

Asya'nın Avrupa'ya Açılan Kapısı: Kuzey Ege Limanı



ERSEL ZAFER ORAL

Dr.
Margen Deniz ve Kara Araştırmaları Eğitim
Danışmanlık Hizmetleri

Dr. Ersel Zafer Oral, 1984 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi'nden lisans, 1988'de Dokuz Eylül Üniversitesi (DEÜ), Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü'nden yüksek lisans derecesini almış ve 1999'da aynı alanda doktorasını tamamlamıştır. Doktora sürecinde Japonya'da (Port and Harbour Research Institute) Liman Mühendisliği eğitimi almış, sırasıyla; DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünde (DLH) görev yapmıştır. 2001-2012 yıllarında DEÜ, Denizcilik Fakültesinde öğretim üyesi olarak görev yapan Oral, 2013'te Margen Kara ve Deniz Araştırmaları Eğitim ve Danışmanlık Hizmetleri şirketini kurmuştur. Halen bu şirkette, kıyı ve liman mühendisliği ve işletmeciliği konusunda danışmanlık hizmeti vermektedir. Uluslararası düzeyde 42, ulusal düzeyde ise 47 olmak üzere toplam 89 adet bilimsel çalışması bulunan Oral, yüzün üzerinde projede değişik görevler almıştır. Birçok kurumda sürdürdüğü görevlerinin yanı sıra, TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) ile Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin danışmanlığını yürütmektedir.

E-mail: ersel.oral@margenproje.com

ÖZ

Kuzey Ege Limanı, 30 yılı aşkın süredir gündemde olmasına rağmen günümüze kadar hayata geçememiştir. Küreselleşmenin yaygınlaşması ile birlikte transit yükün ve transit limanların öneminin artması, bölgedeki transit yüke hizmet vermek üzere planlanan Kuzey Ege Limanı'nı tekrar gündeme getirmiştir. Türkiye'nin önemli tarım, turizm, madencilik ve sanayi bölgelerinden biri olan Ege Bölgesi, bu özelliği sayesinde önemli bir dış ticaret potansiyeline sahiptir. "Kuzey Ege Limanı Projesi", Ege Bölgesi'nin artan yük talebini karşılamak amacıyla uzun dönemli bir çözüm olarak geliştirilmiştir. Doğu ve Orta Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz ülkelerine aktarılabilecek yükler için en elverişli konumlardan birine sahiptir. Coğrafi konumu sayesinde limanın çok kısa aktarma süreleri ile otuzdan fazla ülkeye erişim imkânı vardır. Bu özelliği ile Kuşak ve Yol Projesi'nin önemli aktarma merkezlerinden birisi olmaya adaydır. Kuzey Ege Limanı, dış ticarete Ege Bölgesi'nin büyük potansiyelini harekete geçirebilecek bir projedir. Bu özelliği ile gerek limana talip olacak yatırımcı için gerekse de Kuzey Ege Limanı'nın etki sahasında kalan ülkeler ile ticaretini büyütmek isteyenler için önemli bir fırsattır. Kuzey Ege Limanı, sadece Çin ve diğer Uzak Doğu ülkelerinden gelen mallar için bir transfer limanı olmanın ötesinde, Ege Bölgesi ve Türkiye'nin diğer bölgelerinde KYG'nin temel ilke ve hedefleri doğrultusunda yapılacak işbirliği çerçevesinde üretilecek malların sevk edileceği bir liman olma özelliği ve ayrıcalığına da sahip olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çin; Ege Denizi; İzmir; Kuşak ve Yol Girişimi; Kuzey Ege Limanı

PALEOLİTİK DÖNEMDEN GÜNÜMÜZE on bin yılı aşan tarihi ile Anadolu yarımadası çok farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış, bu uzun dönem içerisinde çok parlak dönemler yaşamış, istilalar, savaşlar, salgın hastalıklar görmüş, depremler ile şehirler yıkılmış yeni şehirler kurulmuştur. Ancak geçen süre içerisinde, Asya ile Avrupa kıtası arasındaki coğrafi konumu nedeniyle ticaret rotaları üzerinde hep önemli bir yere sahip olmuştur. Asya kıtasının bittiği Ege kıyıları çok sayıda antik liman kentine sahiptir.

