



“KOCAELİ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI” RAPORU

Prof. Dr. Oral Erdoğan

4 Kasım 2011



Bu rapor T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansının desteklediği “Doğrudan Faaliyet Desteği” Projesi kapsamında hazırlanmıştır. İçerik ile ilgili tek sorumluluk Kocaeli Sanayi Odası’na aittir ve T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansının görüşlerini yansıtmaz.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Bu projenin amacı, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Hibe Programı çerçevesinde ve Kocaeli Sanayi Odası'nın talebi doğrultusunda Kocaeli'nde denizyolu taşımacılığına ilişkin rasyonel gelecek arayışı ve fizibilite çalışmalarını yürütmek ve geniş katılımlı ortak aklı belirlemeye çalışmaktır.

Amaca uygun olarak yürütülen araştırmada, masa başı analiz ve incelemelerinin yanı sıra izlenen adımlar; iki çalıştay, bir anket, saha ziyaretleri ve örnek liman ön fizibilite çalışmalarını içermektedir.

Amacı anlamak açısından öncelikle ifade edilmesini önemli olarak belirlediğimiz üzere; Türkiye limanları, 2010 yıl sonu verileri itibarıyla yaklaşık 380 milyar dolarlık dış ticarete karşılık 5,7 milyon TEU konteyner yükü ve 115 milyon tona yakın genel kargo, katı ve sıvı dökme yük elleçlemiştir. 2023 dış ticaret hedefine ortalamada ulaşılması halinde, limanların 18-20 milyon TEU konteyner ve 300-350 milyon ton genel kargo, katı ve sıvı dökme yük elleçleme kapasitesine sahip olması gerekeceği beklenebilir.

Kocaeli ilinin deniz taşımacılığı açısından mevcut durumunu, ticaret ve taşımacılık anlamında özellikle İstanbul'a kayan ekonomik aktivitesini geri kazanması ve hatta artırması halinde pozitive çevirmesi beklenebilir. Bunun gerçekleşmesinin; ulaştırma ağının ve özellikle limanların altyapı durumuna, bölgede uğrak liman oluşumuna ve bölge limanları arası muhtemel rekabetin planlı ve öngörülebilir şekilde yönetimi konularıyla doğrudan ilişkili olduğu unutulmamalıdır.

Kocaeli ekonomisinin yarattığı katma değer ve ulaştığı dış ticaret hacminin ülke genelindeki oranının 2023’e değin değişmediği, şu anda hinterlandındaki şehirlere kaptırdığı dış ticaret hareketlerini geri kazandığı ve hatta aktarma merkezi niteliği kazanacak liman(lar)ı vasıtasıyla dış ticaret için çekim merkezi olarak yüklerin bölge yönlendirileceği varsayılırsa 1,2 milyon TEU olarak hesaplanan bölgeye ait konteyner yükünün 2023’e kadar muhafazakar yaklaşımla dahi “asgari” olarak 4 milyon TEU’ya ulaşması ve bu yükün bölge limanlarında elleçleneceği beklenebilir.

Tıpkı global örneklerinde de karşılaşıldığı gibi ekonomik aktivitenin bölgesel olarak kümelenmesi ve çok modlu taşımacılık imkanlarının bir limanın faaliyetlerine doğrudan etkisini dikkate aldığımızda İzmit Körfezi kuzeyinin bu hacim içerisinde önemli oranda pay alabileceği söylenebilir. Demiryolu hatları projeksiyonu bu alandaki öncü göstergelerden sadece birisi olmakla birlikte gelişimin teyit edilebilmesi açısından da önemlidir.

Ana amaç ve bağlı hedeflerin ekonomi, ticaret, taşımacılık ve limanlar bağlamında ortaya konulması itibariyle bu projede; öncelikli olarak, “Kocaeli’nde Denizyolu Taşımacılığı için Öneriler” oluşturma hedefiyle Kocaeli Sanayi Odası’nda 16 ve 29 Eylül 2011 tarihlerinde iki ayrı oturumda toplamda 69 kişinin katılımıyla **Ortak Akıl “US” Forum*** etkinliği gerçekleştirilmiştir.

* Bu çalışmada kullanılan yöntem tamamen kendine özgü mantık geliştirme, fikir yürütme ve nihayetinde ortak akıl belirlemeyi hedefleyen “copyright” hakkı saklı “Ortak Akıl “US” Forum” anlayışıdır. Yazılı izin olmaksızın aynı yöntem akışının kullanılması hakların ihlali anlamına gelecektir.

Üzerinde uzlaşa gerçekleşen konuların gerçekleştirilen ilk çalışma ile tespit edilmesini takiben, yapılan ikinci oturum (kapanış çalıştay) öncesinde **liman hizmetlerini alan taraflara anket yapılması** suretiyle talepçilerin görüşleri ayrıca temin edilmiştir. Bu görüşleri takiben mevcut durum ve gelecek beklentileri dikkate alarak **örnek bir liman fizibilite çalışması** yapılmıştır.

Öte yandan, İzmit Körfezi'nde faaliyet gösteren **28 ayrı limana gerçekleştirilen saha ziyaretleri** ile denizyolu taşımacılığı hizmetinin arz sunan taraflarının önerileri ve görüşleri mülakat yoluyla temin edilmiştir. Buna göre, teknik ve mevzuat açısından limanların faaliyetlerini hızlandırıcı ve böylelikle gecikmeden doğan etkinlik kaybını azaltıcı yönde önlemler alınması gerektiği vurgulanmıştır.

Yapılan oturumlarda katılımcıların üzerinde uzlaştıkları konular incelendiğinde ortaya çıkan hususlar; **bölgedeki limanlara yönelik idari, mevzuat, planlama, hinterland bağlantıları, yatırım, yapılaşma, çevre ve eğitim konularına işaret etmektedir.** Oturumların çıktıları bazında bakıldığında İzmit Körfezi'nde yeni bir liman kurulumundan söz edilmese de Kocaeli'nde elleçlenen yükün, ülke dış ticaret hedefleri bağlamında yakın gelecekte ciddi artış yaşayacağı göz önünde tutulmaktadır. Çalışmadan elde edilen bahse konu bulgular **“US – Uzlaşmacı Strateji”** oturumları başlıklarında ayrıca derlenerek sunulmuştur.

Forum oturumları neticesinde uzlaşa gösterilen stratejiler ise diğer bulgulara paralel olarak, **kısaca; liman otoritesinin tesisi, limanlara ilişkin masterplan, limanların modernizasyonu, liman bağlantı yollarının yapımı ve ıslahı konuları şeklinde özetlenebilir.**

Elde edilen çıktıların işaret ettiği hususlar; **anket ve saha ziyaretleri çalışmalarıyla da paralellik arz etmektedir.** Kocaeli liman bölgesinde yer alan denizyolu taşımacılığının talepçileri ve arzcuları kendi perspektiflerinden verdikleri cevaplarda benzer ve çoğu zaman aynı noktalara temas etmektedir.

Bulgular açısından bakıldığında, bölgedeki mevcut limanların sundukları faaliyetlerin koşullarının iyileştirilmesi ve kalkındırılması beklenebileceğinden, çalışmanın son bölümde Derince Limanı için fiyatlama noktasına girilmeksizin bir ön fizibilite çalışması konuya **örnek teşkil etmesi açısından** yürütülmüştür. Kocaeli bölgesinin ve limanlarının potansiyeli; global ve ülke dış ticareti ile global operasyonlar yürüten limanlar bağlamında incelendiğinde gelişime açık ve rantabl yatırım imkanları barındırdığı gözükmemektedir.

İÇİNDEKİLER

1	GİRİŞ: PROJE GENEL TANITIMI	6
2	TİCARET, TAŞIMACILIK, LİMANCILIK GELİŞİMİ VE PROJEKSİYONLAR	8
2.1	DÜNYA	8
2.2	TÜRKİYE	12
3	“US” – ORTAK AKIL YÖNTEMİYLE KOCAELİ’NDE GELECEK ARAYIŞI: DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İÇİN ÖNERİLER	19
3.1	YÖNTEM	19
3.2	ORTAK AKIL “US” FORUM: BİRİNCİ OTURUM SONUÇLARI	22
3.3	ARA SONUÇLAR.....	32
3.4	DEĞERLENDİRME FORM ÖRNEKLERİ	34
3.5	ORTAK AKIL “US” FORUM: İKİNCİ OTURUM SONUÇLARI	36
3.6	ARA SONUÇLAR.....	40
3.7	DEĞERLENDİRME FORM ÖRNEKLERİ	42
4	“US” – KAPANIŞ ÇALIŞTAYI	44
4.1	YÖNTEM	44
4.2	ARA SONUÇLAR.....	48
4.3	DEĞERLENDİRME FORM ÖRNEKLERİ	50
5	DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI ANKETİ	53
5.1	ANKET FORMU	53
5.2	DEĞERLENDİRME.....	55
6	DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI SAHA ZİYARETLERİ.....	57
7	ÖRNEK LİMAN FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI	59
7.1	AMAÇ	59
7.2	FİZİBİLİTE DEĞERLENDİRMESİ	59
7.3	LİMAN YATIRIMI VE KAPASİTE	60
8	SONUÇ	64

EK 69

1 GİRİŞ: Proje Genel Tanıtımı

Bu projenin amacı, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Hibe Programı çerçevesinde ve Kocaeli Sanayi Odası'nın talebi doğrultusunda Kocaeli'nde denizyolu taşımacılığına ilişkin gelecek arayışı ve fizibilite çalışmalarını yürütmektir. Bu amaçla belirlenmiş ana hedef doğrultusunda ortak akıl arayışını gerçekleştirmek üzere yürütülen çalışmalarda izlenen yol; masabaşı çalışmaları, iki çalıştay, bir anket, liman saha ziyaretleri ve örnek bir fizibilite çalışmasından oluşmaktadır.

Çalışmanın ana adımlarından biri olarak; “Kocaeli’nde Denizyolu Taşımacılığı için Öneriler” oluşturma hedefiyle 16 ve 29 Eylül 2011 tarihlerinde iki ayrı oturumda toplamda 69 kişinin katılımıyla Kocaeli Sanayi Odası’nda Ortak Akıl “US” Forum gerçekleştirilmiştir. Kapanış çalıştayı olarak gerçekleştirilen ikinci oturum öncesinde de Kocaeli Sanayi Odası üyelerine yönelik olarak liman hizmetlerine ilişkin görüşleri ortaya koymak üzere bir anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Bu uygulamalarla eş zamanlı olarak da ayrıca liman saha ziyaretleri gerçekleştirilmiştir.

Öncelikli olarak çalışmanın yöntemi ve sonrasında da oturumlar neticesinde ortaya çıkan sonuçlar üç başlık altında derlenmiş ve bu çalışmada sunulmuştur. İkinci toplantıdan elde edilen rafine öneriler ise; ayrı bir ana başlık altında değerlendirilmiştir. İkinci oturumdan önce yürütülen anket sonuçları analiz edilerek kısa bir özet halinde “Denizyolu Taşımacılığı Anketi” başlığında verilirken, liman saha ziyaretlerinden elde edilen gözlem ve bulgular ise “Denizyolu Taşımacılığı Saha Ziyaretleri” başlığında derlenmiştir.

Yapılan oturumlarda katılımcıların üzerinde uzlaştıkları konular incelendiğinde ortaya çıkan hususlar; bölgedeki limanlara yönelik idari, mevzuat, planlama, hinterland bağlantıları, yatırım, yapılaşma, çevre ve eğitim konularına işaret etmektedir. Oturumların çıktıları bazında bakıldığında İzmit Körfezi'nde yeni bir liman kurulumundan söz edilmese de Kocaeli'nde elleçlenen yükün, ülke dış ticaret hedefleri bağlamında yakın gelecekte ciddi artış yaşayacağı göz önünde tutulmalıdır. Çalışmadan elde edilen bahse konu bulgular “US – Uzlaşmacı Strateji” oturumları başlıklarında ayrıca derlenerek sunulmuştur.

Elde edilen çıktıların işaret ettiği hususlar; anket ve saha ziyaretleri çalışmalarıyla da paralellik arz etmektedir. Kocaeli liman bölgesinde yer alan denizyolu taşımacılığının talepçileri ve arzıcıları kendi perspektiflerinden verdikleri cevaplarda benzer ve çoğu zaman aynı noktalara temas etmektedir.

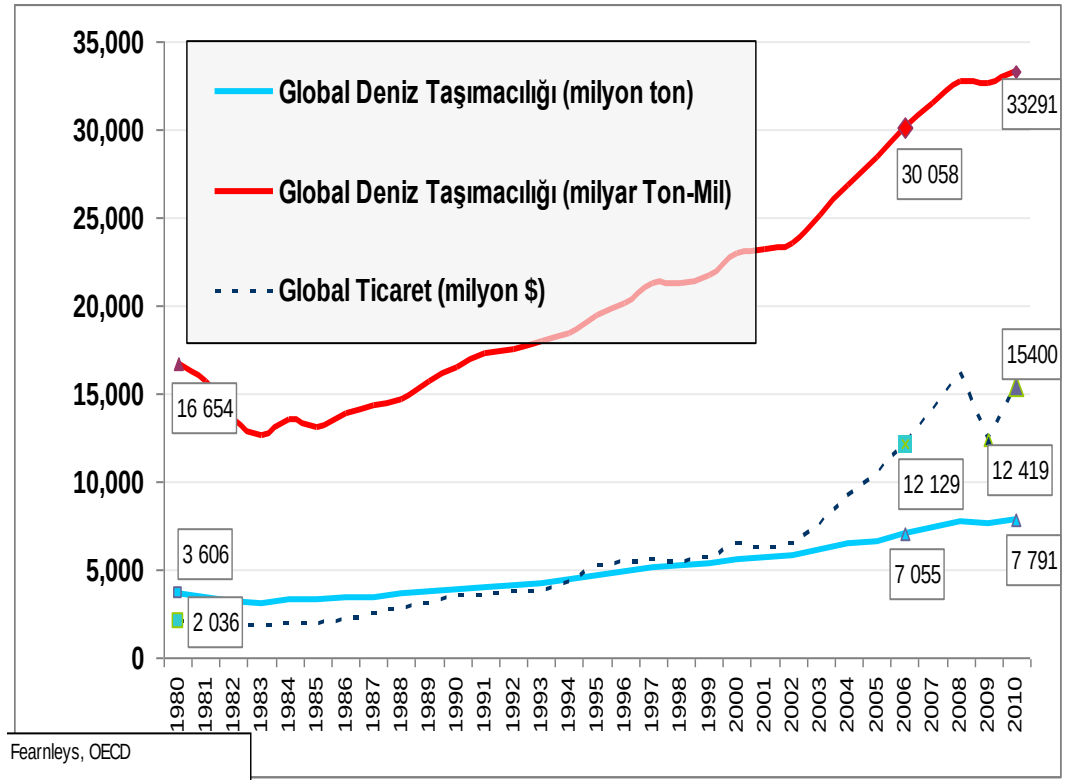
Bulgular açısından bakıldığında, bölgedeki mevcut limanların sundukları faaliyetlerin koşullarının iyileştirilmesi ve kalkındırılması beklenebileceğinden, çalışmanın son bölümde Derince Limanı için bir fizibilite çalışması konuya örnek teşkil etmesi açısından yürütülmüştür.

