde ilgili kurumlara yazılı olarak bildirir.

Adına kullanma izni veya irtifak hakkı ihalesi yapılan, ancak gerekliliği dolayısıyla kendisine ön izin verilen yatırımcı tarafından kullanma izni verilmesi veya irtifak hakkı tesisi talebinde bulunulması hâlinde MEGM'ne müracaat edilir.

Yatırımcı, kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapılara yapı ruhsatı almak için gerekli belgeler ile birlikte Belediye veya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne başvurur. İlgili idaresince, **3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili Yönetmelikleri** uyarınca, 30 gün içinde başvuru değerlendirilerek yapı ruhsatı düzenlenir.

Kıyı yapılarındaki altyapı tesislerine ait onaylı projelerin uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, AYGM'nce yürütülür. AYGM'nce inşaatın tamamlanması ve yatırımcının müracaatı üzerine, yatırımın, onaylı uygulama projesine uygun olarak tamamlandığı, onaylı imar plânına paralel bir vaziyet plânında inşaatı tamamlanan kısımlar işaretlenmek suretiyle, ilgili kurumlara bildirilir.

Kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapıların ruhsat ve eklerine uygun olarak tamamen bitmesi hâlinde tamamı, kısmen kullanılması mümkün olan bölümlerin tamamlanması halinde ise, bu bölümler için, **3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliğine** göre yapı kullanma izin belgesi verilir.



Yatırım belgesi alacak turizm amaçlı yat limanı ve yat çekek yerleri ile ilgili yatırımlarda, yatırım veya işletme belgesi verilmesi işlemi, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca, **2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ve Yat Turizmi ile ilgili Yönetmelik** çerçevesinde incelenerek sonuçlandırılır.

Yatırımcı tarafından, faaliyeti ile ilgili izin alınmak üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na (konusuna göre DİDGM veya TKYGM) müracaat edilir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı; **Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik** uyarınca sunulan belgeler ile birlikte kıyı yapı veya tesisini inceleyerek, 45 gün içerisinde izin ile ilgili başvuruyu sonuçlandırır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca verilen "işletme izni" veya "geçici işletme izni" veyahut da "kısmi işletme izni" yazılı olarak ilgili kurum ve kuruluşlara ve yatırımcıya bildirilir.

### 2.4.3. Yapılmış ve Yapılmakta Olan İlgili Çalışmalar

İzmit Körfezi Liman Bölgesindeki tesislere yönelik olarak farklı kurumlarca bir takım araştırma ve planlama çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

#### 2.4.3.1. İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu – Kocaeli Valiliği

Raporda, İzmit Körfezi Liman Bölgesi'ndeki, rıhtım, iskele, platform, şamandıra ve dolfinler, incelemelerin ardından bütüncül olarak ele alınmıştır. Bölgeye ilişkin temel sorunların ve bunlara yönelik çözüm önerilerinin bulunduğu rapor, Türkiye'nin 2023 yılı 500.000.000.000 Amerikan Doları ihracat hedefi doğrultusunda İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nin konumunu da irdelemiştir.

Raporda, mevcut kapasitenin gerçekleştirilen projeksiyonlar doğrultusunda 2018 yılından itibaren tam kapasite kullanımı halinde dahi yetersiz kalacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca, elleçlemenin iyimser tahminle 2016 yılında mevcut kapasiteyi aşacağı, kötümser tahminle ise 2022 yılını bulacağı görülmektedir. Ancak, T.C.D.D Derince Limanı tesisine halihazırda yapılmakta olan kapasite artırımı çalışmalarının ardından bu tarihin 2021 yılına uzayacağı görülmektedir. Öte yandan, Derince, Dubai Port ve Belde Liman tesislerine yapılmakta olan konteynır kapasite artırımlarının konteynır taleplerini en az projeksiyon dönemi sonuna kadar rahatlıkla karşılayacağı görülmektedir.

Raporun sonuçları aşağıdaki gibidir:

#### Ek Elleçleme Kapasitesi Oluşturulması

İhracat ve Kabotaj Açısından: Türkiye'nin 2023 yılı 500 milyar dolar ihracat hedefine Kocaeli olarak ulaşmak için; İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde, kabotaj ve aktarma miktarlarının mevcut trendlerle devam edeceği öngörüsüyle yaklaşık 25,2 milyon tonluk ihracata yönelik yükleme gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu nedenle, 2010 – 2023 yılları arasında, 16,1 milyon tonluk ek ihracat yaratacak yatırım (sanayi, tarım vb.) yapılması ihracat hedeflerinin gerçekleşmesi için gerekmektedir.

Toplam Kapasite Açısından: 2023 yılında İzmit Körfezi Liman Bölgesi'ndeki elleçleme miktarının asgari 105 milyon ton'a çıkacağı öngörülmektedir. Hâlihazırda limanların 77 milyon ton olan toplam kapasitesinin 2018 yılında aşılabacağı öngörüldüğünden 2018'e kadar kapasite artırımına yönelik çalışmaların başlatılması, 2023 yılı itibarıyla de asgari 28 milyon tonluk ek kapasitenin (kuru yük, sıvı yük, genel kargo) oluşturulması gerekmektedir.

Gerçekleştirilmekte olan liman yatırımları irdelendiğinde, konteynır elleçlemesine yönelik olarak kurulacak olan Dubai Port ve Belde Liman Tesisleri ile T.C.D.D. Derince Liman Tesisleri orta vadede konteynır elleçlemesinde herhangi bir kapasite sorununun olmadığı anlaşılmaktadır.

Öte yandan, Derince Liman Tesisinde yapılacak belirtilen ek Ro-Ro kapasitesinin de bu alandaki kapasite sorununu büyük ölçüde karşılayacağı öngörülmektedir.

Söz konusu kapasite artırımının, öncelikli olarak mevcut limanlarda modernizasyon ve iyileştirme yoluyla ve yeni liman yatırımlarının organize/ihisas limanları olarak tasarlanması ile gerçekleşmesi gerekmektedir. Yeni liman yatırımlarının asli faaliyet konusu itibarıyla liman işletmeciliği olan kurumlara yaptırılması önem arz etmektedir.

*\*Not: Birimleri farklı olan dökme kuru yük - genel kargo ve sıvı yük miktarları projeksiyonun yapıldığı dönemdeki oranları baz alınmıştır.*

#### **2.4.3.2. Kocaeli Denizyolu Taşımacılığı Fizibilite Çalışması Raporu – Kocaeli Sanayi Odası**

Kocaeli Denizyolu Taşımacılığı Fizibilite Çalışması Raporu; Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Desteği Hibe Programı çerçevesinde, Kocaeli Sanayi Odası'nın talebi doğrultusunda hazırlanmıştır. Çalışma ile; Kocaeli ilinde denizyolu taşımacılığına ilişkin rasyonel gelecek arayışın ve fizibilite çalışmalarının yürütülmesi ve geniş katımlı ortak aklın belirlenmesi amaçlanmıştır.