Kuzey Ege Limanı'nın yer aldığı ve Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerinden biri olan İzmir ili 8,000 yılı aşan tarihi boyunca liman şehri olma özelliğini hiç yitirmemiştir. Belki de bu özelliği nedeniyle UNESCO tarafından Dünya Mirası olarak isimlendirilen Efes, Bergama, Teos, Milet,

Aspendos gibi birçok antik şehir çok parlak dönemler geçirmesine rağmen yalnız İzmir ili günümüze kadar büyük bir şehir olarak gelmiştir.

Kuzey Ege Limanı, 30 yılı aşkın süredir gündemde olmasına rağmen günümüze kadar hayata geçememiştir. Özel sektör limancılığının yeni yeni gelişmeye başladığı bir dönemde çalışmaları başlayan Kuzey Ege Limanı yatırımının gecikmesi ve işletmeye alınmaması çok sayıda orta ölçekli limanın hizmete girmesine neden olmuştur. Bölgedeki arz-talep dengesini bozan bu gelişme zaman zaman Kuzey Ege Limanı'nın gerekliliği üzerine tartışma başlatmıştır. Küreselleşmenin yaygınlaşması ile birlikte transit yükün ve transit limanların öneminin artması, bölgedeki transit yüke hizmet vermek üzere planlanan Kuzey Ege Limanı'nı tekrar gündeme getirmiştir.

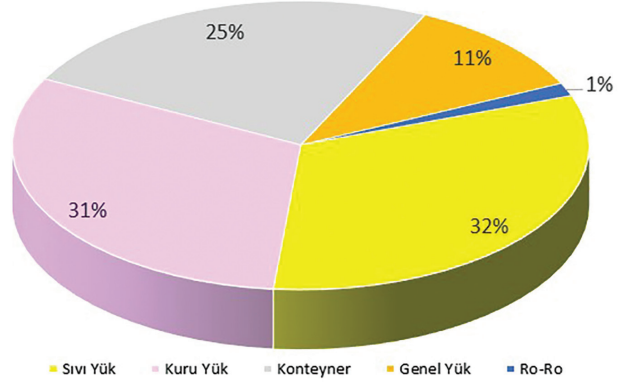
Türkiye Limancılık Sektörü

Rusya açısından da bakılacak olursa terazinin Türkiye’de değişik formda ve özellikte (iskele, şamandra, dolfen, platform vb. dâhil) 197 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Söz konusu kıyı tesislerinin %45’ine karşılık gelen 89 adedi Marmara Bölgesi’nde, %23’üne karşılık gelen 45 adedi Akdeniz Bölgesi’nde, %18’ine karşılık gelen 35 adedi Karadeniz Bölgesi’nde ve %14’üne karşılık gelen 28 adedi ise Ege Bölgesi’ndedir. (Oral, 2019).

Türkiye limanlarında 2019 yılında 224.8 milyon tonu yükleme, 259.2 milyon tonu boşaltma olmak üzere toplam 484.1 milyon ton yük elleçlenmiştir. Tüm yük tipleri (sıvı dökme yük, konteyner vb.) ve rejimleri (transit, kabotaj vb.) dâhil olmak üzere ton bazında elleçlenen yükün %53.6’sını boşaltma, %46.4’ünü yükleme oluşturmaktadır. Son on yılda Türkiye limanlarında elleçlenen yük ortalama yılda %3.3 artış göstermiştir. (Türklim, 2020).

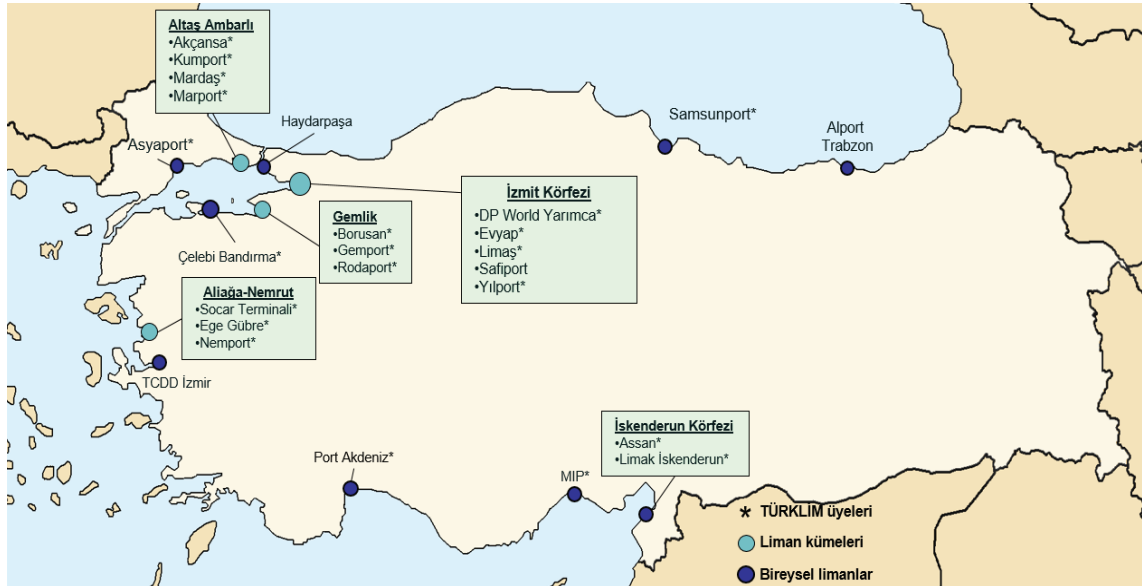
Limanlarımızda elleçlenen yükün %32’sini dökme yükler, %31’ini kuru dökme yükler, %25’ini konteyner, %11’ini de genel yükler oluşturmaktadır. 2019

