

VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ



VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ



SUNUŞ:

Küresel örneklerden de gördüğümüz gibi üretim esaslı bir sınıflandırma yapılırken ülkelerin küresel ölçekte merkez ve/veya çevre ülke olma rolleri daha fazla öne çıkarken, ulusal ya da ülke ölçeğinde bu durumun bir benzeri "merkez kent ve/veya çevre kent" tanımları ile önümüze çıkmaktadır. Gelişmiş batılı ülkelerde örneklerini gördüğümüz üzere 19. yüzyıldan itibaren sanayileşmiş bazı kentler için özellikle çevre, nüfus yoğunluğu ve bu aşırı nüfus yoğunluğunun yarattığı sorunlar nedeniyle sanayileşme politikasından vazgeçilerek hizmetler sektörü ağırlıklı bir yapıya dönüştükleri ve sanayi yatırımlarını yakın çevresindeki kentlere kaydıkları görülürken, sanayi yatırımlarına yer vermeksizin tamamıyla hizmet odaklı olarak gelişen kentler de ortaya çıkmıştır. Bu değişimler ve gelişmeler ulusal ölçekte yapılan planlara ilave olarak bölge ve kent ölçeğinde yapılan planlara kadar farklı ölçeklerde yapılan planlamalar aracılığıyla hayata geçirilmektedir.

Dünya'da 1980 sonrası gelişmiş veya gelişmemiş çok yaygın bir coğrafyayı etkileyen, sanayi kenti kimliğinden hizmet kentine dönüşme isteği ya da bu yönde alınan planlama kararları maalesef başarısız kaldığı gibi, kentin sahip olduğu dinamikler açısından da gerçeklere uygun olmadığından birçoğu başarısız kalmıştır. Zira hizmet kenti olmak; sermaye birikimi, teknoloji üretme potansiyeli ve işgücünün donanımları ile doğrudan orantılıdır. Oysa birçok kent bu altyapıya sahip olmadan sanayisini gerçeklere uygun olmayan planlama kararlarıyla çevre kentlere veya bölgelere dağıtma kararı alsın ya da bu kararlar hayata geçirilememekte ya da uygulamaya başlanmasının sonucunda ilgili kentin ekonomik ve sosyal gerilemesiyle karşı karşıya kalmaktadır. Dolayısı ile bir merkez ya da çevre kentin sanayi kimliğinin ve niteliğinin doğru tespit edilmesi, geleceğe ilişkin doğru bir altyapı ve doğru bir planlama kararlarıyla yönlendirilmesi her şeyden öte ekonomik bir kalkınmanın ve kentsel gelişmenin en önemli dinamiğidir.

Bu raporda; 1950'li yıllardan bu yana gerek resmi gerekse de birçok kurum ve kuruluşça bir "Sanayi Başkenti" olarak tanımlanan "Kocaeli" ve "Kocaeli'ndeki Limanlar" ele alınmaktadır. Kocaeli'nin gerek uluslararası ölçekte dikkati çeken küresel sanayi coğrafyasındaki konumu, gerekse de giderek sayısı ve büyüklüğü artan, daha fazla ölçüde nitelikli hale gelerek ihtisaslaşan ve kümeleşen sanayi ve endüstri bölgelerine ev sahipliği yapan konumu detaylı olarak ayrıca incelenmektedir. Yine bu raporda; Kocaeli'nin Türkiye'de sanayi ve ticari yatırımlara verilen teşviklerden en fazla yararlanan illerden birisi olması yanında ülkenin 2. büyük ihracat üssü olması nedeniyle de ulusal ölçekteki sanayi coğrafyasında sahip olduğu ve giderek daha fazla gelişeceği öngörülen bu "Sanayi Başkenti" kimliği analiz edilmektedir.



Sanayileşme ve kentleşme süreçlerinin ekonomik, sosyal, kültürel, siyasi ve diğer birçok alana etkisi üzerinden konuya baktığımızda; sanayileşmenin ve sanayileşen kentin kentleşme planlarının toplumun yaşam kalitesi, refahı ve geleceği üzerinde doğrudan etkisi olduğu görülmektedir. Daha iyi yaşam kalitesine ve refaha ulaşma, yaşanabilir bir çevre içinde gelecek kurma gibi olgularının nasıl şekilleneceği veya sanayileşme ve kentleşme süreçlerinde ortaya çıkabilecek istenmeyen sorunların nasıl giderileceği sonuçta **“Planlama ve Kalkınma”** kavramı ile ilintilidir. Bu çalışma içinde değinilen başlıklar incelendiğinde Kocaeli’ndeki sanayileşmenin, sanayileşmeye bağlı olarak sadece Kocaeli’ndeki limanların değil, bu limanların hizmet hinterlandında kalan illerin de yaratacağı yük artışları uzun vadeli olarak öngörülerek sanayi ve kentleşme planlarıyla birlikte bütünleşik kıyı planlarının yapılması gereği de ortaya çıkmaktadır. Sonuçta bugün ortaya çıkan veya sorun diye ortaya konulan olguların yarattığı darboğazların giderilmesinde de başvurulacak temel aracın **“Planlama”** olduğu açık bir şekilde görülmektedir. Süreci yönlendirecek planlar ne kadar gerçekçi, var olan ve gelişen duruma uygun, doğru ve çözüm odaklı olursa olsun bu planların uygulanabilir olması ve hayata geçirilebilmesi de bir o kadar önem arz etmektedir.

Kocaeli’nin halihazırda belirlenmiş bir **“Sanayi Başkenti”** kimliği nedeni ile bölgede sürekli büyüyen sanayi yatırımlarının ihtiyacına paralel olarak İzmit Körfezi’nde yer alan limanların da gelişen ve büyüyen sanayinin yarattığı yük artışına paralel şekilde planlanması ve bu planlara göre de geliştirilmesi bir zorunluluktur. Bir ülkenin sadece ekonomik açıdan değil, toplumsal açıdan da kalkınmasında, gelişmesinde ve refahının artışında üretimin, bilim ve teknolojinin, eğitimin, ülkenin rekabet ve yatırım gücünün, dış ticaretinin vb. ne kadar önemli olduğu bilinmektedir. Raporda İzmit Körfezi’nde yer alan limanların gelişen ve büyüyen sanayinin yarattığı yük artışına paralel şekilde gelişmelerinin neden önünün açılması ve büyümesinin gerektiği ve zorunluluğu konusu değerlendirilmiştir.

Raporun Kocaeli’ne ve ülkemize fayda sağlaması dileğiyle.



Ayhan ZEYTİNOĞLU
Kocaeli Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı



Aydın ERDEMİR
Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



Vedat DOĞUSEL
İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı



TÜRKİYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ

Türklim, Türkiye iç ve dış ticaretinin ve deniz turizminin temel yapı taşı oluşturarak limanları temsil eden saygın, yetkin, çözüm odaklı ve referans alınan bir sektör kuruluşudur.





İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	2
YÖNETİCİ ÖZETİ	6
1. GİRİŞ	10
2. KOCAELİ'DE SANAYİNİN GELİŞİMİ	10
3. TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDE KOCAELİ'NİN YERİ	13
4. İZMİT KÖRFEZİ BÜTÜNLEŞİK KIYI PLANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	22
5. KOCAELİ LİMANLARI İÇİN 2050 YILINA YÖNELİK YÜK TALEP TAHMİNİ	30
6. KOCAELİ'DEKİ SANAYİ PLANLARININ VE LİMAN GELİŞİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	31
7. LİMANLARIN GELİŞİMİNİN DURMASI HALİNDE GELECEKTE YAŞANACAK DAĞBOĞAZLAR	35
8. SONUÇ VE ÖNERİLER	38

YÖNETİCİ ÖZETİ:

Son yıllarda İzmit Körfezi'nde yer alan limanlarımızın başta imar planları olmak üzere gelişim ve büyüme planlarının ya da kapasite artışı ile ilgili yeni yatırımlarının onaylanmadığı ya da durdurulduğu görülmektedir. Bu uygulamanın başta Kocaeli olmak üzere İzmit Körfezi'ndeki limanlardan hizmet alan ya da bu körfezdeki limanların servis hinterlandında kalan illerdeki sanayiye, ihracatı, bölgenin dış ticaretini ve sonuçta gelecekte Türkiye'nin rekabetçi gücünü ve yatırım cazibesini nasıl etkileyeceği, ya da bu uygulama sonuçlarının Kocaeli'nin geleceğinde hangi darboğazları ortaya çıkaracağını çok fazla dikkate alınmadığı ya da önemsenmediği görülmektedir. Yıllar içinde bir "Sanayi Başkenti" haline gelen Kocaeli'nin ve Kocaeli'ndeki limanlardan hizmet alan ya da limanların servis hinterlandında kalan illerdeki sanayinin ve ticaretin gelişmesine paralel olarak İzmit Körfezi'ndeki limanların da nasıl geliştiği ve büyüdüğü, bölgedeki sanayi gelişiminin devam etmesine paralel olarak gelecekte de İzmit Körfezi'ndeki limanların hem kapasite ve hem liman yatırımlarıyla birlikte nasıl gelişeceği ve büyüyeceğinin ülkemizin kalkınması ve refaha ulaşması açısından vazgeçilmez bir gelişme dinamiği olacağı kabul edildiğinde, İzmit Körfezi'ndeki limanların gelişme ve büyüme hedeflerinin bölge ve ülke gerçeklerine uygun ve hayata geçirilebilir bir planlama ve onay süreçlerine bağlanmasının hem ülke hem de kamu yararı açısından vazgeçilmez bir sorumluluk olacağı açıktır. Kocaeli'nin ve İzmit Körfezi'ndeki limanlardan hizmet alan ya da bu körfezdeki limanların hinterlandında kalan illerin Türkiye'nin dış ticaretindeki ve kalkınmasındaki rolü dikkate alındığında bu gelişme ve kalkınma dinamiğine uyumlu, limanlarımızdaki kapasite artışı ve büyüme ihtiyaçlarına zamanında cevap veren, ülkemizin gelecekte herhangi bir darboğaz yaşamasına izin vermeyen bir uygulamanın hayata geçirilmesi son derece önem arz etmektedir.

Pandemi sonrası ortaya çıkan yeni ekonomik ve bölgesel rekabet ve küresel güçler arası ticari çatışmalar ülkemizi dünya sanayi coğrafyasında sahip olduğu jeopolitik konumu ve Batıya yakınlığı nedeniyle kıtalar arası pazarda çok önemli bir bölgesel üretim ve dağıtım merkezi konumuna yöneltmektedir. Bu rol pandemiyle beraber daha da ön plana çıkmaktadır. Kocaeli ise bu coğrafya içerisinde özellikle ülkemizin küresel ölçekte bir hizmet kenti olan İstanbul'a yakınlığı nedeni ile bir sanayi ve üretim merkezi olarak mevcutta var olan rolünü daha da geliştirmektedir. Bu durumun ülkemizin planlama politikaları doğrultusunda alınan üst ölçekli kararlar ile İstanbul ve etki alanında yer alan Kocaeli için yapılan sanayi planları ve özellikle bu planların yer aldığı büyük ölçekli "**Çevre Düzeni Planları**"nda daha belirgin olarak ortaya çıktığı, tarihsel süreç içerisinde Kocaeli'nin sahip olduğu coğrafi, fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısı ile hayata geçirilen planlama politikalarının birbirini tamamladığı, böylelikle de Kocaeli'nin düzenli olarak bir sanayi kentine veya bir "**Sanayi Başkenti**" ne dönüştürüldüğü ortaya çıkmaktadır.

Başta T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olmak üzere ilgili bakanlıklar, belediyeler, diğer kurum ve kuruluşların ortak koordinasyonu ve çalışması sonucu hayata geçirilen sanayi planlarıyla



birlikte sürekli gelişen Kocaeli için Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından da hazırlanan 1/25.000 ve/veya 1/50.000'lik Çevre Düzeni Planlarına baktığımızda Kocaeli'nde hayata geçirilmesi planlanan önemli sayıda OSB'lerin, nitelikli sanayi ve endüstri bölgelerin olduğu görülmektedir. Gelecekte hayata geçecek bu sanayi alanlarına ilave olarak halihazırda bu bölgelerde kümelenen sanayi yatırımlarına verilen teşviklere baktığımızda Kocaeli'nin ve İzmit Körfezi'ndeki limanlardan hizmet alan ya da bu körfezdeki limanların servis hinterlandında kalan illerdeki sanayinin çok daha büyüyeceği görülmektedir. Sadece Kocaeli'ni değerlendirmeye aldığımızda; kişi başına düşen yıllık milli gelirden son 15 yıldır Türkiye birincisi olan, 2021 yılında 88,9 milyar USD ihracat gerçekleştiren, İstanbul'dan sonra 17,3 milyar USD ihracat tutarıyla Türkiye'de ikinci olan "Sanayi Başkenti" konumundaki bu kentimizin ticari ve sanayi büyümesinin gelecekte yaratacağı yük (ithalat, ihracat, kabotaj ve transit) artışına paralel olarak İzmit Körfezi'nde yer alan limanların da bu gelişmeye uygun şekilde ve zamanında kapasite artışları ya da yeni liman yatırımlarıyla büyümesinin ülkemizin geleceği açısından ne kadar önemli ve stratejik olduğu görülecektir.

Kocaeli'ndeki sanayileşmenin durdurulması ya da çevre kentlere veya bölgelere dağıtılmasıyla ilgili olarak Türkiye'nin merkezi ya da yerel bir kararı da olmadığı sürece İzmit Körfezi'nde bulunan mevcut limanların da bu sanayi gelişimine uygun olarak zamanında yapacakları kapasite artışlarıyla büyümesi Türkiye'nin rekabet ve yatırım cazibesi açısından hayati derecede önemlidir. Limanların büyüme, kapasite artışı ve yeni inşa projelerine farklı gerekçelerle onay verilmemesi limancılık sektörü açısından belirsiz ve öngörülemeyen bir yatırım ortamını yaratmakta, bölgenin ve Türkiye'nin ihtiyacı olan kapasite artışları ve yeni liman yatırımlarının yapılamaması halinde dış ticaret ve limancılık (ithalat, ihracat, kabotaj ve transit) açısından gelecekte çok daha büyük darboğazların ortaya çıkması söz konusu olabilecektir. Bu durumun yaratacağı sıkıntılar, ortaya çıkan olağanüstü lojistik ve ulaştırma maliyeti sonuçta üreticiye, sanayiye ve tüketiciye çıkabileceği gibi ülke ihracatının ve sanayisinin rekabet gücünü de etkileyecek hem Kocaeli'nin hem de Türkiye'nin sanayi ve yatırım cazibesinin yara almasına hizmet edecektir.

