



## **Kendi limanlarımızı kullanalım**

Kendi limanlarımızı kullanalım “Gemlik limanını tercih eden Bursalı firmalar krizde avantaj elde eder.” Türkiye'nin otomotiv, tekstil ve makine gibi sektörlerinde lokomotif olan, ihracatta ikinci sırada yer alan Bursa, deniz taşımacılığında da gide...

“Gemlik limanını tercih eden Bursalı firmalar krizde avantaj elde eder.”

Türkiye'nin otomotiv, tekstil ve makine gibi sektörlerinde lokomotif olan, ihracatta ikinci sırada yer alan Bursa, deniz taşımacılığında da giderek güçleniyor. Bursa, 2001 yılında yapılan Bursa Serbest Bölgesi (BUSEB) ile birlikte ülke ekonomisine sağladığı katma değer açısından İstanbul, Kocaeli ve İzmir'den sonra 4'üncü sırada yer alıyor. Ancak önündeki en kritik süreç, İstanbul'un gölgesinde kalmaktan kurtulmak...

Bursa'nın özellikle deniz taşımacılığı anlamında İstanbul'un gölgesinde kaldığından yakınan sektör temsilcileri, Bursa Ticaret ve Sanayi Odası başta olmak üzere, yerel yönetimlerden ve de meslektaşlarından bu konuya daha duyarlı yaklaşımlarını bekliyor.

Bursalı ihracatçı ve ithalatçıların Gemlik'teki limanları tercih etmeleri gerektiğinin altını çizen yetkililer, yükleme yapılan bir geminin öncesinde ya da sonrasında mutlaka Gemlik limanlarına uğradığına dikkat çekiyor.

Bilindiği gibi yakın zamana kadar deniz ulaşımındaki en önemli sorun bir yandan limanların yetersiz kalması, diğer yandan yeterli yük olmaması yüzünden deniz aşırı sefer yapan büyük line gemilerinin Gemlik'teki limanlara pek yanaşmamasıydı. Oysa bugün bu sorun aşılmış durumda.

Böyle bir durumda Bursalı sanayicilerin, yüklerini İstanbul'a yönlendirmelerinin, maliyetlerini artırmaktan başka bir işe yaramayacağını vurgulayan yetkililer, özellikle içinde bulunduğumuz kriz ortamında ihracatçı ve ithalatçı Bursalı firmaların, Gemlik limanlarını tercih etmelerinin kendilerine avantaj sağlayacağına dikkat çekti.

Rekabetçi olabilmek için Gemlik limanları

Burkont Lojistik Genel Müdürü Turgay Saltan, Bursa'nın deniz taşımacılığı alanında İstanbul'un gölgesinden kurtulması gerektiğinin altını çizdi.

İmalat sanayinde 15 milyar doları aşkın rakamla Türkiye GSYİH'sının yaklaşık yüzde 12'sini sağlayan Bursa'nın bu potansiyelinin çevre illerle birleştiğinde oldukça yüksek bir orana ulaştığını belirten Saltan, bu durumun dünyaca ünlü armatörlerin dikkatini çektiğini söyledi.

Armatör acentelerin yurt dışı kökenli olmalarının, Türkiye'de ticaretin sadece İstanbul'dan yapıldığını düşünmelerinin, Bursa'nın limancılık ve konteynır taşımacılığında ilerlemesinin önünde set oluşturduğunu belirten Saltan, şunları söyledi: "Bu kadar büyük bir hinterlanda sahip Bursa'nın, yakınlığı, maalesef yıllarca İstanbul'un gölgesi altında kalmasına neden oldu.

günümüz itibariyle konteynır taşımacılığını ele alırsak, İstanbul'dan olduğu gibi, Bursa'nın liman kenti Gemlik'ten de dünyanın her yerine direkt ve aktarmalı servisler mevcut. Hatta Bursa 2008 yılında tam bir sıçrama yaşayarak üçüncü limanını da hizmete açtı, yoğunluğu paylaştı ve ithalat/ihracatçılara daha ferah hizmet vermeye başladı. Ancak Bursa Serbest Bölgesi'nin gelişime açık olması ve limanlara sadece bir kilometre uzaklıkta yer alması, bu yatırımları önümüzdeki üç-beş yıl içerisinde yetersiz kılacak ve yeni limanların inşasını gerektirecek."