yılı itibarı ile ton bazında RO-RO yüklerinin oranı ise sadece %1’de kalmıştır (Şekil 1). (Türklim, 2020).



Şekil 1. Limanlarımızdaki yük dağılımı.

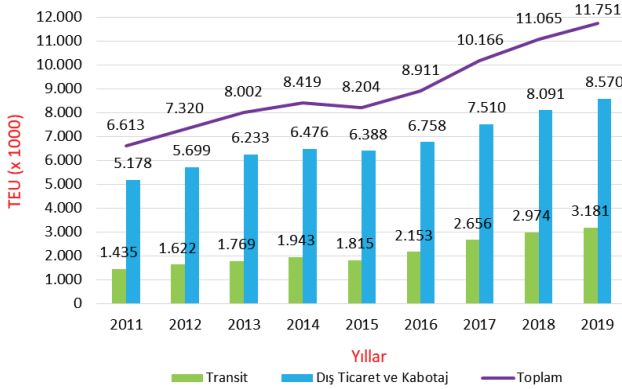
Deniz ticaretinin önemli bir bölümünü oluşturan konteyner taşımacılığı Türkiye’de 1980’li yıllardan itibaren hızlı bir gelişme göstermiştir. Günümüzde Türkiye’de konteyner gemilerine hizmet veren toplam 28 adet liman bulunmaktadır. Söz konusu limanların önemli bir bölümü konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet vermektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Konteyner elleçleyen limanlarımız (Türklim, 2020).

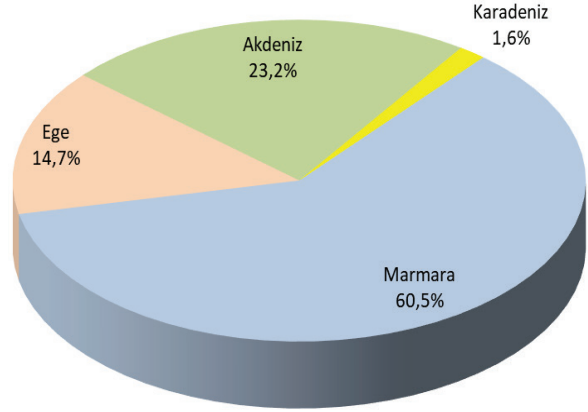
Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır. Konteyner yüklerine hizmet veren limanlar Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. Marmara Bölgesi'nde konteyner yüklerine hizmet veren toplam 15 adet liman bulunmaktadır. Marmara Bölgesi'nde yer alan Ambarlı, İzmit Körfezi ve Gemlik konteyner yük ve gemilerine hizmet veren önemli liman merkezleridir.

2019 yılı itibarı ile limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner 11,750,660 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret ve kabotaj konteyner 8.5 milyon TEU, transit konteyner ise 3.1 milyon TEU'dur (Şekil 3).



Şekil 3. Türkiye limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi (TEU) (Türklım, 2020).

Limanlarımızda konteyner elleçlemesi bir önceki yıla göre toplamda %6.2, dış ticaret ve kabotaj konteyner toplamda %5.9, transit konteyner ise %6.9 oranlarında artış göstermiştir. Elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından Türkiye'de elleçlenen konteynerin %60.5'ini elleçleyen Marmara Bölgesi limanları ilk sırada yer almaktadır. Marmara Bölgesi'ni sırasıyla; %23.2 ile Akdeniz Bölgesi limanları, %14.7 ile Ege Bölgesi limanları takip etmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı %1.6'dır (Şekil 4).