Ana amaç ve bağlı hedeflerin ekonomi, ticaret, taşımacılık ve limanlar bağlamında ortaya konulması itibarıyla bu projede; öncelikli olarak, "Kocaeli'nde Denizyolu Taşımacılığı için Öneriler" oluşturma hedefiyle Kocaeli Sanayi Odası'nda 2011 yılı içerisinde iki ayrı oturumda toplamda 69 kişinin katılımıyla Ortak Akıl etkinliği gerçekleştirilmiş, liman hizmetini alan taraflara anket yapılarak taleplerin görüşleri alınmış ve İzmit Körfezi'nde faaliyet gösteren 28 ayrı liman tesisine saha ziyaretleri yapılarak denizyolu taşımacılığı hizmetinin arz sunan taraflarının önerileri ve görüşleri alınmıştır.

Çalışmada; bölgedeki limanlara yönelik idari, mevzuat, planlama, hinterland bağlantıları, yatırım, yapılaşma, çevre ve eğitim konularına işaret edilmektedir. Çalışma kapsamında üzerinde uzlaşılan konular liman otoritesinin tesisi, limanlara ilişkin masterplan, limanların modernizasyonu, liman bağlantı yollarının yapımı ve islahı konuları şeklinde özetlenebilir.

#### **2.4.3.3. InTraRegio Projesi**

2010 yılı Temmuz ayında ilan edilen 7. Çerçeve Program Bilgi Bölgeleri proje teklif çağrısına yürütülen ortaklık arayışı sonucunda InTraRegio adlı projenin ortağı olarak başvuru yapılmıştır. InTraRegio projesinde Almanya, İspanya, İtalya ve Bulgaristan'dan ulaşım kümeleri temsil edilmektedir. Türkiye'den ise Doğu Marmara Lojistik Kümesi projede yer almaktadır. Kümenin kamu ayağını ve küme liderliğini MARKA temsil etmekte olup akademi ayağını Koç Üniversitesi ve İTÜ, özel sektör ayağını ise UND temsil etmektedir. Proje, 2011 Nisan ayı itibarıyla fonlanmaya hak kazanmıştır.

Proje süresince Köseköy Lojistik köyü, İzmit Liman Projesi, Doğu Marmara demiryolları, Cengiz Topel Havalimanı ve bunlara ilişkin oluşacak yük trafiği, değer zinciri ilişkileri, güvenlik, çevresel etki, maliyet konularının ele alınması, eğitim olanakları ile uluslararasılaşmanın değerlendirilmesi



öngörülmektedir. Çok modlu taşımacılığı destekleyici faaliyetler içermesi açısından İzmit Körfezi Liman Bölgesi için önemli görülmektedir.

#### **2.4.3.4. Avrupa Kıyı Alanlarında Uyulacak Kurallar - European Code of Conduct for Coastal Zones – Avrupa Parlamentosu**

Üye Devletler, aşağıda belirtilen hususlara dayanarak, 6. Çevre Eylem Programında ortaya konulan sürdürülebilir gelişim stratejisini ve Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin ilgili kararını göz önünde bulundurarak, kendi kıyı bölgelerinin yönetimine ilişkin stratejik bir yaklaşım geliştirmelidir.

Bu yaklaşım; bütünlüğünü ve işlevini koruyacak şekilde -bir eko-sistem yaklaşımı ile- kıyı çevresinin korunması ve kıyı bölgesinin deniz ve karasal bileşenleri itibarıyla doğal kaynakların sürdürülebilir yönetimini,

İklim değişikliği etkilerinin, deniz seviyesindeki yükselmelerin ve fırtınaların artan şiddeti ve sıklığının, kıyı bölgeleri için bir tehdit oluşturduğunun farkına varılıp tanınmasını,

Kıyı yerleşimlerinin ve onların kültürel mirasının korunmasını da içine alan uygun ve ekolojik açıdan duyarlı kıyı koruma önlemlerini,

Sektörlerin sürdürülebilir ekonomik faaliyetleri, olanakları ve istihdam alternatiflerini,

Yerel toplulukların sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını ve bu faaliyetlere erişebilirliklerini,

Halkın erişimine açık yeterli rekreasyon ve peyzaj alanlarının düzenlenmesini,

Kıydan uzak insan toplulukları için kıyı ulaşımını sağlayacak bağlantıların sağlanmasını ve geliştirilmesini,

Deniz-kara etkileşiminin ve bağlantısının yönetimine ilişkin olarak, deniz ve kara ile ilgili tüm yetkili mercilerin gerçekleştirdiği faaliyetler arasında eşgüdümün doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı çerçevesinde geliştirilmesini içermelidir.

#### **2.4.3.5. İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama Ve Yönetim Projesi – Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, TAU Genel Müdürlüğü**

Yürürlüğü Danıştay'ca durdurulmuş olan projenin hazırlanmasında derlenen veriler ve araştırmalar çalışmalara girdi sağlar niteliktedir.

Türkiye kıyılarında ve faaliyetlerin yoğunlaştığı bölgelerin bütünsel ele alınarak planlanması amacıyla Mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 2008 yılında hazırlanmıştır. İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nin yer aldığı bölge İzmit Körfezi olarak nitelendirilmiş ve Kocaeli-Yalova il sınırları dahilinde değerlendirilmiştir. Toplam 38 liman 10 adet alt planlama bölgesi ve doğal yapısı korunacak alanlar ile gruplandırılmıştır.

Söz konusu Projenin amaçları arasında kıyı alanlarında bütünsel planlama modelinin geliştirilmesi, kıyı alanlarında kurumsal yükümlülükleri olan birimler arasında kurumlar arası uyum ve eşgüdümün ortaya çıkarılması, kıyı alanlarında doğal ve kültürel kaynakların duyarlı eko sistemlerin korunması, kıyıya erişilebilirlik, kıydan yararlanabilme konusunda eşitlikçi ilke ve esasların getirilmesi, kıyı





şahıs yüklerine hizmet veren limanlar olarak sınıflandırılabilir. Bu temel bilgiler ışığında gerçekleştirilen çalışma değerlendirildiğinde;

1- Dünyadaki birçok ülkede liman altyapısı devlet tarafından gerçekleştirilip liman özel sektör liman işletmecisi olarak limanda faaliyet göstermektedir. Ancak ülkemizde kıyı kenar çizgisinin deniz tarafı devlerin hüküm ve tasarrufu altında bulunmasına rağmen liman yatırımı özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte, finansmanı özel sektör tarafından bulunmakta ve oluşan riskler finansal riskler özel sektör tarafından üstlenilmektedir. Kısaca limanın yüksek veya düşük kapasitede çalışması, verimli veya verimsiz işletilmesi doğrudan yatırımcısını ilgilendirmektedir.