Ayrıca 2015 yılında T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişimi Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü (MPGM) tarafından hazırlanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın körfezde yer alan limanların yük artışlarıyla ilgili olarak kullandığı referans Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRK LİMAN) 2007 yılında yayınladığı "**Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007, Vizyon 2023**" raporudur. TÜRK LİMAN ve Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi işbirliği ile, 2006 yılı ve öncesi yıllardaki verilere dayandırılarak hazırlanan "**Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007, Vizyon 2023**" raporunda Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümü olan 2023 yılına ilişkin tüm bölgelerimize ilişkin yük talep tahminleri gerçekleştirilmiş, TÜRK LİMAN üyesi limanların 2023 vizyonu belirlenmiş, 2023 yılına ilişkin limanlarımızın hedefleri ve bu hedeflere ulaşmak için uygulamamız gereken ulusal ve uluslararası stratejiler tanımlanmıştır. TÜRK LİMAN tarafından 2006 yılı ve öncesi yılların verileri baz alınarak ve 2023 yılı hedeflenerek

VIZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
**BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ**

yapılan hesaplamalar sonucunda elde edilen öngörülerin önemli oranda gerçekleştiği görülmektedir. Benzer kapsamda yapılan daha önceki çalışmalar ile karşılaştırıldığında rapordaki hesaplamaların ve öngörülerin tutarlılığı oldukça yüksektir. Örneğin 2000 yılında Japonya Denizaşırı Kıyı Alanı Geliştirme Enstitüsü (OCDI) tarafından gerçekleştirilen "Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Geliştirme Master Planı Çalışması (ULIMAP)" kapsamında yapılan talep tahmini çalışmasının sapma payları referans (baz) senaryoya göre %100'ün üzerinde iken, TÜRKLİM'in "Vizyon 2023" raporunda sapma payı %5 civarındadır.

Kocaeli'ndeki yerel kamu İdaresinin bölgede bulunan limanların kapasite artışlarına ya da yeni liman projelerine izin vermeme gerekçesinde genel olarak T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişimi Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı referans alınmaktadır. Bu plan TÜRKLİM'in "**Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007, Vizyon 2023**" raporundaki tonaj öngörülerine dayandırılmış olduğundan ve ilgili rapordaki öngörülerin önemli oranda gerçekleştiği de bilindiğinden, İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın en kısa sürede yenilenmesi gereği de ortaya çıkmaktadır. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Kocaeli'ndeki ve İzmit Körfezi'ndeki limanların mevcut durumunu ve gelişimini (TÜRKLİM) tarafından yeni yayınlanan "**Türkiye Limancılık Sektörü Raporu 2022: Vizyon 2050**" raporuna göre ve bu rapordaki 2050 yılının yük hedeflerine göre yeniden değerlendirmek ve planlamak görevi sonuçta İdarenin önemli bir görevidir. Vizyon 2050 ile birlikte genel olarak ülke limanlarımızın ve özel olarak da Marmara Bölgesi'nin Doğu Marmara alt bölgesinde yer alan İzmit Körfezi'ndeki limanlarımızın 2050 yılına kadarki yük artış tahminleri ortaya konulmuştur. Yük talep tahminlerinin referans senaryolarına göre Kocaeli limanlarına 2050 yılında olacak talep sıvı dökme yükler için 54 milyon ton, kuru dökme yükler için 40 milyon ton, genel kargo için 40 milyon ton ve konteyner için 7 milyon TEU'dur.

Kocaeli'nin ve bölgede yer alan limanların servis hinterlandında kalan illerin sanayi gelişimine ve yük üretme potansiyeline göre bu bölgelerde gelişen sanayi ve ticari yatırımlara paralel şekilde limanların da ülkenin ve bölgenin ihtiyaç duyacağı kapasite artışlarını zamanında hayata geçirmeleri, ayrıca da bu yük artışlarına göre yeni liman projelerinin de dikkate alınması gerektiği açık bir şekilde görülmektedir. Bu açıdan konu yine öncelikle T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişimi Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü ile Kocaeli Valiliği başta olmak üzere ilin sanayi gelişimini planlayan T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve diğer ilgili kurumlara düşmektedir.

TÜRKLİM olarak yayınladığımız "**Türkiye Limancılık Sektörü Raporu 2022: Vizyon 2050**" raporuna uygun şekilde hazırlanan bu raporumuzun öncelikli olarak bilgilendirici ve devamında da uyarıcı rolü olduğunu, başta yerel kamu İdaresine ilave olarak limancılıkla ilgili tüm kurum ve kuruluşların bölgedeki limanların gelişimiyle ve kapasite artışlarıyla ilgili sorumluluk almaları ve limanların gelişim planlarına destek vermelerinin önemli bir ülke görevi olduğunu öngörüyoruz.



KOCAELI SANAYİ ODASI
KOCAELI CHAMBER OF INDUSTRY

SANAYİYE DEĞER KATIYORUZ

Yaşanan ve Yaşatan Sanayi Kenti Kocaeli’de;

- ✓ Sanayiye Yön Veriyor
- ✓ Paydaşlarımız ve Toplumumuz İçin Değer Yaratıyor
- ✓ Sanayideki Dönüşüme Liderlik Ediyoruz



1. GİRİŞ:

Raporda Kocaeli'nin sanayi gelişimi, bu gelişime paralel olarak Kocaeli'nin Türkiye'nin dış ticaretindeki konumu ele alınmakta, İzmit Körfezi için hazırlanan Bütünleşik Kıyı Planı çerçevesinde körfezdeki limanların durumu ile TÜRKLİM'in Vizyon 2050 raporu kapsamında bölge limanlarının 2050 yılına kadarki yük tahminleri değerlendirilmektedir.

Yine Kocaeli'ndeki sanayi bölgelerinin durumunun da incelendiği raporda bu sanayi gelişimine uygun olarak yükleri elleçleyecek olan bölge limanlarımızın bu sanayi ve ticari büyümede üstleneceği kritik roller incelenmektedir.

Raporun ilerleyen bölümlerinde Kocaeli'nde yaşanan sanayi ve ticari büyüme ile limanların bu büyümeye ya da yük artışına uygun olarak zamanında yapmaları gereken yatırımlar ve büyüme ihtiyaçları ele alınırken, mevcut durumda Kocaeli'ndeki limanların yatırım yapmalarının önündeki sorunlar ve kısıtlamalar çerçevesinde çözüm önerileri dile getirilmektedir.

2. KOCAELİ'DE SANAYİNİN GELİŞİMİ:

Kocaeli'nin ekonomik faaliyetlerinde sanayinin; il GSYH içindeki payı %41,1'dir (2019 yılı). Yine son 10 yıllık istatistikî verilere göre İlin Türkiye imalat sanayine sağladığı katkı ortalama %13'tür.

Kocaeli'nin sektörlerine bakıldığında;

- Türkiye araç üretiminin %38,9'ü Kocaeli'nden karşılanmaktadır (2021 yılı).
- Türkiye kimya sanayi içerisindeki payı %27'dir.
- Türkiye Metal Sanayinin %19'unu karşılamaktadır.

Kocaeli aynı zamanda yabancı sermayeli ve büyük ölçekli işletmelerin tercih ettiği bir ildir. Ayrıca Türkiye dış ticaretinin %18,6'sı Kocaeli'nden gerçekleşmektedir.

Kocaeli Gümrüklerinden alınan verilere göre 2021 yılında İlimizden;

- 33,5 milyar dolar ihracat,



- 59,2 milyar dolar ithalat gerçekleştirilmiştir.

2021 yılında gerçekleştirilen 92,7 milyar dolarlık dış ticaret ile Kocaeli Türkiye dış ticaretine %18,6 oranında katkı vermiştir. Kısaca Kocaeli bir sanayi ve üretim başkenti olarak Türkiye dış ticaretinin beşte birini temsil etmektedir.

Karma veya İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri, Endüstri Bölgeleri, Serbest Bölgeler ve Teknoparkları ile sanayi disiplinli olarak gelişmektedir. Konumu bakımından Avrasya üzerinde bilinen tüm ticaret yollarının güzergâhında yer alan Kocaeli, lojistik bakımdan ciddi bir avantaja sahiptir ve her zaman yatırımcılar için cazibe merkezidir. İlde 14 adet Organize Sanayi Bölgesi, 5 adet Teknopark ve 2 adet Serbest Bölge bulunmaktadır. Bu OSB'lerin büyük bir kısmı ihtisaslaşmıştır: TOSB Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas OSB, Kimyacılar OSB, Makine OSB, Plastikçiler OSB, Kömürcüler OSB'dir. Geleceğe dönük olarak öngörülen sanayi ve ticari planlara bakıldığında Karma veya İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri, Endüstri Bölgeleri, Serbest Bölgeler ve Teknoparkların sayısının da gelecekte artacağı açıktır.