Şekil 4. Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları (Türklım, 2020).

2019 yılında ülkemizde elleçlenen yükün %15.6'sını elleçleyen Mersin Uluslararası Limanı 1.9 milyon TEU elleçleyerek ilk sıradaki yerini korumuştur. 1.7 milyon TEU ile Marport Limanı ikinci, 1.4 milyon TEU ile Asyaport Limanı üçüncü sırada yer almıştır (Tablo 1).

Sıralama	Limanlar	2017	2018	2019
1	MIP	1,591,983	1,722,711	1,939,029
2	MARPORT	1,711,357	1,573,600	1,679,340
3	ASYA PORT	1,002,133	1,117,749	1,353,409
4	KUMPORT	1,063,246	1,258,294	1,281,850

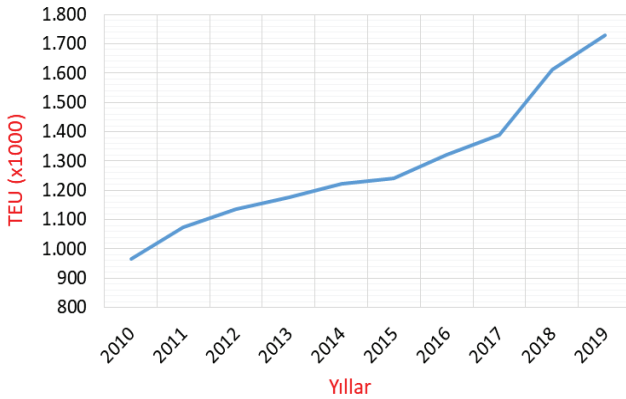
Tablo 1. Türkiye'de bir milyon TEU üzerinde konteyner elleçleyen limanlar (Türklım, 2020)

Marmara Bölgesi özellikle Karadeniz yükleri için önemli bir aktarma merkezi olmuştur. Ülkemizde elleçlenen aktarma yükün %83.9'u Marmara Bölgesi limanlarında elleçlenmektedir. 2019 yılı itibarı ile Asyaport bir milyon TEU'nun üzerinde transit yük elleçlemiştir. İkinci sırada %15.9 pay ile MIP Mersin ve LİMAK İskenderun Limanlarının yer aldığı Doğu Akdeniz Bölgesi gelmektedir.

Ege Bölgesi Limanları Yük Hacmi

Türkiye dış ticaretinin değer bazında %60'tan fazlası, ton bazında ise %80'den fazlası deniz yolları ile gerçekleşmektedir. Ege Bölgesi ise döviz bazında dış ticaret hacmi açısından Marmara Bölgesi'nden sonra ikinci sırada yer almaktadır. 2019 yılında Ege Bölgesi'nde yer alan 22 adet limanda 83.9 milyon ton yük elleçlenmiştir. Ton bazında elleçlenen yükün %43.3'ünü sıvı dökme yükler, %37.9'unu genel kargo yükleri (+kuru dökme yük) ve %18.6'sını ise konteyner yükleri oluşturmaktadır. Tekerlekli yüklerin oranı sadece %2'dir. (Türklim, 2020).

Türkiye limanlarında elleçlenen 11.7 milyon TEU yükün 1.7 milyon TEU'su (yaklaşık %14.7) Ege Bölgesi limanlarında elleçlenmiştir (Şekil 5). (UAB, 2020).



Şekil 5. Ege Bölgesi limanlarında gerçekleşen konteyner elleçlemesi.

Ege Bölgesi'nde konteyner gemilerine hizmet veren toplam 4 adet liman (TCDD İzmir Limanı, Nemport Limanı, Ege Gübre Limanı ve Socar Konteyner Terminali) bulunmaktadır. Ege Bölgesi'nde yer alan limanlardan gerek yük hacmi gerekse hizmet çeşitliliği açısından en büyüğü TCDD İzmir Limanı'dır. 2019 yılında TCDD İzmir Limanı'nda 605 bin TEU konteyner elleçlenmiştir. (Türklim, 2020). Kamu tarafından işletilen TCDD İzmir Limanı özelleştirme aşamasındadır.