2 TİCARET, TAŞIMACILIK, LİMANCILIK GELİŞİMİ VE PROJEKSİYONLAR

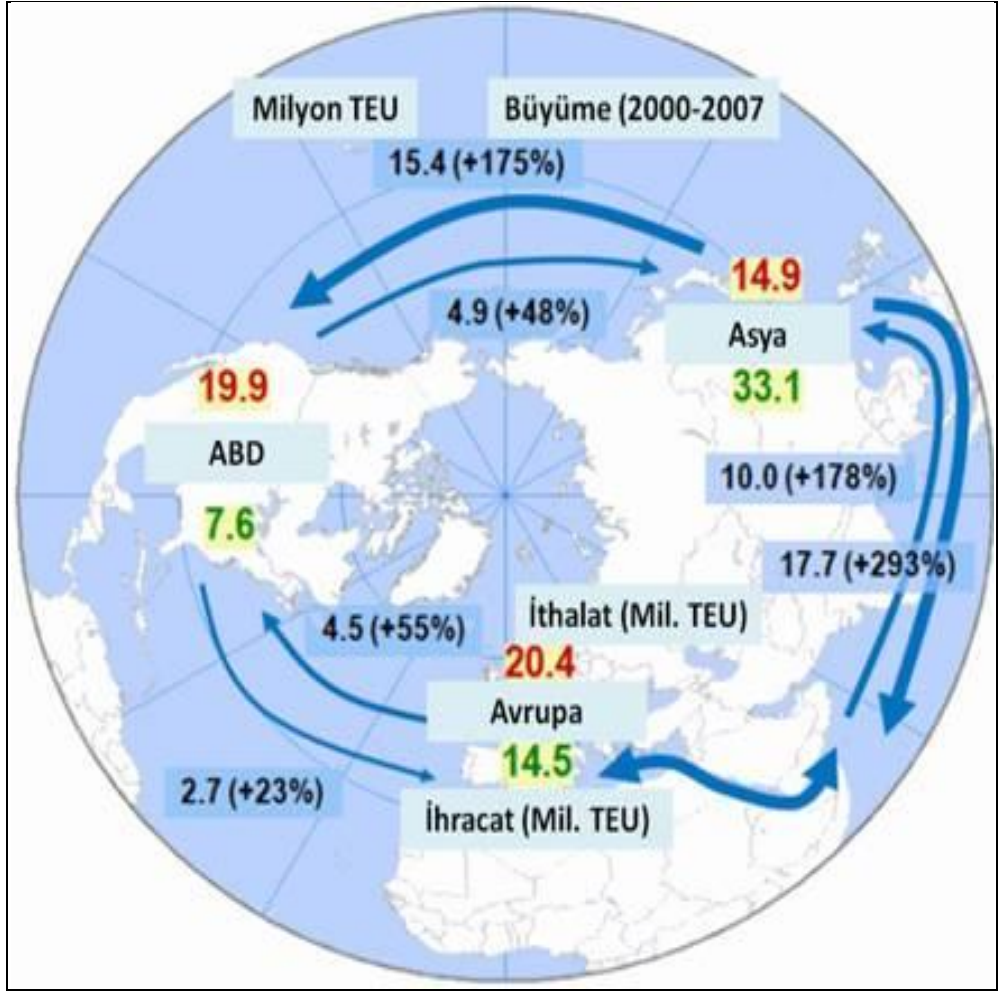
2.1 Dünya

Dünya ticareti gün geçtikçe büyümekte ve bu büyümeyle paralel olarak global ticaretin de daha verimli gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Dünya'daki mal hareketlerinin en efektif şekilde gerçekleştirildiği yöntem olan denizyolu ticareti için yapılan global ölçekteki gözlemler, gelecekteki yüksek taşımacılık talebini karşılayacak arza gereksinim duyulacağını göstermektedir. Yük tipi açısından ise konteyner taşımacılığının toplam denizyolu ticareti içindeki payı yıllar içinde ciddi şekilde büyürken, Türkiye özelinde daha yüksek hızda büyüme söz konusu olabilecektir. Ayrıca, deniz ticareti filosu içinde konteyner taşımacılığının payı ve elleçlemeye ilişkin veriler de bu gelişmelere ilişkin büyüme görüşünü destekler niteliktedir.

Şekil 1: Global Ticaret ve Global Deniz Taşımacılığı

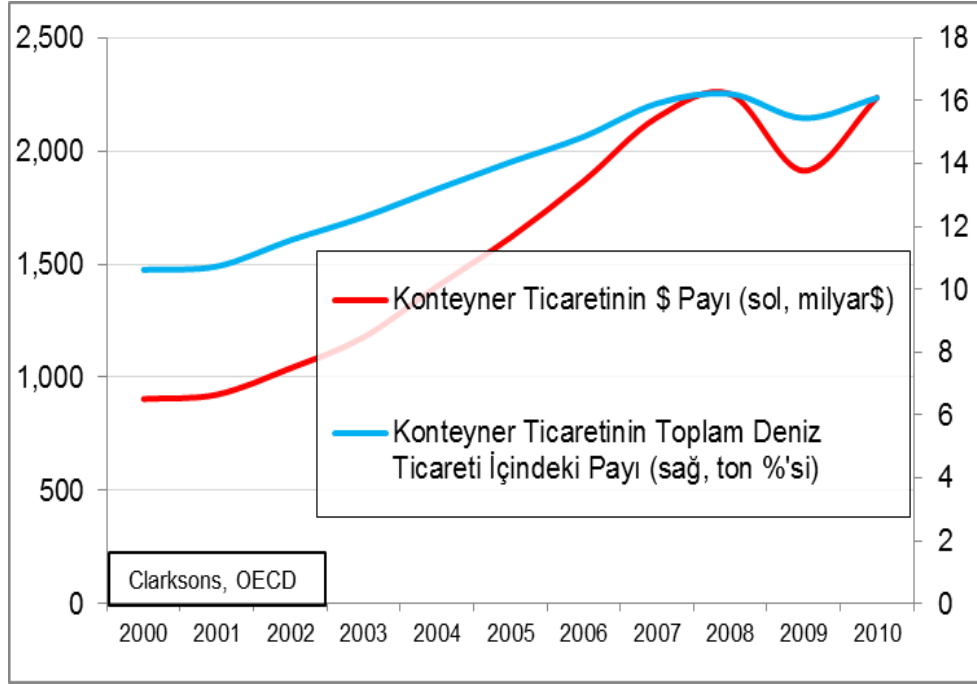


Şekil 2: Kıtalara göre Global Ticaret'in Yönü ve Büyüme Hızı

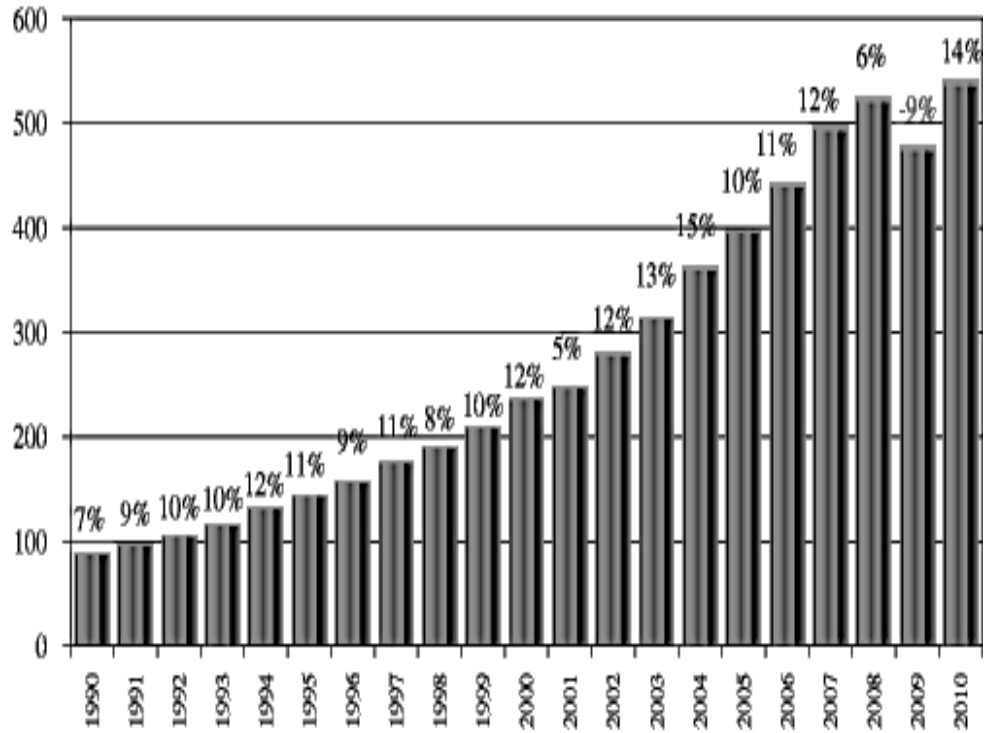


Global ölçekte önemli dış ticaret aktörlerine ve liman elleçlemelerine bakıldığında da global gelişimin dinamikleri ortaya çıkmaktadır. Burada dış ticaretin ve limanların kümelenme yapıları ile limanlar arası rekabet konuları da ön plana çıkmaktadır. Konteyner taşımacılığı açısından, limanların hinterland bağlantılarında diğer taşımacılık modlarıyla ilişkisi bir limanın çekim gücünü oluşturan etmenlerin başında gelmektedir. Dünyanın en çok konteyner elleçlemesi yapan ilk 20 limanına bakıldığında da limanların hem hinterland bağlantıları, hem de aktarma merkezi nitelikleri öne çıkmaktadır.

Şekil 3: Global Denizyolu Ticaretinde Konteyner Ticaretinin Payı



Şekil 4: Dünya Konteyner Liman Elleçlemeleri (milyon TEU)



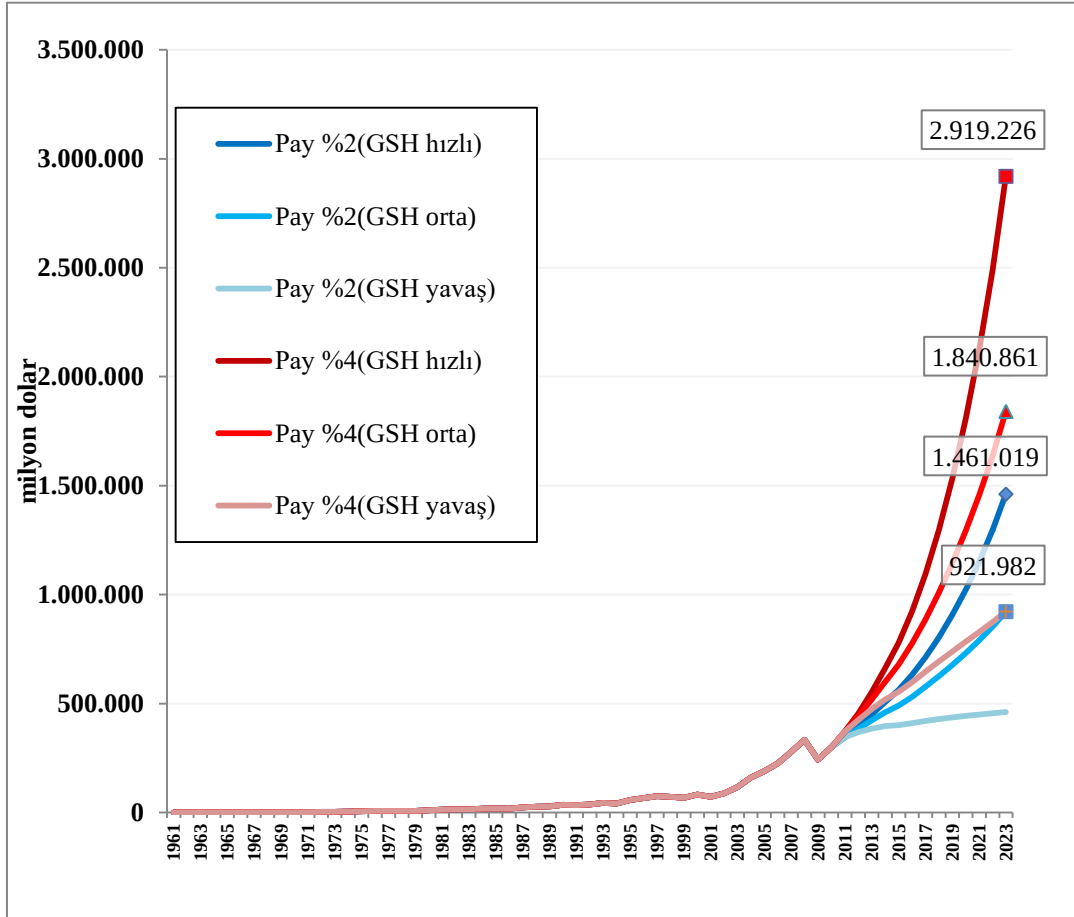
Tablo 1: Dünya Konteyner Liman Elleçlemeleri (İlk 20 Liman, TEU)

	2007	2008	2009	2007-08 % Değişim	2008-09 % Değişim
Singapore	27,935,500	29,918,200	25,866,400	7.10	-13.54
Shanghai	26,150,000	27,980,000	25,002,000	7.00	-10.64
Hong Kong	23,998,449	24,248,000	20,983,000	1.04	-13.47
Shenzhen	21,099,169	21,413,888	18,250,100	1.49	-14.77
Busan	13,261,000	13,425,000	11,954,861	1.24	-10.95
Guangzhou	9,200,000	11,001,300	11,190,000	19.58	1.72
Dubai	10,653,026	11,827,299	11,124,082	11.02	-5.95
Ningbo	9,360,000	11,226,000	10,502,800	19.94	-6.44
Qingdao	9,462,000	10,320,000	10,260,000	9.07	-0.58
Rotterdam	10,790,604	10,800,000	9,743,290	0.09	-9.78
Tianjin	7,103,000	8,500,000	8,700,000	19.67	2.35
Kaohsiung	10,256,829	9,676,554	8,581,273	-5.66	-11.32
Port Klang	7,118,714	7,970,000	7,309,779	11.96	-8.28
Antwerp	8,175,952	8,663,736	7,309,639	5.97	-15.63
Hamburg	9,900,000	9,700,000	7,010,000	-2.02	-27.73
Los Angeles	8,355,039	7,849,985	6,748,994	-6.04	-14.03
Tanjung Pelepas	5,500,000	5,600,000	6,000,000	1.82	7.14
Long Beach	7,312,465	6,487,816	5,067,597	-11.28	-21.89
Xiamen	4,627,000	5,034,600	4,680,355	8.81	-7.04
Laem Chabang	4,641,914	5,133,930	4,621,635	10.60	-9.98
Toplam ilk 20	234,900,661	246,776,308	220,905,805	5.06	-10.48

2.2 Türkiye

Türkiye'nin dış ticaret hacmi gelişimi ve 2023 dış ticaret hedefleri bağlamında bakıldığında ülke dış ticaretinde ciddi artış beklenmelidir. Farklı senaryolar altında dış ticaret hacmi incelendiğinde, elleçlenecek yük miktarının da buna paralel seyir göstermesi beklenmelidir. Halihazırda ülke dış ticaret taşımalarının son on yıllık ortalamasının % 87,6 oranında denizyolu ile yapılmış olması da limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır.

