



Zonguldak Limanları

Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Potansiyeli

Zonguldak Sosyal ve Ekonomik Gelişimine Olası Katkıları

(Ön Fizibilite Raporu)

Ekim 2015

HECTOR LOGISTICS

Barbaros Mh. Çiğdem Sk. No:1 Ağaoğlu My Office Kat:4/18 34746 Ataşehir/İstanbul
Tel : +90 216 250 55 55 Fax: +90 216 250 55 56
Mobil: +90 553 544 20 15
e-mail : info@hector.com.tr
www.hector.com.tr



İçindekiler

Giriş	3
A - TTK Zonguldak Limanı	4
I- Mevcut Durum Analizi	4
II- Çevre Limanlar ile Karşılaştırma	9
III- Zonguldak Bölgesinin Liman Hareketliliği Potansiyeli	13
Anadolu-Karadeniz-Tuna Nehri-Avrupa Ulaşım Koridoru	22
Filyos Limanı ve Zonguldak Limanına Etkileri	23
Zonguldak Limanı ile Karadeniz Havzası Limanları İlişkisi	25
IV- Liman Aktivitelerinin Zonguldak Gelişimine Faydaları	36
V- Sonuç Analizi ve Öneriler	44
B – Kozlu ve Kilimli Limanları	46
I- Kilimli Barınak-Çekek Yerinin Balıkçı Limanına Dönüştürülmesi	48
II- Türkiye Deniz Ürünleri Üretimine Genel Bakış	49
III- Kilimli Limanı Önerilen Dönüşüm Yöntemi	50
IV- Kilimli Limanı Dönüşümü Olası Kazanımlar	51
V- Kozlu Barınak- Çekek Yerinin Yat Limanına Dönüştürülmesi	51
VI- Türkiye Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliğine Genel Bakış	54
VII- Kozlu Limanı Önerilen Dönüşüm Yöntemi	56
VIII- Kozlu Limanı Olası Kazanımlar	56
Kaynakça	58



Giriş

Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası tarafından hazırlatılan ön fizibilite raporu iki ana başlıkta hazırlanmıştır. İlk başlıkta TTK Zonguldak limanı incelenmiştir.

Bu çalışma yürütülürken, ülke genelinde limanları inceleyen ve istatistiki veriler sunan kaynaklar kullanılmıştır. Yapılan değerlendirme ve analizlerde limanın kendi ekonomik büyüklüğünü yaratma yöntemleri ve devamında Zonguldak şehrine olası katkıları yorumlanmıştır.


İkinci başlıkta Kozlu ve Kilimli limanları değerlendirilmiştir. Balıkçı barınağı olarak kullanılan yatırımların farklı bakış açıları ile değerlendirilmesi sonrasında yaratılabilecek ekonomik ve sosyal değerler incelenmiş, kullanım şekillerinin dönüşümü için olası senaryolar ve motivasyon kaynakları ortaya konulmuştur.

Raporun bir bütün olarak yaratacağı farkındalık neticesinde kamuoyu algısının; limanların Zonguldak gelişimine hızla katkı sağlayacak birer lokomotif görevi görebileceği yönünde oluşması umut edilmektedir.



A - TTK Zonguldak Limanı

I- Mevcut Durum Analizi

TTK ZONGULDAK LİMANI		
Türkiye Taş Kömürü Kurumu		
		
Liman Özellikleri		
Koordinatlar	41° 28' 30 " N 31° 50' 52 " E	
İdare tiplerine göre Liman Çeşidi Kamu/Takım/Kiralık/Özel	Kamu	
Elleçlenen Yük Tipi Elleçleme Kapasitesi	Genel/Dökme Yük - Ro-Ro	
Genel Kargo/ Dökme Yük (Ton/Yıl)	1,950,000	
Sıvı Yük (Ton/Yıl)	80,000	
İskele No:	Uzunluk (m)	Maksimum Draft (m)
1 Vagon	200	6.5
2 Genel Kargo/ Dökme Yük	215	7
3 Genel Kargo/ Dökme Yük	510	7
4 Tekerlekli Araç / Genel Kargo	125	6.5
Toplam	1,050	7
Toplam Liman Sahası (m ²)	400,000	
Toplam Depolama Sahası (m ²)	38,500	
Genel Antrepo (m ²)	-	
Otomobil - Kamyon Park Alanı (m ²)	51,500	
Gümrüklü Alan (m ²)	61,500	
2008 Yük İstatistikleri		
Genel Kargo/ Dökme Yük (Ton/Yıl)	678,878	
Sıvı Yük (Ton/Yıl)	24,160	
Liman Gelişim Projeleri (Kısa, Orta Uzun Vade)	yok	



Zonguldak Limanı Taş Kömürü Kurumu ihtiyacını karşılamak amacıyla yapılanmış olmakla beraber, TTK yönetimi liman işletmeciliği bakış açısı ile limanı diğer kamu ve özel kurumların kullanımına hazır bulundurmaktadır.

İşletme bir kamu iktisadi teşebbüsü olan TTK tarafından yürütüldüğünden liman idare tipine göre kamu limanı olarak nitelenmektedir.

Limana toplam iskele uzunluğu 1050 m, toplam liman sahası 400.000 m² dir.

Limana Zonguldak gümrüğüne bağlı olarak giriş/çıkış kapısı olarak hizmet vermektedir.

Genel operasyonel yapılanması incelendiğinde; limanda ana faaliyetin kömür ihracatı olarak planlandığı görülmektedir. Toplam 1050 metre iskelenin 510 metresi genel kargo ve kömür operasyonuna ayrılmıştır.

Günümüzde ise limanda yürütülen kömür operasyonunun; Karabük Demir Çelik fabrikasının ihtiyacı olan kömürün ithali, liman içinde depolanması ve fabrikaya sevkiyatı şeklinde yürüdüğü söylenebilir.

Limandaki Ro-Ro hareketliliğinin artışı ile adı geçen 510 metrelik ana iskelenin 150 metrelik alanı Ro-Ro operasyonu içinde kullanılmakta olduğu görülmektedir.

Dolayısı ile günlük pratik kullanımda 275 metre iskele Ro-Ro faaliyetlerinde kullanılırken, 360 metre iskele kömür ve genel kargo için kullanımdadır.

Diğer taraftan demiryolu aktarma imkânı olan 210 metre lik iskele özellikle ağır yüklerin aktarmasına imkân verecek şekilde iki adet ağır vinçe sahiptir.

Demiryolu bağlantılı iskelenin devamında inşa edilen demiryolu Ro-Ro yavaşma iskelesi toplam 200 metre yavaşma imkânı sunmaktadır.



Liman **iskele uzunlukları**, iskelelerin yanaşacak gemilerin iskele ihtiyaçlarına karşılık vermesi ve operasyon çeşitliliğine imkân sunması açısından **yeterli** olarak tanımlanabilir.

İskelelerin maksimum derinlikleri 6,5 – 7 metre olarak verilmektedir. Bu değerler genel kargo kuru dökme yük gemilerinin draft ihtiyaçları açısından 5.000 DWT kapasiteli gemilerin yanaşmasına izin verebilecek durumdadır. Diğer taraftan düşük kapasiteli Ro-Ro ve yolcu gemileri adı geçen 6-7 m draft limanlara yanaşabilmektedirler.

Genel yük hareketlerinin büyük çoğunluğunun orta büyüklükte (Handysize – 10.000 – 40.000 DWT) genel kargo veya dökme yük gemileri ile hareket ettiği göz önüne alındığında limanın Karadeniz yük hareketlerinden pay alabilmesi için ortalama iskele draftının 11- 12 metre seviyesine yükseltmesi gerekecektir.

Liman **iskele derinlikleri**, yanaşacak gemilerin derinlik ihtiyaçlarına karşılık vermesi ve operasyon çeşitliliğine imkân sunması açısından **yetersiz** olarak tanımlanabilir.

Toplam liman sahası 400.000 m2 bir alan olarak tanımlanmış olsa bile iskeleler ile bağlantılı, uygun depolama ve manevra alanına imkân sağlayan efektif kullanım alanı 90.000 m2 dir.

Bu toplam liman sahasınının 8.500 m2 lik alanı sadece kömür depolaması için kullanılmaktadır. Ayrıca limanın zaman içinde önemli bir iş konusu olan Ro-Ro taşımacılığı için 51.500 m2 alan lastik tekerlekli araçların park alanı olarak kullanılmaktadır. Dolayısı ile genel kargo depolama alanı olarak kullanılabilecek 30.000 m2 açık alan kalmaktadır.



Ayrıca bu depolama alanının sadece 510 metre uzunluğundaki ana iskeleye hizmet edebildiği, demiryolu bağlantısı olan ve ana vinçlerin bulunduğu 210 metrelik iskele ile liman içinden doğrudan bağlantısı olmadığı görülmektedir.

210 metrelik iskelenin gerisinde de herhangi bir depolama alanı olmadığından bu alanın sadece demiryoluna aktarma için tasarlandığı söylenebilir.

Kömür sundurmaları hariç depolama alanlarının tamamı, açık saha olarak tanımlanabilmektedir. Herhangi bir kapalı depolama alanı, silo depolama imkânı veya konteyner depolama ekipmanı yatırımı mevcut değildir.

Limana **depolama alanları** ve operasyon çeşitliliğine imkân sunması açısından **düşük yeterlilikte** olarak tanımlanabilir.

Buradaki düşük yeterlilik tanımlaması limanın depolama alanlarının, gümrüklü liman sahası içerisinde geçici depolama ve aktarma imkânlarına destek olamayacak yapılanmada olmasından dolayı kullanılmıştır. Limanın yük çeşitliliğine imkân verememesi ve gümrüklü alan fonksiyonlarının düşük oluşu diğer kök nedenlerden beslense de, sonuç olarak limanın muadilleri ile karşılaştırmalarında depolama imkânlarının düşük yeterlilikte tanımlanmasına neden olmaktadır.

Limana 1 adet palamar botu, 2 romorkör, 5 ve 15 ton kapasiteli iki adet sabit ve ihtiyaca göre temin edilen lastik tekerlekli vinç ile hizmet vermektedir. Limanda herhangi bir konteyner hareketi olmadığından ilgili yükleme boşaltma ve saha içi taşıma ekipmanları bulunmamaktadır. Benzer şekilde limanda dökme yük hareketi olmadığından ilgili yükleme boşaltma ve silo depolama ekipmanı mevcut değildir.



Liman **ekipman sayısı ve çeşitliliği** açısından incelendiğinde, diğer konulara benzer şekilde mevcut kullanım için yeterli ancak çok fonksiyonlu ve yük çekmek isteyen bir liman işletmesi olarak **düşük yeterlilikte** tanımlanabilir.

Liman işletmesinin genel yönetim binaları, liman gümrüğü binaları ve limanda iş yapan lojistik firmaları ofisleri genel olarak değerlendirildiğinde karşılaşılan manzara; işletmenin uzun vadeli plan uygulamadığı ve günlük çözümlerin kendiliğinden ve geçici yapılar ile karşılandığı şeklindedir. Bu durum limanın Ro-Ro trafiği ile birlikte gelişecek olan uluslararası yolcu trafiğinin nitelik ihtiyaçlarını da karşılayacak durumda değildir. Özetle gerek ticari faaliyetler için limanı kullanan gerekse liman üzerinden yolculuk yapan kişilerin kullanımı için yeterli ve seviyeli altyapı imkânları kısıtlıdır.

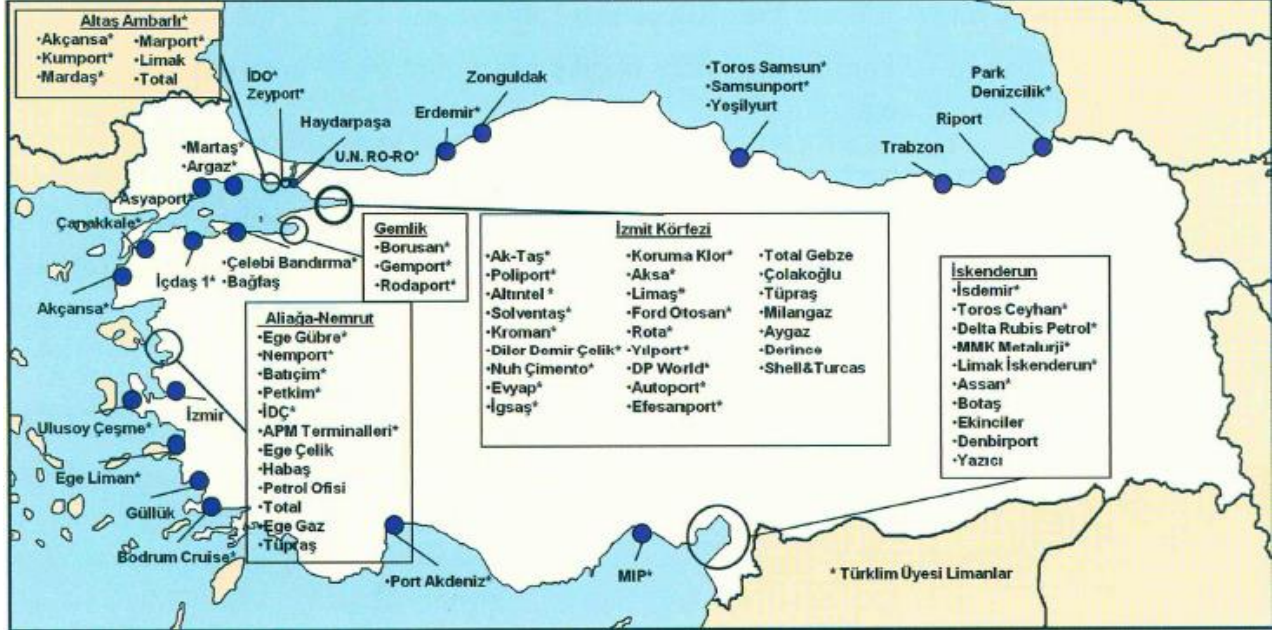
Liman **işletme, gümrük, servis binaları ve genel çevre düzeni** açısından **düşük yeterlilikte** olarak tanımlanabilir.

Özetle; liman kömür ve Ro-Ro trafiği haricinde genel kargo ve dökme yük trafiğinden yeterince pay alamamaktadır. Diğer taraftan ticari olarak potansiyeline ulaşamayan liman kabotaja tabi veya uluslararası yolcu trafiğini tatmin edebilecek bir altyapıya da sahip değildir.



II- Çevre Limanlar ile Karşılaştırma

Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları



Kaynak: TÜRLİM

Zonguldak Limanı Karadeniz bölgesinin 6 anlamlı limanından biridir. Adı geçen diğer tüm bölgesel limanlar özel işletme iken Zonguldak limanı kamu limanı olarak işletilmeye devam etmektedir.