Ege Bölgesi Liman Yatırımları

Türkiye'nin önemli tarım, turizm, madencilik ve sanayi bölgelerinden biri olan Ege Bölgesi, bu özelliği sayesinde önemli bir dış ticaret potansiyeline sahiptir. Mevcut potansiyelinin çok azını değerlendirebilen Ege Bölgesi yine de uygun coğrafyası, elverişli tarım toprakları ve geniş tarımsal ürün deseni, zengin yeraltı kaynakları ile hızla büyüyen sanayisi sayesinde ülkemiz kalkınmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Bölge, sahip olduğu avantajları ülke yararına en verimli şekilde kullanabilmek, ihracatını arttırıp ülke ekonomisine daha fazla kaynak aktarabilmek için dış ticaretin en önemli alt yapısını oluşturan limanlara ihtiyaç duymaktadır.

Yeni yatırımlar ile bölgedeki liman kapasitesinin artması ticaret hacmini genişletecek, istihdamı arttıracak, nitelikli iş gücünü geliştirecektir. Ulaşım tesis ve imkanlarının artmasına bağlı olarak tarım ve ticaret ürünlerinin değerlendirilmesi kolaylaşacaktır.

Yeni yatırımlar ile bölgedeki liman kapasitesinin artması ticaret hacmini genişletecek, istihdamı arttıracak, nitelikli iş gücünü geliştirecektir. Ulaşım tesis ve imkanlarının artmasına bağlı olarak tarım ve ticaret ürünlerinin değerlendirilmesi kolaylaşacaktır. Kısaca özetlersek, yeni liman yatırımları yalnızca bölgesel boyutta değil, ülke boyutunda da hem ekonomik hem sosyal faydalar sağlayacaktır.

Ege Bölgesi'nin gerek kapasite gerekse elleçleme hacmi açısından en büyük limanı olan TCDD İzmir Limanı, 1959 yılından bu yana bölge sanayiine hizmet vermektedir. Ülkemizdeki gelişmeye paralel olarak artan yük hacmini karşılamak amacı ile liman, 1976 yılından başlayarak değişik tarihlerde yapılan çalışmalar ile genişletilmiştir. Liman, 2000'li yılların sonunda teorik kapasitesi-

ni aşarak tıkanma noktasına gelmiş ve bölgedeki yük trafiğine cevap vermekte zorlanmaya başlamıştır. Ege Bölgesi artan yük talebini karşılamak amacıyla dönemin Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü kısa ve orta dönemli bir çözüm olarak “İzmir Limanı Tarama ve Tevsi Projesi”ni uzun dönemli bir çözüm olarak ise “Kuzey Ege Limanı Projesi”ni geliştirmiştir.



Çandarlı Kuzey Ege Limanı'ndan bir görüntü.
(Sagisman, Kuzey Ege Limanı websitesi)

TCDD İzmir Alsancak Limanı – 10 ile – 13 m arasında değişen 3,650 m uzunluğunda rıhtıma, 650,000 m² liman sahasına sahiptir. Liman genel kargo, konteyner, kuru yük ve sıvı yük gemileri ile birlikte yolcu gemilerine de hizmet verebilmektedir. (Oral, 2011a).

2009 yılında TCDD İzmir Limanı İşletme Planı hazırlanmıştır. Söz konusu çalışmada 2035 yılına kadar limanın gelişimine yönelik yol haritası belirlenmiştir (Oral, 2011b). Bu kapsamda, ihtiyaç duyulan altyapı yatırımları (tarama ihtiyacı, yeni yanaşma yerlerinin inşa edilmesi, mevcut rıhtımların güçlendirilmesi), üstyapı yatırımları ve ekipman yatırımları planlanmıştır. Ayrıca, söz konusu yatırımların ayrıntılı fizibilitesi hazırlanmış ve hazırlanan işletme planı ve fizibilite çalışması ilgili kurumlarca onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı uzun vadede artan yük hacmini karşılayabilmek amacı ile özellikle aktarma yüklere hizmet vermek üzere