Şekil 5: Türkiye Dış Ticaret Projeksiyonları



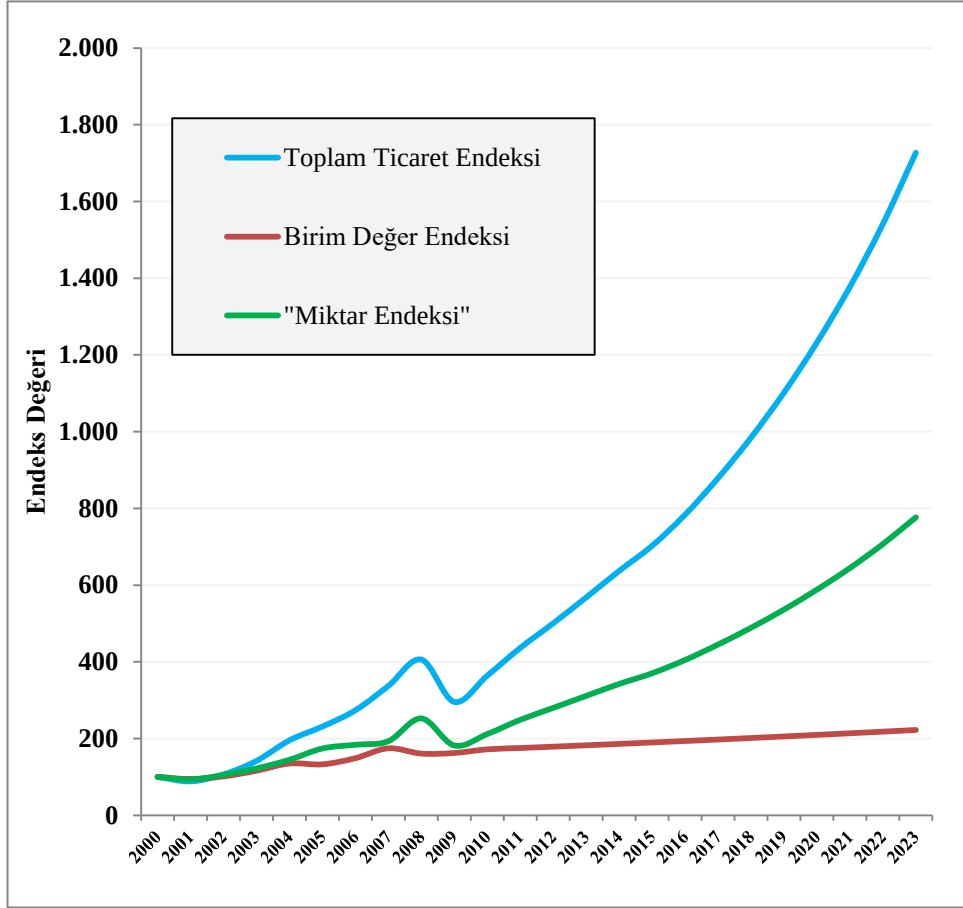
Açıklama: 1961-2011 arası gerçekleşmiş veriler baz alınarak tahmin modelleri öncelikle oluşturulmuş olup; Dünya Ekonomisinin farklı büyüme senaryoları ve Türkiye'nin aldığı pay bazında dış ticaret projeksiyonları gerçekleştirilmiştir.

Gayri safi hasılanın değişimine paralel olarak beklenen dış ticaret hacmi senaryoları, 1-3 triyon dolar arasında dış ticaret hacmi beklentisi yaratmaktadır. Bu yaklaşıma göre minimum 1 trilyon dolar, ortalamada 1,5 trilyon dolar dış ticaret hacminde Kocaeli'nin yaklaşık %18'lik dış ticaret payı sabit kalırsa 180-270 milyar dolarlık dış ticaret hacmini elleleyecek altyapı yatırımlarına gereksinim duyulacaktır. Doğaldır ki, parasal büyüklük olarak gerçekleşen bu büyüme hızları liman operasyonlarına eş yansımayabilecektir. Bu nedenle dış ticarete taşınan yükün miktar cinsinden büyüme hızı öngörölmeye çalışılmalıdır. Bu yaklaşıma göre oluşturulan “miktar endeksi”, dış ticarete miktar cinsinden büyümenin yaklaşık 3,5 katına çıkacağını öngörmektedir.

Ocak 2011 itibariyle kıyılarımız boyunca uluslararası ulaşıma yönelik olarak hizmet veren 182 kıyı tesisi (liman/iskele/boru hattı ve şamandıra sistemi şeklinde) mevcut olup ölkede belli yük türünde uzmanlaşmış münhasır liman ve terminal işletmeciliği gelişim sürecindedir

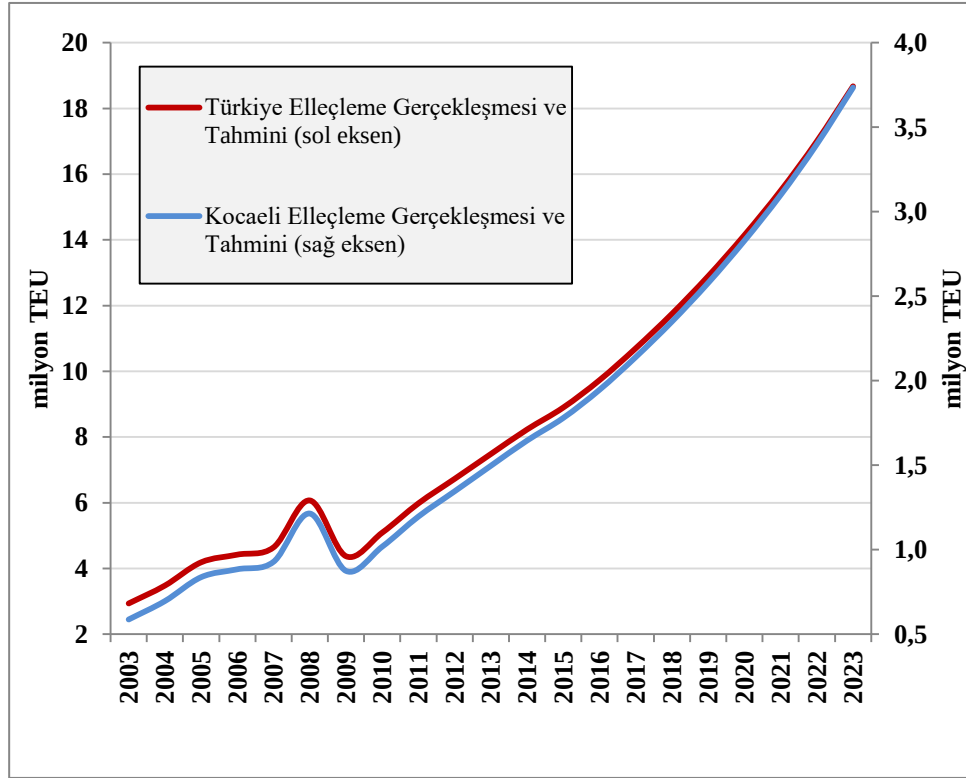
Türk limanlarında elleçlenen toplam yük miktarında 2010 yılında, 2003 yılına göre % 83 oranında artış gerçekleşirken elleçlenen yüklerin önemli kısmını ithalat ve ihracat yükleri oluşturmaktadır. Limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner miktarında (TEU bazında) ise 2003 yılına göre 2010 yılında %128 artış gerçekleşmiştir. 2003 yılında 2,5 milyon TEU ellelenirken bu rakam 2010 yılında 5,7 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

Şekil 6: Türkiye Dış Ticareti Miktar Endeksi



Türkiye limanları, 2010 yıl sonu verileri itibariyle yaklaşık 380 milyar dolarlık dış ticarete karşılık 5,7 milyon TEU konteyner yükü ve 115 milyon tona yakın genel kargo, katı ve sıvı dökme yük elleçlemiştir. 2023 dış ticaret hedefine ortalamada ulaşılması halinde, limanların 18-20 milyon TEU konteyner ve 300-350 milyon ton genel kargo, katı ve sıvı dökme yük elleçleme kapasitesine sahip olması gerekeceği beklenebilir.

Şekil 7: Türkiye ve Kocaeli için Konteyner Elleçleme Gerçekleşmeleri ve Tahminleri



Kocaeli ekonomisinin yarattığı katma değer ve ulaştığı dış ticaret hacminin ülke genelindeki oranının 2023’e değin değişmediği, şu anda hinterlandındaki şehirlere kaptırdığı dış ticaret hareketlerini geri kazandığı ve hatta aktarma merkezi niteliği kazanacak liman(lar)ı vasıtasıyla dış ticaret için çekim merkezi olarak yüklerin bölge yönlendirileceği varsayılırsa 1,2 milyon TEU olarak hesaplanan bölgeye ait konteyner yükünün 2023’e kadar muhafazakar yaklaşımla ve “asgari” olarak **4 milyon TEU’ya ulaşması** ve bu yükün bölge limanlarında elleçleneceği beklenebilir.

Aşağıdaki tablolarda Kocaeli’nde ilçelere göre tank ve iskele elleçleme kapasitelerinin coğrafi ve bölgesel dağılımları gösterilmektedir.

İLÇELERE GÖRE TANK VE İSKELE ELLEÇLEME KAPASİTELERİ (2010)

İZMİR		Tank Kapasitesi (m ³)	Sıvı Yükleme (m ³ /yıl)	Kuru Yükleme (Ton/yıl)	RO-RO Araç (Adet)	Konteyner (TEU)	Genel Kargo (Ton/yıl)	İskele Elleçleme Kapasitesi
1	Aktaş Dış Ticaret A. Ş.	36.000	126.949					300.000
	Toplam	36.000	126.949					300.000
DERİNCE								
1	Koruma Klor Alkali San. Ürün. ve Tic. A. Ş.	38.000	105.000				85.000	300.000
2	Petrol Ofisi Derince Terminal Müdürlüğü	280.000	789.218					1.050.000
3	Shell & Tüccar Petrol A. Ş. Derince Tesisleri	90.058	308.983					1.200.000
4	TCDD Derince Liman İşletmesi Müdürlüğü	16.500	51.031	1.356.534	300.781	6.254	1.071.481	3.000.000
	Toplam	424.558	1.254.232	1.356.534	300.781	6.254	1.156.481	5.550.000
KÖRFEZ								
1	İstanbul Gübre Fabrikaları San. A. Ş.	32.000	88.686	1.473.906				1.800.000
2	TÜPRAŞ İzmit Rafineri Müdürlüğü	2.143.858	18.414.425					22.000.000
3	Rota Liman Hizmetleri San. A. Ş.			792.285			924.102	5.000.000
4	Marmara Transport Gemi İnş. San. A. Ş.		60.851					
5	Türkuş İzmit Liman İşletmesi	54.461	92.000					200.000
6	Gübretaş Fabrikaları T. A. Ş.	26.000	115.310	552.824				1.000.000
7	Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A. Ş.	113.043	523.791		144.638	248.240	896	
8	Nuh Çimento San. A. Ş.			1.872.066			195.286	3.000.000
9	Diler Demir Çelik End. Tic. A. Ş.						3.507.308	5.500.000
10	AYGAZ A. Ş. (Platform)	23.500	704.831					3.000.000
11	HABAŞ Petrol Ürünleri San. ve Tic. A. Ş. (Platform)	12.295	142.207					1.000.000
12	Millangaz LPG Dağıtım San. ve Tic. A. Ş. (Platform)	38.500	349.403					600.000
13	OP-AY Akaryakıt Ticaret Ltd. Şti. (Platform)	63.500	310.808					500.000
14	Pet-İne Petrol Ürünleri Tic. A. Ş. (Platform)	22.235	33.013					1.000.000
	Toplam	2.529.392	20.835.325	4.691.081	144.638	248.240	4.627.592	44.600.000

DİLOVASI									
1	Kırmızı Demir Çelik A. Ş. (Liman tesisleri)								3.000.000
2	Karayolları Taşımacılık Asfalt Tesisi	15.000						2.907.347	146.000
3	SADAS Samsun Akaryakıt Dağıtım A. Ş. (Total Oil)	104.880	483.701						1.000.000
4	İstanbul Demir Çelik (Eğilim) A. Ş.							1.887.517	2.500.000
5	Solventaş Teknik Depolama A. Ş.	277.680	1.294.000						4.000.000
6	Altınel Liman ve Terminal İşletmeleri A. Ş.	42.097	179.681						1.000.000
7	Yıldırım Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri A. Ş.	119.735	690.523	39.600			135.495	1.955.702	
8	Çolakoglu Metalurji A. Ş. Liman Tesisleri			3.704.102					5.000.000
9	Pollport A. Ş.	149.446	727.750	2.349.428					6.000.000
10	Belde Liman İşletmeleri ve Depoculuk A. Ş.						480.000		
Toplam		708.838	3.375.655	6.093.130			615.495	6.750.566	22.646.000
ÇAYIROVA									
1	Çayirova Cam San. A. Ş.			122.207					300.000
Toplam				122.207					300.000
DARICA									
1	Aslan Çimento A. Ş.			353.158					900.000
Toplam				353.158					900.000
BAŞİSKELE									
1	Limas Liman İşletmeleri A. Ş.	100.352	381.851	31.497				32.611	1.000.000
2	Autoport Liman İşletmeleri A. Ş.			888.000					2.000.000
Toplam		100.352	381.851	919.497				32.611	3.000.000
GÖLCÜK									
1	Ford Otomotiv San. A. Ş.						227.130		
Toplam							227.130		
GENEL TOPLAM		3.799.140	25.974.012	13.535.607			672.549	869.989	77.296.000

NOT-1: Liman İşletme Tesislerinin, değişkenlerinin (Stok sahası, stokta kalma süreleri, sıvı yüklerde; elleçleme debisinin, kuru yüklerde elleçleme ekipman kapasite-
lerinin ve gemilerin büyüklüğünün farklı olması) çok olması nedeni ile kapasitelerinin tam olarak belirlenemediğinden verimlilikleri hesaplanamamıştır.

NOT-2: Ro-Ro miktarları kapasite hesabına katılmamıştır.

Tıpkı global örneklerinde de karşılaşıldığı gibi ekonomik aktivitenin bölgesel olarak kümelenmesi ve çok modlu taşımacılık imkanlarının bir limanın faaliyetlerine doğrudan etkisini dikkate aldığımızda İzmit Körfezi kuzeyinin bu hacim içerisinde önemli oranda pay alabileceği söylenebilir. Demiryolu hatları projeksiyonu bu alandaki öncü göstergelerden sadece birisi olmakla birlikte gelişimin teyit edilebilmesi açısından da önemlidir.

Şekil 8: Türkiye Demiryolu Hatları (Mevcut ve 2035 Projeksiyon Hatlar)



Bunun dışında, liman hizmetleriyle çekim merkezi oluşturan bölgelerin/şehirlerin yarattığı katma değer payını dış ticarete daha yüksek verimlilikle yönlendirmesi beklenir. Bunun gerçekleşmesinin; ulaştırma ağının ve özellikle limanların altyapı durumuna, bölgede uğrak liman oluşumuna ve bölge limanları arası muhtemel rekabetin planlı ve öngörülebilir şekilde yönetimi konularıyla doğrudan ilişkili olduğu unutulmamalıdır.