Komple konteynır taşımacılığının yanı sıra, Bursa'nın ciddi bir parsiyel ihracat potansiyeli taşıdığına dikkat çeken Saltan, şöyle devam etti:

"İstanbul'dan çıkan parsiyel yüklerin yüzde 40'ı Bursa yükü. İstanbul'dan çıkan yükleri sadece İstanbul değil, neredeyse tüm Anadolu'nun yükleri olarak değerlendirirsek, Bursa'nın potansiyeli gerçekten pastanın büyük bir kısmı. Gemlik'ten; Uzakdoğu, Avustralya, Yeni Zelanda, Güneydoğu Asya, Ortadoğu, Kızıldeniz limanları, Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Tunus, Lübnan, Fas, İsrail, Akdeniz ülkeleri, Meksika Körfezi ve Güney Amerika ile Afrika ülkelerinin tamamına parsiyel servis veriliyor. Aynı zamanda bu ülkelerden Gemlik'e yine parsiyel ithalat servisi de mevcut. Uzakdoğu'dan Bursa-Cas Antrepoya olan parsiyel servis özellikle otomotiv müşterilerini maddi ve manevi açıdan çok memnun kıldı. Firmalarımızın artık kendi servis ve limanlarını kullanmaları ve şehrimizi İstanbul'un arka bahçesi konumundan kurtarmaları gerekiyor. Türkiye'nin tüm yöreleri kendi içinde yarışırken şehrimize sunulan bu nimetleri geri çevirir ve görmezden gelirsek, yıllarca çok zahmetlerle kazanılan ve karşılığında büyük bedeller ödenen yatırımları da bir süre sonra atıl duruma getirir, işlemeyen hava limanları gibi birde bunlara limanlarımızı ve sonrada maliyetlerden ötürü fabrikalarımızı ekleriz."

Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürü Ali Açıl, liman hizmetleri olarak Bursa'nın, birkaç önemli grev dışında İstanbul'da bulunan limanların direkt olarak yükünü hafifletici, alternatif bir kapasite olmadığını belirtti. Genel olarak Marmara Denizi'ne gemi sokan hatların, birkaç önemli yük merkezine uğramayı pazar hakimiyeti açısından çok önemseydiğini ve Bursa limanlarının da bu merkezlerden bir tanesi olduğunu kaydeden Açıl, şu değerlendirmeyi yaptı:

Limnlar üretıme çalışıyor

"Bölgemizdeki konteynır hareketleri incelendiğinde, Marmara'ya dolu giren konteynırlar İstanbul ve İzmit Körfezi'ndeki limanlarda ithal yüklerini bıraktıktan sonra kısmen o limanlardaki yükleri alarak ihraç konumuna geçmekte ancak bu boş konteynırların oldukça büyük bir kısmı Bursa ve hinterlandında bulunan bölgelere aktarılarak iç dolumu yapıldıktan sonra ihraç konteynır olarak Bursa limanlarından çıkış yapmaktadır. Bu ticaretin ülkemize getirisi açısından bakıldığında İstanbul limanları tüketime hizmet ederken, Bursa limanları daha çok üretıme hizmet ediyor. Yani İstanbul limanları ile kulvarlarımız farklı. Şu anda Bursa ili sınırları içinde devam eden yatırımları da hesaba kattığımızda yaklaşık bir buçuk milyon TEU'ya ulaşacak liman kapasitesi ekonominin canlandığı dönemlerde dahi hiç sıkıntısız yeterli olabilecek."

"Limn yatırımlarında arz, talepten önce gelmeli" diyen Açıl, limanların kapasitelerindeki artışların muhakkak talebi destekleyip ve büyüttüğünü belirterek, "Ancak bu noktada dikkat edilmesi gerekli önemli husus limn tarifeleridir. Nihai müşteriye yani ithalat ve ihracatçıya hizmetin ucuz ulaşması veya tersi olarak müşterinin aldığı hizmet için ödediği paranın

limanlara yüksek oranlı yansımaları, büyümek isteyen her iki taraf için de hayati önem taşır. Bursa hinterlandında bulunan müşterilerin yüksek kara yolu taşıma maliyetlerine rağmen uzak limanları tercih etmesinin altında yatan en önemli unsur, yurt dışında çalıştıkları müşterilerinin taşıma hattı seçiminde baskı yapması. İstanbul limanlarına uğrak yapan hatların sayısal fazlalığı bir kısım yüklerin İstanbul limanlarına inmesini kaçınılmaz kılmaktadır" dedi.