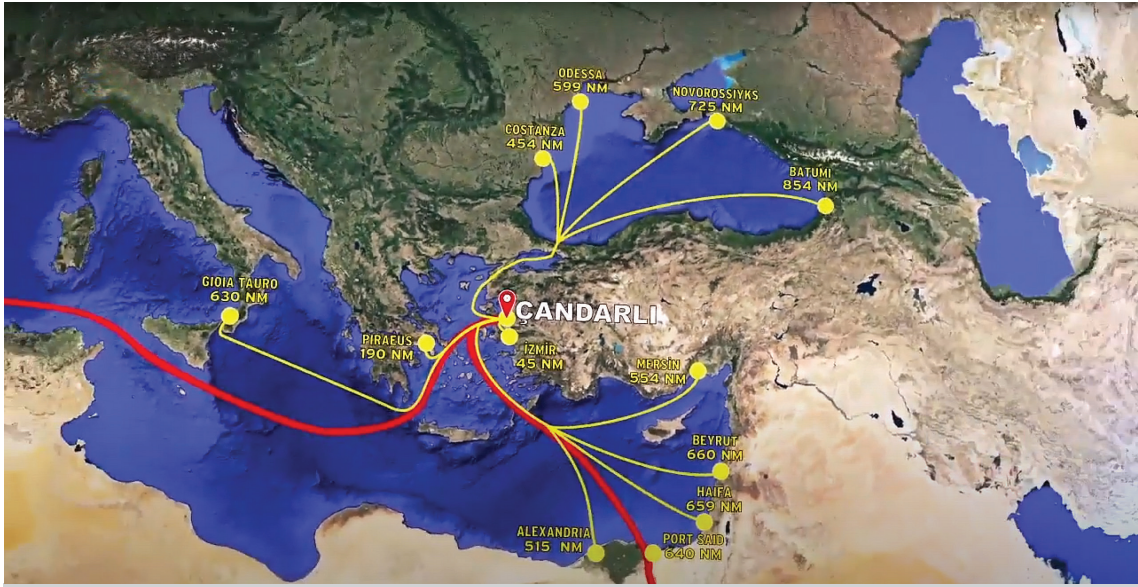
planlanmıştır. Çalışmaları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce sürdürülen Kuzey Ege Limanı Proje sahası, Bergama İlçesi Zeytinadağ Belediyesi sınırları içinde bulunmaktadır. 20 km uzunluğunda ve 25 km genişliğindeki Çandarlı Körfezi'nin doğusunda yer alan bölge, İzmir'e karayolu ile 80 km, deniz yolu ile 55 deniz mili uzaklıktadır.

Kuzey Ege Limanı'nın yer seçiminin üzerinden otuz yılı aşkın bir süre geçmiştir. Ancak bu uzun süre içerisinde ülke gündeminden hiç düşmemiştir. Kuzey Ege Liman yatırımının gecikmesi bölgede yeni konteyner terminallerinin hizmete girmesine neden olmuştur. Bu kapsamda, İzmir İli Aliğa İlçesi'nde 2009 yılında Ege Gübre Limanı ve Nempport Limanı, 2016 yılında ise (APM Terminalleri Liman İşletmeciliği A.Ş. tarafından 2018 yılına kadar işletilen) Socar Konteyner Terminali hizmete girmiştir. Hizmete giren limanlar ile birlikte Ege Bölgesi'nin teorik konteyner elleçleme kapasitesi 2.6 milyon TEU'ya ulaşmıştır (Oral, 2019: 89).

Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı

Yap-İşlet-Devret modeli ile ihaleye çıkması beklenen Kuzey Ege Limanı tamamlandığı zaman 2,000 metre rıhtıma ve 1 milyon m² geri sahaya sahip olacaktır. Limanın 2011 yılında başlanan dalgakıran inşaatı 2014 yılında tamamlanmıştır. 294 milyon Türk Lirası bedel ile gerçekleştirilen 1500 metre uzunluğundaki dalgakıranın tamamı devlet bütçesinden karşılanmıştır (Çandarlı Kuzey Ege Limanı, t.y.).

İki aşamalı olarak planlanan Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı'nın ilk aşamasında, 1,000 metrelik rıhtım yatırımı ile toplam 2,000,000 TEU/yıl kapasiteye ulaşılması, hedef yıl olarak seçilen 2035 yılına kadar rıhtım uzunluğunun 2,000 metreye uzatılması ve 4,000,000 TEU/yıl kapasiteye ulaşılması planlanmıştır (Çandarlı Port CFCU, 2009).



Cebelitarık Boğazı'ndan ve Süveyş Kanalı'ndan geçerek Çandarlı Limanı'na ulaşan bir gemi yalnızca 6,500 deniz mili katedecektir. (Sagisman, Kuzey Ege Limanı websitesi)

Kuzey Ege Limanı'nın günümüzdeki en önemli özelliği, Doğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki coğrafi konumudur. Bu özelliği sayesinde aktarma yükler için son derece elverişli bir konuma sahiptir.

Projenin toplam yatırım tutarı (1 aşama için) 917 milyon Euro'dur. Kuzey Ege Limanı için Kasım 2013 yılında çıkılan ihaleye, ihale şartnamesindeki belirsizliklerden dolayı yatırımcıların ilgisi olmamıştır.