3 “US” – ORTAK AKIL YÖNTEMİYLE KOCAELİ’NDE GELECEK ARAYIŞI: DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İÇİN ÖNERİLER

3.1 Yöntem

Kocaeli Sanayi Odası’nda 16 Eylül 2011 tarihinde “US” yöntemiyle “ortak akıl” toplantısı gerçekleştirilmiştir. Toplantının ana hedefi *“Türkiye’nin dış ticaret hedefine ulaşabilmesi için Kocaeli’nin sanayii, ulaştırma ve lojistik alanlarında atması gereken adımların belirlenmesi”*dir. Bu hedefe ulaşmak için gerekli olan teknik ve idari altyapı ile birlikte hinterland bağlantıları tamamlanmış, çok modlu taşımacılık imkanlarını kullanan, ülke dış ticaret ideallerini yakalamaya yardımcı olacak uluslararası standart ve kalitede sanayi ve ulaşım hizmetlerinin sunulmasını sağlamak toplantının ara hedeflerini teşkil etmektedir.

Bu amaç doğrultusunda ortak akıl arayışı gerçekleştirilerek; katılım gösterenlerin gerek bireysel gerekse kurumsal kimlikleri doğrultusunda toplantı süresince ortaya koydukları çalışma ve tartışmaların özünün elde edilmesi hedeflenmiştir.

Ortak Akıl “US” yöntemi toplam üç saatlik sürede gerçekleştirilmiştir. Yöntemin hızlı uygulanması ve adımlara ilişkin bilgilerin katılımcılara aktararak ilk grupların oluşturulması neticesinde elde edilen sonuçların ara işlemesi yapılarak ana tartışma grupları oluşturulmuş ve böylelikle katılımcıların; konuları önceden belirlenmiş alanlardaki önerilerinin önceliklendirilerek elde edilmesi sağlanmıştır.

Ortak akla ulaşmak açısından tartışma konularının serbestçe belirlenmesi, yöntemin ana ilkesini oluşturmaktadır. Katılımcıların salt

katkılarıyla sonuç alınabilmesi açısından çalışmanın ana amacı 20 dakikalık bir oturumda tüm katılımcılara açık oturumda açıklanmıştır.

Uygulanan yöntemin ana felsefesi, öncelikli olarak bizzat katılımcıların tartışma konularını belirlemesidir. Tartışılacak konuların belirlenmesi için katılımcılar farklı büyüklükteki gruplara rassal olarak dağıtılmış ve her grupta grup üyeleri farklı fikirlerini serbestçe ortaya koyarak belirleyerek toplantı başkanına iletmiştir. Bu bilgiler ışığında öne çıkan konulara ilişkin gruplamalar toplantı başkanı tarafından yapılarak uzman fikirlerin tesis edilmesi görevi ikinci aşama için kurulan gruplara bırakılmıştır.

Bu anlamda çalışma iki temel aşamadan oluşmaktadır. Toplantı başkanı tarafından rassal olarak oluşturulan gruplar birinci aşamada ana ve ara hedefler bağlamında tartışılmaya değer fikirleri uzlaşıyla listelemiştir. Bu fikirlerin sadece muhtemel sorunları değil amaca yönelik uygulanacak modele dahil edilmesi gereken değişkenleri de içermesi beklenmektedir. İkinci aşamada ise ilk aşamada ortaya çıkan fikirler bağlamındaki öneriler yeni oluşturulan gruplar bazında önceliklendirilerek listelenmiştir.

Toplantı başkanı tarafından rassal olarak oluşturulan grupların ana hedefe yönelik açtıkları tartışma başlıkları, grup içinde her grup üyesi sırayla birer fikir beyan ederek, “beyin fırtınası” esaslarına göre elde edilmiştir. Fikirler, her biri grup başkanı tarafından tahtaya herkesin göreceği şekilde yazılarak fikir üretme aşaması sona erene dek üretilmeye devam etmiştir. Önerilen fikirlerin tüm grup üyeleri tarafından anlaşılır olması için grup başkanı, fikri öne süren üyeden gerekli açıklamayla birlikte gerekli görülmesi halinde fikirleri grup içinde birleştirerek nihai tartışma konularını toplantı başkanına iletmiştir.

Ortaya konulan bu tartışma konusu fikirler, her grupta kendi içinde “Borda” seçim kuralına göre önem sırasına koyulmuştur. Her bir grup üyesinin skor kartı, o grup içerisinde üzerinde uzlaşa sağlanan beyin fırtınası sonucu ortaya çıkmış fikirlerin puanlamasının yapılması sonucu elde edilmiştir. Kullanılan bu yöntemle, grubun üzerinde en çok uzlaşa gösterdiği fikirlerin bir sonraki aşamadaki “öneri oturumları”nın konusunun belirlenmesi için dikkate alınması sağlanmıştır.

Tartışma konularına ilişkin ortaya çıkan sonuçlara göre katılımcılar kendilerinin en çok katkı sağlayacağını düşündüğü öneri grubuna gönüllülük esasıyla katılmış veya katılımcılar toplantı başkanı tarafından gruplara yönlendirilmiştir. Birinci aşama sonucu oluşturulan ikinci aşama gruplarında, her grup ait olduğu başlığa yönelik önerileri grup içi fikir beyan esasları önceki oturuma benzeyen şekilde ortaya koyarak açık ve anlaşılır önerilerin gerekçeleriyle birlikte kayıt etmiştir. Her bir öneri diğer bir öneriyle kıyaslanarak ve Eşlenik Sıralama Tekniği kullanılarak grup içi oylama ile önem sırasına dizilmiştir.

İlk forumdan yaklaşık iki hafta sonra 29 Eylül 2011 tarihinde gerçekleştirilen kapanış çalıştayında ise ilk oturum sonuçları katılımcılara sağlanarak ortak akıl forumunun ana amacı doğrultusunda fikirler ve yöntemlerin belirlenerek bir yol haritası çıkartılmıştır.

Üç grupta, her bir grubun yedişer önerisi ile ilerleyen çalışmanın sonuçları grup içi puanlama ile sıralanmıştır. İlk oturumdan farklı olarak, daha az sayıda katılımcı ile gerçekleştirilen bu oturumda her bir grubun ifade ettiği çözüm yöntemleri diğer katılımcılar tarafından da oylanarak uzlaşının toplantı geneline yayılması sağlanmıştır.

Kısaca, ilk toplantıda yapılan birinci oturumda tartışılmaya değer konular ortaya konulmuş, ikinci oturumda ise bu konulara ilişkin fikirler üretilmiştir. Son aşama olan kapanış çalıştayında ise hedefe yönelik yol haritasının belirlenmesi sağlanmıştır. Buna göre, her bir oturumun tartışma, fikir ve öneri listeleri birebir olarak sunulmuştur.

3.2 Ortak Akıl “US” Forum: Birinci Oturum Sonuçları

Oturum, ana hedefin tüm katılımcılarla paylaşılması ile başlamış ve herhangi bir yönlendirme olmaksızın üyelerin beyin fırtınasına esaslarına göre işleyen bu oturumda yedi farklı grupta görüşlerini paylaşması ile bitirilmiştir. Ortaya çıkan görüşler önem belirtmeksizin ve hiçbir değişikliğe uğramadan alt alta sıralandığında aşağıdaki liste oluşmuştur;

1. Limanların bütünleştirilmesi
2. Çevreye duyarlı limancılık
3. Liman bölgesi (Körfez) yönetim sistemi oluşturulması
4. Lojistik ve ulaşım master planlarının, imar planlarına aktarımı
5. Yerleşim yerlerinden uzak depolama alanlarının oluşturulması
6. Yeniden yapılanma için mevzuatın incelenip yapılandırılması
7. Eğitim-öğretim planlaması
8. Limanların önemi, sayısı ve organize olmaları
9. Limanların ıslahı
10. Lojistik master plan – Kocaeli Büyükşehir Belediyesi
11. Ulaşım ana planı - Kocaeli Büyükşehir Belediyesi
12. Ulaştırma türlerinin eklemlenmesi
13. Kuzey Marmara otoyolu Körfez geçişi bağlantısının liman tem D100-130 demir yollarına bağlanması
14. Kuzeydoğu Anadolu ve Güney Marmara otoyolunun planlanması

15. Lojistik merkez ve iç limanlarının planlanması
16. İhtisas limanı oluşturulması
17. Limanların verimliliğinin artırılması
18. Limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları
19. Teknoloji yatırımı
20. Kocaeli büyük bir liman olarak kabul edilerek “PORT OTORİTESİ”nin artırılması
21. Liman otoritesi
22. Limanların kapasitelerinin artırılması
23. Firmalar ve limanlar arası networking (tüm ilgili taraflar arası)
24. Liman trafiğinin şehir trafiğinden ayrıştırılması
25. Liman yollarının otoyollara bağlanması
26. Körfez (Liman) master planının tamamlanması
27. Üniversitede departman açılması
28. Bürokrasinin azaltılması, e-devlet üzerinden işlem yapılması
29. Tüm bu başlıklar limanla yürütülmeli. Liman ile ilgili tüm işlemler bu otorite üzerinden yapılmalı
30. Yatırımcılar için teşvik mekanizmasının oluşturulması
31. İşletme konusunda teşvik politikalarının geliştirilmesi
32. Gemi trafik hizmetlerinin geliştirilmesi. İzmit körfezinde seyir emniyetinin sağlanması
33. Deniz trafiğinin iyileştirilmesi
34. Triaj alanlarının oluşturulması (Toplama), lojistik toplama alanlarının oluşturulması
35. Kuzey-güney ekseninde demiryolu ile taşımanın sağlanması
36. Kuzey-güney demiryolu ekseninin oluşturulması
37. Limanlar ile OSB’ler arasında demiryolu bağlantısının sağlanması
38. Limanlar ile demiryolu bağlantısının sağlanması, Anadolu’nun gelişmesi yönünde en büyük etkiye sahip

39. Derince Limanı'nın özelleştirilmesi (Modernizasyon), gerekli yatırımların yapılarak işlevsel hale getirilmesi
40. Rotterdam ile İzmit Körfezi kıyaslaması. Rotterdam yapay olmasına rağmen liman otoritesi sayesinde çok daha fonksiyonel. Ancak doğal liman olarak kullanılabilecek İzmit Körfezi, otoriteler arası koordinasyon eksikliği nedeniyle fonksiyonel değil
41. İzmit Körfezi'nin en büyük eksikliği, mülkiyetin halkın eline geçmiş olması
42. İzinlerin tek bir liman otoritesi tarafından verilmesi
43. Uluslararası yolcu taşımacılığının geliştirilmesi
44. Limanlarının demiryolu bağlantılarının sağlanması
45. Üretim merkezlerinin (OSB, serbest bölge) demiryolu ve limanlara bağlantılarının sağlanması
46. Limanlara genişleme/büyümleri için gerekli devlet izinlerinin hızlandırılması
47. Port otoritesinin kurulması (Tek elden yönetim)
48. Mevcut durumun tespiti ve bu tespite göre projeksiyon yapılması/bilgi kirliliğinin giderilmesi
49. 500 milyar \$'lık hedefe uygun konteynır ve kuruyük terminallerinin kurulması
50. Kocaeli lojistik master planı yapılmalı
51. Limanlarda ihtisaslaşmaya gidilmesi
52. Dilovası'nın tank depolarının depolama alanı olarak ihtisaslaşması (zemin nedeniyle)
53. Derince Limanı'nın özelleştirilmesi sürecinin tamamlanması
54. Liman işletmelerinde çalışanların eğitimlerinin yükseltilmesi
55. Bölgede yapılan planların proje/çalışmaların diikkate alınarak projelerin geliştirilmesi, mevcutların revize edilmesi

56. Liman ticaretinin rekabet ve hizmete yönelik maddi ve ticaret ayaklarının belli standartta oluşturulması
57. Yerleşim alanı içerisinde kalmış limanlarının şekillendirilmesi (modern liman)
58. Uluslararası modellerin kullanılması
59. Marmara Denizi limanlarındaki tankların Yassıada'da konuşlandırılması
60. Küçük liman işletmelerinin birleşmelerinin teşvik edilmesi
61. Planlanmış karayollarının ivedi hayata geçirilmesi
62. Gümrük organizasyonunun rehabilite edilmesi
63. Katılımcılar toplantıya çağırılmadan önce yeterince bilgilendiriliyor mu?
64. Şuanda Kocaeli'deki limanların durumu yeterli mi değil mi?
65. Sektörün finansmanında sorun var mı yok mu?
66. Deniz taşımacılığının diğer yollarla bağlantısında sorun var
67. Bütünleşme, entegrasyon – diğer taşımacılık yollarıyla
68. Kocaeli lojistik master planı Genel Md. Biraz daha spesifik bilgilendirme istenmektedir.
69. Portların kurulimanlar (dry port) ile entegresi sorunu. Portun denizde değil karada olması (Elleşme)
70. Limanların yapımında denizleri doldurma yapmayalım kıyıya sadece iskeleye yapalım arkadaki alanı atalım, mevzuat izin versin. Elleşme alanlarında düzenleme yapılmasın
71. Mevcut limanlardaki kapasite sorunu
72. En başta körfezdeki mevcut limanların en önemli sorunu bayındırlık mevzuatı
73. Genişlemenin/planın hızlı bir şekilde kıyı kenar çizgisinin bayındırlıktan çıkması, kıyıların planlanması

74. Yukarı doğru çıkan konteynırlar, çevresel sorunlar, planlama yaparken yerleşime, çevreye dikkat edilmesi
75. Envanter çalışması
76. Mevcut envanterden nasıl yararlanılabilir?
77. Limanların birbiriyle ilgili sorunları
78. Yabancı yerli sermaye konusunda ne gibi çalışmalar oluyor?
79. Ticaret kanunu
80. Deniz ticareti kanunu
81. Gümrükleme sorunları
82. Varolan donanmanın yeni yapılanmadaki durumu ne olacak?
83. Kiralama işlemlerinin (milli emlak) yer tahsisi ve sınırlarının tahsis işlemlerinin hızlandırılması
84. Vasıflı insan kaynağı var mı? Kim yetiştirecek?
85. Yönetmel model, işletme modeli, idari yapılanma; AB'deki gibi komite kurulabilir, tüm işler bir yerde olur.
86. Bir çatı model olabilir. Bu tür yerlerin bölgesel bir idari yapılanması olmalı. Bölgesel yönetim modeli. Tek elden olmalı
87. Kocaeli için Rotterdam modelinden yararlanalım
88. Master plan oluştururken tüm tarafların görüşleri alınmalı
89. Kayıt dışılık azaltılmalı
90. Limanlarda ihtisaslaşma (Konteynır limanı, Sıvı yük, Terminaller)
91. Demiryolu-liman bağlantısı güçlendirilmeli
92. Türkiye iç taşımacılığında deniz yolunun kullanılması
93. TCDD tarafından yeni yatırımlarla altyapının güçlendirilmesi, özel sektör dinamiklerinin yakalanması
94. Demir yollarında özel sektörün kendi lokomotiflerinin kullanılması
95. TCDD kanunun ivedilikle yürürlüğe girmesi
96. Halihazırda faaliyet gösteren limanların teknik kapasitesinin artırılması

97. Liman şehirleri yaratmak (eğitim, altyapı)
98. Liman işletmecilerinin birlikte hareket etmesi
99. Personel ihtiyacının tespiti ve çalışmalarının yapılması
100. Liman ev denizcilik merkezlerine destek lojistik merkez kurulması
101. Liman – karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi
102. Deniz taşımacılığına yönelik gümrük mevzuatlarının yenilenmesi
103. Kabotaj taşımacılığının teşvik edilmesi
104. Kocaeli liman yönetim modeli oluşturulmalı
105. Liman yönetimlerinde yerel yönetimlerin daha aktif olması
106. Yerel yönetimlerin taşımacılık politikalarını belirlemesi
107. Limanlar serbest taşımacılık bölgelerinin oluşturulması
108. Türkiye’deki yanlış algılama
109. Dünya’nın 10 limanı arasında Türkiye’nin olmamasının nedeni nedir
110. Kocaeli limanı, Barcelona’dan daha büyük olmasına rağmen
111. Limanlar şehirlerdir. Kocaeli başlıbaşına bir limandır.
112. İhracat için Kocaeli’nin liman kenti olduğu kabul edilmeli
113. Kocaeli limanlar cennetidir. Geliştirme ve mevcutları temsil gereklidir
114. Neden bazı firmalar (TÜPRAŞ örneğin) sadece kendine çalışıyor?
115. İdareciler bu konuda bilinçlendirilmeli
116. Kocaeli’nin en büyük 10. Liman olduğu konusunun altını çizmekte ortak fikre sahibiz
117. Akama konferansında amaç bu olmalı
118. Vatandaşın tamamen yanlış algılamadan dolayı bu gelişime karşı olduğunu düşünüyoruz
119. Limanların bölgeleri profesyonelce seçilebilir. Şehre yakın olmazsa vatandaş problem yaşamaz.