2- Sadece kendi yüküne hizmet veren limanlar göz önüne alındığında bu limanların amacı geri sahasında bulunan sanayi tesisine hizmet vermektir. Bu nedenle limanların yapısı, geri sahasındaki tesisler buna göre tasarlanmıştır. Limanda kullanılan vinç ve diğer ekipmanlar bu sanayi tesisine gelen ve giden yüklere hizmet vermek için seçilmiştir. İskele atıl kaldığı zamanlarda bile her yüke hizmet vermesi mümkün değildir.

3- Kendi yüküne hizmet veren limanlarda amaç limanın dolu veya boş olmasından çok gemilerin beklemeden hizmet alabilmesi, limana gelen yükün sanayi tesisine kolayca çekilebilmesi, ihraç yükünün ara bir taşıma olmadan deniz yolu ile dünya pazarlarına ulaştırılabilmesi gibi nedenlerle hizmet kalitesinin yüksek olması amaçlanmaktadır. Dolayısıyla sanayi tesislerine ait limanlardan sanayi tesisi para kazanmaktan çok hizmetlerini kesintisiz ve kaliteli yapılmasını esas almıştır. Bu nedenle atıl kapasite sanayi limanları için öncelikli konu değildir.

4- Sanayi tesisi olarak işleyen limanların birçoğu benzer iş kollarında faaliyet göstermektedir. Dolayısı ile serbest pazar koşulların da birbirlerinin rakibi pozisyonundadır. Ve bir arada çalışmaları ve birlikte hareket etmeleri mümkün değildir.

5- Çalışma raporunda ön plana çıkarılan limanların ihtisaslaşması istenen bir konu olmakla birlikte diğer yandan özellikle kriz anlarında her tip yüke hizmet veren limanların ekonomik dar boğazlarını aşmaları açısından faydalı olmaktadır. Limanlardaki ihtisaslaşma liman tarifelerinin yükselmesine neden olacak ve dış ticaretimiz olumsuz etkilenebileceği dikkate alınmalıdır. Ayrıca rekabeti azaltma konusu da çok iyi irdelenmelidir.

6- Limanların birlikte çalışması her zaman teknik olarak da mümkün değildir. Ticari mülahazalar (serbest rekabetin vazgeçilmez unsurudur) dikkate alınmasa dahi bir limandan hizmet almak için gemilerin sırada beklemesi diğer bir limanın da boş durması bir limandaki gemi ve yükleri diğer limana aktarmayı her zaman mümkün kılamamaktadır. Zira gelen geminin tipi, boyutları, gelen yükün özellikleri gemilerin hangi limandan hizmet alacağını belirlemektedir. Her gemi her limana yaşayacağı gibi her yükte her limandan hizmet alamamaktadır.

7- limanların etkinliği ve verimliliği; limanların doluluğu veya işleticisinin kim olduğundan çok, kullanılan ekipman sayısı ve modern olması, rıhtım elleçleme imkanları, gemi kabul kapasitesi, liman sahasının ergonomisi, depolama sahalarının konumu, bürokratik işlemlerin uzunluğu ile hinterland bağlantılarının uygunluğu ve büyüklüğü, çalışan personelin yetkin olması gibi bir çok parametreye bağlıdır.

İleriye yönelik yapılan değerlendirmede Liman sayısı azalacaktır çünkü rekabetçi olamayan küçük liman işletmeleri pazardan çekilecektir. Avrupa ve Uzakdoğu'da entegre liman tesisleri, aynı zamanda

bir lojistik merkez olarak tek bir çatı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. Örneğin Rotterdam limanı onlarca terminallerden oluşan büyük ölçekli bir liman tesisidir. Belli bir noktada yoğunlaşan komple liman tesisinin, yerel ölçekli tek bir limana göre tartışılmaz üstünlüğü vardır. Gelecekte bu model Türkiye’de de artacak, liman sayısı belirli bölgelerde yoğunlaşacak ve aynı lokasyondaki terminaller büyük tek bir limanın çatısı altında birleşmenin avantajlarını kullanmak isteyecektir.

Ancak bu hususun kanun gücü ile sağlanamayacağı açıktır. Teşvik sistemi ve sağlanacak kolaylıklar ile ticaretin önünü tıkamadan ve Türkiye perspektifinde resmi geniş tutarak alınacak tedbirler belirlenmelidir.

İhtisaslaşma belirli bir yük türünde yoğunlaşma anlamına gelir ve bu uzmanlaşma normal şartlarda daha iyi hizmet verme ile sonuçlanır. Daha iyi hizmet verme tek başına yerel yük talebini arttıran bir durum değildir. Yük artışı ile ihtisaslaşmış limanlar daha avantajlı konuma gelecek ve ihtisaslaşma gerçekleşecektir.

Bu sürece kadar belirlenen alt bölgelerde limanların bir araya gelip ALTAŞ örneğinde olduğu gibi, kamu tarafından kabul gören ve muhatap alınan benzer şirketler kurmaları ve imar plan tekliflerini, altyapı, çevre, güvenlik, atık alım vb. gibi hizmetleri ortak yürütmeye başlamaları, bilahare bu yapının geliştirilmesinin daha sağlıklı bir yol olacağı değerlendirilmektedir. Bu arada limancılığın genel sorunlarından olan;

