



## Türkiye limanları ve ihtiyaçları

23 Nisan 2010 / 10:55

Port Finans İstanbul toplantısına katılan Roda Liman ve Depolama Lojistik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürü Ali Açıl, Türkiye'nin limanları ve ihtiyaçları hakkındaki görüşlerini Virahaber'e yazdı.

**Virahaber-**14-15 Nisan tarihlerinde yapılan Port Finans İstanbul toplantısında, DLH'nın uzun bir süredir fizibilite çalışmalarını sürdürdüğü 3 adet yeni limanın kurulumu için oldukça sona yaklaşıldığı, finansal kaynağın belirlenmesinden sonra projelerde hızla yola devam edeceği, kamu özel sektör ortaklığı ile projenin gerçekleştirilebilmesi için gerekli mevzuatların yapılandırma aşamasından olduğu hakkında bilgi edinildi.

Bu 3 ana konteyner limanından en fazla üzerinde konuşulana, Pire limanına alternatif olabilecek ve Kuzey Egede kurulacak Çandarlı limanı, diğeri uzun seneler projesi rafa kaldırılmış batı Karadeniz'de konumlandırılacak Filyos Limanı, üçüncüsü de mevcut Mersin Limanı'nın hemen önünde projelendirilecek ikinci bir Mersin Limanı. Bu üç liman farklı bölgelerde kurulmasına rağmen üstlendikleri ortak misyon açısından halihazır mevcut limanlarımızdan ortak farklılıkla içermekteler. Birkaç ortak özelliklerinden bahsedecek olur isek daha projelendirme sürecinde kendi özgün yollarını çizdikleri hemen göze çarpıyor. Mesela büyüklük olarak bu limanlar kurulacakları günlerin ötesinde bir zamanda oluşması muhtemel bir talebe yetecek kapasiteye sahip olacaklar, planlanan kapasitelerine ulaşırken Türkiye'nin coğrafi konumunun sağladığı avantajları getiriye çevirecek bir şekilde transit konteynır yüklerini ana gelir kalemi olarak hedeflemekte. Ancak bu limanların ulusal yükler için gerekli olabilecek hinterlant bağlantıları klasik bir şekilde liman yatırımının dışında tutulmuş. Hele ki, finansman için kamu özel sektör ortaklığından bahsedilince, ancak limanı pazarlayabilecek kadar bir yatırımın projenin dışında ele alınması çok olası hale geliyor. Bulunduğu bölgedeki yabancı limanlar ve planlanan kapasiteler değerlendirildiğinde Filyos da dahil limanların üçü de tam bir rekabet canavarı olarak modellenmiş. Mersin Doğu Akdeniz, Çandarlı Ege ve Filyos Karadeniz'de bulunan tüm transit limanlara alternatif olabilecek bir projeye sahip. İlk hedef olarak bölgelerindeki transit limanlar tehdit altında görülmekle birlikte, sonrasında transit yüklerde aradıklarını bulamamaları durumunda ulusal yüklere ciddi bir "u" dönüşü kaçınılmaz görülüyor. Çok farklı bir açıdan bakıldığında acaba bu limanların hinterlant bağlantılarının proje içinde ciddi bir şekilde ele alınmaması bölgedeki mevcut ulusal limanların korunması için kasıtlı olarak planlanmış bir düzenleme olabilir mi? Bu soru yeni Mersin limanı için gerçekten daha büyük bir anlam içeriyor. Milyonlarca TEU kapasite bir limanı Mersin gibi kalabalık bir şehrin önünde kurmanın başka nasıl bir açıklaması olabilir ki. Bir yandan devlete ait limanları hatırı sayılır paralara satmaya çalışıyorsunuz diğeri taraftan satışta olan veya henüz satılmış limanlara alternatif olabilecek limanlar planlıyorsunuz. Projelerin fizibilite sonuçlarında ortaya çıkan transit yük kapasitesi şu an gördüğümüzün çok ötesinde olabilir veya Türkiye bölgesinde çok farklı bir role hazırlık sürecini yaşıyor, resmin tamamını yakalamak bazen çok yoğun akademik çalışmalar gerektiriyor. Görüş ve duyuş farklılıkları kurulacak limanların yarınlarını ciddi şekilde etkileyecektir. Olumlu görüşe sahip olup yapılsın diyenlerin sayısının yüksek olması projenin bugünkü gelişimini olumlu etkileyecektir, diğeri yanda projeyi bilinen mazeretlere bağlı desteklememek gelecekte doğabilecek fırsatları peşinen reddetmek anlamına da gelebilir. Dünyada söz sahibi büyük hatlara ait olmayıp da rekabetin kucağında kurulmuş limanlara baktığımızda yeterli doluluk oranına varmaları için yaklaşık 3 – 6 seneye ihtiyaç duyduklarını görüyoruz. Transit yüklere baktığımızda uygun mevzuat ile bu gelişim süre kısaltılabilir ancak transit müşteriyi o limana

bağlayan hiçbir yapılanması söz konusu olmayacağından liman daima rekabet tehdidi altında kalacaktır. Bu durum özel sektörün yatırım ilgisini bir parça azaltabilir, neticede bir tekel satın almıyorlar, ayrıca transit yüklere bağlı gelirler tahmin edildiği kadar çok olmayabilir. Geçmişte yaşanan tecrübeler göstermiştir ki limanın müşteriye ihtiyacı ne derece yüksek olur ise tarifeler o derece aşağıya inmekte, çünkü müşteri sayınız sınırlı ve müşterilerinizin ortak cephe oluşturma şansları yüksek. Geriye 2 yol kalıyor; biricisi limanları devlet yapar ve müşteri potansiyeli oluşana kadar elinde tutar, bu sürede ülke ticaretine sağladığı katma değer kazanç olarak kabul edilir, ikinci yol olarak limanların ortakları bizzat müşterileri olur. Model olarak ikinci yol çok daha üretken görünüyor, limanın hemen arkasında kurulacak raylı sistemle liman bağlantıları sağlanmış dev bir sanayi bölgesinin liman ile birlikte satışa sunulması, kurulacak her bir fabrikanın büyüklüğü oranında limanda pay sahibi olması, büyük konteynır hatlarına rıhtım ve kullanım alanlarının satılması, Avrupa limanlarında yarım yüzyıl süren gelişmenin daha küçük bir ölçekte hızlı modellenmesini sağlayacaktır. Bu açıdan bakıldığında şehir içinde çalışmaya çalışan Mersin limanının hemen önüne ikinci bir devasa konteyner limanının yapılma isteği belki tekrar gözden geçirilebilir.

## **Virahaber**