Bu aşamada ortaya konulan görüşler gruplar içinde derlenerek tartışma konusunu oluşturacak fikirler bağlamında önem sırasına konularak özetlenmiştir. Fikirlerle ilişkin özetler grup bazında şekillendirildiği haliyle sıralanmıştır.

A1.

- A.** Lojistik trafiğin çok modlu ulaşım planlaması (yollar)
- B.** Lojistik yapılanmalarının planlanması (yapılar)
- C.** Bunların birleştirilmesi
- D.** Mevzuatın oluşturulması
- E.** Eğitim

A2.

- A.** Limanların ıslahı
 - Limanların bağlantı yolları (Karayolları)
 - Liman yollarının otoyollara direk bağlanması
 - Teknoloji yatırımı
- B.** Liman otoritesi
- C.** Limanların kapasitesinin artırılması
- D.** Networking (firmalar ve limanlar – ilgili taraflar)
- E.** Körfez master planının tamamlanması
- F.** Eğitim
- G.** Bürokrasinin azaltılması
 - E-devlet uygulaması
- H.** İşletme konusunda teşvik programı
- İ.** Deniz trafiğinin iyileştirilmesi
- J.** Triaaj alanlarının oluşturulması (Lojistik toplama alanı)
- K.** Kuzey-güney demiryolu eksenlerinin oluşturulması
- L.** Limanların OSB'lere demiryolu bağlantısı

- M.** Derince Limanı'nın özelleştirilmesi (modernizasyon)
- N.** İzinlerin, ruhsatların tek bir otorite tarafından verilmesi
- O.** Ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığının geliştirilmesi

A3.

- A.** Ulaşım bağlantılarının (Demiryolu, karayolu, deniz, hava) gelecek projeksiyona yönelik geliştirilmesi, planlanması ve ivedi uygulanması
- B.** Mevzuatın yetkili tek elde toplanacak şekilde düzenlenmesi (Port Otoritesi)
- C.** Limanlardaki mevcut durumun tespiti ve revize edilmesi, ihtiyacının belirlenmesi
- D.** Kıyı yapılarının ihtisaslaştırılması
- E.** Derince Limanı'nın özelleştirilme sürecinin tamamlanması
- F.** Liman işletmelerinde çalışanların eğitimlerinin yükseltilmesi
- G.** Marmara Denizi limanlarındaki tankların Yassıda'da konuşlandırılması

A4.

- A.** Limanların fiziksel durumu
- B.** Deniz taşımacılığında finans
- C.** Diğer taşımacılık yollarıyla bütünleşme sorunu
- D.** Kuru Liman
- E.** Limanların kapasite sorunu
- F.** Mevzuat
- G.** Kıyıların planlanması
- H.** Çevresel sorunlar
- İ.** Gümrükleme
- J.** Varolan donanmayı koruma

- K.** Yer tahsisi ve tahsis yolları
- L.** İnsan kaynakları durumu
- M.** Planlamada katılım
- N.** Kayıtdışılığın minimize edilmesi
- O.** Limanlarda ihtisaslaşması

A5.

- A.** Kabotaj taşımacılığı
- B.** TCDD altyapı
- C.** Eğitim
- D.** Limanlarda yerel yönetim
- E.** Deniz ticareti mevzuat iyileştirme
- F.** Serbest bölge ve lojistik merkezleri oluşumu
- G.** Liman ulaşım bağlantıları güçlendirme

A6.

- A.** Limanların bir bütün olarak değerlendirilmesi
- B.** Sit alanlarının değerlendirilmesi
- C.** İzmit körfez bölgesinin uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi
- D.** Liman tesislerinin karayolu, demiryolu tek ulaşım ağıyla birleştirilmesi
- E.** Serbest bölgenin değerlendirilmesi
- F.** Mevzuatların özenle devlet limanı statüsünde tekrar yapılandırılması
- G.** Liman hizmet sürelerinin iyileştirilmesi
- H.** Çevre kanunlarının yeniden yapılandırılması
- İ.** Liman özelleştirmelrinin sonuçlandırılması
- J.** Liman hizmetlerine teşvik verilmesi altyapı hizmetlerinin sanayi kuruluşlarına eşdeğer tutulması

- K.** Körfez bölgesindeki liman yatırımlarının imar planlarının bütün halinde değerlendirilmesi
- L.** Liman stoklama ve operasyonel sahaların değerlendirilmesi
- M.** Limanlarda ihtisaslaşmaya gidilmesi
- N.** Konteynır hub limanlarının oluşturulması
- O.** Uluslararası yapı standartlarına uyulması
- P.** Özel işletmelerdeki çalışma koşullarının iyileştirilmesi (İSİG ve Teknik emniyet)
- Q.** Deniz taşımacılığının hacminin artırılması için teşviklendirilmesi
- R.** 2023 hedeflerine uygun kapasite yatırımlarının oluşturulması, planlamalarının yapılması
- S.** Kılavuz hizmetlerinin iyileştirilmesi (tek başlı olarak)
- T.** Liman sahasındaki hizmet gemilerinin standartlarının iyileştirilmesi
- U.** Gümrük hizmetlerinin sadeleştirilmesi ve hızlandırılması, beklemenin giderilmesi
- V.** Körfez bölgesinde lojistik merkezlerin oluşturulması

A7.

- A.** Kocaeli Avrupa'nın en büyük 10. Limanıdır. Anlatılmalı ve geliştirilmeli
- B.** Mevzuat daha yalın olmalı, kurumlar arası koordinasyon olmalıdır.
- C.** Limanlar master planı yapılmalı
- D.** Master plan şehir planları ile uyumlu olmalı
- E.** Demiryolu taşımacılığı limanlar ile bağlanmalı
- F.** Multimodel taşımacılık yapılmalı, port authority sistemi oluşturulmalıdır.

3.3 Ara Sonuçlar

Her grup üyesinin kendi grubunda oluşan konulara yönelik yaptığı puanlama esas alınarak moderasyon sistemi gereği konular ölçeklendirilerek puanlandırılmıştır. İlk aşama sonuçlarına göre aldıkları puanlara göre tartışma konuları sırasıyla şu şekilde belirlenmiştir.

- Lojistik ve Ulaştırma Modlarının Entegrasyonu [58]
- Limanlar, İdare ve Faaliyetleri [47]
- Mevzuat [32]
- Masterplan [28]
- Diğer (Eğitim, Yatırım, Çevre, vb.) [26]

Parantez içindeki skorlar, katılımcıların gruplarda her konuya ilişkin verdiği puanların grup bazında ölçeklendirilmiş ve yuvarlanmış toplamalarını ifade etmektedir. Kullanılan teknik, katılımcıların öneri oluşturmak için üzerinde en çok uzlaşısı oluşturduğu konuları bulmayı mümkün kılmıştır. Bu gruplamaya göre ikinci oturum için “oturum başlıkları” belirlenebilmiştir.

Konuların yapısal bütünlüğü korunarak, kayda geçen tartışma önerileri için bir “anahtar kelime” analizi (toplantı sonrası) yürütüldüğünde ise tartışma konusu olarak önerilen konular tasnif edilip sınıflanmıştır. Bu kelimeler skora göre ağırlıklandırılarak ölçeklendirme yapıldığında katılımcıların eğilimleri görsel olarak ifade edilebilmiştir. Buna göre şekilde yer alan her bir anahtar kelime, ölçeklendirilmiş puanlamaya göre konunun önemine ilişkin büyüklüğü ifade etmektedir.

liman, mevzuat, multimodal,
planlama, yatırım, lojistik, otorite, masterplan,
entegrasyon, demiryolu, karayolu, kocaeli, körfez, denizyolu ticareti,
eğitim, envanter, analiz, denizyolu, yapılaşma, vizyon, kıyı, havayolu, teknoloji,
altyapı, çevre, imar, operasyon, özelleştirme, derince, kapasite, bürokrasi, ihtisas,
serbest bölge, tahmin, standartlar, teşvik, gümrük, finans, kabotaj, iletişim,
networking, pazarlama, 2023, çalışan, sanayi, kayıtdışı, insan kaynakları, kuruliman,
işletme, yolcu taşımacılığı, depolama, iş güvenliği, aktarma merkezi, donanma, kılavuz
hizmetleri, konteynır,

3.4 Değerlendirme Form Örnekleri

FORM – 1: Sadece grup üyeleri tarafından doldurulacaktır.

Her grup üyesi tarafından doldurulacaktır. Oturum bitimine beş dakika kala fikirler için skor girişleri yapıp raportöre iletilecektir.

ÖRNEK: Yedi fikir öne sürülen bir grupta bir grup üyesinin örnek puanlama yöntemi alttaki gibi olabilir.

Fikir	Skor
A	
B	
C	
D	
E	
F	
G	
H	
I	
J	
K	
L	
M	
N	
O	

Fikir	Skor
A	5
B	7
C	3
D	1
E	6
F	2
G	4

Örneğe göre, bu grup üyesi B fikrinin tartışmaya en çok değer fikir olduğunu, D fikrinin ise tartışmaya en az değer fikir olduğunu beyan etmektedir.

Burada fikir sayısı yedi olduğu için puanlamada maksimum skor 7, minimum skor 1 olarak verilmiştir. Her fikrin aldığı değer birbirinden farklıdır.

FORM – 2: Sadece raportör tarafından doldurulacaktır.

Raportör tarafından her grup üyesinin iletildiği skor kartlarındaki bilgiler toplam sütunuyla birlikte işlenerek moderatöre iletilecektir.

		Grup Üyesi							TOPLAM
		1	2	3	4	5	6	7	
Fikir									
A									
B									
C									
D									
E									
F									
G									
H									
I									
J									
K									
L									
M									
N									
O									

3.5 Ortak Akıl “US” Forum: İkinci Oturum Sonuçları

Daha somut fikirlere ulaşılmasını sağlama hedefi çerçevesinde; **“lojistik ve ulaştırmada entegrasyon”, “mevzuat” ve “masterplan”** konularında birer grup, katılımın görece yoğun olduğu **“limanlar”** konusunda ise iki oturum açılarak ikinci aşama grupları oluşturulmuştur. “Diğer” başlığı altında toplanan ve tek tek dikkat çekici diğer konular ise toplulaştırılarak tek başlıkta değerlendirilmiş fakt yeterli katılım sağlanamadığından bu konuda oturum yürütülememiştir.

Toplamda beş grubun ikinci oturum sonucu ortaya koyduğu görüşler, önem belirtmeksizin ve hiçbir değişikliğe uğramadan alt alta sıralandığında aşağıdaki liste ortaya çıkmıştır.

1. Lojistik master plan paydaşlarının katkısının sağlanması
2. Limanlar – demiryolları – sanayi kuruluşları ile entegre olması
3. Demiryolları ile Anadolu’ya entegrasyon
4. Derince limanının modernizasyonu, özelleştirilme sürecinin tamamlanması, limanın TEM’e erişimi
5. Marmara otoyolu Körfez geçiş köprüsünün bağlantısı
6. Lojistik köyler ile iç limanlar planlanmalı
7. Gölcük donanmasının lojistik üzerine etkilerinin değerlendirilmesi – çalışılması
8. Mevcut limanların modernizasyonu – geliştirilmesi, efektif – verimlilik
9. Ulaştırma Bakanlığı tarafından ulusal master plan yapılması
10. Dilovası’nda TCDD’nin lojistik merkezinin ve Belde Limanı’nın devreye girmesi
11. Limanların çevre illerle entegrasyonu

12. Körfez limanları ile Karasu'daki limanların entegrasyonu
13. D-130 güneyinde TEM-Körfez geçişi arasında bir "OTOYOL" yapılması
14. Liman işletme terminallerinin ihtisaslaştırılması
15. Köseköy-İstanbul kuzey demiryolu geçişinin yapılması
16. Cengiz Topel'in lojistik trafiğe açılması
17. Körfez köprüsünün yükseltilmesi
18. Yolcu taşımacılığının denizyolu ile yapılması
19. Limana bağlantı yollarının tesis edilmesi
20. Tek bir noktadan izinlerin verilmesi
21. İhtisas limancılığı
22. Kocaeli Limanı Avrupa'nın ilk 10'u içindedir. Geliştirilmesi gerekir.
23. Bürokrasinin azaltılması, gümrük mevzuatının daha yalın hale getirilmesi
24. Deniz ticaretinin kolaylaştırılması
25. Taşımacılığın denizyoluna kaydırılması
26. Limancılıkta ihtisaslaşma;
27. Kuruyük, likit, konteyner olarak yapılması
28. İçinde liman yöneticilerinin bulunduğu tek bir liman bölgesi yönetimi olmalı
29. 7 tane birarada olan sadece Dilovası'nda var. Buna Hereke de katılabilir. Ancak bölge farklılığı nedeniyle belki Hereke olamaz. Birlikte hareket eden limanların hangisi birleştirilebilir?
30. Derince – Dilovası – Körfez
31. Demiryolu ile limanların bağlantısı önemli
32. Liman – OSB demiryolu
33. Kocaeli Limanlar Bölgesi
34. Liman yönetimi
35. Liman başkanlığının hukuksal yetkilerinin artırılması

36. Otoritenin tek elde toplanması
37. Liman operasyonlarında gümrük mevzuatının revize edilmesi
38. Bürokrasi
39. Planlama, arazi tahsis ve imar mevzuatı, teşvik
40. Liman otoritesi kurgulanması (ÖZERK mekanizma)
41. Liman kuruluşlarının hızlandırılması (bürokrasi)
42. Uluslararası hukuka uygun olarak mevzuatın bütünleştirilmesi – sadeleştirilmesi
43. Liman bölgesi yönetim sistemi – bilgi sistemi
44. Limanlar için teşvik yasası düzenlenmesi (özel sektöre)
45. Ulaştırma altyapısının yerel yönetimler dikkate alınarak mevzuatta yeniden yapılandırılması
46. Gümrük mevzuatının hızlandırılacak biçimde yapılanması
47. Çalışma usul esaslarının belirlenmesi
48. İnsan kaynaklarının mevzuatla belirlenmesi
49. Çalışma mevzuatı
50. Serbest bölge - Kabotaj
51. Özelleştirme
52. Limanların entegrasyonu
53. Demiryolu bağlantısı
54. Port Authority (İzinlerin verilmesi)
55. İhtisas Limanları
56. Kocaeli Avrupa'nın ilk 10 limanı arasında
57. Gümrük mevzuatı
58. Deniz ticaretinin kolaylaştırılması
59. Liman ihtisaslaşması: konteyner, likit, katı
60. Kocaeli Liman Bölgesi (ALTAŞ liman modeli gibi)

Ortaya konulan bu görüşler ışığında her grubun oylama yöntemi ile önceliklendirmesini yaptığı fikirler elde edilmiştir. Öncelik sırası gözetilerek oluşan liste her bir oturum grubu bazında önemlilik esasıyla şu şekilde oluşmuştur.