- Belirli bir mastır planının olmaması,
- Gümrük mevzuatının eski ve zorluklarla dolu olması,
- Devletin bu iş kolunu desteklememesi,
- Denizcilik ile ilgili devlet birimlerinde kuruluşların ve görev yapanların yetki ve sorumluluklarının yeterince açık olmaması,
- Ticari verimliliği düşüren prosedür, mevzuat ve uygulama yorumlarının farklı anlaşılması,
- Mevzuatlardan kaynaklanan transit ticaret zorluğu,
- Sektörün birbiriyle uyumsuz, çok sayıda ilgi kurum ve kuruluşların birbiriyle çelişen yasa, yönetmelik ve mevzuatlarına açık bırakılması sonucu yatırımcı açısından ortaya çıkan belirsizliklerle dolu görünümü, caydırıcı ve maliyet arttırıcı durumu,
- Bürokratik engeller, vergi ve kamu ödemelerinin yüksekliği,
- Akdeniz limanları ile karşılaştırıldığında limanlarda gemiye verilen hizmetler açısından (Sağlık sıhhiye, fener rüsumu, pilotaj, römorkaj, atık alım) pahalı olmamız.
- Limanlarımızın bir kısmında yetersiz altyapı (kara yolu, demir yolu, bağlantıları) ve yeterli demiryolu bağlantısının bulunmaması ve hiç olmaması,
- Ülke içinde limanların organize sanayi bölgeleri ve üretim merkezlerine yeterli bağlantısının bulunmaması,
- Güçlü olmayan sermaye yapısı,
- Kredi bulmakta yaşanan güçlükler,

gibi sorunların çözümü yönünde atılacak adımların, limanların verimli kullanılmasına önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

## 2.6. İyi Uygulama Örnekleri

### 2.6.1. AL-TAŞ Ambarlı Liman Tesisleri A.Ş.



ALTAŞ Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş., Marmara Bölgesinin Avrupa yakasında bulunan Ambarlı Limanı, içinde çalışmakta olan 7 ayrı terminalin ortak kullandıkları alanların genel yönetim, altyapı, planlama, jeolojik etütler, güvenlik ve çevre düzenlemesine yönelik sorumlulukları olan Ambarlı Limanın genel yönetim, ortak hizmet ve koordinasyon şirketidir.

Marmara Bölgesinin en büyük Uluslararası çıkış kapısı olan Ambarlı Limanının ortak alanlarının geliştirilmesi, etkili bir şekilde idaresi ve verimli çalıştırılması, terminallerin işletme faaliyetlerinde sürekliliği, geri saha hizmetlerini ile desteklemek ALTAŞ'ın öncelikli amacıdır. Bu noktadan hareketle, ALTAŞ faaliyetlerini Ambarlı Liman topluluğunun çıkarlarını terfi ettirmek ve limanın rekabetçi konumunu kuvvetlendirmek üzere sürekli geliştirmektedir.

ALTAŞ, Ambarlı Limanının Dünya çapında bir liman olması için Ambarlı Limanındaki terminallerin hareket ve karar süreçlerinin bütünsel bir parçasıdır.

Altaş, Ambarlı Limanında planlama ve ortak hizmet faaliyetlerinin organizasyonunu ve ortak altyapıların yapılmasını sağlar, bunlar genel olarak;

- Ambarlı Limanının kamu platformunda temsili ve kamu tarafından tüm terminallerce yapılması talep edilen çalışmaların yapılmasını sağlamak, Ambarlı Limanı içinde bulunan kamu kurum ve kuruluşlarının mevzuat kapsamında ihtiyaçlarının karşılanması, Ortak Alanların Güvenliği ve İdaresi,
- Terminaller arası koordinasyonun sağlanması, ortak sorunların çözülmesi,
- Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod) kapsamında RSO (Tanınmış Güvenlik Kuruluşları) olarak güvenlik faaliyetleri,
- Ambarlı Limanında bulunan Terminallere yaya ve araç girişlerinin elektronik olarak izlenmesi ve kayıt altına alınması,
- ÇED raporu kapsamındaki faaliyetler,
- Acil Durum Planı kapsamındaki sorumluluklar,
- Ortak plan ve projeleri geliştirmek, ortak altyapıların inşaatı,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın jeolojik ve jeoteknik konularda istemiş ve yüklemiş olduğu görevler,
- Ortak Alanların Bakımı, Limanın temizliği ve evsel katı atıkların toplanması.

### 3. SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME

İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde yer alan tesisler faaliyet alanları ve elleçledikleri yük türleri, miktarları ve coğrafi yakınlıkları açısından raporda değerlendirilmiştir. Ayrıca, yasal altyapı, üst ölçek kararlar, araştırmalar, iyi uygulama örnekleri çerçevesinde İzmit Körfezi Liman Bölgesi irdelenmiş ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

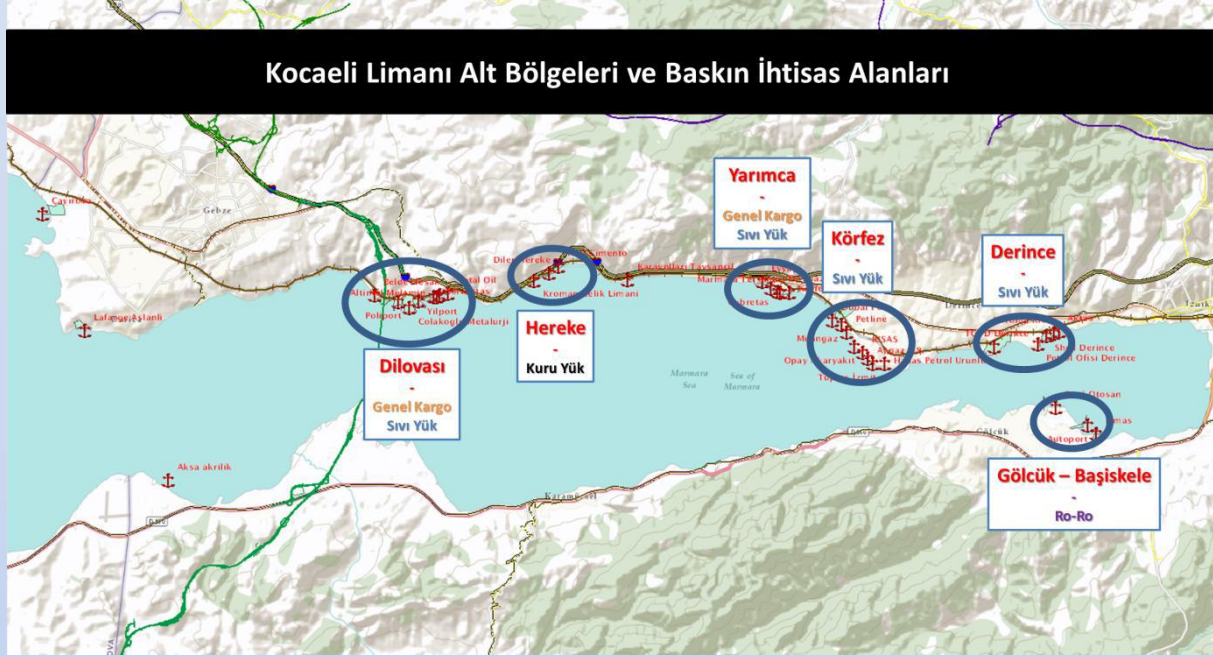
#### 3.1. İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde Alt Bölgeler Tanımlanmıştır

Coğrafi yakınlık ve faaliyet alanlarına göre liman tesisleri 6 alt bölgede ele alınmış ve birleşme ya da şirketleşmeleri bu bölgeleme bazında irdelenmiştir. Her bir alt bölge, ortak ulaşım altyapısı ve depolama alanları kullanmaları, limancılık ve gümrük işlemlerinin hızlandırılması için ortak faaliyet göstermelerine altlık teşkil edecek nitelikte belirlenmiştir.