Kuzey Ege Limanı'nın günümüzdeki en önemli özelliği, Doğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki coğrafi konumudur. Bu özelliği sayesinde aktarma yükler için son derece elverişli bir konuma sahiptir. Konteyner taşımacılığının en büyük avantajı yükün uygun limanlarda aktarılacak alıcısına ulaştırılmasıdır. Kuzey Ege Limanı, Doğu ve Orta Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz ülkelerine aktarılabilecek yükler için en

elverişli konumlardan birisidir. Coğrafi konumu sayesinde limanın çok kısa aktarma süreleri ile otuzdan fazla ülkeye erişim imkânı vardır. Bu özelliği ile Kuşak ve Yol Projesi'nin önemli aktarma merkezlerinden birisi olmaya adaydır.

Kuzey Ege Limanı'nın bir diğer ayırt edici özelliği ise liman sahasının geniş bir art alana sahip olmasıdır. Bu sayede, kimya, otomotiv, elektrik elektronik gibi birçok sektörün yerleşimi için elverişli bir geri saha sunmaktadır. Liman arka sahası bakir olup şehirleşme baskısı altında değildir. Limanın geri sahasında ilk etapta farklı sanayi kollarına tahsis edilebilecek 30 milyon m²'nin üzerinde sanayi yatırımı yapılabilecek alan mevcuttur (Chemport, 2018).

Bir limanın etkin ve verimli çalışabilmesinin ilk koşulu, bölgede yeterli ulaşım imkânının bulunmasıdır. Kuzey Ege Limanı mükemmel bir karayolu bağlantısına sahiptir. İnşaatı devam eden ve 2022 yılında açılması planlanan 1915 Çanak-kale Köprüsü sayesinde liman özellikle Balkan ülkeleri ile olan karayolu transit taşımacılığına da

katkı sağlayacaktır. Limanın demiryolu ile ulusal demiryolu ağına bağlanması planlanmıştır. Bu amaçla, gerekli etüt proje işleri Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılmıştır.

Sonuç ve Değerlendirme

Sekiz bin yılı aşan tarihi boyunca İzmir, liman kenti olma özelliğini hiç yitirmemiş ve uzun yıllar Asya'nın Avrupa ile yaptığı ticarette önemli roller üstlenmiştir. Bunun en büyük nedeni, ana ulaştırma rotaları üzerinde yer almasıdır. Bu konumu sayesinde gelecekte de İzmir küresel ölçekte bir lojistik merkez olmaya adaydır.

Son otuz yılda sanayi yatırımlarının önemli bir bölümü Marmara Bölgesi'ne kaymıştır. Sonuç olarak, Ege Bölgesi sanayiinde bir yavaşlama olmuştur. Ancak İzmir – İstanbul otoyolunun açılması bölge için yeni fırsatları ortaya çıkarmıştır. Şehirdeki kentleşme hız kazanmış, yatırım amaçlı bölgeye gelen firma sayısı artmıştır. Sanayideki canlanma özel liman yatırımlarını arttırmış, Nemptort, Ege Gübre Limanı ve son olarak da Socar Terminali hizmete girmiştir. Ali-ağa Körfezi'nde yer alan bu üç liman Kuzey Ege Liman projesine 12 deniz mili mesafededir. Dolayısıyla, Ali-ağa Bölgesi limanları tek bir limanın farklı işletmecilere sahip terminalleri durumundadır. Toplam yükleme hacmi açısından bakıldığında, Bölge TCDD İzmir Limanı ile birlikte 3 milyon TEU'yu aşan liman kapasitesine sahiptir. Kuzey Ege Limanı'nın hizmete girmesi ile birlikte liman kapasitesi 7 milyon TEU'ya ulaşacaktır. Bu kapasite hacmi ile bölge, küresel bir hub olmak için gerekli altyapıya sahiptir.

Kuzey Ege Limanı dış ticarette Ege Bölgesi'nin büyük potansiyelini harekete geçirebilecek bir projedir. Bu özelliği ile gerek limana talip olacak yatırımcı için gerekse de Kuzey Ege Limanı'nın etki

sahasında kalan ülkeler ile ticaretini büyütmek isteyenler için önemli bir fırsattır. Son olarak, Kuzey Ege Limanı ve Ege ile Akdeniz'de mevcut ya da yakın gelecekte inşa edilecek liman ve lojistik köy tesislerinin, Kuşak ve Yol Girişimi bağlamındaki önemine değinmek yararlı olacaktır.