B1. (Lojistik ve Ulaşımda Entegrasyon)

1. Limanların sanayi ile demiryolu bağı ile entegrasyonu
2. Lojistik master planının tamamlanması
3. Limanlarda modernizasyon
4. Yolcu taşımacılığının denizyolu ile yapılması
5. Körfez köprü geçişinin yükseltilmesi
6. Gölçük donanmasının lojistik üzerine etkileri

B2. (Limanlar – I)

1. Kocaeli Limanı'nın Avrupa'nın en büyük 10.; Türkiye'nin en büyük limanı olduğu anlatılmalı, büyümesi sağlanmalıdır
2. Bu gerçeği destekleyen adımlar atılmalıdır. Master plan yapılmalıdır
3. Eğitim ihtiyacı karşılanmalıdır
4. Port Authority sistemi kurulmalıdır
5. Bürokrasi/Mevzuat basitleştirilmeli, koordinasyon sağlanmalıdır
6. Demiryolu ve karayolu bağlantısı sağlanmalıdır

B3. (Mevzuat)

1. Mevzuatın amaca ve uluslararası hukuka uygun sadeleştirilmesi ve bütünleştirilmesi
2. Çalışma mevzuatı – Çalışma usul ve esaslarının mevzuatının ele alınması
3. Liman otoritesi mevzuatı (özerk yapıda kurgulanacak) (Liman yönetim sistemi – bilgi sistemi)

4. Planlama, arazi tahsisi, imar mevzuatı, teşvik konusunun mevzuatlarının ele alınması
5. Eğitim (mevzuatta bilgilendirme)
6. Serbest bölge ve kabotaj

B4. (Masterplan)

1. Etkileşim havzası dikkate alınarak üst ölçekli planlama yapılması
2. Lojistik&Ulaşım master plan eksikliği
3. Aktörlerin belirsizliğinin kaldırılması

B5. (Limanlar – II)

1. Liman-OSB demiryolu bağlantılarının sağlanması
2. Kocaeli Liman İdaresi ile liman yönetiminin tek elde sağlanması
3. Liman operasyonlarını hızlandırmak için gümrük mevzuatının basitleştirilmesi
4. Dahili taşımacılık için sadece finansal değil çevresel ve sosyal teşvik sistemlerinin oluşturulması

3.6 Ara Sonuçlar

İkinci oturum çıktıları genel anlamıyla incelendiğinde, dört grupta liman idaresi (port authority) konusunun varlığı göze çarpmaktadır. Mevzuat ve masterplan bağlamında liman idaresinin ve ilgili konuların önem arz ettiği gerçeği ortada iken hiçbir grubun bu konuyu ilk tercih sırasına yerleştirmemesi ise dikkat çekicidir. Tekrar etme sıralamasına bakıldığında, masterplan konusu da aynı şekilde dört grup tarafından gündeme alınmıştır. İlk aşama konularının analizi ile paralel olarak; liman operasyonlarına etki eden mevzuat konuları (Çevre, Eğitim, Çalışma, Gümrük) diğer gündem konularını oluşturmaktadır.

Ulaştırma modlarının entegrasyonu konusu ise, genel anlamıyla liman ve demiryolu/karayolu bağlantılarına atfedilmektedir. şehrin bütünüyle bir liman olarak kabul edilmesi konunun vizyonu açısından ön plana çıkmaktadır. Bir diğer husus ise, denizyolu taşımacılığında kabotajın öne çıkartılması ve Kocaeli'ne yapılacak yatırımların denizyolu taşımacılığı hedeflerine uygun altyapıyı barındırmasıdır. Geleceği ilgilendiren bir konu olarak burada körfez köprü geçişinin yükseltilmesi bir örnek olarak gösterilmiştir.

3.7 Değerlendirme Form Örnekleri

FORM – 1: Sadece ikinci oturumda raportör tarafından doldurulacaktır.
Grupta sunulan önerilerin açık şekilde ve gerekçeleri de içererek yazılması gerekmektedir.

	ÖNERİ	GEREKÇE
A		
B		
C		
D		
E		
F		
G		

FORM – 2: Sadece ikinci oturumda raportör tarafından doldurulacaktır.

Grup tarafından belirlenen yedi adet öneri grup içi oylama ile Eşlenik Sıralama Matrisi’nde önem sırasına göre sıralanacaktır.

	A					
B		B				
C			C			
D				D		
E					E	
F						F
G						

ÖRNEK:

Üç öneri için örnek matris oluşturma yöntemi alttaki gibi olabilir.

	A	
B	4 3	B
C	6 1	2 5

Buna göre, A önerisi B önerisi ile karşılaştırıldığında A 4 oy alırken B ise 3 oy almıştır. Böylelikle A'nın B'ye göre daha önemli olduğu ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşıma göre önerilerin sıralaması A-C-B şeklinde olacaktır.

4 “US” – KAPANIŞ ÇALIŞTAYI

4.1 Yöntem

İkinci aşama sonuçları tartışma alanlarında somut fikirler çıkartılmasını sağlamakla birlikte amaç doğrultusunda bir yol haritası oluşturma'nın ilk adımını da teşkil etmektedir. Bu açıdan, üçüncü ve son aşamada atılması gereken adımlar konusunda bir kapanış çalıştayı gerçekleştirilmiştir. 29 Eylül 2011'de gerçekleştirilen oturumda ilk toplantının analiz edilen çıktıları katılımcılara sunulmuş ve bu bilgiler ışığında atılması gereken adımların neler olduğu sorusu gruplara yöneltilmiştir. Toplamda üç grupta tüm bu konulara yönelik olarak ortaya konulan öneriler, grup içi puanlanarak önem sırasına sokulmuş ve tüm diğer katılımcılarla paylaşılmıştır. Grupların ortaya koyduğu görüşler önem belirtmeksizin ve hiçbir değişikliğe uğramadan alt alta sıralandığında aşağıdaki liste ortaya çıkmıştır.

1. Liman bağlantı yollarının yapılması ve ıslah edilmeleri
2. Limanlarla yerleşim yerleri arasında bağlantı yollarının yeniden düzenlenmesi. (Limanlara çok yakın yerleşim yerlerinin taşınması, Lojistik ve depolama sahalarındaki yerlerin kentsel dönüşümle ıslah edilmesi, Liman çevresindeki yerler için kentsel dönüşüm projeleri)
3. Yerel yönetimlerin liman alanlarına yeni yerleşim birimleri yapılmasına mücadele etmemesi.
4. Birbirine yakın limanların ortak hareket etmesi.
5. Teşviklerin genişletilmesi. Mali desteklerin artırılması. İzinlerin ve mevzuatın sadeleştirilmesi.
6. Tren hatlarının güzergahlarının değiştirilmesi (limanlar bölgesinde)
7. Master planlarının büyükşehir belediyeleri tarafından yapılarak güncellenmesi (Bayındırlık Bakanlığı yerine yerel yönetim tarafından)
8. Ara eleman (nitelikli çalışan) eğitimi.

9. Kocaeli limanı Avrupa'nın 10., dünyanın 75. limanı. %19 dış ticaret Kocaeli'nden. Rotterdam örneği birçok terminali barındırıyor. Kocaeli'yi karşılaştırsak olağanüstü coğrafi avantajı var.
10. Her yıl %15 büyüyen dış ticaret-Türkiye. 500 milyar dolar hedef - liman kapasitesinde 4 kat büyüme. Yerel idareler limanların büyümesine karşı çıkıyor. Port otorite. Türkiye'nin GSYH'sının %45'i Kocaeli'nden. Türkiye'nin ikinci büyük limanı Kocaeli.
11. Her limana verilecek büyüme ruhsatı kontrolü zorlaştırıyor.
12. Türkiye'nin 2. büyük ihracat kalemi kimya sektörü. Ana madde mutlaka ithal edilmeli + depolanmalı. (Kimya)
13. Limanların master plan çerçevesinde kapasiteleri büyütülmeli
14. Hedef en büyük limanlar olmalı
15. Büyümede topografik sorunlar çıkabiliyor.
16. Liman ve sanayi şehri = Yapılan yatırımlar Türkiye'ye 1'e 10 yansır.
17. Liman kapasitelerinin kullanılmasındaki engeller ne?
18. Özel sektör yatırıma hazır, önleri açılmalı.
19. Bağlantı yolları maliyetleri düşürür.
20. Yönetim (OSB'ler gibi) mütevellî heyeti ve seçilmiş yönetim kurulu imar yapma yetkisi = port otorite.
21. Üst ölçekli kararlarda port otorite kararı aranmalı.
22. Yük akışları.
23. İhtisaslaşma (Örneğin sıvı yüklerde)
24. Düşünülen 20-30 milyon yatırım ile Derince Limanı özelleştirilemez.
25. "Kocaeli Limanı" markası.
26. Kocaeli için mevcut limanların kapasitesinin artırılması yeterli (Yeni liman yatırımı ???)
27. Limanların kapasitelerinin %70'i kullanılıyor.
28. İç liman ve bağlantıları
29. Bağlantı yollarında yap-işlet-devret.
30. Devlerin Kocaeli'nden aldığı gelirleri (Vergi vb.) Kocaeli'ne aktarması (Bağlantı yolları vb.).

31. Kaynak kaçışlarının önlenmesi. Neden merkezlerini Kocaeli'ne taşıyorlar?
32. Mevcut limanların 2023 hedeflerini gerçekleştirmek için yeni yatırımlar yapılmalı.
33. Limanlar modernize edilmeli. Şu anki limanların sorunu entegrasyon mu, modernizasyon mu?
34. Mutlaka mevcut limanlarda modernizasyon yapılmalı ve bürokrasi azaltılmalı.
35. Mevzuat konusunda sıkıntılar ne? (limanlar iskele olarak mı liman olarak mı değerlendirilmeli?)
36. Limanlara hareket serbestisi sağlanmalı.
37. Kocaeli'ndeki limanların kapasitesi büyük gemiler için uygun değil.
38. Limanların fiziki altyapıları çok iyi değil, geri depolama alanları çok yeterli değil.
39. Yapılan planlamalar (Lojistik, ulaşım ana planı) yol gösterici olacak.
40. Lojistik hareketleri, lojistik plan tüm ayrıntıları ortaya koyacak. Plan sayesinde ihtiyaç duyulan tüm yatırımlar belirlenecek.
41. Modernizasyon, yeni yatırımlar (liman, yol) bu plan ile belirlenecek.
42. Kocaeli'nin tüm lojistik unsurları ile ilgili plan bilgi verecek.
43. Dryport alanları tahsisi.
44. Planlar yapılmalı.
45. Bugüne kadar Kocaeli'nde birçok yatırım yapıldı. Ancak yapılacak lojistik planlar ile bu yatırımlardan çok daha planlı yatırımlar yapılacaktır.
46. Yüklerin büyük kısmının taşınmasında deniz yoluyla tren bağlantılarının yapılması çok büyük maliyet avantajı getirecektir.
47. Limanların otoyol bağlantılarında da sıkıntılar mevcut.
48. Dryport önemli.
49. İki merkez oluşturulabilir.
50. Limanlar Kuzey Anadolu otoyoluna bağlanabilir.

Yukarıda bahsedilen görüşler grup içinde oylanarak önceliklendirilmiş ve grupların ürettiği fikirler kısa açıklama ve gerekçelerini içeren ve toplu oturumda gerçekleştirilen sunumlar neticesinde, tüm katılımcıların üyesi olmadığı diğer grupların çıktılarına ilişkin görüşlerini belirtebilmesi için bir oylama gerçekleştirilmiştir. Tüm oylamalar sonucunda önceliklendirilmesi yapılmış öneriler grup içi puanlamada ortaya çıkan önem sırasına göre sıralanmış olarak ve diğer üyelerin oylarını belirtecek şekilde altta sıralanmıştır.

C1 Grubu:

A. Bağlantı yolları	10,6
F. İzinler, mevzuat sadeleşsin	5,3
B. Kentsel dönüşüm	9,6
D. Yakın limanlar ortak hareket etsin	6,2
C. Nitelikli eleman yetiştirme	10,7
E. Teşvikler artsın, mali destekler artsın	5,4
G. Tren hatları güzergahı değişsin	6,5

C2 Grubu:

A. PORT OTORİTE	10,2
- Kısa vadede; Müteşebbis heyet = Özel sektörden YK (OSB modeli) Görevleri; İmar planı yapma yetkisi, Yapı ruhsatlarını vermek, İnşaat ruhsatlarını vermek, Kıyı yönetim, gümrük, çevre, kamu kurumları, yerel idare, Ankara ile ilişkiler.	
- Kapsam; Limanlar + Tersaneler + Denziden faydalanan tüm tesisler + Donanma + Bağlantı yolları	
F. Mevzuat	5,4
C. Liman master planı	8,0
Durum tespiti: Hangi liman ne kadar büyüyebilir, tespit edilmeli, Mevcut araştırmaların biraraya getirilmesi, Özel sektörün katılımıyla oluşturulmalı (Disiplinler arası bağlantı)	

E. Finansal kaynakların organizasyonu	6,2
D. "Kocaeli Limanı" markası	6,5
B. Limanların kapasitelerini artırmak	7,3
Verilen hizmeti artırmak	
Demiryolu bağlantıları, karayolu bağlantıları	
Lojistik köy ve iç limanların kurulmalı	
Mevzuatın sadeleştirilmesi (İmar planları için tek bir otorite ile konuşmak)	
G. Lojistik köyler ve iç liman oluşturulması. Ve bağlantı yollarının geliştirilmesi	6,4

C3 Grubu:

B. Limanlara ilişkin mevzuatın iyileştirilmesi ve bürokrasinin azaltılması	7,8
A. Limanların modernizasyonu	11,6
C. Limanların lojistik entegrasyonu	7,6
F. Lojistik master planına dahili kabotajın dahil edilmesi	8,8
G. Limanlarda yeni yatırımlar	6,0
D. Dryport ve liman depolama sahalarının genişletilmesi	8,8
E. Lojistik noktaların oluşturulması	3,6

4.2 Ara Sonuçlar

Her bir grubun oylarının yanında toplantı katılımcılarının tümünün görüşlerini içeren yukarıdaki önemlilik sıralamaları dikkate alındığında, üzerinde uzlaşa gerçekleştiği görülen konular ana hatlarıyla şu şekildedir;

- Limanların idaresi (Port Authority)
- Limanlara ilişkin masterplan
- Limanların modernizasyonu
- Liman bağlantı yollarının yapımı ve ıslahı

- Limanların hizmet sahası ve hinterlandında yer alan yerleşim bölgelerinde kentsel dönüşümün gerçekleştirilmesi

Bu konuların yanında öne çıkan diğer hususlar ise; nitelikli eleman yetiştirmeyi sağlayacak eğitim programları, lojistik dağıtım merkezleri ve kuru liman kurulumları, çok modlu taşımacılığa imkan tanıyacak şekilde limanlara yapılacak yeni yatırımlar ile liman arka sahalarının genişletilmesi konularıdır.