LİMAN	Toplam İskele (m)	Toplam Depolama (m2)	Max. Elleçleme (ton)	Elleçleme/iskele
Zonguldak	1.050	90.000	2.030.000	1.933
Samsun	1.756	185.000	3.760.000	2.141
Trabzon	1.525	200.000	9.605.000	6.298
Erdemir	1.721	104.000	16.150.000	9.384



Limanların ilk karşılaştırma tablosunda verilen elleçleme kapasitelerinin iskele uzunluklarına bölünmesi sonucunda, birim metre iskele uzunluğu üzerinden yaratılmış olan kapasite karşılaştırması yapılmıştır.

Aynı tabloda limanların elleçleme kapasitelerini etkileyen diğer önemli unsur olan depolama alanı büyüklükleri karşılaştırılmıştır.

Her iki parametre de göstermektedir ki, Zonguldak limanı kapasite olarak kıyaslanabileceği limanlar arasında, gerek iskele uzunluğu gerekse geri depolama alanı imkânı olarak en düşük seviyede olanıdır.

Değiştirilmesi yapısal yatırımlar gerektiren iskele uzunluğu ve depolama açık alanı değişkenleri haricinde parametrelere yoğunlaşarak limanın mevcut kapasitesinin arttırılması mümkündür.

Limanın iyi bir işletme ve yük çeşitliliği sağlanarak en fazla 4.000.000 Ton/yıl toplam elleçleme kapasitesine kavuşturulabileceği öngörülebilir.

Bu öngörüü desteklemek adına Zonguldak limanı kendisinden daha düşük iskele ve depolama alanına sahip olmakla beraber, yüksek iş potansiyeli barındıran körfez limanları ile karşılaştırması aşağıdaki tabladaki gibi verilmiştir.

LİMAN	Toplam İskele (m)	Toplam Depolama (m2)	Max. Elleçleme (ton)	Elleçleme/iskele
Zonguldak	1.050	90.000	2.030.000	1.933
Kroman	422	29.000	3.000.000	7.109
Efesan	525	75.000	2.000.000	3.810
Diler	1.400	94.022	3.525.000	2.518



Tablodan da anlaşılacağı üzere Zonguldak limanı mevcut iskele ve depolama açık alanı imkânları ile iskele metresi başına max. 4.000 ton yıllık elleçleme rasyosunu yakalayabilir.

Tabi ki burada yapılan karşılaştırma limanların değiştirilmesi zor imkânlarının teorik karşılaştırılmasından ibarettir ve Zonguldak limanının elleçleme kapasitesini adı geçen değerlere revize edebilmesi için yapılması gereken birçok tevsi yatırım ve işletme yöntem değişikliği öngörülmelidir.

LİMAN	Draft (m)
Zonguldak	6-7
Samsun	10-11
Trabzon	9-11
Erdemir	10-14

Yukarıdaki tablo, Zonguldak limanının Karadeniz bölgesinde kıyaslanması gereken limanlar ile olan iskele derinlik ölçüleri karşılaştırmasını göstermektedir.

Tablodan anlaşıldığı üzere Zonguldak limanının hak ettiği potansiyele ulaşabilmesi için öncelikle draft problemini çözmesi gerekecektir.

Depolama imkânları ve çeşitliliği açısından da Zonguldak limanının ek yatırımlara ihtiyacı vardır.

Örnek vermek gerekirse; **Samsun limanı**; 35.000 m2 kapalı depolama alanı, 60.000 ton kapasiteli çelik silo, 100.000 m2 konteyner istif ve/veya genel kargo depolama alanına sahiptir. Bu depolama imkânlarındaki çeşitlilik Samsun limanına 2013 yılı itibarı ile 3.500.000 ton mal elleçleme imkânı tanımıştır ve bu rakam liman kapasitesinin **%93** oranında kullanılmakta olduğunu göstermektedir.



Benzer şekilde **Trabzon Limanı**; 13.000 m2 kapalı alan ve 200.000 m2 konteyner istif ve/veya genel kargo depolama alanına sahiptir. Ayrıca Trabzon limanından hizmet alan tüccarlar TMO ya ait 30.000 ton kapasiteli siloları da kullanım imkânına sahiptirler.

Bu rakamlara karşı Zonguldak limanı 90.000 m2 açık alanı içinde kapalı depolama alanı mevcut değildir ve genel açık alanın 51.500 m2 lik kısmı sadece Ro-Ro araçları için otopark olarak kullanılmaktadır.

Zonguldak limanının **önemli bir dezavantajı** da limanda 8.500 m2 alanda yürütülen kömür yükleme/boşaltma operasyonudur.

Zonguldak limanını karşılaştırıldığı diğer 5 büyük bölgesel limandan Ereğli limanının özel durumu (Ereğli Demir Çelik Kömür Limanı) hariç diğer dört büyük bölgesel limanda kömür operasyonu yapılmamaktadır veya sadece boşaltma aktarma operasyonu şeklinde yapılmaktadır.

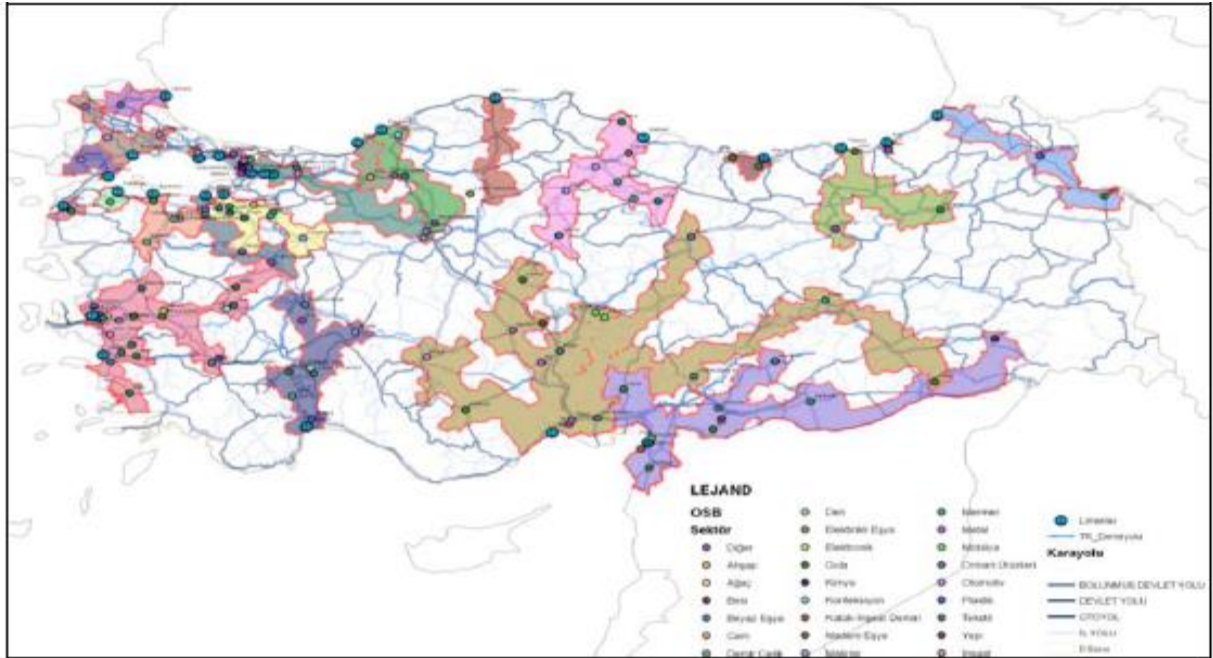
Genel kabul olarak kömür operasyonunun yapıldığı limanlarda diğer dökme yükler (hububat, gübre, talaş v.b.) işlem göremez. Bunun da ötesinde kömür tozu nedeni ile genel kargo yüklerde kirlenme olacağından açık yüklerin bu alanlarda bulunması tercih edilmez.

Diğer taraftan; Samsun, Trabzon ve Rize limanlarına düzenli konteyner hatları uğramakta iken Zonguldak limanı düşük draft ve işletme nedenleri ile konteyner gemileri için uğrak limanı olamamaktadır.



III- Zonguldak Bölgesinin Liman Hareketliliği Potansiyeli

Aşağıdaki haritada yurt genelinde limanların etki alanında kalan OSB ler gösterilmektedir. Zonguldak limanı dikkate alındığında, limanın etki alanının Ankara OSB ye kadar uzandığı ve bu koridorda bulunan OSB ler de kurulu üretim ve ticaret firmalarının ithalat ve ihracat trafiklerinde etkili olabileceği vurgulanabilir.



Harita 2: Organize Sanayi Bölgelerine Bağlı Olarak Liman Art Alanları

*Kıyı yapıları 2010 Raporu- Sayfa 53



Gerede, Bolu, Çaycuma, Ankara Anadolu, Başkent OSB ler Zonguldak limanı ekonomik hinterlandında yer almaktadır ve bu bölgelerde kurulu işletmelerin Zonguldak limanını tercih etmeleri olasıdır.

Şirket detayına girilmek istenirse; bölgede ki **Karabük Demir Çelik** ve **Kastamonu Entegre** ölçekli üretim tesislerinin nitelikli liman ihtiyaçları ortadadır.

Tabi ki bu analizde bahsedilen potansiyel, Zonguldak limanının kendisine alternatif limanların hizmet çeşitliliğine ve servis seviyesine ulaştığı anda açığa çıkabilecek durumdadır.

		Organize Sanayi Bölgeleri	OSB Toplam Alan (ha)	Sanayi Parsel Adedi	Fiilen İşletmede Bulunan Firma Sayısı	Boş Parsel Sayısı	Baskın Durumda Olan Sektör
1	Zonguldak Limanı	Gerede(Bolu)	100	51	8	1	Tekstil
2		Bolu Yeniçağa (Bolu)	118	50	-	-	Orman Ürünleri
3		Çaycuma	125	67	23	1	Konfeksiyon
4		Ankara Anadolu	410	381	0	-	
5		Başkent	929	757	40	5	Makine Sanayi
		Zonguldak Ara Toplam	1,682	1,306	71	7	

***Kıyı yapıları 2010 Raporu**

Zonguldak limanının Ankara ile demiryolu bağlantısı olması ve Ankara OSB ihraç ürünlerinin makine sanayi ağırlıklı oluşu bu aksta anlamlı bir ihracat yük hareketinin gerçekleşebileceğini işaret etmektedir.

Karşı görüş olarak Ankara OSB ihracat hareketlerinin boğaz geçişi zaman kaybını bertaraf edebilmek için körfez limanlarına yönlenebileceğini söyleyebilir.

Bu bakış açısı doğru olmakla beraber; özellikle Karadeniz havzasına zaten girmiş olan gemi trafiğinin körfez limanlarında trafik beklemek yerine yüklerini Zonguldak limanından almayı tercih edecekleri de önemli bir detaydır.



Aşağıdaki tablo Zonguldak limanının tüm yurt genelinde limanlar ve etki alanında kalan OSB ler sıralamasında 8. Sırada olduğunu göstermektedir.

Tablo daha detaylı analiz edilirse Zonguldak liman hinterlandında kalan işletmelerin toplam sayısının (71)düşük olmasına karşın OSB ler toplam kurulu alanının (1682 hektar) geniş olduğu gözlemlenmektedir. Bu durum Zonguldak liman hinterlandında kurulu sanayi tesislerinin geniş alan kullanan işletmeler olduğunu, dolayısı ile liman ihtiyaçlarının küçük işletmelerden yüksek olacağını işaret etmektedir.

OSB alan büyüklükleri kriterine göre yapılan sıralamada göze çarpan diğer bir detay ise Zonguldak limanının Karadeniz limanları arasında önemli bir yerde durduğudur. Karadeniz bölgesinde kurulu 6 anlamlı liman içinde Samsundan sonra ikinci en kapsamlı OSB hinterlandına sahip liman Zonguldak limanı olarak görünmektedir.

Tablo B.1.2: OSB Anketlerine ve OSBÜK Kayıtlarına Göre Limanların Hinterlandlarında Yer Alan OSB'lerin Alan Büyüklüğüne Göre Sıralaması

		OSB Toplam Alan (Ha.)	Sanayi Parseli Adedi	Faillen İşletmede Bulunan Firma Sayısı	Boş Parsel Sayısı
1	Mersin	11,568	5,531	2,686	161
2	İzmir ve Aliağa Körfezi Limanları	6,535	2,597	936	103
3	Gemlik Körfezi Limanları	4,810	2,308	1,494	55
4	İzmit Körfezi Limanları	3,621	2,067	1,480	87
5	Antalya	1,920	1,202	511	31
6	İskenderun Körfezi Limanları	1,759	979	338	34
7	Samsun	1,702	774	309	32
8	Zonguldak	1,682	1,306	71	6
9	Tekirdağ	1,454	539	195	137
10	Bandırma	1,132	373	80	11
11	Ambarlı	860	552	15,259	4,000
12	Trabzon	588	439	145	21
13	Hopa	400	185	39	7
14	Haydarpaşa	265	296	2,494	-
15	Krd. Ereğlisi	204	97	51	9

Kaynak: Master Plan Kapsamında Yanılan Anketler

***Kıyı yapıları 2010 Raporu**



Aşağıda verilen Denizcilik Müsteşarlığı raporu analiz edilmek istenirse; dikkat çeken iki veri Zonguldak limanı hedefleri ile örtüşmektedir. Bu verilerden ilki 10 yıllık zaman serilerinde bölge limanları toplamında elleçlenen yük miktarları karşılaştırıldığında, büyüme hızının Marmara bölgesinde en yüksek (0,085) olduğu, ikinci sırada ise Karadeniz limanlarının geldiği (0,073), Türkiye ortalamasının (0,070) bu iki bölgenin pozitif baskısı ile şekillendiği söylenebilir.

Özetle Karadeniz bölgesi limanları büyümede genel ortalama üzerinde pozitif performans göstermişlerdir.

Dikkat çeken ikinci veri ise; 2008 yılı rakamları ile toplam 27.692.062 ton olarak verilen Karadeniz limanları toplam elleçleme rakamı bölgede kurulu 6 anlamlı limana basit ortalama ile dağıtılsa liman başı 4.615.000 ton elleçleme düşmektedir.

Bu rakam Zonguldak limanı için öngörülen tevsi yatırımlar sonrası maksimum kapasite öngörüsü olan 4.000.000 ton elleçleme kapasitesi ile uyumlu durmaktadır.

Yapılan analizin 2008 yılı rakamları ile yapıldığı ve bu tarihten sonra bölge limanlarının diğerlerinde işletmelerin özelleştirilmesi ile oluşan hacim artışları bu analize dâhil değildir. Yani Zonguldak limanı tevsi yatırımlar ve işletme bakışı açısı değişikliğine gitmeyen tek liman olarak diğer limanlara hacim kaymasına neden olmuş olabilir.