- Dilovası Alt Bölgesi (8 işletme)

- Hereke Alt Bölgesi (3 işletme)
- Yarımca Alt Bölgesi (5 işletme)
- Körfez Alt Bölgesi (8 işletme)
- Derince Alt Bölgesi (5 işletme)
- Gölcük - Başiskele Alt Bölgesi (3 işletme)

Bu alt bölgelerin birleşme ya da şirketleşme söz konusu olmasa bile ortak faaliyet gösterecekleri platformların oluşturulması yararlı olacaktır. Ayrıca, bu alt bölgeler İzmit Körfezi Liman Bölgesi'ni oluşturan birimler olarak değerlendirilmelidir.



- Dilovası Alt Bölgesi: Genel Kargo ve Sıvı Yük
- Hereke Alt Bölgesi: Genel Kargo
- Yarımca Alt Bölgesi: Genel Kargo ve Sıvı Yük
- Körfez Alt Bölgesi: Sıvı Yük
- Derince Alt Bölgesi: Sıvı Yük
- Gölcük – Başiskele Alt Bölgesi: Ro-Ro

### 3.2. Büyük Ölçekli Ve İhtisas Limanları Alt Bölgelerdeki Küçük Ve Orta Ölçekli Liman Tesislerinden Ayır Ele Alınmıştır

Ana faaliyet konusu limancılık olan ve birden fazla yük türünde geniş hacme sahip olan tesisler iş hacimleri ve organizasyon yapılarının görece ihtisas olmaları bakımından sunulan kamu hizmetleri ve genel ihtiyaçlarının karşılanmalarında öncelikli olarak değerlendirilmelidir.

### 3.3. Liman Tesislerinin ve Kamu Kurumlarının Genel Beklentileri ve Sorunları Bulunmaktadır

Kamu Kurumları	Liman Tesisleri
- Ölçeği küçük ve sayısı fazla olan işletmelerin kıyıların verimli	- Planlama süreci, izin ve ruhsat işlemlerinde yaşanan yetki karmaşası



<p>kullanılmasını engellemesi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liman tesisi işletmecileri ile ayrı ayrı irtibata geçilmesinin getirdiği bürokratik sorunlar</li> <li>- Tır trafiğinin yarattığı kentsel ve çevresel sorunlar</li> <li>- Liman tesislerinin dağınık yapısının Kıyı-kent kopukluğu yaratması</li> <li>- Çok sayıda küçük ölçekli liman tesisi varlığının altyapı getirme maliyetlerini arttırması</li> <li>- Tesis sayısının fazlalığının gümrük işlemleri başta olmak üzere diğer kamu iş ve işlemlerinin verimli yürütülmesinde sorun oluşturması</li> <li>- Kamu kurumları arasında kıyı planlaması başta olmak üzere yetki karmaşası</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demiryolu bağlantılarının bulunmaması veya mevcut bağlantıların etkin kullanılmaması,</li> <li>- Tır park alanlarının yetersiz olması</li> <li>- Liman tesislerinin mevcut karayolu bağlantı yollarının çok yetersiz olması</li> </ul>
---	---

#### 3.4. Alt Bölgeler Ortak Ulaşım Güzergâhı ve Altyapı Kullanabilecek Durumdadır

Alt bölgelerde gümrükleme başta olmak üzere kamu hizmetlerinin etkin sağlanması için gerektiği takdirde kamulaştırma yoluyla yeni güzergâhlar açılarak ulaşım bağlantılarının ortak ve kapasite açısından yeterli olması önemlidir. Liman tesislerine giren kara taşıtlarının tonaj bakımından büyük olmaları buradaki yolların inşa, bakım ve onarımına ek maliyet getirmektedir. Bu açıdan her alt bölgeye mümkün olduğu kadarıyla tek ve kesintisiz giriş-çıkış noktaları üzerinden erişim sağlanmalı ve bu bağlantıların da D-100, TEM ve Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantılı olması önemlidir. Coğrafi açıdan yakın limanların ve mevcut bağlantıların durumu bu tarz uygulamalara müsait görülmüştür.

#### 3.5. İhtisaslaşma ve Şirketleşmede İyi Uygulama Örnekleri Bulunmaktadır

3. şahıslara hizmet veren işletmelerin zamanla ihtisas limanı haline gelmeleri ve liman tesislerinin şirketleşerek verimli çalışmalarına yönelik örnekler bulunmaktadır. Bu açıdan yapılacak uygulamalar ilk olmayacak ve ALTAŞ başta olmak üzere bu şirketlerin geçirdikleri süreçler alt bölgeler için yönlendirici olabilecektir.

## 4. ÖNERİLER

### 4.1. KOCAELİ LİMANI ALGISININ VE İMAJININ OLUŞTURULMASI

#### 4.1.1. Kocaeli Limanı'nı temsil eden bir platform oluşturulması

Platform, dernek ya da şirket şeklinde Kocaeli Limanı'nı (Liman Bölgesi) temsil edecek bir oluşumun hayata geçirilmesi ve ortak faaliyetlerin bu oluşumla yürütülerek verimliliğin artırılması ve uluslararası rekabet gücünün geliştirilmesi açısından yararlı olacaktır.

#### 4.1.2. Alt bölgelerin Kocaeli Limanı'nı oluşturan birimler olarak ele alınması

Limanlarda verimliliğin artırılmasında en kritik husus komşu liman tesislerinin ortak hareket etmelerinin ve ortak alan kullanımlarının sağlanmasıdır. Bu nedenle alt bölgeler tespit edilmiş olup, bu alt bölgelerin Kocaeli Limanı'nın alt bölgeleri olarak hareket etmeleri sağlanmalıdır.

#### 4.1.3. Kocaeli Limanı imaj ve algı yönetimi çalışmalarının yapılması

Kocaeli Limanı'nın uluslararası ve ulusal ölçekte bilinirliğinin artırılması için ilgili tüm kurum ve kuruluşlarla eşgüdümü olarak çalışmalar yapılmalıdır.