Bursa'ya uğramayan hatları (line) bölgeye çekilebilmesi için de öncelikle müşteri kapasitesinin yeterli büyüklüğe gelmesi olduğunu kaydeden Ali Açıl, şunları söyledi: "İhracata hizmet eden Bursa limanlarının hacim olarak İstanbul limanlarına yetişmesi için iki önemli beklentinin gerçekleşmesi gerekli. Bunlardan birincisi ülkemizde cari açığın küçülüp cari fazla vermeye başlanması. Diğeri ise, Kuzey Marmara'da oluşmuş yığılma ekonomilerinin güçlü alt yapılar ve ulaşım sistemleri ile homojen olarak Anadolu'ya yayılması. Çok bildik bir gereksinim olarak limanların içine demir yollarının girmesi ve çoklu (intermodal, kombine) taşımanın geliştirilmesi, limanların hinterlandını genişletmesi ve trenle konteynır taşımacılığının yaygın olarak karayolu nakliyesine alternatif olmasının en efektif yoludur."

Gemlik Ulaştırma, Pazarlama, Denizcilik ve Ticaret A.Ş (GEMTRANS) Genel Müdürü İlyas Çelik ise, Bursalı ithalatçı ve ihracatçı firmaların Gemlik yerine İstanbul limanlarını kullanmasının, gemilerin uğraklarındaki yetersizlikten kaynaklandığını ifade etti.

Dev gemiler yanaşmaya başladı

Çelik'in değerlendirmesi şöyle: "İhracat ve ithalat yapan firmalar ana gemilerle gideceği yerlere direkt gönderdiklerinden İstanbul'u tercih ediyorlar. Parsiyel yüklerde de bu böyle. İhracat ve ithalat yapan firmalar da İstanbul'u tercih ediyor. Çünkü bir konteynır içine bir kaç firma mal koymakta. İstanbul'da potansiyelde var, beklemeden ana gemilerle direkt seferlerle gideceği yerlere zamanında ulaştırabiliyor. Gemtrans olarak Gemlik Limanı'na 2008 yılı sonunda 'Ana Gemi'yi getirecektik fakat 300 metrelik gemiler hangi limana yanaşmalı konusunda anlaşmazlık oldu, inşallah bu yıl içerisinde konuyu çözeceğiz. Buradan da ihracat ve ithalatçıya bu müjdeyi vermiş olalım."

Gemport Ticaret Müdürü Yıldız Mert ise, Gemport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş.nin, Kuzeybatı Anadolu bölgesinin deniz yolu taşımacılığına olan ihtiyacı ve özellikle Güney Marmara Bölgesindeki hızlı sanayileşme ve ticaret hacmi dikkate alınarak 1987 yılında kurulduğunu anımsattı.

Türkiye'nin ilk özel limanı olarak kurulan Gemportun, 1992 yılında faaliyete geçmesine karşın Bursa ve hinterlandındaki firmaların ithalat ve ihracatlarında İstanbul limanlarını kullanma alışkanlıklarını kırmanın büyük bir yatırım ve uzun bir süreç gerektirdiğini vurgulayan Mert, "1992 yılında 1086 TEU ile başlayan konteynır trafiğimiz 2000 yılında 113.228 TEUya ulaştı. 2004 yılında ise 200.000 TEUya çıktı. Özellikle Bursada ve hinterlandımızda bulunan firmaların profiline bakarak ve bölgenin önemine istinaden işletmemiz, 2005 yılında 100 milyon dolarlık bir yatırım projeksiyonuna başladı ve 138.000 metrekarelik alana 126.000 metrekare gümrüklü alan ve 70.000 metrekarelik depolama ve iç dolum alanı ilave etti. Ayrıca bu alanlar teknik ekipmanlar ile donatılarak 250.000 TEU kapasiteli limanımız 600.000 TEU kapasiteli modern bir liman haline geldi. Tüm bu yatırımlar ve çalışmalar ile limanımız, İstanbul'a uğrak veren tüm armatörlerin bölgemize düzenli servis vermesini sağladı. Ayrıca Türkiye'ye gelen en büyük 305 metrelik MSC gemilerin son 3 yıldan bu yana limanımızdan düzenli servis alması, bölgemizin artık İstanbul'un arka bahçesi olmaktan kurtulduğunun

göstergesi''dedi.

---