Yeniden yapılanma ile bu hacmin geri kazanımı ve bölge hinterlandının desteği ile kısa sürede Zonguldak limanının hedef rakamlara ulaşması mümkündür.



Tablo B.1.4: Yıllar İtibarıyla Yapılan Taşımanın Bölgelere Göre Dağılımı

Yıl	Türkiye Geneli Elleçlenen Yük	Karadeniz	Oran (%)	Marmara	Oran (%)	Ege	Oran (%)	Akdeniz	Oran (%)
1999	170,423,918	14,653,245	8.6	58,338,574	34.2	37,382,668	21.9	60,049,431	35.2
2000	186,033,351	21,101,128	11.3	58,928,147	31.7	37,882,341	20.4	68,121,735	36.6
2001	168,419,500	15,695,258	9.3	55,774,848	33.1	33,711,388	20.0	63,238,006	37.5
2002	190,152,723	17,459,764	9.2	74,705,769	39.3	40,159,397	21.1	57,827,793	30.4
2003	189,906,753	18,955,283	10.0	78,118,554	41.1	43,288,779	22.8	49,544,137	26.1
2004	211,535,099	21,211,922	10.0	92,668,895	43.8	46,856,221	22.2	50,798,061	24.0
2005	214,353,527	21,746,409	10.1	96,402,960	45.0	49,204,159	23.0	46,999,999	21.9
2006	244,466,347	25,366,712	10.4	107,485,417	44.0	54,891,023	22.5	56,723,195	23.2
2007	286,274,648	26,661,854	9.3	118,425,355	41.4	59,450,104	20.8	81,737,335	28.6
2008	314,603,062	27,692,936	8.8	121,515,748	38.6	58,751,944	18.7	106,642,434	33.9
Büyüme Hızı	0.070	0.073		0.085		0.052		0.066	

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı

Aşağıda verilen iki tabloda Karadeniz bölgesi limanları için toplam yük elleçleme projeksiyonları verilmiştir. Rakamlar yorumlandığında yukarıda verilen analizlere benzer sonuçlar ile karşılaşılacaktır.

2020 yılında toplam Karadeniz genel kargo ve dökme yükler toplamı kötümser senaryoda bile 35.383.643 ton olarak verilmektedir. Karadeniz bölgesinde elleçlenen yükler incelendiğinde toplam yük trafiğinin %26'sının kömür oluşu dikkate alınır ve bu oran hariç toplam yük tahmini yapılır ise 26.183.895 ton kömür hariç yükten bahsedilecektir.

Bu rakamı 6 bölge limanına eşit dağıtırsak elde edeceğimiz rakam **4.363.982** ton hesaplanmaktadır ki bu rakam Zonguldak limanı için öngörülen 4.000.000 ton maksimum kapasite sınırının bile üzerindedir.



Tablo B.3.43: Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton)

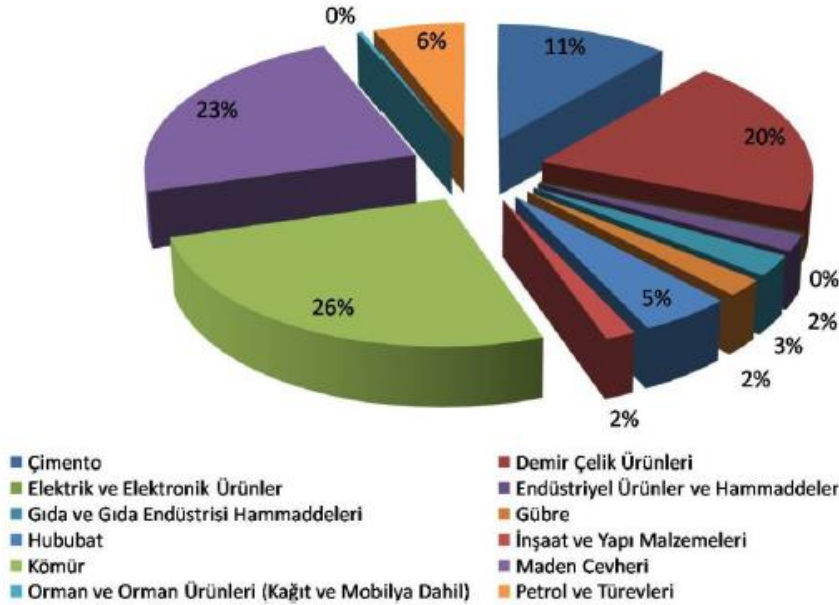
	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	26,271,007	27,381,514	28,513,373
2020	35,383,643	37,842,945	40,401,060
2025	46,049,613	50,397,589	55,018,820
2030	58,753,820	65,729,245	73,312,254

Tablo B.3.56: Karadeniz Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	88,282	92,906	97,642
2020	128,368	139,112	150,385
2025	178,719	198,548	219,856
2030	241,904	274,929	311,274

Karadeniz bölgesindeki yüklerin dağılımında diğer bölgelere göre daha dengeli bir dağılım söz konusudur. Karadeniz bölgesinin toplam yük hacmi düşük olmasına rağmen bölgede dört yük tipi ön plana çıkmıştır. Bunlar sırası ile %26 orana sahip kömür, %23 orana sahip maden cevheri ve %20 orana sahip demir çelik ürünleridir. Bu ürünleri %11'lik payı ile çimento takip etmektedir. (Grafik B.3.38)

Grafik B.3.38: Karadeniz Bölgesinde Elleçlenen Yüklerin Oransal Dağılımı



***Kıyı yapıları 2010 Raporu**



Kıyı Yapıları 2010 raporunda belirtildiği gibi Karadeniz limanları kömür ve maden cevheri ağırlıklı (toplam %49) operasyon yürüten limanlar olarak anılmaktadır. Ancak bu genelleme ye sebep olan özel limanlar (Ereğli, Eren, Park) limanları hariç tutulduğunda, yük çeşitliliği geniş limanların (Samsun, Trabzon) demir çelik, çimento, hububat, petrol türevleri, gübre, inşaat ve yapı malzemeleri gibi yük alanlarında doğal dağılım gösteren bir yük çeşitliliğine sahip oldukları görülmektedir.

Zonguldak limanının bu bakış açısı ile yük çeşitliliğini arttıracak bir altyapıya kavuşması; liman işletmesinin uzun vadeli gelir dengelemesi ve bölgesel kalkınmaya sunacağı çeşitlilik adına doğru yönelme olacaktır.

Karadeniz Bölgesi'nde mevcut limanların kapasitesi **37,650,000** ton, teorik kapasite **43,708,000** tondur (**Tablo B.5.9**). Yeni limanın işletmeye alınma yılı 2020 olarak önerilmektedir. Bununla birlikte Filyos Limanı yapımı tamamlandığı takdirde dökme ve genel yük için Karadeniz'de yeni bir limana ihtiyacı olmadığı ortaya çıkmaktadır. Yeni yatırımlar için önerilen bölgeler **Şekil B.5.9**'da verilmiştir.

Tablo B.5.9: Karadeniz Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Limn	2008 Yılı Yük Hacmi (Ton)	Açıklanan mevcut kapasite (Ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (Ton)	İlave kapasite ihtiyacının başlayacağı yıl
PARK-HOPA	457,239	1,800,000	65,729,245	2020
RİPORT	290,812	2,500,000		
TOROS SAMSUN	641,683	3,400,000		
SAMSUN	1,459,011	2,710,000		
ÇAYELİ-RİZE	436,160	450,000		
ERDEMİR	12,291,523	14,325,000		
TTK ZONGULDAK	678,878	1,950,000		
TRABZON	2,221,152	3,830,000		
Karadeniz Toplamı	18,476,458	37,650,000*		

*Adı geçmeyen diğer limanlar dahildir



Kıyı Yapıları 2010 raporunda Karadeniz limanları toplam kapasiteleri ve genel kargo ve dökme yük büyüme projeksiyonları karşılaştırıldığında, vurgulanan detay 2030 yılı büyüme projeksiyonlarına ulaşabilmek için mevcut kurulu kapasitenin neredeyse iki katına yakın bir talebi karşılayacak şekilde yeni yatırım veya tevsi yatırımların yapılması gerektiği görülmektedir.

Tablo B.5.17: Karadeniz Bölgesi Harici Ro-Ro Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Limn	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan mevcut kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite ihtiyacının başlayacağı yıl
Trabzon-Sochi	10,150	100,000	274,929	
TTK Zonguldak-Ukrayna	24,161	80,000		
Samsun-Novorossiysk	21,148	50,000		
Karadeniz Toplamı	55,459	450,000*		

* Adı necmeven diğer limanlar dahil

Diğer taraftan aynı rapor Karadeniz bölgesinde yürütölen Ro-Ro taşımacılığı için tersi yönde görüş bildirmektedir. Karadeniz bölgesi toplamı için açıklanan kapasite neredeyse 2030 yılı talep rakamının iki katı kadardır.

Raporun 2030 yılı öngöröleri tüm genel yük kalemleri için toplu olarak karşılaştırılacak olursa, Karadeniz limanlarında konteyner, genel kargo ve dökme yük alanlarında genişleme planları arz- talep dengesi kuralı ile paralellik göstermektedir.

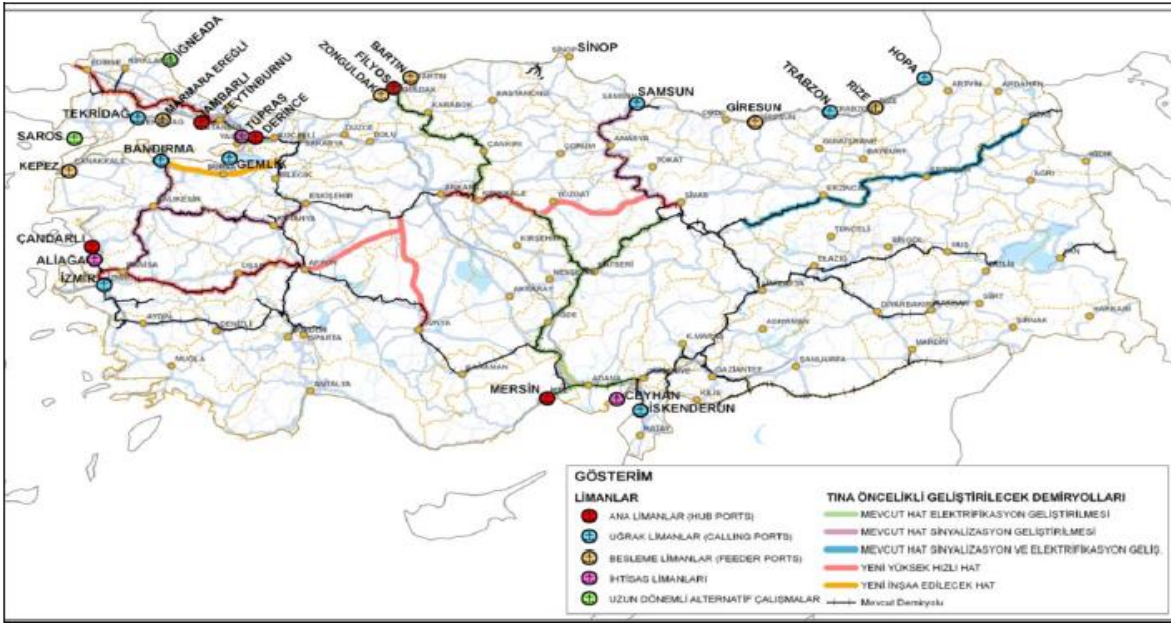
Karadeniz Bölgesi	2030 Tahmini (Ort)	Mevcut Kapasite	Kapasite Farkı
Konteyner (TEU)	2,475,410	505,000	1,970,410
Genel ve Dökme Yük (Ton)	65,729,245	37,650,000	28,079,245
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	5,381,525	2,900,000	2,481,525
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	274,929	449,800	-174,871

***Kıyı yapıları 2010 Raporu**



Tabi ki Karadeniz gölgesindeki her liman kendi coğrafi hinterlandı ve uluslararası ticari bağlantılarının yönlendirmesi ile kendi yük gurubu çeşitliliğini sağlayacaktır.

Yukarıda ki analizlerde Karadeniz limanlarının genel büyüme potansiyeli ve yük yönlenmesi veriler ışığında Zonguldak özelinde yapılabilecekler değerlendirilmiştir.



Zonguldak limanının önemli avantajlarından biri de limanın **demiryolu bağlantısı**dır. Bu bağlantı Ankara makine sanayinin limanlara çıkışı için öncelikli bir hat oluşturmanın ötesinde, Karadeniz limanı bağlantılı ağır yük ihracat ve ithalatlarında tüm Anadolu için tercih sebebi yaratabilecek potansiyeldedir.

İç Anadolu'dan çıkan ve ihracat yönü olarak Avrupa'ya yönelen taş, maden, mermer, seramik gibi ürünlerin Zonguldak limanına demiryolu ile taşınması ve buradan deniz yolu ile Tuna nehri üzerinden nehir taşımacılığı yolu ile Avrupa'da 10 ülkeye ulaşabiliyor olması, bu koridorda multimodel taşımacılık hattı tesisinin ekonomik karşılık bulabileceğini göstermektedir.



Anadolu - Karadeniz - Tuna Nehri - Avrupa Ulaşım Koridoru:

Zonguldak limanının, demiryolu bağlantısı ile iç Anadolu'dan toplanacak yüklerin Karadeniz'i geçerek Köstence limanı üzerinden Tuna nehri ulaşım koridoruna aktarılması neticesinde Türk ihracat ürünlerinin Avrupa'ya yönelik yolculuklarında önemli bir multimodal aktarma limanı olabilme potansiyeli mevcuttur.

Tuna nehri uluslararası hukuk düzleminde, İstanbul boğazına benzer bir statüde bulunmaktadır ve geçtiği ülkelerin egemenlik hakları içinde olsa bile bu ülkeler geçiş yapan gemilerden ücret alamamaktadırlar. Bu durum ilk bakışta cazip gibi görünse de nehir debisinin sürekli kontrol altında tutulması ihtiyacı ve bunu yapması gereken ülke otoritelerinin nehirden geçen trafik üzerinden herhangi bir gelir alamıyor olmalarının hattın sağlıklı işletilebilmesini olumsuz yönde etkileyebileceği de düşünülmelidir.

Bahsedilen Zonguldak- Köstence denizyolu geçişi ve aktarma yapmadan Köstence'den nehir yoluna girebilecek türde deniz taşıtlarının kullanılabilmesi sağlandığında bu taşıma koridorunun Avrupa'ya yapılacak taşımalarda anlamlı navlun avantajı yaratabileceği söylenebilir.