Eşsiz olan bu konumuyla Türkiye ve özellikle Ege Bölgesi, Uzak Doğu kökenli malların elleçlendikten sonra, Avrupa, Karadeniz Havzası, Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika'ya sevk edildiği bir lojistik merkez olma rolünden çok öte, bir "üretim üssü" olma işlevine de sahip olabilir.

Türkiye ve özellikle Ege Bölgesi, Kuşak ve Yol Girişimi açısından çok özel ve biricik özelliklere sahip bulunmakla öne çıkıyor. Türkiye konumu bakımından, Afrika, Avrupa ve Asya kıtalarının ağırlık merkezinde yer alırken, İzmir kenti ve bir bütün olarak Ege Bölgesi ise "Orta Koridor"un batı ucunda, Yeni İpek Yolu'nun adeta batıdaki kapısı olma konumunda bulunuyor.

Türkiye, Batı ile Doğu arasında bir köprü oluşturma yanı sıra, Akdeniz ve Karadeniz Havzalarını da birbirine bağlayan bir kavşak, bir geçiş koridoru oluşturmaktadır. Eşsiz olan bu konumuyla Türkiye ve özellikle Ege Bölgesi, Uzak Doğu kökenli malların elleçlendikten sonra, Avrupa, Karadeniz Havzası, Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika'ya sevk edildiği bir lojistik merkez olma rolünden çok öte, bir "üretim üssü" olma işlevine de sahip olabilir.

Başta Çin ve diğer Yeni İpek Yolu ülkelerinden gelerek Ege Bölgesi'ne yatırım yapacak şirketler, ürettikleri malları Pasifik Havzası'ndaki

çok uzak liman ve lojistik sahalardan sevk etmek yerine, yukarıda anılan pazarlara çok yakın bir bölgeden temin etmekle önemli bir lojistik avantaj ve rekabetçi üstünlük elde etmiş olacaklardır.

Dahası, özellikle Çin kökenli şirketler için geçerli olmak üzere, Türkiye'nin geçmişte Avrupa Birliği (AB) ile bağitlamış olduğu Gümrük Birliği Anlaşması'nın Türkiye'de yerleşik sanayi şirketlerine sağladığı gümrük vergisi muafiyeti, büyük bir avantaj sunmaktadır. Türkiye'de üretilecek malların AB ülkelerine ihracında gümrük vergisinden muaf olması sayesinde, Türkiye'de yatırım yapacak Çin şirketleri, Çin kökenli bazı mallara AB tarafından uygulanan anti-damping vergilerine maruz kalmayacaklardır.

Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında yapılan yukarıdaki kısa değerlendirmenin ışığında, Kuzey Ege Limanı'na ilişkin bakış açısında da bir değişiklik yapmak yerinde olacaktır. Bu bağlamda Kuzey Ege Limanı, sadece Çin ve diğer Uzak Doğu ülkelerinden gelen mallar için bir transfer limanı olmanın ötesinde, Ege Bölgesi ve Türkiye'nin diğer bölgelerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin temel ilke ve hedefleri doğrultusunda

yapılacak işbirliği çerçevesinde üretilecek malların sevk edileceği bir liman olma özelliği ve ayrıcalığına da sahip olacaktır.

Bu açıdan ele alındığında, Kuzey Ege Limanı'nın bir rakibi olmadığı da açıkça ortadadır. Kuzey Ege Limanı'nın menzilinde yer alan bölge ve pazarlara erişimde, Kuzey Ege Limanı ve diğer Türk limanları benzersiz bir fırsat sunuyor. 🌐

Kaynakça

- Chemport. (2018). Kuzey Ege Limanı'nın Kimya Sektörü için Genel Değerlendirmesi.
- Çandarlı Kuzey Ege Limanı. (t.y.). Kuruluş amacı. <https://candarlikuzeyegelimani.com/proje/> Adresinden alınmıştır.
- Çandarlı Port CFCU. (2009). IPA Form.
- Oral, E. Z. (2011a). TCDD İzmir Limanı Yaklaşım Kanalı Taraması ve II. Kısım Konteyner Terminali Fizibilite Raporu.
- Oral, E. Z. (2011b). TCDD İzmir Alsancak Limanı İşletme Planının Hazırlanması Danışmanlık Raporu. TCDD.
- Oral, E. Z. (2019). Türklım Türkiye Limanları Kapasite Raporu.
- Türklım. (2020). Türklım Türkiye Limanları Sektör Raporu 2020.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2020). Konteyner istatistikleri. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/konteyner-istatistikleri> adresinden alınmıştır.