4.3 Değerlendirme Form Örnekleri

FORM – 1: Sadece grup üyeleri tarafından doldurulacaktır.

Her grup üyesi tarafından doldurulacaktır. Oturum bitimine beş dakika kala fikirler için skor girişleri yapıp raportöre iletilecektir.

ÖRNEK:

Yedi fikir öne sürülen bir grupta bir grup üyesinin örnek puanlama yöntemi alttaki gibi olabilir.

Fikir	Skor
A	
B	
C	
D	
E	
F	
G	

Fikir	Skor
A	5
B	7
C	3
D	1
E	6
F	2
G	4

Örneğe göre, bu grup üyesi B fikrinin tartışmaya en çok değer fikir olduğunu, D fikrinin ise tartışmaya en az değer fikir olduğunu beyan etmektedir.

Burada fikir sayısı yedi olduğu için puanlamada maksimum skor 7, minimum skor 1 olarak verilmiştir. Her fikrin aldığı değer birbirinden farklıdır.

FORM – 2: Sadece raportör tarafından doldurulacaktır.

Raportör tarafından her grup üyesinin ilettiği skor kartlarındaki bilgiler toplam sütunuyla birlikte işlenerek moderatöre iletilecektir.

		Grup Üyesi											TOPLAM
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Fikir													
A													
B													
C													
D													
E													
F													
G													

FORM – 3: Sunumların ardından her bir katılımcı tarafından doldurulacaktır.

ACIKLAMA: Dahil olduğunuz grup dışındaki grupların ürettiği fikirleri oylamalısınız. Puanlama yapılırken her grup için en önemli olduğunu düşündüğünüz fikre 7 puan vererek puanlama yapabilirsiniz. Puanlamayı dahil olmadığınız her gruptaki her bir fikir için uygun gördüğünüz puanı yuvarlak içine alarak yapabilirsiniz.

1 No'lu Grup		2 No'lu Grup		3 No'lu Grup	
Fikir Kodu	Puan	Fikir Kodu	Puan	Fikir Kodu	Puan
A	1-2-3-4-5-6-7	A	1-2-3-4-5-6-7	A	1-2-3-4-5-6-7
B	1-2-3-4-5-6-7	B	1-2-3-4-5-6-7	B	1-2-3-4-5-6-7
C	1-2-3-4-5-6-7	C	1-2-3-4-5-6-7	C	1-2-3-4-5-6-7
D	1-2-3-4-5-6-7	D	1-2-3-4-5-6-7	D	1-2-3-4-5-6-7
E	1-2-3-4-5-6-7	E	1-2-3-4-5-6-7	E	1-2-3-4-5-6-7
F	1-2-3-4-5-6-7	F	1-2-3-4-5-6-7	F	1-2-3-4-5-6-7
G	1-2-3-4-5-6-7	G	1-2-3-4-5-6-7	G	1-2-3-4-5-6-7

5 DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI ANKETİ

Dış ticaret yapan Kocaeli Sanayi Odası üyesi firmalara kapanış çalıştayı öncesinde yönlendirilen anket ile firmaların liman faaliyetleri ve limanların kullanımına ilişkin görüşleri sorularak özellikle taşımacılık hizmetini alan tarafların yapısı ve fikirleri araştırılmak istenmiştir.

Amaç, Kocaeli ilinin deniz taşımacılığı imkânlarını belirlemek, Kocaeli ve çevresindeki illerdeki ihtiyacın karşılamasına yardımcı olmak; böylece ilin ve bölgenin ekonomik gelişimine katkı sağlamak olarak belirlenmiştir. Bu amaçla ankette yöneltilen sorulara altta yer verilmiştir.

5.1 Anket Formu

1. Firmanın Tam Adı:

2. Faaliyet Alanı:

Firmanın Kuruluş Yılı:

3. 2010 yılı içinde **ihracat** yaptığınız ilk 5 ülke (Almanya, Fransa gibi, ton olarak ihracat miktarı) ve ihracat limanı.

Sıra	Ülke	Ürün Cinsi	Ton / TEU	İhracat Limanı
1				
2				
3				
4				
5				

* Ton, m³ veya TEU cinsi yanına belirtilmelidir.

4. Son 6 yıllık **ihracat** hacminiz.

Yıllar	Ton / TEU	Açıklama
2005		
2006		
2007		
2008		
2009		
2010		

* Ton, m³ veya TEU cinsi yanına belirtilmelidir.

5. Önümüzdeki 10 yıl için **ihracat** tahmininiz.

Yıllar	Ton / TEU	Açıklama
2015		
2020		

* Ton, m³ veya TEU cinsi yanına belirtilmelidir.

6. Yapılan **ithalat** hacmi itibarıyla en büyük ilk 5 ülke (Almanya, Fransa gibi, ton olarak ihracat miktarı) ve ithalat limanı.

Sıra	Ülke	Ürün Cinsi	Ton / TEU	İthalat Limanı
1				
2				
3				
4				
5				

* Ton, m³ veya TEU cinsi yanına belirtilmelidir.

7. Son 6 yıllık **ithalat** hacminiz.

Yıllar	Ton / TEU	Açıklama
2005		
2006		
2007		
2008		
2009		
2010		

* Ton, m³ veya TEU cinsi yanına belirtilmelidir.

8. Önümüzdeki 10 yıl için **İthalat** tahmininiz.

Yıllar	Ton / TEU	Açıklama
2015		
2020		

* Ton, m³ veya TEU cinsi yanına belirtilmelidir.

9. Dış ticaretinizi ağırlıklı olarak hangi limandan gerçekleştiriyorsunuz. Söz konusu limanı kullanma nedeniniz.

10. Kullandığınız limanın hizmet kalitesi (verilen hizmetin hızı, tarife yapısı, yüke verilen hasar, bekleme süresi vb.) hakkındaki görüşleriniz.

11. Dış ticaretinizde Derince Limanını kullanıyorsanız veya kullanmıyorsanız nedenini kısaca açıklayınız.

5.2 Değerlendirme

Verilen cevaplar temelinde; firmaların dış ticaret yük cinsi ve miktarları, 2020'ye kadar öngördükleri dış ticaret hacimleri ve dış ticarete kullandıkları limanların araştırıldığı ankette, ayrıca kullanılan mevcut limanlara ilişkin firmaların memnuniyetleri ile Derince Limanı'nın kullanımına ilişkin görüşleri talep edilmiştir.

Ankete KSO üyesi firmaların %10'u ile yapılan örnekleme cevap veren firmaların dahil olduğu sektörler; ana metal ve metal eşya, kimya, otomotiv yan sanayi, enerji ve kağıttır. Cevap veren firmaların dış ticaret partnerlerinin coğrafi bölge bazında profili ise tablodaki şekildedir.

	Batı Avrupa	Doğu Avrupa	Afrika	Orta Doğu	Orta Asya	ABD	Asya	Güney Amerika	Serbest Bölge
İhracat (%)	23.4	22.1	22.1	15.6	6.5	3.9	2.6	2.6	1.3
İthalat (%)	57.3	14.7	6.7	2.7	1.3	1.3	14.7	1.3	0.0

Anket katılımcılarının cevaplarına göre kullandıkları limanlar ise; Derince, Evyap, Hereke, Yılport, Haydarpaşa ve Ambarlı'dır. Kullanılan bu limanlara ilişkin memnuniyeti belirleyen kriterler olarak maliyet ve yükte hasarsızlık durumlarının anket katılımcıları tarafından ön planda tutulduğu gözlemlenmiştir. Cevap verenlerin konu ettiği maliyet kalemi ise iki boyut içermektedir. Bunlardan ilki taşıma maliyetleri ile ilgili iken ikincisi ise liman tarifeleriyle ilgili maliyet kalemidir.

Katılımcıların Derince Limanı'na ilişkin olarak görüşlerinin yer aldığı soruya verilen cevaplar ise Derince Limanı'nın tercih edilme konusuna ışık tutacak bilgiler içermektedir. Cevap veren firmaların; %35'i Derince Limanı'nı halihazırda kullandığını, %15'i liman tercihinin forwarder firmada olduğunu dolayısıyla tercih belirtmediğini, %20'si Derince Limanı'na uğrak yapan hat bulamamaktan dolayı Derince Limanı yerine Haydarpaşa veya Ambarlı limanlarını tercih ettiğini, %20'si Derince Limanı'na uzaklık sebebiyle diğer limanları (Dilovası, Diliskelesi, Evyap, Haydarpaşa, Ambarlı) kullandığını, %10'u ise Derince Limanı'nı terminal ve gümrük operasyonlarında gecikmelere sebep olması nedeniyle tercih etmediğini bildirmiştir.

Anket katılımcısı firma yetkilileri; Derince Limanı'nın altyapı iyileştirilmesi, karayolu ile bağlantılarının sağlanması ve teknik problemlerinin çözülmesi ile birlikte liman kullanımlarının artacağı, limanın daha aktif kullanılır hale geleceği, bölgenin ticaret hacminin artacağı şeklinde görüşlerini aktarmışlardır.

6 DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI SAHA ZİYARETLERİ

Denizyolu Taşımacılığı saha ziyaretleri kapsamında; Limaş, Koruma Temizlik, Poliport, Altıntel, Tüpraş, Diler Demirçelik, Evyap Port, Ford Otosan, Kroman Çelik, Autoport, Koşbaş, İzmit Liman Başkanlığı, Petrol Ofisi, Gübretaş, Yılport, Efesanport, Solventaş, Zeytinoğlu Yem başta olmak üzere toplamda 28 liman ziyaret edilmiştir.

Ziyaret edilen limanlara;

1. ‘İhracat/ ithalatta deniz yolunu kullanıyor musunuz?’,
2. ‘Deniz yolu ile ihracat ve ithalatta yaşadığınız varsa ana sorun nedir?’,
3. ‘Derince Limanını daha etkin kullanabilmek için varsa başlıca “teknik” öneriniz nedir?’,
4. ‘Derince Limanını daha etkin kullanabilmek için başlıca “mevzuat” öneriniz nedir?’ soruları yöneltilmiştir.

Ziyaret edilen işletmeler, gerek kendi gerek çevre işletmelerin ihracat/ithalat işlemleri için deniz yolunu kullanmaktadırlar. Liman işletmelerinin ortak sorunu olarak; evrak ve izin işlemlerinin ağır işlemesi nedeniyle gümrükte sıkıntılar yaşanması (bürokratik engeller) ve “kuru liman (dryport) alanı” yetersizliği (bekleme/ depolama alanı yetersizliği nedeniyle ithalat yada ihracat esnasında yüklemede beklemler yaşanması) olarak belirlenmiştir.

Teknik öneriler başlığında; limanın konteyner limanı olarak aktif şekilde kullanılması, limanın kurumsal bir yönetiminin olması, limanın özelleştirilerek profesyonel bir yönetime kavuşması, limanın

modernizasyonu, draft sorununun çözülmesi, limana giriş çıkış güzergahının iyileştirilmesi, limanın ihtisas terminallerine göre operasyonlara ayrılması, liman ekipmanlarının teknolojiye uygun hale getirilmesi konuları yer almaktadır. Bu teknik öneriler ile birlikte bölgenin ticaret hacmine cevap verebilecek bir limana kavuşulacağı düşünülmektedir. Derince Limanı'nın iyileştirilerek daha aktif kullanılması, demiryolu -liman yakınlığı ile Derince Limanı ile benzer fiziki yapıya sahip olan Dilovası Limanı için örnek teşkil edeceği ayrıca düşünülmektedir. Mevzuat önerileri başlığında ise mevzuatın tüm kurumlar için sade, yalın ve anlaşılır olması ve uygulama kolaylığı içermesi beklenmektedir.

7 ÖRNEK LİMAN FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI

7.1 Amaç

Yürütülen denizyolu taşımacılığı fizibilite çalışması, gerek yürütülen ortak akıl toplantıları gerekse KSO üyelerine yöneltilen anket sonuçları neticesinde çok modlu taşımacılık açısından bağlantıları tamamlanmış, uğrak liman niteliğine haiz bir liman oluşumuna işaret etmektedir. Bu bağlamda; coğrafi konum, yatırım potansiyeli ve mevcut altyapı koşulları açısından örnek bir vaka çalışması olarak Derince Limanı'na ilişkin fizibilite ön değerlendirmesi yürütülmüştür.

7.2 Fizibilite Değerlendirmesi

Derince Limanı, İzmit Körfezi ile Marmara'ya açılmakta olan, Asya-Avrupa karayolu bağlantılarının (D100 ve TEM) kenarında konuşlanmış ve demiryolu bağlantısı mevcut, özelleştirme programında yer alan TCDD limanlarından. Derince ilçesinde yer alan limanın bölge sanayisinin ihtiyaç ve taleplerine cevap verecek şekilde gelişmesi ve ülkenin dış ticaret hedeflerine ulaşmada etkin rol oynaması arzulanmakta ve beklenmektedir.

Derince Limanı, İzmit Körfezi'nin kuzeyinde konuşlanan genel amaçlı bir liman olup, özellikle karayolu ve demiryolu bağlantısı açısından önemli bir konumda bulunmaktadır. Limanın iş hacmi, bölge sanayisinin üretim hacmi ile doğru orantılı olarak gelişmemiştir. Kocaeli ilinin stratejik bir yol haritası oluşturabilmesi için Derince Limanı'nın bölgenin ihtiyaçlarına göre durumunun tespiti ve gelişimine yönelik öneriler oluşturulması önem arz etmektedir.

İzmit Körfezi'nde Derince Limanı'nın da içinde bulunduğu 43 liman ve iskele mevcuttur. Körfezin hinterlandı düşünüldüğünde komşu iller ve burada yer alan organize sanayi bölgeleri oldukça geniş bir alana yayılmaktadır. Hinterlanddaki şehirler olarak başta İstanbul olmak üzere Kocaeli, Sakarya, Yalova, Bursa, Bilecik, Düzce, Bolu ve hatta Ankara'ya uzanan bir alan söz konusudur. Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaştırma koridorları için elverişli bir konumda yer alan Derince Limanı'nın gelecekte ayrıca aktarma yüklere hizmet verebilme potansiyeli mevcuttur.

Mevcut durumda, yaklaşık 420 dönüm alan üzerinde faaliyet gösteren ve TCDD tarafından işletilmekte olan limanda ikisi kullanım dışı olmak üzere sekiz rıhtım 1290 metre uzunluğa ve 5-14 metre arası draфта sahiptir. Demiryolu bağlantısı mevcut limanda ağırlıklı olarak otomotiv sanayi ve karışık yüklere hizmet verilmektedir.