Benzer şekilde Avrupa çıkışlı ve Türkiye veya Ortadoğu varışlı ağır yük trafiğinin de dönüş yönünde bir potansiyel sağlayacağı anlaşılmaktadır.

Görüleceği üzere; bahsedilen ulaştırma koridorunun önemi ve potansiyeli ile birlikte, Zonguldak limanının da bu proje içinde yer alabilmesi için her türlü donanım ve bağlantıya sahip olduğu açıktır.

Konunun bu kapsamda değerlendirilmesi ve konu hakkında faaliyet yürüten kurum ve şirketler ile temasların sağlanması tavsiye edilecektir. Bu konuda Odalar ve Borsalar Birliği inisiyatifi ile kurulmuş olan BALO Lojistik şirketi ile fikir alışverişi imkânları öncelikli olarak değerlendirilmelidir.



Filyos Limanı ve Zonguldak Limanına Etkileri:

Filyos limanı projesinin kısa süre içinde hayata geçecek olması ilk bakışta Zonguldak limanının iş hacminin düşeceği gibi bir izlenim yaratıyor olabilir. Ancak dünya genelindeki uygulamalar incelendiğinde görülmektedir ki büyük limanların yakınında kurulu orta-küçük ölçekli limanlar hiçbir zaman varlıklarını yitirmemektedirler, sadece zaman içinde ana limanın genel kurgusu ile gelişmeyen özel yüklere yönelmektedirler. Bunun da ötesinde ana limanların kapasite kullanımları yükseldikçe çevre limanların yük trafiğinden olumlu yönde etkilendikleri bile söylenebilir.

Kıyı Yapıları 2010 raporunda değinildiği üzere, Filyos limanın öncelikli hedefinin Karadeniz limanlarında kurulu olan konteyner elleçleme kapasitesini ve operasyon hızını arttırmak, devamında Karadeniz havzasında bulunan ülkelerin konteyner trafiğinin yönlendirildiği bir konteyner aktarma limanı olmak hedefinde ilerleyeceği söylenebilir.

Aşağıdaki harita açık olarak göstermektedir ki Karadeniz havzasındaki genel konteyner trafiği şu an için Ambarlı veya Romanya'nın Köstence limanı üzerinden aktarma görmektedir.

Filyos limanı tamamlandığında limanın bölgesel bir aktarma limanı olabilme potansiyeli mevcuttur.

Diğer taraftan büyük liman yatırımının bölgeye ölçekli sanayi tesislerinin kurulması dolayısı ile de ölçekli genel kargo ve dökme yük trafiğinin oluşması yönünde katkısı olacağı söylenebilir.





Şekil B.3.2: Karadeniz Limanlarındaki Konteyner Trafikçi

* *DTO 2015 Raporu*

Filyos limanını ve etrafında kurulacak sanayi tesislerinin kuruluşları döneminde tesis kuruluşu için gerekli inşa malzemeleri ve makine ekipmanları; proje, konteyner ve genel kargo yükler olarak en yakın liman olan Zonguldak limanını tercih edeceklerdir. Zonguldak limanının bu döneme hazır olması iş potansiyeli doğuracağı gibi limanın iş çevrelerine tanıtımı konusunda da önemli bir aşama olacaktır.



Zonguldak Limanı ile Karadeniz Havzası Limanları İlişkisi:

Aşağıdaki tablo, 2 haftalık dönemde Karadeniz havzasında mevcut ana limanlara uğramış olan gemi trafiğini ve çeşitliliğini göstermektedir.

Yük trafiği incelendiğinde, Karadeniz havzasının en aktif limanının Romanya'nın Köstence limanı olduğu görülürken, tanker trafiğinde Rusya'nın Rostov ve Novorossiysk limanları açık ara önde limanlardır.

28Tem-11 Aug 2015 haftası

** İki haftalık gelen trafik*

Ülke	Liman	Yük	Yolcu	Tanker	
Bulgaristan	Burgaz	34	28	18	
Bulgaristan	Varna	52	0	26	
Romanya	Constanta	224	9	28	
Ukrayna	Illichivsk	37	20	14	RO-RO
Ukrayna	Odessa	57	45	15	
Ukrayna	Nikolaev	47	0	3	
Ukrayna	Kherson	63	8	4	
Ukrayna	Skadovk				RO-RO
Ukrayna-Kırım	Sevastopol	32	4	0	RO-RO
Ukrayna-Kırım	Yalta	32	97	0	
Ukrayna-Kırım	Yevpatoriya				RO-RO
Rusya	Novorossiysk	104	5	90	
Rusya	Mariupol	61	0	1	
Rusya	Rostov	208	0	173	
Türkiye	Zonguldak	24	6	0	
Türkiye	Samsun	55	3	10	
Türkiye	Trabzon	25	1	0	

***Marine Traffic**



Benzer şekilde Karadeniz havzasındaki yolcu gemisi trafiği incelendiğinde, Kırım Yalta limanının Karadeniz havzası için önemli bir turizm merkezi olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca Bulgaristan'ın Burgaz ve Ukrayna'nın Odesa limanları da yolcu gemisi trafiği yüksek limanlardır.

Zonguldak limanı mevcut hareketliliği incelendiğinde, uluslararası liman ilişkileri açısından, Ro-Ro hareketliliğinin Ukrayna ve Kırım limanları ile ilişkilerin varlığını desteklediği görülmektedir.

Genel kargo ve dökme yük trafiğinin Zonguldak bölgesinde yerleşik tüccar ve sanayicilerin karşı ülke limanları üzerinden yapacakları ticaret ile hareketlenebileceği söylenebilir. Bu konuda ülkeler arası ticaret hareketlerini gösteren çalışma aşağıda verilmiştir.

Diğer taraftan ülkeler arası liman hareketliliğini, dolayısı ile ticaret ve kültürel çeşitliliği arttıracak en önemli unsur liman şehirleri arasında kurulacak yolcu trafiği ilişkileridir.

Bu yolcu trafiği; gerek turizm hareketliliğini, gerekse bölgesel tüccarların ana akım ticaret kanallarından bağımsız olarak bölgesel alışveriş yapmalarına imkân tanıyacak en önemli bağlantı altyapılarını tesis edecektir.

Karadeniz havzasındaki turizm hareketliliği incelendiğinde bölge ülkelerinin özellikle yaz aylarında sıcak denizlere ulaşım ve Karadeniz içi limanlar arası hareketliliklerinden bahsedilebilir.

Zonguldak limanının turizm gümrük kapısı yapılanmasına geçmesi ve bundan daha önemlisi Zonguldak ve çevresinde turizm hareketliliğini cezbedebilecek ilgi alanlarının yaratılması konusunda kapsamlı bir çalışma yapılması tavsiye edilecektir.

Bu kapsamda Zonguldak Belediyesi, Ticaret Odası ve Sivil Toplum Kuruluşlarının liman hareketliliği yüksek komşu ülke liman şehirleri ile ilişkileri geliştirmeleri, gerek turizm gerekse ticaret faaliyetlerinin nitelikli muhatap bulması yönünde öncülük edecektir.



Türkiye ile Karadeniz havzası ülkeleri arasında yapılan ticaret hareketleri hakkında bilgi vermesi adına aşağıdaki analizler yapılmıştır.

Bulgaristan'dan Türkiye'ye Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Bulgaria's exports to Turkey	Turkey's imports from world	Bulgaria's exports to world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	2.731.396	242.223.959	29.314.049
Mineral fuels, oils, distillation products, etc	813.613	54.906.087	3.729.422
Copper and articles thereof	543.130	3.570.523	2.718.681
Electrical, electronic equipment	197.335	17.950.245	2.491.912
Wood and articles of wood, wood charcoal	145.083	1.487.625	420.608
Oil seed, oleagic fruits, grain, seed, fruit, etc, nes	112.950	2.261.845	796.390
Iron and steel	111.900	17.606.032	728.420
Lead and articles thereof	95.998	249.365	191.141
Plastics and articles thereof	76.391	14.150.702	793.977
Machinery, nuclear reactors, boilers, etc	70.746	28.103.793	2.314.896
Residues, wastes of food industry, animal fodder	49.066	1.329.366	276.343

***Trade Map**

Bulgaristan'ın Türkiye'ye yaptığı ihracat kalemleri parasal büyüklük olarak sıralanacak olursa; ilk sırada petrol ve rafineri ürünlerinin (tanker taşımacılığı) geldiği, devamında bakır ürünleri (genel kargo taşımacılığı), elektrik elektronik ekipmanları (genel kargo ve konteyner taşımacılığı), ağaç ve ağaç ürünleri (dökme taşımacılık), Yağlı tohumlar (dökme taşımacılık ve silo depolama), demir çelik (genel kargo taşımacılığı), kurşun ve türevleri (genel kargo taşımacılığı) şeklinde devam ettiği görülmektedir.



Türkiye'den Bulgaristan'a Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Bulgaria's imports from Turkey	Turkey's exports to world	Bulgaria's imports from world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	1.970.390	157.714.946	34.800.102
Plastics and articles thereof	176.458	6.099.728	1.507.741
Electrical, electronic equipment	162.688	9.698.275	2.883.426
Machinery, nuclear reactors, boilers, etc	150.144	13.599.014	3.428.301
Copper and articles thereof	144.211	1.428.084	616.278
Vehicles other than railway, tramway	119.945	18.065.263	2.125.612
Mineral fuels, oils, distillation products, etc	99.253	6.126.953	6.958.596
Iron and steel	94.580	9.260.602	1.022.522
Ores, slag and ash	87.025	1.398.770	1.826.686
Aluminium and articles thereof	68.502	2.549.172	439.271
Knitted or crocheted fabric	67.710	1.694.296	269.456

Türkiye'den Bulgaristan'a yönelik ticaret hareketliliğinde en büyük parasal değer plastik ve türevleri başlığında oluşmaktadır. Devamında elektrik elektronik ve makine ekipman kalemleri yekûn teşkil etmektedir.

Türk- Bulgar ticari ilişkilerinin karayolu ağırlıklı ilerlediği söylenebilir ancak Bulgar rafinerileri ve kimya sanayi hareketliliğinin özellikle iç Anadolu merkezli tüketicilere ulaşımında Zonguldak limanı önemli bir geçiş noktası olarak düşünülebilir.



Romanya'dan Türkiye'ye Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Romania's exports to Turkey	Turkey's imports from world	Romania's exports to world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	3.161.798	242.223.959	69.877.891
Iron and steel	643.792	17.606.032	2.040.161
Mineral fuels, oils, distillation products, etc	629.541	54.906.087	4.202.710
Vehicles other than railway, tramway	433.257	15.735.932	9.902.895
Machinery, nuclear reactors, boilers, etc	191.268	28.103.793	7.316.052
Wood and articles of wood, wood charcoal	155.438	1.487.625	2.486.898
Rubber and articles thereof	128.540	2.856.417	2.509.955
Electrical, electronic equipment	124.590	17.950.245	10.849.964
Cereals	118.402	2.338.407	2.638.730
Oil seed, oleagic fruits, grain, seed, fruit, etc, nes	115.015	2.261.845	1.133.568
Plastics and articles thereof	97.642	14.150.702	1.417.732

Romanya'dan Türkiye'ye yapılan ihracatta ilk sırayı demir çelik mamulleri (genel kargo taşıması) almaktadır. Devamında petrol rafineri ürünleri, kara taşıtları, makine ve ekipmanları, ağaç ürünleri sırası ile gelmektedir.

Türkiye'den Romanya'ya Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Romania's imports from Turkey	Turkey's exports to world	Romania's imports from world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	2.617.467	157.714.946	77.889.071
Machinery, nuclear reactors, boilers, etc	343.046	13.599.014	9.805.183
Vehicles other than railway, tramway	302.798	18.065.263	6.330.545
Iron and steel	218.852	9.260.602	2.790.467
Articles of iron or steel	211.613	6.363.861	2.476.975
Plastics and articles thereof	191.073	6.099.728	4.139.435
Electrical, electronic equipment	116.529	9.698.275	11.393.540
Knitted or crocheted fabric	85.160	1.694.296	345.163
Rubber and articles thereof	70.821	2.598.671	1.519.164
Manmade filaments	67.194	1.773.377	772.797
Manmade staple fibres	60.345	1.456.457	523.215

HECTOR LOGISTICS

Barbaros Mh. Çiğdem Sk. No:1 Ağaoğlu My Office Kat:4/18 34746 Ataşehir/İstanbul

Tel : +90 216 250 55 55 Fax: +90 216 250 55 56

Mobil: +90 553 544 20 15

e-mail : info@hector.com.tr

www.hector.com.tr



Türkiye'den Romanya'ya yönelik ticaret hareketliliğinde en büyük parasal değer makine ekipman ve kazanlar başlığında oluşmaktadır. Devamında kara taşıtları gelirken üçüncü ve dördüncü sırada demir çelik ve demir çelikten yapılmış ürünler gelmektedir.

Türkiye- Romanya ticari ilişkilerinde gelen kargo olarak demir çelik, işlenmiş rafineri ürünleri (sıvı) ve kara taşıtları hareketliliği Zonguldak limanına yük getirebileceği gibi, benzer şekilde Anadolu'dan yapılan makine ekipman ve kazanlar, kara taşıtları, demir çelik ve işlenmiş mamulleri Zonguldak limanına potansiyel yük olarak değerlendirilebilir.

Rusya'dan Türkiye'ye Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Russian Federation's exports to Turkey	Turkey's imports from world	Russian Federation's exports to world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	24.794.486	242.223.959	492.144.879
Commodities not elsewhere specified	10.199.704	287.696	67.615.070
Mineral fuels, oils, distillation products, etc	5.708.663	54.906.087	288.361.702
Iron and steel	3.183.689	17.606.032	20.202.919
Cereals	1.324.654	2.338.407	6.972.489
Aluminium and articles thereof	955.601	3.499.977	6.298.128
Organic chemicals	650.915	5.832.864	4.438.176
Animal,vegetable fats and oils, cleavage products, etc	487.723	2.133.548	2.216.494
Copper and articles thereof	381.268	3.570.523	4.873.518
Ores, slag and ash	238.283	1.151.884	3.243.414
Residues, wastes of food industry, animal fodder	227.693	1.329.366	1.204.475
Fertilizers	222.026	1.470.997	8.909.523

Rusya'dan Türkiye'ye yapılan ihracatta ilk sırayı genel commodity ürünler almaktadır. Verilerin alındığı kaynağa Rusya tarafından verilen bilgi bu kalemin içeriği konusunda bilgi sağlamamaktadır. Tahmin bu tutarım doğal gaz olduğu yönündedir.