Türkiye'nin bilişim merkezi olması hedeflenen ve ilin beşinci ve en büyük teknoparkı olan Bilişim Vadisi Muallimköy'de bulunmaktadır. İlk etabının faaliyete geçtiği Bilişim Vadisi, Türkiye'nin inovasyon ve teknoloji tabanlı büyümesinde yeni merkez olacaktır.

Kocaeli aynı zamanda ileri teknoloji yatırımlarını çeken bir cazibe merkezidir. Sanayi kuruluşları ihtiyaç duydukları bilgiye; bölgede yer alan Kocaeli Üniversitesi, Gebze Teknik Üniversitesi ve Kocaeli Sağlık ve Teknoloji Üniversitesi, Türkiye'nin en büyük araştırma merkezi: TÜBİTAK MAM, TSE, Kocaeli Üniversitesi Teknoparkı, Gebze Teknik Üniversitesi Teknoparkı, Gebze OSB Teknoparkı ve TÜBİTAK MARTEK ile kolaylıkla ulaşabilirler.

Ayrıca Kocaeli, sanayinin ihtiyaç duyduğu kalifiye insan kaynağını sağlayacak bir alt yapıya sahiptir. 2021 yılında Kocaeli'nde, 41'i yabancı sermayeli olmak üzere toplam 425 yatırım gerçekleştirilmiştir. Kocaeli'nde gerçekleşen bu yatırımlar 13.532 milyon TL sermayeli olurken 10.121 kişi istihdam yaratmıştır.

Ar-Ge Merkezi olan toplam 1.244 adet şirketin, 128 tanesi Kocaeli'nde yer almaktadır. 15 adet de Tasarım Merkezi bulunmaktadır.

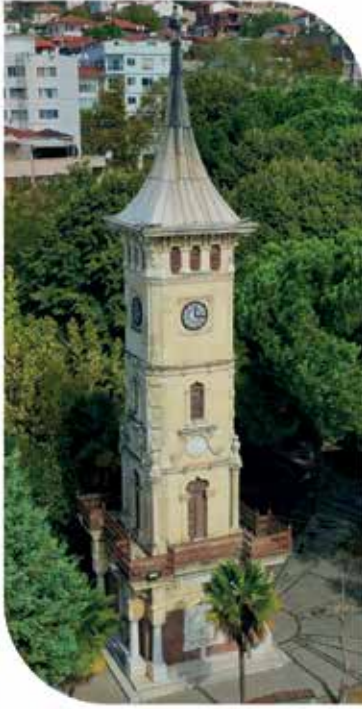
Kocaeli; İstanbul, İzmir ve Ankara'dan sonra toplanan vergilerin %9,46'sını karşılayan dördüncü ildir. (2021 yılı)



KOCAELİ ŞUBESİ
KOCAELİ BRANCH

DENİZCİ MİLLET DENİZCİ ÜLKE DENİZCİ KOCAELİ

@/imeakdtokocaeli /kocaeli.denizticaretodasi.org.tr 0262 528 00 01



Denizcilik
Sektörünün
Gelişimine
Katkı
Vermeye
Devam
Ediyoruz...



2021 yılında 110 milyar 216 milyon TL vergi ödemiştir. Bu rakam, Türkiye'nin genelinde 66 ilin vergi gelirlerinin toplamından (104,9 milyar TL) fazladır. Aynı zamanda; İlimiz %90,29 ile vergi tahakkukunda birinci sırada yer almaktadır. Açıklanan 2021 yılı nüfus verilerine göre Kocaeli'nin 2021 yılında kişi başına ödediği vergi geliri de 54 bin 202 TL olmuştur. Türkiye ortalamasının 13 bin 755 TL olduğu göz önüne alındığında, Kocaeli ödediği kişi başı vergi ile ortalamanın kat kat üzerine çıkarak yine devlete en fazla kazanç sağlayan il olmuştur.

İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından 2022 yılında açıklanan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" anketi sonuçlarına göre listede Kocaeli'nde üretim yapan 84 adet bulunmaktadır. Merkezleri başka illerde olup, üretimleri Kocaeli'nde olan firmalar dikkate alındığında tespit edilen 84 firmanın en başında her yıl olduğu gibi TÜPRAŞ yer alırken, Ford Otomotiv de ikinci sırada yer almıştır. Listedeki ilk 10 içerisinde 2 firma, ilk 50 içerisinde 16 firma, ilk 100 içerisinde 26 firma Kocaeli'nde üretim yapmaktadır.

2021 yılı verilerine göre açıklanan 500 Büyük Sanayi Kuruluşu kapsamına giren 84 adet Kocaeli Sanayi Odası (KSO) üyesi sanayi kuruluşu; 500 büyük sanayi kuruluşu içerisinde üretimden satışlardan %27,1 oranında, net satışlarda da %27,4 oranında pay almıştır. KSO üyesi kuruluşlarının ihracattaki payı ise %30,17 düzeyinde gerçekleşmiştir. Ayrıca, Kocaeli'nde üretim yapan ilk 500'deki 84 firmanın 32'si yabancı sermayeli firmalardan oluşmaktadır.

Ayrıca Kocaeli Sanayi Odası'na kayıtlı 3.410 firmanın 338'i yabancı sermayelidir. Yabancı sermayeli firmalar arasında Alman, Hollanda, Amerika, Fransa, Güney Kore, İtalya firmaları öne çıkmaktadır. Dünyanın marka firmaları; Ford, Hyundai, Anadolu-Isuzu, Siemens, Türk Pirelli, Good Year, Brisa, Bridgestone, Bosch gibi firmalar Kocaeli'nde üretim yapmaktadırlar. Bu firmalar Kocaeli limanları üzerinden dünyaya açılmaktadırlar.

3. TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDE KOCAELİ'NİN YERİ:

İstanbul Türkiye'nin en önemli ekonomi ve ticaret merkezi olsa da Türkiye'nin en önemli sanayi kenti Kocaeli'dir. Ayrıca Kocaeli otomotiv, kimya, demir ve çelik endüstrilerinin ihracatında en önemli ekosisteme sahip illerimizden birisidir. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre 2021 yılında Kocaeli'nde 17 milyar dolar ihracat yapılmıştır. Kocaeli'ndeki ihracat son

VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
**BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ**

beş yıldır (2017-2021) her yıl ortalama %13,5 gibi ciddi bir oranda artarken 2017 yılı ile 2021 yılı karşılaştırıldığında artış %50'nin üzerindedir. Çelik, çimento ve hazır giyim ihracatında 5 yıldaki artış %200'ün üzerindedir. (Tablo-1)

Tablo-1. Kocaeli'nin İhracat Ürünleri

Sektör	2021 İşlem Hacmi (*000\$)	2017/2021	
		Yıllık Büyüme Hızı	2017/2021 Değişim
Otomotiv Endüstrisi	6.959.805	10,43%	35,55%
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	4.489.684	11,15%	27,16%
Çelik	1.947.259	45,29%	259,84%
Demir ve Demir Dışı Metaller	1.206.794	18,15%	92,68%
Elektrik Elektronik	726.435	6,99%	40,62%
İklimlendirme Sanayii	597.692	16,10%	69,07%
Makine ve Aksamları	545.233	15,97%	83,49%
Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	282.317	29,46%	266,49%
Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri	197.810	10,16%	66,71%
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	159.736	13,12%	50,89%
Hazır Giyim ve Konfeksiyon	61.330	20,48%	227,78%
Tekstil ve Hammaddeleri	33.110	3,58%	-14,54%
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	23.997	27,79%	58,98%
Gemi ve Yat	23.990	0,76%	31,98%
Madencilik Ürünleri	23.347	18,71%	17,89%
Diğer	51.822	3,89%	2,55%
Kocaeli'nin İhracat Toplamı	17.331.601	13,52%	51,18%

Tablo-1'den de görüldüğü üzere 2017-2021 yılları arasında yıllık büyüme hızı açısından Kocaeli'nde Çelik, Demir ve Demir Dışı Metaller, Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri, Hazır Giyim ve Konfeksiyon, Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller ve Madencilik Ürünleri öne çıkarken özellikle aynı yıllar bazında Çelik, Demir ve Demir Dışı Metaller, Çimento Cam Seramik ve Hazır Giyim ve Konfeksiyon gibi sektörlerde olağanüstü bir büyüme yaşanmıştır.