### 4.2. BÜTÜNCÜL PLANLAMA ÇALIŞMALARININ GERÇEKLEŞTİRİLMESİ

#### 4.2.1. İzmit Körfezi Kıyı Yapıları Bütünleşik Mastır Planının Hazırlanması

2008 yılında yürürlüğe giren ancak Danıştay 6. Dairesi'nce 2011 yılında iptal edilen 1/50.000 ölçekli kıyı bütünsel planının yerine mekânsal ve politika kararları alan ve katılımcı süreçle hazırlanan yeni bir plan yapılması gerekmektedir. Söz konusu planın uygulanabilirliğinin ve gerçekçiliğinin sağlanması için ilgili tüm kesimlerin karar alma sürecine katılmaları önerilmektedir.

Söz konusu planda demiryolu, karayolu bağlantıları, depolama alanları, kıyı kullanımları, kapasite gereksinimleri, lojistik merkezler, ihtisaslaşma, geri saha kullanımları gibi tüm konular yer almalıdır.

Yeni planda ihtisas bölgeleri işlenmeli ve irtifak ve kullanım izinlerinde ihtisas konularına göre izin verileceği plan notlarında belirtilmelidir.

#### 4.2.2. Kıyı ve Kıyı Geri Alanında Yapılan Planlama ve Mekânsal Karar Alma Çalışmalarında İlgili Tüm Kurumların Katılımı ve Yapılan Araştırma ve Raporların Girdi Olarak Kullanılması

Kocaeli Limanı'na yönelik tüm plan ve programlarda ilgili kurumların görüşleri ve yapmış oldukları çalışmalar girdi olarak kabul edilmelidir.

### 4.3. ALT BÖLGELER BAZINDA BİRLEŞME VEYA ŞİRKETLEŞMEYE GİDİLMESİ

#### 4.3.1. Alt bölgeler bazında liman işletmecilerinin bir araya gelecekleri platformların oluşturulması

Belirlenmiş olan 6 alt bölgedeki liman işletmecileri, ilgili kamu kurumları ve yerel yönetim temsilcilerinin görüş paylaşacağı platformların tesis edilmesi ve karşılıklı beklentilerin ve ortak hareket alanlarının tespiti yararlı olacaktır. Bu platformların resmiyet kazanması açısından dernek, şirket vb. oluşumlar statüsünde olması önerilmektedir.



#### 4.3.2. Konu ile ilgili iyi uygulama örneklerinin sektöre anlatılması

Komşu liman tesislerinin ortak hareketlerinin sağlanması ve böylelikle verimliliğin artırılması amacıyla yapılmış uygulamaların liman işletmecilerine aktarılması farkındalığın yaratılması açısından gereklidir. Bu konuda özellikle ALTAŞ (Ambarlı Liman Tesisleri A.Ş.) örneğinin anlatılması ve sektörün kazanımlarının anlatılması birleşme ve şirketleşme alternatiflerinin benimsenmesi açısından önemlidir.

#### 4.3.3. Birleşmenin teşvik edilmesi

Komşu limanların birleşmeleri, limancılık faaliyetlerinde kapasite ve verimliliğin artması ile birlikte deniz trafiği ve seyir emniyeti açısından sakıncalı olan bazı durumların ortadan kalkacak olması en önemli unsurlardır. Ancak, bu konuda liman tesisi işletmecilerinin sıcak yaklaşmamaları gibi durumlar ortaya çıkmaktadır. Bunun aşılması amacıyla mekânsal olarak birleşen liman tesislerine;

- İmar izni artırımı ve plan onaylarında kolaylık
- İskele, rıhtım boyunda artış izni
- Derinlik artırımlarında kolaylık
- Yeni tır park alanları oluşturulması
- Kiralama teşvikleri
- Demiryolu ağ bağlantılarının kurulmasında kolaylık
- İşletme izni gerekliliklerinde bazı muafiyetler sağlanması

gibi teşvik mekanizmaları kurgulanmalıdır.

#### 4.3.4. Şirketleşmenin teşvik edilmesi

Birleşmenin mümkün olmadığı ya da ekonomik olmadığı durumlarda ve bazı liman tesisleri arasında birleşme oluşsa dahi alt bölgeler bazında şirketleşme teşvik edilmelidir. Bu şirketler ile ALTAŞ örneğinde olduğu gibi aşağıdaki faaliyetler yapılmalıdır:

- Limanın kamu kurumları ve belediyeler nezdinde temsili ve kamu tarafından tüm terminallerce yapılması talep edilen çalışmaların sağlanması,
- Tesisler arasında koordinasyonun sağlanması,
- Ortak plan ve projeleri geliştirmek, ortak altyapıların inşaatı,
- Liman alt bölgelerinde bulunan kamu kurum ve kuruluşlarının mevzuat kapsamında ihtiyaçlarının karşılanması,
- Ortak Tır Parklarının, temizlik, güvenlik gibi hizmetlerin koordinasyonu,
- Liman tesisi ve gemi güvenliği faaliyetleri,
- ÇED raporu kapsamındaki faaliyetler,
- Acil Durum Planı kapsamındaki sorumluluklar,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın jeolojik ve jeoteknik konularda istemiş ve yüklemiş olduğu görevler,
- Ortak Alanların Bakımı, Limanın temizliği ve evsel katı atıkların toplanması.

#### 4.3.5. Alt bölgeler dışında kalan liman tesislerinin genişleme ve bu alanlarda yeni liman tesisi kurulmasında seçici davranılması ya da izin verilmemesi

Limanların kurulması, sadece liman tesisi yatırımı değil, depolama alanı, kara ve demiryolu bağlantısı gibi ek yatırımlara da gereksinim doğurmaktadır. Mevcut liman tesislerinin dağınık yapısı da göz önünde bulundurulduğunda bu oluşumlara izin verilmemesi önemlidir. Bunun yerine alt bölgelerdeki kapasitenin iyileştirilmesi daha yararlı olacaktır. Ancak, organize liman bölgesi tarzı yapılanmanın olabileceği bölgeler planlanarak bütüncül olarak ele alınmalıdır.