Devamında petrol rafineri ürünleri (tanker taşımacılığı) , demir çelik mamulleri (genel kargo) ve hububat (dökme taşıma, silo depolama) gelmektedir.

Türkiye’den Rusya’ya Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Russian Federation's imports from Turkey	Turkey's exports to world	Russian Federation's imports from world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	6.571.952	157.714.946	282.602.366
Edible fruit, nuts, peel of citrus fruit, melons	813.024	4.330.880	5.407.336
Vehicles other than railway, tramway	745.063	18.065.263	30.977.793
Machinery, nuclear reactors, boilers, etc	742.775	13.599.014	51.321.293
Edible vegetables and certain roots and tubers	598.416	1.083.292	2.928.943
Electrical, electronic equipment	372.517	9.698.275	33.361.987
Plastics and articles thereof	311.326	6.099.728	10.873.316
Articles of apparel, accessories, knit or crochet	268.023	10.034.391	3.675.564
Articles of apparel, accessories, not knit or crochet	232.133	6.235.161	3.986.473
Knitted or crocheted fabric	191.357	1.694.296	495.232
Articles of iron or steel	171.455	6.363.861	6.822.902
Ships, boats and other floating structures	133.858	1.270.033	1.412.739

Türkiye’nin Rusya’ya yaptığı ihracatta ilk sırayı meyve sebze ürünleri (Ro-Ro ve frigo- konteyner) almaktadır. Devamında kara taşıtları, makine ekipman, elektrik ürünleri ve plastik mamuller sıralanmaktadır.

Türkiye- Rusya ticari ilişkilerinde gelen kargo olarak demir çelik, işlenmiş rafineri ürünleri (sıvı) ve hububat (dökme ve silo depolama) hareketliliği Zonguldak limanına yük getirebilecek derinliktedir.

Diğer taraftan Zonguldak limanı Rusya’ya yapılan ihracat Ro-Ro taşımalarından pay alabilecek konumdadır. Mevcut durumda Ukrayna ile yoğun olarak yürütülen Ro-Ro trafiğine Rus limanlarının da dâhil edilebilmesi en kolay ulaşılabilecek liman elleçleme hareketliliği artış kaynağıdır. Bu konuda yapılacak pazarlama faaliyetleri ve Ro-Ro hattı tesis çalışmaları diğer Türk limanlarından pay alma şeklinde sonuç verecektir.



Ayrıca Anadolu'dan yapılan makine ekipman ve kazanlar, kara taşıtları, plastik mamuller Zonguldak limanına potansiyel yük olarak değerlendirilebilir.

Ukrayna'dan Türkiye'ye Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Ukraine's exports to Turkey	Turkey's imports from world	Ukraine's exports to world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	3.561.436	242.223.959	53.913.302
Iron and steel	2.084.527	17.606.032	12.907.071
Oil seed, oleagic fruits, grain, seed, fruit, etc, nes	223.991	2.261.845	1.687.726
Fertilizers	204.033	1.470.997	694.477
Animal,vegetable fats and oils, cleavage products, etc	153.402	2.133.548	3.823.672
Mineral fuels, oils, distillation products, etc	151.548	54.906.087	2.012.699
Residues, wastes of food industry, animal fodder	139.410	1.329.366	1.108.296
Wood and articles of wood, wood charcoal	136.790	1.487.625	1.261.956
Cereals	124.331	2.338.407	6.544.132
Inorganic chemicals, precious metal compound, isotopes	88.715	1.593.630	1.178.241
Ores, slag and ash	78.955	1.151.884	3.472.393

Ukrayna'dan Türkiye'ye ihracatta ilk sırayı demir çelik ürünleri (genel kargo yükleme) almaktadır. Devamında yağlı tohumlar (dökme yükleme silo depolama) ve gübre (dökme yükleme) gelmektedir.



Türkiye'den Ukrayna'ya Yapılan İhracat Hareketliliği;

Product Label	Ukraine's imports from Turkey	Turkey's exports to world	Ukraine's imports from world
	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand	Value in 2014, USD thousand
All products	1.298.157	157.714.946	54.381.409
Edible fruit, nuts, peel of citrus fruit, melons	215.209	4.330.880	800.594
Plastics and articles thereof	92.247	6.099.728	2.922.535
Machinery, nuclear reactors, boilers, etc	88.342	13.599.014	4.913.611
Edible vegetables and certain roots and tubers	66.506	1.083.292	162.507
Vehicles other than railway, tramway	61.787	18.065.263	2.450.830
Articles of iron or steel	50.577	6.363.861	839.985
Oil seed, oleagif fruits, grain, seed, fruit, etc, nes	43.138	255.616	311.848
Electrical, electronic equipment	42.261	9.698.275	3.806.357
Articles of apparel, accessories, knit or crochet	39.576	10.034.391	254.291
Articles of apparel, accessories, not knit or crochet	38.457	6.235.161	293.135

Rusya yönünde yapılan ihracata benzer şekilde Türkiye'nin en önemli ihracat kalemi meyve sebze ürünleridir. Devamında makine ekipman, plastik mamuller, kara taşıtları gelmektedir.

Türkiye – Ukrayna ticari ilişkilerinde Ukrayna'da kurulu demir çelik tesislerinin ihraç ürünleri en anlamlı hacmi teşkil ederken Ukrayna'dan gelen yağlı tohumlar ve Türkiye'den giden meyve sebze ikinci büyük trafiği oluşturmaktadır.

Zonguldak limanı bu alanda Ukrayna demir çelik ürünlerinin demiryolu bağlantısı ile iç Anadolu'ya aktarılması ve benzer şekilde karşılıklı gıda trafiğinin geçiş noktası olabilme potansiyeline sahiptir.

Yukarıdaki analizlerde ülke detayında verilen sıralamalar ülkeler ile birebir ilişkiler olarak değerlendirilmelidir ve toplam bölgesel ticaret hacminden Zonguldak limanı üzerinden geçebilecek ürün gurupları rakamsal büyüklüklerine göre aşağıdaki gibi yeniden sıralanmıştır.

Not: Doğal gaz ve petrol türevi ürünler özel taşıma ve depolama gerektirdiğinden sıralama dışı bırakılmıştır.



Zonguldak limanına gelen kargo olarak hacim kazandırabilecek unsurlar;

- 1- Rusya'dan Gelen Demir Çelik – 3 Milyar USD/yıl
- 2- Ukrayna'dan Gelen Demir Çelik – 2 Milyar USD/yıl
- 3- Rusya'dan Gelen Hububat – 1,3 Milyar USD/yıl
- 4- Rusya'dan Gelen Alüminyum – 955 Milyon USD/yıl
- 5- Rusya'dan Gelen Organik Kimyasallar – 650 Milyon USD/yıl
- 6- Romanya'dan Gelen Demir Çelik – 643 Milyon USD/yıl
- 7- Bulgaristan'dan Gelen Bakır – 543 Milyon USD/yıl
- 8- Rusya'dan Gelen Hayvansal ve Bitkisel Yağlar – 487 Milyon USD/yıl
- 9- Romanya'dan Gelen Kara Taşıtları – 433 Milyon USD/yıl
- 10- Rusya'dan Gelen Bakır – 381 Milyon USD/yıl

Zonguldak limanından giden kargo olarak hacim kazandırabilecek unsurlar;

- 1- Rusya'ya Giden Meyve Sebze – 813 Milyon USD/yıl
- 2- Rusya'ya Giden Kara Taşıtları – 745 Milyon USD/yıl
- 3- Rusya'ya Giden Makine ve Kazanlar- 742 Milyon USD/yıl
- 4- Rusya'ya Giden Tekstil (toplam) – 691 Milyon USD/yıl
- 5- Rusya'ya Giden Sebze ve Kök Bitkileri – 598 milyon USD/yıl
- 6- Rusya'ya Giden Elektrik Elektronik - 372 Milyon USD/yıl
- 7- Rusya'ya Giden Plastik – 311 Milyon USD/yıl
- 8- Romanya'ya Giden Makine ve Kazanlar – 343 Milyon USD/yıl
- 9- Romanya'ya Giden Kara Taşıtları - 302 Milyon USD/yıl
- 10- Ukrayna'ya Giden Meyve Sebze - 215 Milyon USD/yıl



Bölgesel ticaret hareketlerinin bütün olarak sıralanması sonrasında görünen tablo analiz edilecek olursa;

- 1- Zonguldak limanı kömür faaliyeti haricinde en önemli aktivitesi olarak öne çıkan Ukrayna limanları ile Ro-Ro hareketliliği aslında Karadeniz havzasında 215 milyon USD/yıl lık bir hareketi desteklemektedir. Buna benzer ve toplam büyüklüğü **1.411 Milyon USD/yıl** olan bir meyve sebze ihracat hareketi Rusya limanları ile diğer Türk limanları üzerinden yürütülmektedir!
- 2- Karadeniz havzasından Türkiye'ye ithali yapılan en büyük ticaret kalemi demir çelik mamulleridir (**5,6 Milyar USD/yıl**) ve bu ticareti yürüten yerli demir çelik üreticileri ve tüccarları özellikle iç Anadolu'ya demiryolu bağlantısı ile hızlı giriş için Zonguldak limanını tercih edebilirler!
- 3- Rusya'dan Türkiye'ye ithal edilen toplam hububat büyüklüğü **1,3 Milyar USD/yıldır** ve bu hacim hâlihazırda ülkeye Karadeniz limanları başta olmak üzere diğer dökme aktarma ve depolama imkânı olan limanlardan giriş yapmaktadır!
- 4- Rusya ve Romanya'ya giden makine ve kazanlar **1 Milyar USD/yıl** hacminindedir ve bu iş kolunda Ankara başta olmak üzere iç Anadolu ihracatı Zonguldak limanını tercih edebilir.
- 5- Rusya ve Bulgaristan'dan gelen demir dışı metaller (Alüminyum ve Bakır) toplam büyüklüğü **1,8 milyar USD/Yıl** dır.
- 6- Romanya ile çift yönlü Rusya ile ihracat yönlü kara taşıtları ticareti **1,4 Milyar USD/yıl** büyüklüğündedir. Özellikle iç Anadolu'da yerleşik taşıt üreticileri ve Romanya'dan ithal gelen kara taşıtları üzerinden Zonguldak limanında hareket yaratılabilir.
- 7- Rusya'ya giden toplam tekstil **691 Milyon USD/yıl** seviyesindedir ve organize ve bireysel ticaret kanalları üzerinde yürütülen bu ticaret için Zonguldak limanı ve gerisinde kurulacak serbest ticaret alanları Zonguldak ticaretine ve turizm hareketliliğini destekleyecek bir faaliyet oluşturabilir. Bu şekilde Zonguldak yerli göç alan, limanına uluslararası yolcu gemi trafiği başlamış bir yapıya kavuşabilir.



IV- Liman Aktivitelerinin Zonguldak Gelişimine Faydaları

Ek olarak verilen '2010- 2012 Verileri ile İllerin Gelişmişlik Düzeyi' araştırmasında belirtildiği üzere Zonguldak, illerin gelişmişlik indeksinde ortalamanın altında kalmaktadır.

İllerin Gelişmişlik Endeksi Sıralaması (2012)														
İl	İGE	İl	İGE	İl	İGE	İl	İGE	İl	İGE					
1	İstanbul	36,56	18	Balıkesir	0,49	35	Erzurum	-0,91	52	Çorum	-1,48	69	Yozgat	-2,28
2	Ankara	12,54	19	Samsun	0,43	36	K. Maraş	-0,96	53	Ordu	-1,55	70	Bayburt	-2,34
3	İzmir	8,84	20	Manisa	0,39	37	Düzce	-0,96	54	Aksaray	-1,56	71	Kars	-2,39
4	Antalya	6,85	21	Aydın	0,37	38	Karabük	-0,97	55	Erzincan	-1,57	72	Tunceli	-2,47
5	Bursa	4,14	22	Hatay	0,37	39	Uşak	-0,98	56	Artvin	-1,62	73	Şırnak	-2,54
6	Kocaeli	3,40	23	Isparta	0,23	40	Kırıkkale	-1,01	57	Osmaniye	-1,63	74	Bingöl	-2,67
7	Muğla	2,64	24	Çanakkale	0,13	41	Diyarbakır	-1,05	58	Kastamonu	-1,64	75	Siirt	-2,72
8	Adana	2,09	25	Yalova	-0,05	42	Bilecik	-1,06	59	Giresun	-1,71	76	İğdir	-2,91
9	Konya	2,07	26	Bolu	-0,09	43	Karaman	-1,08	60	Niğde	-1,73	77	Muş	-2,98
10	Gaziantep	1,79	27	Edirne	-0,24	44	Rize	-1,10	61	Batman	-1,80	78	Bitlis	-3,02
11	Eskişehir	1,74	28	Elazığ	-0,51	45	Sivas	-1,12	62	Sinop	-1,84	79	Ağrı	-3,02
12	Denizli	1,28	29	Kütahya	-0,54	46	Burdur	-1,18	63	Mardin	-1,86	80	Ardahan	-3,04
13	Mersin	1,26	30	Zonguldak	-0,56	47	Şanlıurfa	-1,29	64	Kilis	-1,97	81	Hakkâri	-3,15
14	Kayseri	1,17	31	Kırklareli	-0,64	48	Bartın	-1,43	65	Çankırı	-1,98			
15	Trabzon	0,76	32	Malatya	-0,77	49	Kırşehir	-1,44	66	Van	-2,16			
16	Tekirdağ	0,65	33	Nevşehir	-0,89	50	Amasya	-1,47	67	Gümüşhane	-2,19			
17	Sakarya	0,52	34	Afyon	-0,90	51	Tokat	-1,47	68	Adıyaman	-2,22			

Not: İGE değerleri illerin "0" etrafındaki gelişmişlik dağılımını yansıtmakta olup negatif değerler herhangi bir olumsuzluğu ifade etmemektedir.

Bölgesel karşılaştırma yapıldığında ise Zonguldak indeks gruplamasında 3. bölge gelişmişlik düzeyinde gösterilmektedir.

Karadeniz bölgesi genelinde ise gelişmişlik indeksinde ikinci bölge içinde kalabilen sadece iki il vardır ve bunlar Samsun ve Trabzon illeridir.