Türkiye'nin toplam ihracatında Kocaeli'nin payı ortalama olarak %7-%10 aralığında değişirken, 2020 yılında yaşanan pandemiyle gerileyen ihracat 2021 yılında %41,2 ile çok hızlı şekilde



büyümüştür. 2022 yılının ilk 4 aylık (Ocak-Nisan) ihracatına baktığımızda ise Kocaeli'nin Türkiye ihracatındaki oran olarak payını koruduğu söylenebilir. (Tablo-2)

Tablo-2: Türkiye'nin İhracatında Kocaeli'nin Yeri

YILLAR	İhracat Tutarı (Türkiye) (Milyar USD)	İhracat Tutarı (Kocaeli) (Milyar USD)	Kocaeli'nin Türkiye İhracatındaki Payı	Kocaeli'nin İhracatındaki Büyüme Oranı
2016	131.676.179,39	10.169.827,39	7,72%	
2017	147.315.872,63	12.536.935,61	8,51%	23,3%
2018	163.532.568,55	14.128.478,75	8,64%	12,7%
2019	165.959.754,61	15.240.492,51	9,18%	7,9%
2020	156.286.763,85	12.271.117,72	7,85%	-19,5%
2021	206.548.149,57	17.331.600,63	8,39%	41,2%
2022*	76.261.379,86	6.650.051,13	8,72%	

*2022 yılı Ocak-Nisan aylarını içermektedir.

Kocaeli'ne verilen Yatırım Teşvik Bilgilerine yıllar itibarıyla baktığımızda; 2019-2021 yılları genel olarak pandeminin de etkili olduğu bir döneme denk gelmektedir. Üç yıllık (2019-2021) dönem incelendiğinde; toplamda 33,3 milyar TL ya da 4,5 milyar USD tutarında ve 32.158 kişilik istihdamın karşılığı olarak teşvik verilmiştir. (Tablo-3)

Tablo-3: Kocaeli'ndeki Yatırımlara Verilen Teşvikler

	2019 YILI		
	Yatırım Tutarı (TL)	Yatırım Tutarı (USD)	İstihdam (Kişi)
Yeni	4.524.702.566	789.690.785	4.986
Tamamlanmış	1.355.467.154	231.035.674	2.088
Toplam	5.880.169.720	1.020.726.459	7.074

	2020 YILI		
	Yatırım Tutarı (TL)	Yatırım Tutarı (USD)	İstihdam (Kişi)
Yeni	11.000.755.677	1.572.349.639	9.353
Tamamlanmış	994.567.620	144.808.428	2.697
Toplam	11.995.323.297	1.717.158.067	12.050

VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ

2021 YILI			
	Yatırım Tutarı (TL)	Yatırım Tutarı (USD)	İstihdam (Kişi)
Yeni	13.279.157.132	1.556.376.254	10.243
Tamamlanmış	2.174.129.384	212.181.157	2.791
Toplam	15.453.286.516	1.768.557.411	13.034

2019-2021 TOPLAMI			
	Yatırım Tutarı (TL)	Yatırım Tutarı (USD)	İstihdam (Kişi)
Yeni	28.804.615.375	3.918.416.678	24.582
Tamamlanmış	4.524.164.158	588.025.258	7.576
Toplam	33.328.779.533	4.506.441.936	32.158

Kocaeli'ne verilen teşviklerdeki büyüme oranlarına bakıldığında; 2019 yılından 2021 yılına TL bazındaki yatırım tutarında %162,8, USD bazında ise %73,26 oranında bir artış olmuştur. Yine istihdam edilen kişi sayısından da büyüme oranı %84,25 tir. (Tablo-4)

Tablo-4: Kocaeli'ndeki Yatırımlara Verilen Teşviklerdeki Büyüme Oranları

	BÜYÜME ORANLARI		
	Yatırım Tutarı (TL)	Yatırım Tutarı (USD)	İstihdam (Kişi)
2019-2020	104,00%	68,23%	70,34%
2020-2021	28,83%	2,99%	8,17%
2019-2021	162,80%	73,26%	84,25%

Yukarıdaki bilgilerden de görüldüğü gibi Kocaeli bir "Sanayi Başkenti" olarak aldığı teşviklerle, bu teşvikler nedeniyle yapılan sanayi yatırımlarıyla ve artan yatırımların Türkiye'nin dış ticaretindeki katkısıyla büyümeye devam etmektedir. Türkiye'nin dış ticaretinin beşte birini oluşturan kent aynı zamanda yarattığı istihdam ile de gelişmektedir.

Ayrıca Kocaeli'ndeki sanayi bölgelerinin sayısı ile birlikte OSB'lere ayrılan alanların büyüklüğü de artmaktadır. Aşağıdaki tabloya (Tablo-5) baktığımızda; 2017 yılından 2021 yılı sonuna kadar çalışan sayısı %46 oranında artarken özellikle 2021 yılında OSB'lerdeki doluluğun %88'e çıktığı, yine OSB'lerin toplam alanları (ha) bazında doluluk oranının da %31 oranında arttığı görülmektedir. OSB'lerdeki ve sanayi alanlarındaki doluluk arttıkça buna paralel olarak istihdamın da arttığı görülmektedir. Bu gelişmeler zaten raporumuzda



da sık sık değindiğimiz gibi Kocaeli'nin dış ticarete Türkiye'nin ikinci büyük kenti olmasını sağlamaktadır.

Tablo-5: Yıllar İtibarıyla Kocaeli'ndeki OSB'lerde Büyüme

Yıllar	Çalışan Sayısı	Firma Sayısı	Doluluk Oranı (Parsel Bazında)	Doluluk Oranı (OSB Toplam Alanları Bazında)
2017	94.643	825	72%	2.562 Ha
2018	105.044	1.156	72%	2.562 Ha
2019	118.227	1.200	65%	2.313 Ha
2020	126.855	1.355	74%	2.634 Ha
2021	138.409	1.338	88%	3.366 Ha

Başta dış ticaret, istihdam ve kentte kişi başına düşen GSYİH olmak üzere Kocaeli'nin bu denli gelişmesinde İzmit Körfezi'ndeki liman altyapısının ve mevcut limanların çok büyük bir rolü vardır. Bu gelişme kesintisiz devam ettikçe limanların da bu gelişmeye uygun kapasite açısından gelişmesinin ne kadar önemli olduğu görülmektedir. Kocaeli hem sanayi hem de bir liman kentidir. Doğal bir liman olan İzmit Körfezi'nde 2021 yılı sonu itibarıyla 35 liman ve iskele bulunmaktadır. Kocaeli'nin içinde yer aldığı Kuzeydoğu Marmara bölgesinde ise 69 adet liman, terminal, iskele, şamandıra, dolfen niteliğinde kıyı tesisi olduğu görülmektedir. (Tablo-6)