Bu çalışma, global liman hizmetlerine ilişkin talep ve arz dengesi konularını ticaret hacmi ve limanların elleçleme gerçekleştirmeleri üzerinden tartışarak bir makro öngörü varsayımıyla hareket etmektedir. Buna bağlı olarak, Türkiye'nin dünya ticaretindeki payı ve Kocaeli ilinin Türkiye ekonomisi içindeki rolü üzerinden gereksinim duyulacak elleçleme kapasitesi tahmin edilmeye çalışılmıştır. Buna göre, Derince Limanı'nın büyüterek gelişmesini sağlayacak adımların belirlenmesi hedeflenmiştir.

7.3 Liman Yatırımı ve Kapasite

Özelleştirme geçmişi, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLHİ) Genel Müdürlüğü'nün 1997 tarihli ihalesine[†] dayanan

[†] Derince Limanı ile ilgili özelleştirme çalışmalarına ilişkin olarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın "Derince Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin olarak 21.06.2007 tarihi itibarıyla

Derince Limanı'na mevcut imar planındakilerin dışında, limanın hedeflenen aktarma merkezi niteliğini kazanması için yeni yatırımlar gerektiği bilinmektedir. DLHI'nin projesine benzer şekilde oluşturulan fakat ihtiyaçlara daha çok cevap vermesi muhtemel, 2005 yılına ait tevsi projesinde yer alan önerilere göre, toplamda 2,5 veya 3 milyon TEU elleçleme kapasitesine ulaşmak üzere limanda kamulaştırma, dolgu, tarama ve rıhtım inşası yapılması gerekmektedir. Buna göre toplamda 500.000 m²'lik dolgu alanından bahsedilebilmektedir. Bu yeni yatırımların azami fayda ve elleçleme kapasitesi sağlaması için kamulaştırma sorunlarının üstesinden gelebilecek liman yatırımları zorunlu gözükmektedir. Bu plan dahilinde inşa edilebilecek dört yeni rıhtım ile TMO silosu önündeki rıhtımın 1,5 km'ye yakın uzatılmasının mümkün olduğu anlaşılmaktadır. Liman, böylelikle 12-16 metre derinliğe sahip olabilecektir.

Tablo 2: Derince Limanı Rıhtım Bilgileri

Rıhtım No	Yapısı	Yük Tipi	Uzunluk (m)	Draft (m)
1	Kullanım Dışı			
2	Kazıklı	Genel Yük	82	5
3	Kazıklı	Genel/Dökme Yük (Silo)	50	5
4	Kazıklı	Genel/Dökme Yük (Silo)	440	12-14
5	Kazıklı	Genel/Konteyner	338	11-13
6	Blok Beton	Genel/Konteyner/Ro-Ro	220	9-11
7	Blok Beton	Genel Yük	160	8-9
8	Blok Beton	Genel Yük	120	Kullanım Dışı

yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 12.09.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İhalede en yüksek teklif 195.250.000 ABD Doları bedelle Türkerler Ortak Girişim Grubu tarafından verilmiştir. Derince Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin olarak 22.11.2007 tarih ve 2007/64 sayılı ÖYK Kararı istihsal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi paraflanarak Danıştay'a gönderilmiştir. Ancak İhale Danıştay tarafından 14.06.2010 tarihinde iptal edilmiştir." şeklinde beyanı mevcuttur.

Bahsedilen yatırımlar, Derince Limanı'nın konteyner limanı karakterini kazanması için ciddi önem arz etmektedir. Zaten Derince'nin DLHİ tarafından 1997'deki ihale bilgileri de konteyner ağırlıklı bir limanın hazırlıklarını içermektedir. Ayrıca liman için yapılacak yeni yatırımların dışında, limandaki mevcut altyapının ve gerekli intermodal bağlantı sistemlerinin geliştirilmesi ve modernizasyonu da bir başka zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Liman arka sahası ve yük istifleme konusuyla ilgili olarak; mevcut yatay istif modeli, limanın operasyonel ve nihayetinde finansal verimliliğini olumsuz etkilemektedir. Limanda mevcut dökme yük operasyonlarıyla birlikte konteyner yüke yoğunlaşılması ve dolayısıyla dikey istifleme imkanlarının kullanımı öngörüsü doğrultusunda, liman arka sahası özelliklerinin iyi planlanması ve buna uygun planlama, yatırım ve inşaatın gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu açıdan gerçekleşecek verimlilik artışı, Derince Limanı için hayati önemde olmakla birlikte limanın çekimini de artıracaktır. Ayrıca limanın karayolu (D100) ve demiryolu üst yolları bağlantılarına ilişkin yapılacak modernizasyon yatırımları da Derince Limanı'na "intermodal yard" karakteristiği kazandırarak, limana yatırım yapılmasını daha cazip hale getirebilecektir.

Şekil 9: Derince Limanı Mevcut Durum



8 SONUÇ

Bu projenin amacı, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Hibe Programı çerçevesinde ve Kocaeli Sanayi Odası'nın talebi doğrultusunda Kocaeli'nde denizyolu taşımacılığına ilişkin gelecek arayışı ve fizibilite çalışmalarını yürütmektir. Bu amaçla belirlenmiş ana hedef doğrultusunda ortak akıl arayışını gerçekleştirmek üzere yürütülen çalışmalarda izlenen yol; masabaşı çalışmaları, iki çalıştay, bir anket, liman saha ziyaretleri ve örnek bir fizibilite çalışmasından oluşmaktadır.

Bu çalışmada belirlenmiş ana hedef doğrultusunda ortak akıl arayışı gerçekleştirilmiştir. Bu amaçla yürütülen araştırmada izlenen yol; iki çalıştay, bir anket ve bir fizibilite çalışmasından oluşmaktadır. “Kocaeli'nde Denizyolu Taşımacılığı için Öneriler” oluşturma hedefiyle 16 ve 29 Eylül 2011 tarihlerinde iki ayrı oturumda toplamda 69 kişinin katılımıyla Kocaeli Sanayi Odası'nda Ortak Akıl “US” Forum'u gerçekleştirilmiştir.

Merkezi ve yerel yönetimler, reel sektör, denizcilik sektörü, akademi, ticaret ve sanayi odaları temsilcilerinden oluşurken, katılımın adil bir platformda ve yöntem çerçevesinde sağlanması amaçlanmıştır. Anket çalışmasının hedef grubu ise denizyolu taşımacılığını talep eden kesimleri temsilen Kocaeli Sanayi Odası üye firmalarıdır.

Çalışmanın sonuçlarına göre; limanların daha verimli şekilde idari ve operasyonel yönden yapılanması, limanların gereksinim duyduğu liman içi yatırımlar ve modernizasyonu, limanların kentsel ve sanayi/ticari yapılaşma ile paralel şekilde planlanması ve entegrasyonu ile **ulaşım ağlarının**

limanlarda çok modlu taşımacılığa izin verecek şekilde dizaynı konuları öne çıkmıştır.

Mevzuat, çevre, eğitim ve konuyla bağlantılı diğer konuları da kapsar nitelikte çıktıları içeren bu çalışma sonucunda, bölge limanlarının kullanımı ve Derince Limanı'na ilişkin beklentileri ortaya koyan anket çalışması da yukarıda sayılan sonuçlarla birlikte okunmalıdır. Böylelikle, **Kocaeli limanlarını daha cazip ve aktarma merkezi niteliğine haiz yapıya ulaştırmak** mümkün olabilecektir.

Kocaeli için denizyolu taşımacılığının önemi katılımcıların fikirlerinde ve anket cevaplarında dile getirdiği üzere yüksek öneme sahiptir. Bir bütün olarak, Kocaeli'nin, dış ticaretin yaklaşık beşte birini elleçleyen, Türkiye'nin 10. büyük limanı olarak rekabetçi pozisyonunu sürdürebilmesi limanların salt faaliyetlerine yönelik değil, limanlarla paralel kıyı ve şehir planlama hamleleri ile liman ve ulaştırma konularındaki yatırım stratejileriyle mümkün olabilecektir.

Global örnekleri de bulunduğu üzere; limanın idari yapısını “liman otoritesi” şeklinde tek elde belirleyecek mevzuat adımları, limanların gereksinim duyduğu liman içi yatırımları ve limanlardan en etkin şekilde hizmet almak için yapılması gereken **çok modlu taşımacılık yatırımlarının** topluca hizmet etmesi beklenen hedef, ülkenin 2023 idealleri doğrultusunda Kocaeli sanayisinin ve limanlarının mevcut pozisyonunu güçlendirmektir.

Kocaeli için şehir-liman yaklaşımının bu pozisyonu güçlendirecek fırsatları sunabileceği düşünülmektedir. Çok sayıda liman niteliğinde oluşum ve iskele barındıran İzmit Körfezi'nde mevzuat açısından çok oyunculu yapıya sahip denizyolu taşımacılığının bürokratik aşamalarını azaltmak, herkes tarafından ortaya konulan konuların başında gelmektedir. **Bu anlamda “Liman İdaresi” (Port Authority) kavramının tartışmaya açılarak, işleyen tüm terminaller ve iskeleler bazında tek elden idarenin mevzuat altyapısının oluşturulması faydalı gözükmektedir.**

Ortaya konulan bir diğer konu ise limanlara ilişkin planlamanın tüm boyutlarıyla tartışılması gerektiğidir. Özellikle yerleşime ilişkin kentsel ve sanayi yapılaşma ile limanların yerleşimi, ulaşım yollarıyla bağlantıları, limanların kullanım alanları bilhassa yerel idarenin katılım ve önderliğinde netleştirilmelidir. **Salt lojistik ve ulaştırma planlarının bu konuda yeterli olamayabileceği, tüm tarafların görüş ve önerileri dahilinde bir masterplan çalışmasının merkezi idare ile koordineli olarak gerçekleştirilmesinin bahsedilen hedeflere ulaşmak üzere zorunlu olduğu gözlemlenmiştir.**

Altyapı ve yatırımlar anlamında, mevcut limanlardaki altyapının özellikle derinlik açısından yetersiz kalması büyük tonajlı gemilerin limanlara yanaşmasını ve limanlardan hizmet almasını engellemektedir. Gelecek hedefleri açısından bakıldığında, Kocaeli'nin mevcut pozisyonunu koruması ve hatta iyileştirerek daha önemli rol alabilmesi için gereken altyapı hazırlığının yapılması da bir diğer zorunlu görünen konudur.

Taşıtan ve taşıyan tarafların ulaşım ağlarına bağlantıları ise ikinci aşama sonuçları içinde ortaya çıkan konulardandır. Hedefleri ve nasıl yönetilip

işletileceği belirlenmiş bir yapının işleyişine yönelik olarak karayolu ve demiryolu bağlantılarının ancak denizyolu taşımacılığı açısından düzenlenmesi ile arzulanan ekonomik ve çevresel faydaların sağlanabileceği düşünülmektedir.

Tüm bu bilgiler ışığında bakıldığında; gerçekleştirilen oturumlar ve uygulanan anketler bağlamında yeni bir liman kurulumu fikrinin ortaya atılmamış olması dikkat çekicidir. Buna göre tüm katılımcılar;

- Yeni liman alternatifini yerine mevcut altyapının, liman bağlantılarının ve limanların durumlarının iyileştirilerek kurulu mevcut limanlara hizmet edecek şekilde yapımını ve buna ilişkin imkanların planlanması, idaresi ve tahsisi konularını ne çıkarmıştır.
- Aktif kullanılabilecek, Derince Limanı rneği ile birlikte bölgenin ticaret hacmine cevap verebilecek bir limana kavuşabileceği düşünülmektedir.
- Derince Limanı'nın iyileştirilerek daha aktif kullanılması; demiryolu -liman yakınlığı ile Derince Limanı ile benzer fiziki yapıya sahip olan irili ufaklı 7-8 limanı barındıran Dilovası Limanı için örnek teşkil edeceği düşünülmektedir.
- Dilovası ve Derince Limanı'nın mevcut kapasitelerini artıracak şekilde modernizasyonları ve yapılandırılmaları ile ana yollara bağlantılarının düzeltilmesi ve demiryollarına bağlantılarının geliştirilmesi durumunda Anadolu'da istenen sanayileşme sürecinin hızlanacağı düşünülmektedir.
- Dilovası ve Derince Limanlarının bulunduğu alanlarda triyaj istasyonları tarzında bir yapılandırılma uygun olacaktır düşüncesi ne çıkmıştır.

- Benzer geliştirmelerin, genel bir KOCAELİ LİMAN sistemi dahilinde ele alınması kuşkusuz ki zarurettir.
- Bununla birlikte orta vadede Körfez'in güneyinde bir demiryolu yapılanmasının gerekliliği ifade edilmiştir.

EK

Ortak Akıl “US” Forumu Oturumlarına Katkı Sağlayan Kişi ve Kuruluşlar:

Gönül ALKAN - Orhan ALTINBAŞ - Erdal ARLI - Gamze AYDIN - Prof. Dr. Z. Gönül BALKIR - Cem BAYRAK - Necmettin BAYRAKTAR - Adnan BİLGİÇ - Ahmet ÇELEBİ - Abdülkadir ÇÖL - Süleyman DAL - Yusuf DİLAVER - Av. Vedat DOĞUSEL - Prof. Dr. Oral ERDOĞAN - Cengiz ERGÜRSEL - İhsan ERTUĞRUL - Sinan EVCİMEN - Prof. Dr. Abdurrahman FETTAHOĞLU - Ayşe GÜNSEL - Saffet HİÇSÖNMEZ - Alp Şeref IŞIKTAŞ - Bilgin İSLER - Mayo Silva JUNIOR - Hacı KARAKUŞ - Alev KAYA - Turgay KAYA - Atalay KAYA - Gencay KEÇELİ - Ali KESKİN - Hüseyin KESKİN - Hüseyin KILIÇ - Fatih KILINÇ - Tamer KIRAÇ - Sedat KIZILTAŞ - Ekrem KURT - Alpay OKTAY - Yusuf Gürhan ÖZTAŞ - Mehmet Onat ÖZTÜRK - Çiçek POLAT - Mustafa RAMOĞLU - Esin SAYAR - Mustafa SELÇUK - Bülent SÖNMEZ - Emre TOKEL - İlker Tuncer TUNCER - Mehmet TURABİ - Ümit UĞUR - Ali ÜNAL - Sabahattin YAŞA - Ahmet YAZICI - Fırat YEMENİCİLER - Ayhan ZEYTİNOĞLU

Tüm Oturumlara İştirak Eden Kurum, Kuruluş ve Şirketler:

Altıntel - Autoport Liman İşletmeleri A.Ş. - Boğaziçi Proje Müh. - Deniz Ticaret Odası - Denizcilik Müsteşarlığı - Diler Demir Çelik - Doğu Marmara Kalkınma Ajansı - Efesan Port - Evyap Port - Ford Otosan - Gübre Fabrikaları Türk A.Ş. - İGSAŞ - İstanbul Bilgi Üniversitesi - İzmit Liman Başkanlığı - Kocaeli Büyükşehir Belediyesi -

**Kocaeli Defterdarlığı - Kocaeli Sanayi Odası - Kocaeli Sanayi ve
Ticaret İl Müdürlüğü - Kocaeli Üniversitesi - Koruma Temizlik -
KOSBAŞ - Kroman Çelik - LİMAŞ - Petrol Ofisi - POLİPORT -
Solventaş – TÜPRAŞ - YILPORT - Zeytinoglu Yem - Ziraat Bankası**