#### 4.4. ULAŞIM BAĞLANTILARININ GÜÇLENDİRİLMESİ

##### 4.4.1. Ortak karayolu bağlantılarının geliştirilmesi

Karayolu bağlantılarının verimli olması ve kaynakların etkin kullanılması açısından tesislerin ortak karayolu bağlantılarının kullanımının sağlanmasına yönelik planlama çalışmaları yapılmalıdır. Ortak kullanımın olacağı bağlantılara yatırım yapılırken öncelik verilmelidir. TCK GENEL GÖRÜŞÜ: İzmit Körfezinin Kuzeyindeki limanların en önemli problemi, yeterli depolama ve TIR Park alanlarının olmamasıdır. Bahse konu limanların tam kapasite ile çalışmaları halinde, limanlara giriş-çıkışlarda sorunların olması kaçınılmazdır. Depolama ve TIR park alanlarının çözümüne yönelik olarak,

- 1) D100 Devlet Karayolu, O4 (TEM) Otoyolu ve Yapılması planlanan Kuzey Marmara Otoyolu ile de entegreli olacak şekilde, 8-10 Km uzunluğunda kuzey-güney yönünde limanlara kadar uzanan dikine yollar yapılmalıdır.
- 2) Bilindiği gibi Kuzey Marmara otoyolu, İzmit Körfezi'nin 6-8 Km Kuzeyinden geçmektedir. Limanlarla entegreli olacak lojistik merkezlerin bu otoyol civarında oluşturulması halinde, limanlarda yaşanan depolama ve TIR Park sorunlarının bu merkezlerde koordine edilmesi mümkün olacaktır.
- 3) İzmit Körfezi Güneyindeki Limanlar ile ilgili olarak mevcut yerleşimler de dikkate alınarak, benzer planlamaların yapılması gerekmektedir. Bu kapsamda, Yalova-İzmit Arasına yapılması planlanan ve D130 Devlet Karayolu yerini alacak olan Yeni Otoyol (Karayolu) projesinin öncelikli olarak hayata geçirilmesi için gerekli girişimlerin yapılması uygun olacaktır.

Bu çerçevede;

##### - Dilovası Alt Bölgesi

Ortak ulaşım bağlantısı kullanılması: Belde-Poliport, Çolakoğlu-Yılport, Altintel-Solventaş-Efesant-Total Oil tesislerinin ortak kullandıkları karayolu bağlantılarının geliştirilmesi gerekmektedir.

TEM ve D-100 bağlantılarının güçlendirilmesi: Her iki karayoluna bağlantı yollarında aksayan noktaların iyileştirilmesi ve kesintisiz ulaşımın sağlanması gerekmektedir.

Eynerce Köprülü Kavşağı'nın tamamlanması: Yılport ve Çolakoğlu Limanlarının ihtiyaçlarının karşılandığı bağlantı olan Eynerce'de köprülü kavşak çalışmalarının gerçekleştirilmesi bu iki tesisin erişilebilirliğini arttıracaktır.

Kuzey Marmara Otoyolu ve Körfez Geçişi (İzmir Otoyolu) ile bağlantı yapılması: Alt bölgedeki mevcut 3 bağlantı yolunun kesintisiz bağlantı oluşturulması önem arz etmektedir.

##### - Hereke Alt Bölgesi

Hereke Alt Bölgesinde bulunan 3 liman tesisi coğrafi koşullar gereği alan sıkıntısı yaşamakta ve sahile yatay olarak yayılmış durumadırlar. Bu coğrafi eşik, liman tesislerinin tır parkı, depolama alanı



ve karayolu bağlantılarını ortak kullanmalarını zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle alt bölgedeki limanların fiziksel olarak birleşmeleri oldukça yararlı olacaktır. 3 tesisin parsellerinden verecekleri eşit miktarda alanla tır parkları, depo alanları ve karayolu girişleri sağlanmalıdır.

#### - Yarımca Alt Bölgesi

Yarımca Alt Bölgesi'nde en önemli sorun tır park alanlarının yetersizliğidir. Bu nedenle liman tesislerinin ortak kullanımına olanak sağlayacak bir alan için ilgili kurumlar ve belediyeler ile çalışmaları yararlı olacaktır.

#### - Körfez Alt Bölgesi

Körfez Alt Bölgesine hitap edecek köprülü kavşağın kurulması amacıyla Dubai Port ve Tüpraş'ın destek taahhütleri göz önünde bulundurularak bu bölgede yer alan diğer tesislerin de kullanacağı düşünüldüğünde bu tesislerin de katkı sağlamaları için girişimlerde bulunulması yararlı olacaktır. Trafiği rahatlatacağı belirtilen bu bağlantı için alt bölge tesislerinin ortak hareket etmeleri ve bu şartlar sağlandığında bağlantıya belediye tarafından destek verilmesi yararlı olacaktır.

#### - Derince Alt Bölgesi

D-100 RoRo Kavşağı'nın katlı kavşak olarak planlanması özellikle kapasite artışı beklenen Derince Liman Tesis'i'nin taleplerinin karşılanması açısından önemlidir. Ayrıca, Shell & Turcas Petrol A.Ş. Derince Tesisleri, OMV Petrol Ofisi Derince Terminali, Koruma Klor Alkal A.Ş. Liman Tesisi ve Aktaş Dış Ticaret A.Ş. liman tesislerinin ortak kullandıkları bağlantı yolunun iyileştirilmesi yararlı olacaktır.

#### - Gölcük – Başiskele Alt Bölgesi

Yeniköy Kavşağı'nda trafiğin kesintisiz akışının sağlanması açısından tüm yönler için tamamlanması mevcut karayolu ulaşım kapasitesini karşılamaya yeterli olacaktır.

#### 4.4.2. Alt bölge bazında ortak kullanılacak demiryolu yükleme istasyonlarının etkin kullanılması

Tüm tesislerin demiryoluna bağlantı noktalarının oluşması ve karayolu aktarmasına gereksinim duyulmadan doğrudan gemiden trene yüklemeye olanak sağlayacak alanlar liman ve alt bölge bazında planlanmalıdır. Bu konuda 2 liman tesisi hariç tüm tesislerden talep bulunmakta olup, tesislerden uygun alanlarının tahsisi, T.C.D.D.'den bağlantıların yapılması beklenmektedir. Aynı şekilde, T.C.D.D. tarafından isteyen işletmelere 3.hat üzerinden iltisak hattının bağlanması konusunda çalışmalar olduğundan, liman tesislerinin bu bağlantılara talep göstermeleri önemlidir. Bu kapsamda, işletmeler bu bağlantıların yapılması için teşvik edilmelidir.

#### 4.4.3. Alt bölge bazında ortak tır park alanlarının oluşturulması

Alt bölgeler bazında karayolları üzerinde oluşan sıkışıklık ve park olaylarının önüne geçilmesi amacıyla belediye tarafından uygun alanlarda tır park alanları oluşturulması yararlı olacaktır.