Tablo-6: Alt Bölgeler İtibarı İle Terminal Sayısı

Bölgeler / Terminaller	Konteyner	Genel Kargo	Sıvı Dökme	Ro-Ro	Yolcu
Doğu Karadeniz	2	7	9	2	1
Batı Karadeniz	1	15	11	4	4
Kuzeydoğu Marmara	7	22	30	9	1
Güney Marmara	4	9	7	4	4
Kuzeybatı Marmara	6	7	13	5	3
Kuzey Ege	4	9	11	2	4
Güney Ege	0	2	1	0	5
Batı Akdeniz	1	3	4	0	3
Doğu Akdeniz	3	17	29	5	3
Toplam Terminal	28	91	115	31	28

Kocaeli limanları, neredeyse yarım yüzyıldır hizmet hinterlandında yer alan sanayiye gerekli olan hammadde ve ara mamullerin giriş kapısı olurken, üretilen ürünlerin küresel pazarlara erişiminde en etkin ulaşım modu olmuştur. Deniz taşımacılığının ölçek ekonomisi ve küresel pazarlara erişim gücü şüphesiz ki bu imkânı sağlamaktadır. Bu noktada altının çizilmesi gereken önemli bir nokta vardır: Kocaeli limanları sadece Kocaeli kenti için değil, İzmit Körfezi'nde bulunan limanların hinterlandına giren diğer tüm illerin dış ticaretine de hizmet etmektedir. Bu nedenle Kocaeli limanlarına ilişkin alınacak kararların oldukça geniş bir hinterlandı ilgilendirdiği açıktır. Kocaeli limanlarının hinterlandı **Şekil-1**'de görülebilir.

Şekil-1. Kocaeli Limanlarının Hizmet Hinterlandı



Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre **Şekil-1**'de görülen hinterlanda giren 11 ilin toplam ihracat miktarı 2021 yılında 150 milyar doları aşmıştır. Bu rakam Türkiye'nin toplam ihracatının %66,8'idir. Bu payın son 10 ortalaması ise %70 seviyesindedir. Gelecekte limanlarda bir darboğaz oluşmadığı sürece bu pay devam edecektir. Kocaeli limanlarının hinterlandındaki ihracat 2012-2021 yılları arasında her yıl ortalama %4,7 oranında artış gösterirken, 2012'deki 110 milyar dolar değerinden 2021 yılında 150 milyar dolar değerine ulaşmıştır. (**Tablo-7**)

Tablo-7. Kocaeli Limanları Hinterlandının İhracat Payı

Yıllar	Hinterlant Toplamı (\$)	Türkiye Toplamı (\$)	İhracat Payı
2012	110.701.977	152.461.737	72,6%
2013	112.281.749	161.480.915	69,5%
2014	116.794.606	166.504.862	70,1%
2015	106.662.849	150.982.114	70,6%
2016	105.695.268	149.246.999	70,8%
2017	116.782.289	164.494.619	71,0%
2018	124.451.231	177.168.756	70,2%
2019	125.649.556	180.832.722	69,5%
2020	114.823.835	169.637.755	67,7%
2021	150.466.394	225.233.654	66,8%
12/21 Yıllık Büyüme Hızı	4,7%	5,3%	
12/21 Değişim	35,9%	47,7%	

Benzer durum hinterlanttaki illerin ithalat verilerinde de görülmektedir. İthalat, bölge ihracatı için gerekli olan ham maddenin temininde ve hinterlanttaki illerin temel ihtiyaçlarının giderilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. 2021 yılında Kocaeli limanlarına giren hinterlanda toplam 182 milyar dolar ithalat olurken, bu miktarın Türkiye ithalatı içindeki payı %66,8 seviyesindedir. Kocaeli limanlarının Türkiye ithalatındaki payın ortalaması son 10 yılda %71'dir ve aynı dönemde her yıl ortalama %1,9 oranında bir artış gerçekleşmektedir. (Tablo-8)

Tablo-8. Kocaeli Limanları Hinterlandının İthalat Payı

Yıllar	Hinterlant Toplamı (\$)	Türkiye Toplamı (\$)	İthalat Payı
2012	154.535.853	236.545.141	65,3%
2013	180.972.792	260.822.803	69,4%
2014	175.734.457	251.142.429	70,0%
2015	151.762.594	213.619.211	71,0%
2016	149.376.895	202.189.242	73,9%
2017	184.619.231	238.715.128	77,3%
2018	167.174.400	231.152.483	72,3%
2019	142.080.898	210.345.203	67,5%
2020	160.312.030	219.516.807	73,0%
2021	182.095.413	271.423.093	67,1%
12/21 Yıllık Büyüme Hızı	1,9%	1,2%	
12/21 Değişim	17,8%	14,7%	

VIZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ

Bu kadar geniş bir alana sahip gerek nüfus gerekse sanayi kümleri açısından Türkiye için oldukça kritik olan bir hinterlanda hizmet veren Kocaeli limanlarında işlem gören yük türlerinde 2011-2021 yılları arasındaki gelişim oldukça dikkat çekicidir. Bu yüklerdeki artış bölge sanayisindeki gelişiminin direk olarak limanlara bir yansımasıdır. Limanlar, sanayinin ihtiyaç duyduğu hizmetleri sağlama kabiliyetine sahip oldukları sürece sanayi ile paralel şekilde büyüyecektir. Aşağıdaki tabloya (**Tablo-9**) baktığımızda yük türleri bazında Kocaeli limanlarındaki artış oranları incelenebilir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden elde edilen Tablo-9'da yer alan verilere göre Kocaeli limanları son 10 yılda Türkiye'deki sıvı dökme yükün ortalama %19'unu, kuru dökme yüklerin %10'unu, genel kargonun %25'ini, konteynerin %13'ünü ve otomobil yüklerinin ise %63 gibi önemli bir oranını elleçlemektedir. Tüm yüklerin tonaj toplamı bazında bakıldığında Kocaeli limanları yine aynı dönemde Türkiye'deki tüm yüklerin ortalama %16'sını elleçlemiştir.

Covid-19 Pandemisi döneminde küresel petrol talebindeki azalmaya bağlı olarak düşüş gösteren petrol ve ürünleri elleçlemelerinin ağırlıklı olduğu sıvı dökme yükler hariç tutulduğunda, Kocaeli limanlarında tüm yük türlerinde düzenli bir artış olduğu görülmektedir. Sıvı dökme yüklerdeki durum ise yukarıda da belirtildiği gibi kısa vadede geçicidir. Normalleşme ile yeniden fosil yakıtların kullanımının arttığı görülecektir.

Sonraki başlık altında İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı değerlendirilmektedir.