İGE'ye Göre Coğrafi Bölgelerde Gelişmişlik Gruplarına Göre İl Sayıları

	I. Grup	II. Grup	III. Grup	IV. Grup	V. Grup
Marmara Bölgesi	3	4	5	-	-
Ege Bölgesi	2	3	3	-	-
Akdeniz Bölgesi	1	4	2	1	-
İç Anadolu Bölgesi	1	3	4	4	1
Karadeniz Bölgesi	-	2	4	9	2
G. Doğu Anadolu Bölgesi	-	1	1	4	3
Doğu Anadolu Bölgesi	-	-	3	1	10
Genel Toplam	7	17	22	19	16

En Fazla

Gelişmişlik Düzeyi

En Az

Diğer önemli bir detay ise, 2010 – 2012 karşılaştırmasında gelişmişlik indeksinde pozitif değer artışı sağlayabilmiş 3 ilden ikisinin yine Samsun ve Trabzon illeri olarak raporlanmasıdır.

İl	İGE.10	İGE.12	Değişim	İl	İGE.10	İGE.12	Değişim	İl	İGE.10	İGE.12	Değişim
Nevşehir	41	33	↑ 8	Konya	10	9	↓ 1	Tekirdağ	15	16	↓ -1
Kırıkkale	47	40	↑ 7	Denizli	13	12	↓ 1	Sakarya	16	17	↓ -1
Tokat	58	51	↑ 7	Erzurum	36	35	↓ 1	Balıkesir	17	18	↓ -1
K. Maraş	42	36	↑ 6	Sivas	46	45	↓ 1	Çanakkale	23	24	↓ -1
Kırşehir	55	49	↑ 6	Bartın	49	48	↓ 1	Eskişehir	9	11	↓ -2
Afyon	39	34	↑ 5	Niğde	61	60	↓ 1	Mersin	11	13	↓ -2
Çankırı	70	65	↑ 5	İstanbul	1	1	↓ 0	Manisa	18	20	↓ -2
Trabzon	19	15	↑ 4	Ankara	2	2	↓ 0	Hatay	20	22	↓ -2
Kütahya	33	29	↑ 4	İzmir	3	3	↓ 0	Bolu	24	26	↓ -2
Ordu	57	53	↑ 4	Antalya	4	4	↓ 0	Edirne	25	27	↓ -2
Kilis	68	64	↑ 4	Bursa	5	5	↓ 0	Düzce	35	37	↓ -2
Samsun	22	19	↑ 3	Kocaeli	6	6	↓ 0	Amasya	48	50	↓ -2
İsparta	26	23	↑ 3	Muğla	7	7	↓ 0	Yozgat	67	69	↓ -2
Elazığ	31	28	↑ 3	Adana	8	8	↓ 0	Hakkâri	79	81	↓ -2
Bilecik	45	42	↑ 3	Kayseri	14	14	↓ 0	Kırklareli	28	31	↓ -3
Giresun	62	59	↑ 3	Aydın	21	21	↓ 0	Şanlıurfa	44	47	↓ -3
Kars	74	71	↑ 3	Malatya	32	32	↓ 0	Sinop	59	62	↓ -3
Muş	80	77	↑ 3	Van	66	66	↓ 0	Adıyaman	65	68	↓ -3
Gaziantep	12	10	↑ 2	Siirt	75	75	↓ 0	Rize	40	44	↓ -4
Yalova	27	25	↑ 2	İğdir	76	76	↓ 0	Erzincan	51	55	↓ -4
Diyarbakır	43	41	↑ 2	Zonguldak	29	30	↓ -1	Osmaniye	52	57	↓ -5
Çorum	54	52	↑ 2	Karabük	37	38	↓ -1	Kastamonu	53	58	↓ -5
Aksaray	56	54	↑ 2	Batman	60	61	↓ -1	Artvin	50	56	↓ -6
Gümüşhane	69	67	↑ 2	Şırnak	72	73	↓ -1	Burdur	38	46	↓ -8
Mardin	64	63	↑ 1	Bingöl	73	74	↓ -1	Uşak	30	39	↓ -9
Bayburt	71	70	↑ 1	Bitlis	77	78	↓ -1	Karaman	34	43	↓ -9
Ardahan	81	80	↑ 1	Ağrı	78	79	↓ -1	Tunceli	63	72	↓ -9



Yukarıda bahsedilen gelişmişlik indeksine bakıldığında yorumlanması gereken önemli bir detay da gelişmişlik indeksinde 3. Gurup içinde kalan ve anlamlı bir şehir limanına sahip sadece 2 ilin mevcut oluşudur. Bu iller **Zonguldak** ve **Rize**'dir. Adı geçen bu illerin haricinde şehir limanı olan tüm iller gelişmişlik indeksinde 1. veya 2. Sıradadırlar.

Özetlemek gerekirse Zonguldak, kömür madeni işletmeciliği merkezli nüfusunu ve yaratılan ticari ve kültürel zenginliğini kaybeder konumdadır. Kısa-orta vadeli planlar ile şehrin ticari ve kültürel gelişimini sağlayacak ikame çekim merkezleri yaratmalıdır.

Bu bakış açısı ile üzerinde mevcut durum ve gelişim fırsatları konulu rapor hazırlanan Zonguldak Limanının adı geçen çekim merkezlerinden birisi olabileceği ve yaratılacak diğer çekim merkezlerine de altyapı sağlayabileceği ortadadır.

Liman faaliyetlerinin Zonguldak sosyal ve ekonomik gelişimine katkıları ve olası açılım fırsatları aşağıdaki gibi sıralanabilir.

Genel Kargo ve Dökme Yükler:

Ölçekli ticaretin ve taşımacılığın bölgesel gelişimini destekleyecek olan bu yük türü, bölgede kurulu OSB lerin hammadde ihtiyaçları olarak tanımlanabilir. Bu şekilde ölçekli hammadde girişi olan bölgesel üretim tesisleri yarattıkları katma değer ile gelir artışı ve istihdam yaratacaklardır.

Benzer şekilde, gerek cevher ihracatı, gerekse işlenmiş düşük katma değerli mamul ihracatı (mermer v.b.) bölgelerin düşük yatırımlar ile hızlı değer artışı yaratmalarına imkân sağlamaktadır.

Zonguldak limanı girişli demir çelik mamullerinin iç Anadolu'ya düşük maliyet ile taşınabilmesi bu bölgelerde yürütülen inşaat birim maliyetlerine de destek olacağı söylenebilir.



Benzer şekilde özellikle Rusya'dan ithal edilen yüksek proteinli buğday ile Anadolu buğdayının karıştırılması ile operasyon yürüten bölgesel un değirmenleri navlun giderleri konusunda aşırı hassas marjlar ile çalışmaktadırlar. Bölgedeki un fabrikalarının Zonguldak limanı girişli Rus buğdayı avantajından yararlanarak rekabette avantaj sağlayacakları söylenebilir.

Zonguldak limanının hinterlandında kalan OSB'ler incelendiğinde ve Türk makine kazan ihracatının Rusya- Romanya yönünde 1 Milyar USD/yıl olduğu görüldüğünde, özellikle Ankara ve çevresinde yerleşik ilgili ihracat fabrikalarının Ankara- Zonguldak demiryolu, Zonguldak – Rusya deniz yolu multimodel taşıma yöntemi ile maliyet fiyat avantajı kazanabilecekleri söylenebilir. Bunun da ötesinde Zonguldak bölgesinde bu iş kolunda orta vadede yatırımların oluşması anlatılan hatta yük hareketlerinin oluşması ile motivasyon kazanacaktır.

RO-RO ve Konteyner Taşımacılığı:

Karadeniz bölgesi limanları üzerinden yürütülen yaş sebze meyve ihracatının özellikle Rusya yönünde ki hareketliliğinin Zonguldak limanına çekilmesi Zonguldak yönünde karayolu trafiğini arttıracaktır. Bu durum aynı zamanda orta vadede Zonguldak merkezli kurulacak üretim tesislerinin yurt içi nakliye hareketliliğine destek olacak dönüş yönünde yük arayan kamyon havuzu oluşmasına neden olacaktır.

Benzer şekilde liman konteyner aktarma kabiliyetinin kazanılması, zaman içinde Zonguldak limanında yapılan Ro-Ro trafiğinin frigo-konteyner gibi çok fonksiyonlu ekipmanlar üzerine aktarılmasını sağlayabilir.

Yaş meyve sebze trafiğinin bu şekilde Hatay, Adana, Antalya yönünden Zonguldak limanı üzerinden Karadeniz'e komşu ülkelere ihracat hareketleri incelenerek; Zonguldak lokalinde seracılık faaliyeti olarak kurulacak işletmeler için yönlendirme ve teşvikler sağlanabilir. Örnek olarak, Bafra ovasında bu yönde seracılık faaliyeti ve Rusya ya ihracat imkânlarının yatırımcı bulduğu söylenebilir.



Yaş meyve sebze trafiğinin ötesinde Zonguldak limanının konteyner elleçleme kabiliyetine kavuşması konteyner ile sevk edilen katma değeri yüksek mamullerin bölgede hareket kabiliyetini arttıracığından, daha girift ve katma değeri yüksek ürünleri üreten imalat sanayinin bölgeye gelişini hızlandıracaktır. Karadeniz de Samsun ve Trabzon limanları konteyner elleçleme kabiliyetine sahip limanlardır.

Yolcu Taşımacılığı:

Zonguldak limanının yolcu taşımacılığı potansiyeli kabotaj kapsamında yapılacak taşımalar açısından anlamlı bir potansiyel sunmamaktadır. Bunun temel nedeni şehrin karayolu ile ana liman şehirlerine bağlı olması ve ulaşım süresinin gün aşırı yolculuk gerektirmemesi olarak tanımlanabilir. Kabotaja tabi turistik yolcu taşımacılığı konusunda da şehrin gemi ile seyahati cazip kılacak bir bölgede olmayışı, ayrıca gemi seyahatine katılacak yerli turistin gemi içinde eğlence anlayışına hitap edecek imkânların (kumarhane) ulusal mevzuat gereği yasaklanmış olması gibi nedenler ile, ekonomik bir değer yaratılmayacağı söylenebilir.

Not: *Kruvazör yolcularının bilet hariç seyahat harcamalarının %53 lük kısmını casino-bar giderleri oluşturmaktadır. (*Kaynak: DTO 2015 Raporu)*

Özetle kabotaja tabi yolcu taşımacılığı ve yerli turizm odaklı kruvazör hizmetlerinin tesisi Karadeniz bölgesi için anlamlı değildir.

Yurt geneli limanların 2014 yılı uluslararası yolcu sayıları incelendiğinde; toplam 2.240.776 kişilik yolcu sayısının %75 lik kısmının Kuşadası, İzmir ve İstanbul limanlarında oluştuğu görülmektedir.



Düşük yolcu sayında kalan diğer limanlar arasında bulunan Karadeniz limanları incelendiğinde ise, yıllık (2014);

Bartın limanının **2.071** yolcu,

Samsun limanının **1.281** yolcu,

Sinop limanının **7.460** yolcu,

Trabzon limanının **8.115** yolcu çekebildiği görülmüştür.

Bartın limanının Safranbolu ve Amasra turizm çekim alanı sayesinde Yunanistan çıkışlı kruvazör gemisi çekebildiği anlaşılmaktadır. Kısa Karadeniz turu için dönüş limanı olduğu da söylenebilir.

Samsun limanının benzer şekilde Amasya turizm çekim alanı sayesinde Yunanistan çıkışlı kruvazör gemisi çekebildiği anlaşılmaktadır.

Sinop limanının Yunanistan- İstanbul- Bulgaristan-Romanya-Ukrayna-Kırım – Soçi-Trabzon-Sinop- İstanbul hattında hareket eden kruvazör gemisini Trabzon turizm çekim alanından İstanbul'a dönüşü sırasında 1 günlük seyir dinlenme durağı olarak ağırladığı anlaşılmaktadır.

Trabzon limanı kendi ili içinde mevcut turizm çekim alanlarını ziyaret eden kruvazör yolcularını ağırlamaktadır.

Genellikle Avrupa ve Amerika kökenli orta yaş ve üzeri turist konaklatan, Yunanistan bağlantılı Karadeniz ülkeleri hatlarını pazarlayan kruvazör işletmeleri uzun Karadeniz rotası olarak; Nessebar - Bulgaristan, Köstence-Romanya, Odesa - Ukrayna, Yalta- Kırım, Soçi-Rusya, Trabzon-Türkiye uzun hattını kullanmaktadırlar.



Son dönemde Ukrayna ve Kırım bölgesinde yaşanan güvenlik kaygıları nedeni ile hatların uğrak limanlarını Türkiye de Trabzon hariç limanlara da yönlendirdikleri gözlenmektedir.

Benzer şekilde bu hatlar, Karadeniz havzasından turist toplayarak İstanbul kültürü ve Yunanistan sıcak sularına seyahati pazarlamaktadırlar.

Özetle Karadeniz bölgesinde başarılı olmak isteyen liman şehirlerinin öncelikle hikâyesi olan bir turizm çekim alanı yaratabilmeleri ve bunu pazarlayabilmeleri gerekmektedir.

Sinop limanının, yük hareketi görmediği için yıpranmamış ve kirlenmemiş (kömür tuzu, cevher v.b.) altyapısı ile Trabzon dönüşü sırasında uzun deniz seyrini bölmek ve ikmal için kullanılan bir durak olduğu anlaşılmaktadır.

Benzer şekilde kısa Karadeniz hatları için Nessebar - Bulgaristan, Köstence-Romanya, Odesa - Ukrayna, Yalta- Kırım, Zonguldak- Türkiye hattı Yalta'dan dönüş için kullanılacak başarılı bir girişim olabilir.

Bu girişimin başarılı olabilmesi için Zonguldak öncelikle, limanını turist giriş limanı olacak şekilde düzenlemeli, devamında bölgenin pazarlanabilir bir turizm hikâyesini yaratmalıdır.

Trabzon- Sinop: 388 km / Yalta- Zonguldak: 365 km



28Tem-11 Aug 2015 haftası		
Ülke	Liman	Yolcu
Bulgaristan	Burgaz	28
Bulgaristan	Varna	0
Romanya	Constanta	9
Ukrayna	Illichivsk	20
Ukrayna	Odessa	45
Ukrayna	Nikolaev	0
Ukrayna	Kherson	8
Ukrayna	Skadovk	
Ukrayna-Kırım	Sevastopol	4
Ukrayna-Kırım	Yalta	97
Ukrayna-Kırım	Yevpatoriya	
Rusya	Novorossiysk	5
Rusya	Mariupol	0
Rusya	Rostov	0
Türkiye	Zonguldak	6
Türkiye	Samsun	3
Türkiye	Trabzon	1

***Marine Traffic**

Kruvazör turizmi haricinde Karadeniz bölgesinde hareket halinde olan bölge ülkeleri vatandaşları, turistik ve/veya sınır ticareti maksatlı hareketliliği de Zonguldak limanı için potansiyel teşkil etmektedir.