#### 4.5. LİMAN TESİSLERİNİN VE İŞLETMELERİNİN LİMANCILIK ALANINDA İHTİSASLAŞMASI

##### 4.5.1. Asli faaliyet konusu limancılık olmayan işletmelere izin verilmemesi, verilen izinlerin yenilenmemesi

İhtisaslaşmanın gerçekleşmesi için geçmişte yaşanan süreçlerin aksine, asli faaliyet konusu limancılık olmayan ve belli bir kapasitenin altında çalışacak tesislere izin verilmemesi ve en yakın alt bölgedeki tesisler ile müşterek hareket edilmesi için yönlendirme yapılması gerekmektedir. Daha önce verilen kullanma izni ve irtifak hakkı sözleşmelerinin yenilenme süreleri geldiğinde ise ihtisaslaşma, belli büyüklükte yapılması ve karayolu/demiryolu bağlantılarının belirlenecek kriterlere uygun olması şartı ile yenilemeye izin verilebilir.

#### **4.5.2. Orta vadede liman tesisinin ana faaliyet konusunun limancılık olmasının sağlanması (Kademeli İhtisaslaşma)**

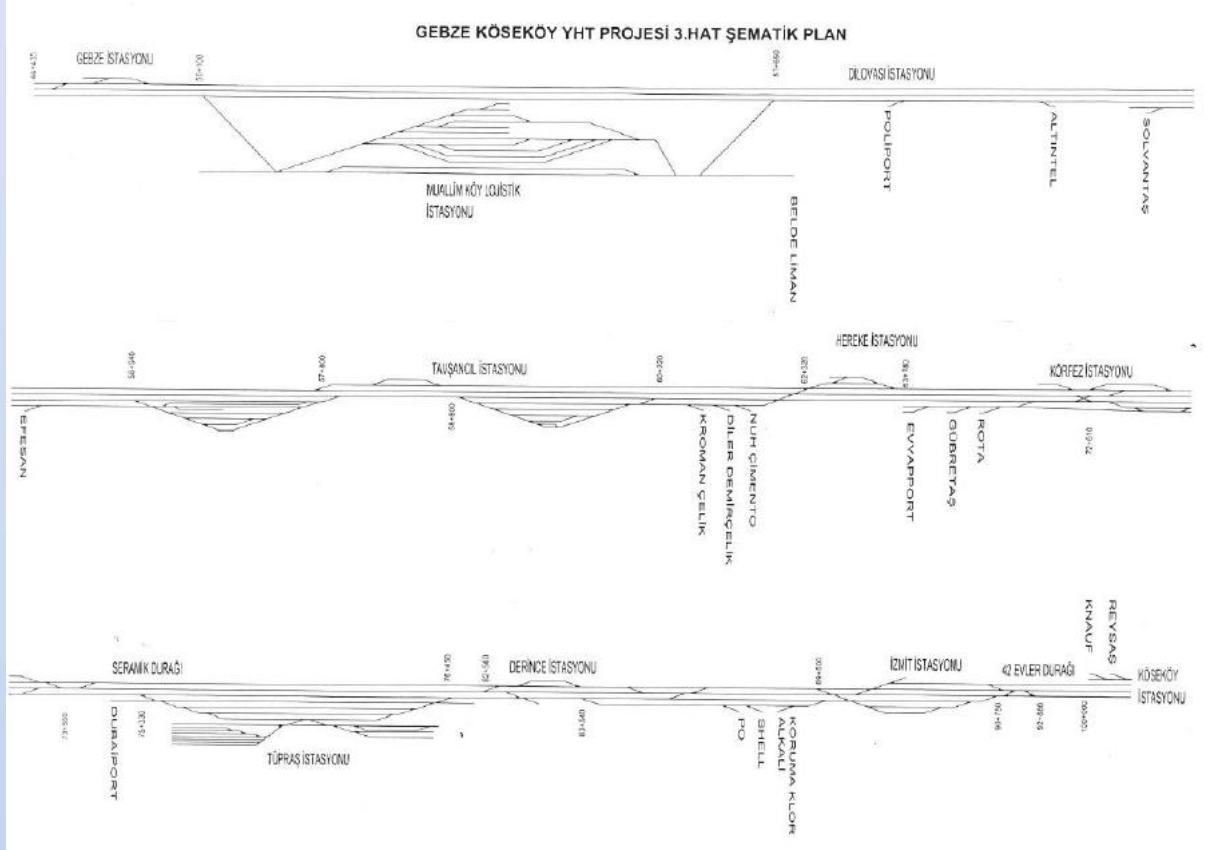
İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde yer alan tesislerden kendi fabrika, depolama ya da üretim vb. tesislerine hizmet verenlerin orta vadede ihtisas liman haline gelmeleri teşvik edilmelidir. Aksi takdirde, en yakında bulunan alt bölgeye entegrasyon şartı aranmalıdır.

#### **4.5.3. Kıyıda limancılık yapma eğilimini engellemek için kıyıların ve kıyıya yakın alanların sanayi imarına açılmaması**

Geçmişte yaşanan süreçte kıyıya yakın konumlanmış tesisler, kapasiteleri arttıkça kendi liman tesisleri için başvuru yapmış ve izin almışlardır. Bu sürecin tekrarlanmaması için kıyıya yakın alanların bütünsel ve imar planlarında sanayiye ayrılmaması önemlidir.

## 5. EKLER

### 5.1. TCDD'den İltisak Talebinde Bulunmuş Olan Liman Tesisleri



## 6. KAYNAKÇA

- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü – “Türkiye’de Kombine Taşımacılık Denetimleri İle İlgili Analiz Ve Tasarımlar Raporu”, 2008
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı – “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023”, 2007
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü – “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu”, 2010
- Dr. Holger Schröder, EC Delegation to Turkey – “Transport Projects in Turkey”, 2007
- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek Ve Tanıtım Ajansı – “Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu”, 2010
- UN Economic And Social Commission For Asia And The Pacific – “Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres”, 2002
- MÜSİAD Sektör Raporları – “Lojistik Sektör Raporu”, 2010
- MARKA – “InTraRegio Projesi Bölüm B”, 2011
- Kocaeli Valiliği – “İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu”, 2011
- Altaş Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş. - (Çevrimiçi Kaynak) <http://www.altasliman.com/>
- Kocaeli Sanayi Odası – “Kocaeli Denizyolu Taşımacılığı Fizibilite Çalışması Raporu”, 2012
- Avrupa Parlamentosu – Avrupa Kıyı Alanlarında Uyulacak Kurallar - European Code of Conduct for Coastal Zones
- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, TAU Genel Müdürlüğü – İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama Ve Yönetim Projesi, 2008