Tablo-9. Kocaeli Limanlarının Yük Türleri Bazında Gelişimi ve Türkiye'deki Payı

Yıllar	Sıvı Dökme Yük			Kuru Dökme Yük		
	Kocaeli	Türkiye	Pay	Kocaeli	Türkiye	Pay
2011	23.935.940	129.992.302	18,4%	13.475.699	107.167.803	12,6%
2012	26.728.893	132.700.887	20,1%	11.662.746	107.119.426	10,9%
2013	24.843.952	122.560.729	20,3%	10.880.082	103.655.819	10,5%
2014	23.470.460	116.934.088	20,1%	10.823.926	108.744.680	10,0%
2015	27.427.829	146.554.192	18,7%	11.357.524	110.701.538	10,3%
2016	27.707.644	145.024.367	19,1%	12.338.437	116.516.338	10,6%
2017	29.848.074	152.897.347	19,5%	14.006.856	128.842.715	10,9%
2018	27.553.265	139.717.069	19,7%	13.298.714	133.653.221	10,0%
2019	27.990.600	155.253.914	18,0%	13.927.202	150.344.563	9,3%
2020	26.070.475	146.652.396	17,8%	18.067.322	164.479.123	11,0%
2021	26.601.150	150.531.376	17,7%	18.011.721	170.629.055	10,6%
12/21 Yıllık Büyüme Hızı	1,1%	1,5%		2,9%	4,8%	
12/21 Değişim	-0,5%	13,4%		54,4%	59,3%	

Yıllar	Genel Kargo			Konteyner		
	Kocaeli	Türkiye	Pay	Kocaeli	Türkiye	Pay
2011	12.302.918	46.507.959	26,5%	507.837	6.523.506	7,8%
2012	16.218.218	60.168.663	27,0%	630.153	7.192.398	8,8%
2013	16.531.819	66.093.252	25,0%	807.756	7.899.937	10,2%
2014	15.330.740	61.183.191	25,1%	899.104	8.351.123	10,8%
2015	15.348.929	63.505.731	24,2%	988.906	8.146.400	12,1%
2016	14.186.335	65.564.619	21,6%	1.143.008	8.761.976	13,0%
2017	15.062.428	72.147.186	20,9%	1.315.991	10.010.540	13,1%
2018	15.107.818	63.977.765	23,6%	1.597.621	10.844.000	14,7%
2019	13.424.267	52.672.991	25,5%	1.715.194	11.591.839	14,8%
2020	14.196.688	54.627.400	26,0%	1.800.643	11.626.651	15,5%
2021	16.364.789	61.462.127	26,6%	1.967.946	12.591.470	15,6%
12/21 Yıllık Büyüme Hızı	2,9%	2,8%		14,5%	6,8%	
12/21 Değişim	0,9%	2,1%		212,3%	75,1%	

VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
**BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ**

Yıllar	Otomotiv			Türkiye		
	Kocaeli	Türkiye	Pay	Kocaeli	Türkiye	Pay
2011	817.503	1.392.746	58,7%	54.997.295	363.341.573	15,1%
2012	767.057	1.361.440	56,3%	61.458.478	387.426.232	15,9%
2013	943.678	1.586.400	59,5%	61.088.671	384.930.758	15,9%
2014	945.118	1.507.080	62,7%	58.974.258	383.120.619	15,4%
2015	1.083.534	1.728.680	62,7%	64.628.031	416.036.695	15,5%
2016	1.176.655	1.880.982	62,6%	66.406.649	430.201.162	15,4%
2017	1.251.082	1.959.109	63,9%	73.234.029	471.173.896	15,5%
2018	1.143.673	1.778.525	64,3%	73.139.021	460.153.560	15,9%
2019	954.590	1.534.665	62,2%	72.196.415	484.168.412	14,9%
2020	1.007.024	1.435.111	70,2%	76.517.625	496.642.651	15,4%
2021	1.008.670	1.421.604	71,0%	81.335.143	526.306.784	15,5%
12/21 Yıllık						
Büyüme Hızı	2,1%	0,2%		4,0%	3,8%	
12/21 Değişim	31,5%	4,4%		32,3%	35,8%	

4. İZMİT KÖRFEZİ BÜTÜNLEŞİK KIYI PLANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ:

İzmit Körfezi Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (BKAP)¹; Kocaeli ve Yalova İl sınırları içerisinde yer alan, artırılmaz kaynak niteliğindeki kıyı alanlarının hassas ekosistemlere sahip olması nedeniyle, sürdürülebilir bir yaklaşımla, koruma kullanma dengesi gözetilerek geliştirilmesi hedefiyle 644 sayılı T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişimi Bakanlığı'nın "Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile ilgili bakanlığa verilen yetki çerçevesinde 2015 yılında hazırlanmıştır. Planlama alanı içinde Kocaeli iline ait sahil şeridinin uzunluğu yaklaşık 101 km'dir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Planları, tükenir bir kaynak olan kıyı bölgesinin sürdürülebilirliğini temel alarak, çeşitli sektörler itibarıyla kıyı alanlarının kullanım önceliklerini, talepleri ve talepler arasındaki çatışmaları yönetmeyi, kıyının planlama sürecini, ilke ve stratejileri, kurumlar arası iş birliğini geliştirmeyi amaçlayan bir "Yönetim Planı"dır.

¹ <https://mpgm.csb.gov.tr/izmit-korfezi-kocaeli---yalova-butunlesik-kiyi-alanlari-planlari-ky-bkap-i-82284>



İlgili planın “**Plan Hükümleri**”ne baktığımızda bu planın;

- İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) kıyılarının Marmara Denizi ve bölgedeki yeri ve potansiyeline dayalı ve ülkenin sürdürülebilir gelişme politikalarına uygun olarak,
- Coğrafi ve beşerî kaynak potansiyelinden optimum yararlanmaya ve bu kaynakların kullanımına imkân verecek biçimde, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmeye, sektörler arası uyumun sağlanmasını, koruma ve kullanma dengesinin kurulmasını,
- Kıyı ve deniz kullanımı amaçlı, enerji, sanayi, deniz ulaşımı, balıkçılık ve su ürünleri, turizm, rekreasyon faaliyetleri ve bunlara ilişkin yapılaşma ve altyapı tesislerinin planlanması, uygulanması ve izlenmesine yönelik ilke ve stratejileri ortaya koymayı

amaçladığı da görülmektedir.

İzmit Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın “**Yönetim Hedef ve İlkeleri**” içerisinde

- Plan bütününde kıyı kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı için kullanımlar ve sektörler arası uyum ilkesinin esas alınması,
- Etkin ve rasyonel yerleşim kararlarının verilmesi ve ulaşım modellerinin geliştirilmesi. Böylece sektörlerin gelişmesi ve bütünleştirilmesinde çatışmanın azaltılması,
- Kıyı faaliyetlerinin, ekonomik getirilerinin ve istihdama etkisinin gözetilerek, ekonomik faaliyetler ile doğal kaynak değerleri koruması ve kullanımında denge kurulması ve kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanması

olduğu görülmektedir.

Yine İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın kapsadığı alan ile ilgili olarak yapılan SWOT (Güçlü-Zayıf Yönler ve Fırsatlar-Tehditler) Analizi'nde;

GÜÇLÜ YÖNLER içinde İzmit Körfezinin;

- Güçlü bir coğrafi yapı ve büyük bir doğal liman olduğu,
- Deniz ekosistemleri açısından Karadeniz, Akdeniz arasında bir geçiş noktasında bulunduğu,,
- Deniz ulaşımı açısından Karadeniz, Akdeniz arasında bir geçiş noktasında bulunması ve uluslararası deniz taşımacılığında büyük bir potansiyele sahip olduğu,

- Ülkenin en önemli ulaşım ağına sahip olması. İstanbul-Ankara-İzmir üçgeninin odak ve kavşak noktası olduğu,
- Çok güçlü ve gelişmiş bir sanayiye sahip olduğu,

ZAYIF YÖNLER içinde İzmit Körfezinin;

- Sanayi ve ulaşımın ülke ve bölge ölçeğinde fiziki planlamasının bulunmadığı,
- Araçların liman giriş-çıkışlarında yaşadığı sıkışıklık yaşandığı,
- Limanların depolama alan yetersiz olduğu,

FIRSATLAR içinde İzmit Körfezinin;

- Lojistik hizmetlerde, depolama ve taşımacılıkta yeni açılımların bulunduğu,
- Deniz taşımacılığında konteyner ile taşımanın giderek yaygınlaştığı,
- Özel liman sahiplerinin kamu kurumları ile iş birliğine hazır bir yaklaşım içinde oldukları

belirtilmektedir.