Bu yönde benzer hareketlilik sağlamak amacı ile Trabzon ve Samsun da serbest bölgeler kurulmuştur. Liman ile bütünleşmiş serbest bölgelerde yolcu beraberinde çıkışı yapılacak ürünlerin toplu teşhiri, perakende satışı yürütülürken ihracat yapacak olan firmaların ihracat hareketlerini belgelemeleri ve kayıt altında ticaret yürütmeleri açısından da kolaylık sağlanabilir.

Bu adı geçen liman ile bütünleşmiş serbest bölge yapılanmaları, Karadeniz havzası yerel halklarının turistik ve ticari faaliyetlerini arttırırken Zonguldak ekonomisine de katkı sağlayacaktır.



V- Sonuç Analizi ve Öneriler

Zonguldak sosyal ve ekonomik gelişiminde önemli bir yer tutan limanın mevcut potansiyeli maalesef kullanılamamaktadır.

Bu durumun ana sebebi, kamu işletme kültürünün hâkim olduğu alanda, liman faaliyetlerinin; mülk sahibi, işletmeci ve aynı zamanda hizmet alan tarafından yürütülüyor olmasıdır. Bu durum TTK tarafından da tespit edilmektedir. Ek olarak verilen kamu iç yazışmalarında kurumun; 'masraflı olması ve liman işletmeciliğinde uzman olmaması nedeniyle, işletmenin üçüncü şahıs eliyle yürütülmesini talep ettiği' vurgulanmaktadır.

Zonguldak limanı gerek liman imkânları gerekse gümrük giriş kapısı olarak karşılaştırması yapılan diğer Karadeniz limanlarının hizmet seviyesinde değildir.

Limana işletmesinin özel teşebbüs tarafından yürütülmesini sağlayacak altyapının teşkil edilmesi en önemli öncelik olarak görünmektedir.

Kamu özel sektör işbirliklerinin yaygınlaştığı günümüzde, liman özelleştirme kapsamına bile alınmadan, TTK tarafından kiralama modeliyle, hızlı bir geçiş sağlanarak limana işlerlik kazandırılabilir.

Kiralık liman modeli dünyada yaygın olarak kullanılan bir modeldir. Örnek olarak Rotterdam, Antwerp, New York ve Singapur limanları gösterilebilir.

İşletme modelinde, mevcut altyapı işletmeciye kiralanmakta ve limanın işletilmesi için gerekli tüm bina, donanım, tevsi yatırımlar kiracı tarafından yapılmaktadır. Sabit yatırımlar tutarı karşılığında ek kira dönemi kiracıya sunulmakta, dönem sonunda tüm sabit altyapı kiralayana (Kamu 'ya) bırakılmaktadır.

Bu gelişim sağlandıktan sonra yapılacak altyapı iyileştirme ve hizmet çeşitlendirme çalışmaları aşağıdaki gibi sıralanabilir.



Öncelikli Olarak Yapılması Gerekenler:

- 1- Liman draft'ı arttırılarak, 11-12 m derinlik sağlanmalıdır,
- 2- Liman için ISPS güvenlik sertifikası alınabilecek altyapı yatırımı tamamlanmalıdır,
- 3- Liman içi genel idari, gümrük, bekleme salonları, tüccar ofisleri düzenlenerek inşaat faaliyetleri bir kerede uzun vadeli olarak tamamlanmalıdır,
- 4- Liman içinde yürütülmekte olan kömür giriş/çıkış faaliyeti izole edilmelidir (liman içi depolama yapılmamalıdır) veya mümkünse son verilmelidir,
- 5- Liman içinde yürütülen Ro-Ro park alanı faaliyeti kademeli olarak liman dışına taşınmalıdır,
- 6- Liman açık alanları yeniden düzenlenerek genel kargo ve dökme yüklerin depolanabileceği kapalı alanlar tesis edilmelidir,
- 7- Yük çeşitliliğini destekleyecek liman ekipman yatırımları tamamlanmalıdır,
- 8- Liman gümrüğüne bağlı A tipi genel antrepo kurularak geçici depolamadan antrepo rejimine geçiş imkânı sağlanmalıdır,
- 9- Zonguldak limanı, demiryolu, karayolu, denizyolu bağlantılarının tümünü tek elden pazarlayabilecek organizatör lojistik firmaların oluşumu teşvik edilmelidir,
- 10- Liman dışına taşınması önerilen Ro-Ro parkı, kömür depolama operasyonları ve liman sahasında uzun süreli depolamaya uygun olmayan tüm yüklerin toplanabileceği, liman ile demiryolu bağlantısı olan bir alanda lojistik tesisler kurulmalıdır,

Gelişim Planı Olarak Yapılması Gerekenler:

- 1- Liman içinde bulunan ve atıl kalan bölgede iskele teşkil edilerek kruvazör yanaşma imkânı yaratılmalıdır,
- 2- Yolcu gümrük limanı salonları ve free-shop tesis edilmelidir,
- 3- Liman içinde veya entegrasyonu sağlanmış bir alanda serbest bölge kurulmalı ve Karadeniz havzası ülkeleri ile tekstil konulu Bavul Ticareti (Carry-Trade) potansiyeli yaratılmalıdır,



B – Kozlu ve Kilimli Limanları

Zonguldak Balıkçı Barınakları Dönüşüm Projesi

Zonguldak sosyal ve ekonomik gelişimine katkı sağlayabilecek diğer bir kaynak ise mendirek yatırımları tamamlanmış ve balıkçı barınağı statüsünde hizmet veren Kozlu ve Kilimli limanlarıdır.

Her iki barınağında kamu kaynakları harcanarak yapıldığı ve ortalama değerler ile 10'ar milyon dolar maliyet ile temel altyapılarının (mendirek) tamamlandığı dikkate alınır, Zonguldak için harcanan bu kaynakların daha verimli kullanımı yönünde yapılacak çalışmaların en az TTK Zonguldak limanının işletme değişikliği kadar önemli bir gündem yaratması gerektiği söylenebilir.

Kozlu barınağı; 500 metre ana, 135 m tali mendirek ile korunarak 38.000 m² korunmuş su alanı yaratmıştır. Mevcut yatırımında 300 metre kenar yanaşma, 82 metre kazıklı iskele yanaşma imkânı sunmaktadır. Zonguldak şehir merkezine 5 km mesafededir. Üst kullanımı Kozlu Belediyesine tahsis edilmiştir.

Kilimli barınağı; 640 metre ana, 100 metre tali mendirek ile 63.000 m² korunmuş su alanı yaratmıştır. Tamamı kenar yanaşma şeklinde kullanılabilen toplam 363 metre yanaşma imkânı sunmaktadır. Şehir merkezine 10 km mesafededir. Üst kullanımı yöresel balıkçı kooperatifine devredilmiştir.

Kozlu barınağı Kozlu Belediyesi tasarrufuna devredilmiş olsa bile, her iki barınakta yöresel balıkçılık faaliyetlerinin örgütlenmesi amacı ile kurulmuş olan kooperatiflerin yararlanmasına bırakılmış kamu yatırımlarıdır.

Mevcut kullanım değerlendirildiğinde, barınaklardan yararlanan yöresel balıkçıların, tesislerin toplam kapasitesinin %10- %15 kadarını kullandıkları ve



yarattıkları ekonomik katma değer açısından mikro işletmeler oldukları söylenebilir.

Bu aşamada Zonguldak ekonomik ve kültürel hayatını zenginleştirecek şekilde ve adı geçen kamu yatırımlarının daha verimli kullanımı adına, aşağıda bahsedilen tevsi yatırım ve işletme değişiklikleri önerilecektir.

Her iki barınakta yerleşik kooperatif üyelerinin tek bir barınakta toplanması, bu barınağın hem yerel balıkçıların geçici mesken ihtiyaçlarını karşılayacak, hem de bölgesel balıkçılık faaliyeti yürüten orta büyüklükteki balıkçı teknelerinin hizmet alabileceği bir altyapının kurulması planlanmalıdır.

Zonguldak ili limanlarının iştigal konularına göre ihtisaslaştırılması ve ilgili kullanıcıların gruplanması çalışması dâhilinde; TTK Zonguldak limanında yerleşik çekek yerlerinin de Kilimli Balıkçı Limanına yönlendirilmesi gündeme gelecektir. Bu sayede Zonguldak limanı profesyonel işletmeye açıldığında liman içinde konu harici kalacak taraflar, daha nitelikli yer gösterilmek sureti ile liman dışına davet edilebileceklerdir.

Diğer taraftan balıkçı barınağı olarak boşalan Kozlu barınağının yöresel yat limanı olarak değerlendirilmesi hem şehrin sosyal dokusunun kendi içinde gelişimine katkıda bulunacak, hem de Karadeniz bölgesinin ilk yat limanı olması münasebeti ile Zonguldak tanıtımına ve turizmine kayda değer bir destek sağlayacaktır.

Balıkçı barınaklarının dönüştürülmesi ile yaratılabilecek değerler ve adı geçen dönüşümden kastedilen uygulama değişiklikleri ve ek yatırım ihtiyaçları iki başlıkta ayrı ayrı incelenecek olursa;



I- Kilimli Barınak - Çekek Yerinin Balıkçı Limanına Dönüştürülmesi

Balıkçı barınağının balıkçı limanına dönüşümünü daha iyi vurgulamak için balıklı limanlarını barınaklardan ayıran bazı temel özelliklerin sıralanması faydalı olacaktır.

Bu özellikler;

- 4 m derinlik seviyesine sahip rıhtımda yükleme boşaltma imkânı,
- Ürün satış yerleri,
- Balıkçılar için malzeme depoları,
- Açık /Kapalı ağ kurutma ve tamir alanları,
- Akaryakıt ikmali sağlayacak tanker ve pompaları,
- İdari bina, balıkçı lokali ve sosyal alanları,
- Satış yerine gelen müşteriler ve personel için otopark alanı,
- Tuvalet, duş ve giyinme alanları,
- Tekne motor ve gövde bakımlarının yapılabileceği atölyeler,
- Ön soğutma, soğuk hava deposu ve buz üretim imkânı,

olarak sıralanabilir.

Diğer bir önemli detay da, balıkçı limanı ile oluşacak karayolu ağır vasıta trafiğini kaldıracak seviyede bağlantı yolu ve otopark yatırımlarının paralel şekilde tamamlanmış olması gerekliliğidir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlatılan * **'Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi – Nisan 2011'** raporunda diğer teknik detaylar verilmektedir.

*Rapor kaynakça olarak sunulmuştur.

Adı geçen yatırımların tamamlanması ile Kilimli balıkçı barınağının kısa süre içinde balıkçı limanı statüsüne dönüştürülebilmesi mümkündür.



Kilimli balıkçı barınaklarının balıkçı limanına dönüştürülmesi projesinin gerekçelerini vurgulamak adına ülkemizdeki genel ve Karadeniz bölgesi balıkçılık faaliyetleri hakkında derlenmiş bilgilere göz atmak yerinde olacaktır.

II- Türkiye Deniz Ürünleri Üretimine Genel Bakış

Türkiye toplam deniz ürünleri üretimi 2014 yılı verilerine göre 700 bin ton civarındadır ve dünyada üretim büyüklüğüne göre 30. sırada olduğumuz söylenebilir. Adı geçen bu toplam rakamın 430 bin tonu avcılık şeklinde sağlanırken, 270 bin ton kadarı ise yetiştiricilik şeklinde üretilmektedir.

Deniz üretiminin %50'si Doğu Karadeniz, %25'i Batı Karadeniz , %15'i Marmara, %10'u Ege ve Akdeniz'den elde edilmektedir.

Karadeniz'den elde edilen hamsi toplam avcılık üretimin yarısından fazla bir kısmını karşılamaktadır. Hamsi, istavrit, sardalya, uskumru, lüfer, palamut, mezgit, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını oluşturmaktadır.

Balıkçı teknelerinin % 83'ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 m. boyunda teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı % 10 civarındadır. %90'lık üretimi sağlayan teknelerin boyları 18-65 m. arasındaki gırgır ve trol teknelerinden oluşurken, boyu 20 m'nin üzerinde olan balıkçı gemilerinin %50'sinden fazlası Karadeniz'de avlanmaktadır.

Su ürünlerinin büyük bir kısmı taze tüketim olarak sunulmakta, %4'ü balık unu ve yağı fabrikalarında değerlendirilmekte, % 10'u ise insan tüketimine sunulmak üzere su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılmaktadır.

2010 verilerine göre balık unu ve yağı tesislerinde işlenen toplam ürün miktarı 168 bin ton seviyesindedir. Yine de toplam üretimin 5.500 ton kadarı işlenmeden ekonomik değerini kaybetmektedir.



Yukarıda sıralanan istatistiki bilgiler analiz edilecek olursa; Karadeniz bölgesinde avcılığı yapılan en önemli balık türü hamsidir ve bu üretimin önemli bir kısmı Doğu Karadeniz bölgesinde gerçekleşmektedir. Tüketimin ise, taze ürünün nüfus sayıları yüksek illere aktararak yapıldığı görülmektedir. Bu aşamada Batı Karadeniz bölgesinin İstanbul ve Ankara illerine yakınlığı Zonguldak balık limanı için önemli bir avantaj olacaktır.

Diğer taraftan Zonguldak balıkçı barınakları mevcut kapasiteleri ile avcılık faaliyetlerinin %90'lık kısmını gerçekleştiren trol ve gırgır teknelerini çekebilecek imkânlara sahip değildir. Bu konuda yukarıda bahsedilen yatırımların hayata geçirilerek dönüşümün sağlanması gereklidir.

III- Kilimli Limanı Önerilen Dönüşüm Yöntemi

Mevcut yapıda Kilimli barınağı, Maliye Bakanlığı mülkü olarak, Ulaştırma Bakanlığı kıyı yapıları onayı ve inşası sonrasında, Tarım Bakanlığına bağlı ilgili su ürünleri kooperatifine tahsis edilmiş durumdadır.

Bir kamu yatırımı olarak ve üst kullanım hakkının yöresel kooperatiflere devri sonrasında işletmeci olan kooperatiflerin tesis üzerindeki yetkilerinin aşırı kısıtlı olduğu söylenebilir.

Bu durum mevcut mevzuat gereğidir ve kullanıcı kooperatif yönetimleri tesisin ek ihtiyaçları veya genişleme imkânları üzerinde herhangi bir tasarrufa sahip değildirler.

Durum böyle iken, tesislerin büyüme veya şekil değiştirme aşamalarında, ek yatırımlara girilmeden önce, mevzuattan kaynaklanan bir takım aşamaların geçilmiş olması gerekecektir. Bu konuda kooperatif yapılanmalarının inisiyatif kullanmasını beklemek çok da gerçekçi bir yaklaşım olmayabilir.

Benzer şekilde tesis üzerinde yapılabilecek ek yatırımlara imkân verebilecek statü değişikliği zaman alan bir süreç olacağından özel teşebbüsün bu aşamada devreye girmesi de beklenmemelidir.



İl Özel İdaresi bünyesinde mevcut veya kurulacak bir şirket vasıtası ile adı geçen bakanlık görüşleri, ön izinler ve diğer gerekli tüm yasal mevzuat takip edildikten sonra ek yatırımlar ile fiziki dönüşüm aşamasına gelindiğinde işletme yap-işlet-devret modeli ile özel teşebbüs ilgisine sunulabilir duruma gelecektir.

Veya alternatif olarak Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası girişimi ile kurulacak bir şirket üzerinden mevzuat takibi yapılarak statü değişikliği tamamlanabilir.

IV- Kilimli Limanı Dönüşümü Olası Kazanımlar

Bu dönüşümün Zonguldak ekonomisine ve kültürel gelişimine katkılarına değinilecek olursa;

- Bölgesel balıkçılık faaliyetlerini yürüten ticari teknelerin yakıt ikmali, yiyecek ikmali ve konaklama faaliyetleri bölgeye kazandırılacaktır,
- Zonguldak bölgesinde yerleşik balıkçılık faaliyetlerinin ekonomik büyüklüklerini arttırmaları için altyapı sağlanmış olacaktır,
- Bölge ilk defa soğuk hava deposuna sahip balık hali işletmeye başlayacağından avlanan ürünlerin zamana yayılan bir süreçte satışı veya işlenmesi sağlanabilecektir,
- Balıkçı limanının sağlayacağı kütle hareketi ile Zonguldak ta balık unu ve yağı tesisi yatırımı öngörülebilecektir,
- Her şeyin ötesinde mevcut yerleşik balıkçı kooperatifi üyeleri için daha kapsamlı hizmet alacakları bir tesis kurumsal olarak işletilir hale getirilecektir.

V- Kozlu Barınak-Çekek Yerinin Yat Limanına Dönüştürülmesi

Kilimli barınağının balıkçı limanına dönüştürülmesi sürecinde Kozlu barınağı kooperatif sakinlerine Kilimli limanında yer tahsis edilmesi ile Kozlu barınağı üzerinde değişiklik yapılabilir bir sosyal statüye kavuşacaktır.



Ancak değişimin ve zenginleşmenin kamuoyunu oluşturan nüfus katmanlarında farklı çağrışımlar yaratması her toplumda olduğu gibi ülkemizde de normal karşılanmalıdır. Marina yatırımı fikrinin, lüks ve gelir seviyesi yüksek kesimin yararına sunulacak bir faaliyet olarak algılanmasının hızla ve karşılık bulan bir kamuoyu tepkisi yaratma ihtimali göz ardı edilmemelidir.

Dolayısı ile bu uygulama için girişim başlatılmadan önce faaliyetin, *“Zonguldak ilinin mevcut değerlerini daha verimli kullanarak ekonomik ve kültürel zenginlik yaratmak, ilin nüfus kaybeden küçülen durumundan çıkışını sağlamak için yapılan faaliyetler bütünüün bir parçası”* olduğu kamuoyu ile paylaşılmalıdır.

Kamuoyu desteği ve kamu kurumlarının inisiyatifi ile yürütülebilecek dönüşüm faaliyeti devamında, özel sektör desteği ile profesyonel hizmet üreten ve rekabet koşullarına göre hizmet seviyesini sürekli yüksek tutmak durumunda olan işletmelerin yaratılması sonucunda beklenen katma değerlerin Zonguldak iline kazandırılacağı ise aşikârdır.

Yat limanı dönüşümü için yapılması gereken tevsî yatırımlar sıralanacak olursa;

- Yüzer iskeleler,
- İskele ve rıhtımlarda elektrik ve tatlı su tesisatı,
- Jeneratör ve yedek su deposu,
- Kullanılmış yağ ve sintine teslim alma imkânı,
- Palamar hizmeti sağlayacak tekne ve skipper,
- İlk yardım ve yangın söndürme imkânları,
- Liman giriş çıkış kontrolü ve çevre güvenliği,
- Sosyal imkânlar,
- Gümrüklü, gümrüksüz satış ve emanet yerleri,
- Telsiz, telefon imkânları,
- 5 tona kadar tekneleri karaya çekecek meyilli çekek veya vinç,



Tabi ki yukarıda sıralanan talepler tali yat limanı kriterleridir ve Kozlu ölçeği gereği, tali yat limanı ve çekek yeri statüsünde bir marina olarak değerlendirilmelidir.

Kozlu barınağının toplam korunmuş su alanı 38.000 m2 olduğu biliniyorken ülkemizdeki diğer bazı büyük ve küçük yat limanları ölçüleri ve kapasiteleri aşağıdaki gibi sıralanabilir.

- **İstanbul Ataköy Marina;** 70.000 m2 koruma alanı içinde, 700 denizde 100 karada kışlama kapasitesi sunmaktadır.
- **İstanbul Marintürk Pendik Marina;** 130.000 m2 koruma alanı içinde, 752 denizde 280 karada kışlama kapasitesi sunmaktadır,
- **Muğla Güllük Marina;** 58.000 m2 koruma alanı içinde, 350 denizde 50 karada kışlama kapasitesi sunmaktadır,
- **Yalova Setur Marina;** 35.000 m2 koruma alanı içinde, 240 denizde 80 karada kışlama kapasitesi sunmaktadır,

Bu ölçekler ve kapasiteler Kozlu ölçeği ile kıyaslandığında Kozlu Marinanın Yalova Setur Marina ölçeğinde bir kapasite yaratabileceği vurgulanabilir.

Bu ölçek Marmara ve Ege denizi marinaları ile kıyaslandığında küçük gibi göründe bile, Karadeniz Türk deniz sınırında kurulacak olan ilk ve en büyük yat limanı olarak Zonguldak tanıtımına ve turizmine çok anlamlı katkılar sunacaktır.

Karadeniz ilk bakışta yat turizmi için yeterince koy sağlamayan ve genellikle denizde kötü hava şartları sunan bir yapıda olsa da, mevcut imkânsızlıklar içinde bile Ege ve Marmara da kışlayan yat sahiplerinin her yaz ralli düzenleyerek ziyaret ettikleri bir denizdir.

Bu durum göstermektedir ki; klasik anlamda koylarda demirleme üzerine kurulu yat turizmi yanı sıra, uzun yol yapmak isteyen ve farklı sularda yelken deneyimi kazanmak isteyen azımsanmayacak sayıda yat sahibi Karadeniz kıyı şeridinde seyir halindedir.

İyi bir tanıtım ile Marmara ve Egede bağlı yelkenli tekneler için Kozlu marina anlamlı bir seyir hedefi olarak pazarlanabilir.



Diğer taraftan yat limanları konaklama gelir kalemleri iki ana unsurdan oluşmaktadır. Gezen yatçılarının ikmal ve geçici konaklama ihtiyaçlarını karşılamak önemli bir turizm faaliyeti olsa bile, denizde veya karada kışlama faaliyeti marinaların ana gelir kaynağını oluşturmaktadır. Dolayısı ile Zonguldak'ta kurulacak bir marina öncelikle Karadeniz'de kışlama yapmayı planlayan bir müşteri portföyü yaratmaya çalışmalıdır.

Bu konuda Karadeniz'de referans alınabilecek bir yatırım olmadığına göre Kozlu marine bu konuda ilklerin yaşanacağı bir örnek olacaktır.

Kendi müşteri portföyünü yaratana kadar Kozlu marinanın aktif pazarlama yapması, Türk deniz turizm sektöründen destek alması gerekecektir.

Anlatılan marina doluluk oranı sorunu ülke genelindeki tüm marina yatırımları için yatırımın ilk yıllarında muhtemel karlılık problemleri yaratmaktadır. Bu sorunun aşılması için marina yatırımları genel olarak yat limanı ile entegre çalışan alışveriş merkezi konseptinde yapılar ile birlikte tasarlanmaktadır. Bu yapılanmalar marina dolulukları sağlanana kadar, işletmenin yöre halkının alışveriş ve dinlenme mekânı ihtiyacını karşılayarak gelir yaratmasını sağlamaktadır.

Kozlu marina yatırımı içinde mutlaka bu yönde bir plan ortaya konulmalıdır ve marincılık ana gelir kalemi olan kışlama kapasite kullanımını artana kadar işletmenin ayakta kalması sağlanmalıdır.

VI - Türkiye Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliğine Genel Bakış *

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina varken, her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 46 adet marina bulunmaktadır.



Dünya genelinde 19.000 adet marina/yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet marina/yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2011 Yılı sonu itibariyle bu rakam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

Bugün, Türkiye de Yat Bağlama yerleri Sayısı toplam 69 adet e ulaşarak 25.199 adet yat bağlama kapasitesine ulaşmıştır. (Yat Limanları, Belediye İskeleleri/Rıhtımları, Yat Çekek Yerleri v.b. Diğer Bağlama Yerleri dâhil.)

**Deniz Ticaret Odası 2014 raporundan alıntı yapılmıştır. Bknz. Kaynakça.*

Genel istatistiki veriler göstermektedir ki ülkemiz son yıllarda yaptığı yatırımlar ile marina limanı sayısını hızla arttırmıştır. Bu yatırımların bir kısmı, özellikle Ege bölgesi ve Marmara da bulunanalar, doğrudan yat limanı olarak tesis edilirken, diğer bölgelerde kalan yatırımlar küçük-orta ölçekli marina yatırımına dönüşebilecek boyutta tamamlanarak üst kullanımları belediyelere veya balıkçı kooperatiflerine devredilmiştir.

Kamunun ağır yatırımları tamamlanmış ancak talep beklerken balıkçı barınağı olarak kullanılan liman yatırımlarından biride Kozlu limanıdır.

İstatistikler Karadeniz bölgesinde marina varlığı göstermemektedir ve bu yönde bir talebin oluşmasını sağlayacak koşullar, Karadeniz'in koy ve denizde seyir şartları açısından uygunluk düzeyi düşük olması nedeni ile kendiliğinden oluşmamaktadır.

Her şeye rağmen Zonguldak da kurulacak marina, bölgenin ve denize en yakın ulaşım sağlayacak illerin deniz tutkunları için bir alternatif yaratacaktır.

Diğer önemli bir gözlem ise; Marmara bölgesi gibi milli gelirin yüksek olduğu ancak yat turizmi için yeteri kadar koy sağlayamayan bölgede kurulu marinaların doluluk oranları yüksek iken, marinalarda demirli teknelerin



ortalama seyirde geçen süreleri Ege denizi marinalarında demirlemiş teknelerin çok altındadır.

Bu özel durum analiz edilecek olursa; gelir seviyesi yüksek bölgelerde marina da demirlemiş teknelerin hareket etmeden, yat sahiplerine marina içi sosyal ortam yaratmak amacıyla da kullanıldığı görülecektir.

Benzer şekilde Kozlu marina yatırımının da Karadeniz de kısıtlı seyir imkânı sunmasına karşın marina içi sosyalleşme kulübü olarak kullanılacağı dikkate alınmalıdır.

VII – Kozlu Limanı Önerilen Dönüşüm Yöntemi

Mevcut yapıda Kozlu barınağı da, Maliye Bakanlığı mülkü olarak, Ulaştırma Bakanlığı kıyı yapıları onayı ve inşası sonrasında, Tarım Bakanlığına bağlı ilgili su ürünleri kooperatifine tahsis edilmiş durumdadır.

İl Özel İdaresi bünyesinde mevcut veya kurulacak bir şirket vasıtası ile adı geçen bakanlık görüşleri, ön izinler ve diğer gerekli tüm yasal mevzuat takip edildikten sonra ek yatırımlar ile fiziki dönüşüm aşamasına gelindiğinde işletme yap-işlet-devret modeli ile özel teşebbüs ilgisine sunulabilir duruma gelecektir.

Veya alternatif olarak Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası girişimi ile kurulacak bir şirket üzerinden mevzuat takibi yapılarak statü değişikliği tamamlanabilir.

VIII – Kozlu Limanı Olası Kazanımlar

Bu dönüşümün Zonguldak ekonomisine ve kültürel gelişimine katkıları özetlenecek olursa;

- Öncelikle Karadeniz bölgesinin ilk marina yatırımı olarak Zonguldak tanıtımına çok önemli bir katkı sağlayacaktır,



- Marina Karadeniz bölgesine yat ile gezinti amaçlı gelen turistler için önemli bir duraklama ve ikmal tesisi yaratacaktır,
- Bölgeye tekne ve deniz kültürüne ilgi duyan vatandaşların yararlanabileceği bir kışlama tesisi kazandırılmış olacaktır,
- Marina içinde oluşacak gurupların kuracağı denizcilik konulu sosyal kulüp ve derneklerin tesisi için zemin hazırlanmış olacaktır,
- Bölge halkının yararlanabileceği, dinlenme zamanlarını geçirecekleri deniz kültürü odaklı bir alışveriş ve dinlence merkezi oluşturulmuş olacaktır,
- Marinada kışlayan teknelerin ihtiyaçlarını karşılayacak bakım onarım ve sarf malzemeleri ticareti yapan işletmelerin oluşumu sağlanacaktır,
- Marinada kışlayan tekne sahiplerinin zaman içinde çevre illerden gelen vatandaşlar ile çeşitleneceği ve bu ekonomik harcama potansiyeli yüksek misafir kitlenin Zonguldak içi ekonomiye katkısı sağlayacağı söylenebilir,
- Zonguldak yönlü bölgesel turizm hareketliliğini arttıracak bir çekim merkezi olacak olan yatırım, bölgesel turist ilgisi çekme ihtimali olan benzer projeleri de destekleyecektir,
- Genel olarak Zonguldak da yaratacağı pozitif havanın ilin ekonomik ve kültürel zenginleşmesinde en önemli unsur olan kamuoyu moral seviyesini attıracağı söylenebilir.



Kaynakça:

- Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu – Eylül 2010
- Deniz Ticaret Odası Yıllık Raporu – 2015
- 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye’de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması – Şubat 2014
- Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi – Sonuç Raporu – Nisan 2011
- Marine Traffic – www.marintraffic.com
- Trade Map – www.trademap.org
- TTK Zonguldak Limanı Hakkında Bilgi Notları, 2007, 2010, 2013

Saygılarımızla,

Ahmet Üçüncüoğlu

HECTOR LOGISTICS

Barbaros Mh. Çiğdem Sk. No:1 Ağaoğlu My Office Kat:4/18 34746 Ataşehir/İstanbul
Tel : +90 216 250 55 55 Fax: +90 216 250 55 56
Mobil: +90 553 544 20 15
e-mail : info@hector.com.tr
www.hector.com.tr