İlgili planın (D2) Farkındalık-1 "Körfezin Ülke Ekonomisi Açısından Öneminin Farkında Olmak" bölümünde İzmit Körfezine kıyısı olan iller ve körfezin yakın çevresi ülkenin en gelişmiş ekonomisine sahip olduğu, bu durum pek çok ekonomik gösterge ve sayısal veri ile açıklandığı, böylelikle bu ekonomin gereksindiği lojistik hizmetler ile dış ticaret büyük ölçüde İzmit Körfezinden karşılandığı da belirtilmiştir. İzmit Körfezi'nde yer alan limanların sadece Kocaeli ve yakın çevresinin değil, İstanbul metropolünün de yer aldığı Marmara Bölgesi'nin ve diğer alt-bölgelerinin de limanı olduğu, liman arka alanının (hinterland) ise kara ve demiryolu bağlantıları gözetildiğinde Anadolu'nun büyük bir kısmına hizmet verdiği de özellikle belirtilmiştir.

Yine ilgili planın "4.6. Ulaşım Sistemlerinin Körfezi Koruyacak ve Sektörlerin Gelişmesini Destekleyecek Şekilde Planlanması ve Yapılandırılması", "4.6.1. Mevcut Durum" bölümü altında; Doğu Marmara Alt Bölgesi ve Kocaeli önemli ulaşım akslarına sahip olduğu, ancak gelişen ekonomi, buna bağlı olarak istihdam ve nüfus yığılması sonucunda bu sistemlerin yetersiz kaldığı, bir diğer etmenin de bölgenin jeomorfolojik yapısı olduğu belirtilmiştir. Kara ve demiryolları, Körfezin kuzey ve güney kıyılarında son derece dar bir bant üzerinde yer aldığı, liman ve iskelelerin geri alanların yetersiz ve genişleme olanaklarının bulunmadığı, bu nedenle de sistemlerin geliştirilmesinde mühendislik çözümlerinin de giderek güçleştiği ifade edilmektedir.



Yine ilgili planın “5.1. Limanlar ve Lojistik Stratejileri”, “5.1.1. Mevcut Durum: Yükleme – Boşaltma Miktarları ve Talep Tahminleri” bölümü altında; Kocaeli ilinin Marmara Bölgesi'nin doğusunda yer almakta olup, doğu ve güneydoğuda Sakarya, güneyde Bursa, batıda Yalova, İzmit Körfezi, Marmara Denizi ve İstanbul ve kuzeyde de Karadeniz'le çevrili olduğu, ilin yüzölçümünün 3.626 km² olduğu, Asya ile Avrupa'yı birleştiren önemli bir yol kavşağında bulunduğu, doğal bir liman olan İzmit Körfezi'nin denizyolu taşımacılığında çok işlek bir konumda olduğu, havayolu hariç diğer ulaşım yollarının kullanılabilirdiği ifade edilmiştir. Buna ilave olarak İstanbul'a komşu olması sebebiyle İstanbul'un havayolu ulaşım imkânlarından faydalandığı, Türkiye karayolu ağında trafik yoğunluğunun en yüksek olduğu kesim olarak Marmara Bölgesi içinde de en yoğun eksenin İstanbul-Kocaeli-Adapazarı güzergâhı olduğu, bunun en önemli sebebi ise ilin Anadolu-İstanbul-Trakya geçiş rotası üzerinde bulunduğu vurgulanmaktadır. Aynı şekilde, demiryolu ulaşımında da Anadolu-İstanbul-Trakya güzergâhında bir kavşak noktası konumunda olan ilin denizyolu taşımacılığı imkânlarının ise oldukça gelişmiş olup, körfezde çok sayıda liman tesisinin bulunduğu, özellikle sanayi tesislerinin yoğun olması, ihracat ve ithalat taşımaları bakımından Kocaeli'yi Türkiye'nin en önemli illerinden biri yaptığı öne çıkarılmakta ve altı çizilmektedir.

İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın;

“5.1.2. Stratejiler, Strateji L1” bölümünde; *“İzmit Körfezi'nde çevre koşullarını zorlayacak, ülke güvenliğini zedeleyecek, deniz trafiğini riske edecek ve ekonomik atıl kapasiteler yaratacak büyük ve kapasite artırıcı yeni liman ve iskele yapımından kaçınılmalıdır”* ibaresi yer alırken, “Strateji L2”de ise *“Mevcut yük kompozisyonu dikkate alınarak, mevcut tesislerin konteyner ve araç yük yükleme ve boşaltması yapabilme ve Ro-Ro gemilerine hizmet sunma kapasiteleri artırılmalı, gerekirse mevcut yapı ve onaylı projelerde değişiklikler yapılmalıdır”* denilmektedir.

Yine “Strateji L3”te ise; *“Liman ve iskelelerin verimliliği artırılmalı ve kurumsal yapısı güçlendirilmelidir. Bu amaçla, Mevcut Durum Bölümünde de değinildiği gibi, Kocaeli Liman Başkanlığı sahasında yer alan iskelelerin hemen hepsinin işletmesi özel sektör tarafından yapılmaktadır. Özel kesim kuruluşlarının kurumsal iş birliğine gitmeleri gerekmektedir. Liman işletmecileri, bir dernek veya birlik altında toplanmalı, işletme maliyetini düşürecek önlemler alınmalıdır. Firma bazında optimum arayışlarından, sektör bazında optimum arayışlara geçilmesi gerekmektedir”* denilerek iş birliği ve yeni bir Liman Yönetim Modeli'de önerilmektedir. Bahse konu “Liman Yönetim Modeli” TÜRK LİMAN tarafından sürekli gündeme alınan, ülke limanlarımızın kapasite kullanımlarını, yeni liman ihtiyaçlarıyla limanların planlama ve yönetim süreçlerinin belirlenmesinin gereği olarak da ifade edilmektedir.

İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın;

"Faaliyet L3-1" bölümünde "TÜRKLİM üyesi firmalar, Körfez bazında kurumsal kapasitelerini artırmaya yönelik çalışmalar yapması" önerilirken, "Strateji L4" bölümünde ise "BKAY kapsamında limanlar gelişmesi geniş bir perspektif içinde ele alınmalıdır. Bu alansal perspektif sadece Marmara Denizi'ni değil, Karadeniz kıyılarını da kapsamalıdır. Örneğin, Karadeniz kıyısında geliştirilmesi öngörülen Karasu limanının Körfez taşımacılığına etkileri kesinlikle araştırılmalıdır" denilmektedir. Ayrıca aynı bölümde; "Liman, iskele, terminal ve iskelelerde hizmet verimi artışı sağlayacak önlemler alınması, kıyı yapısı işletmelerinin daha örgün bir yapıya kavuşturulması, Liman ve iskelelerde organizasyon düzeyinin yükseltilmesi" gibi öneriler de yapılmaktadır.

2017 yılında hizmete giren Karasu limanı esas olarak ülkemizin Karadeniz'e açılan kapısı olarak denizyoluyla Karadeniz ülkelerine dönük dış ticaretimizde önemli bir rol oynamaktadır. Kocaeli limanlarında ise ağırlıklı olarak ülkemizin batıyla olan dış ticaretinde rol oynamaktadır. Bu açıdan başta Karasu limanı olmak üzere Kocaeli'nin Karadeniz kıyısında inşa edilebilecek limanların mevcut limanların yükünü hafifletmesi ya da ikame etmesi mümkün görünmemektedir.

İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı 12 ayrı alt bölgeye ayrılmakta ve her alt bölge için "Alt Bölge Stratejileri" önerilmektedir. Bunlar içinde 2. Dilovası Alt Bölgesi, 4. Körfez Alt Bölgesi, 5. Derince Alt Bölgesi ve 7. Yeniköy-İhsaniye Alt Bölgesi limanların bulunduğu bölgedir.

Yine planın "STRATEJİLERİN UYGULAMAYA KONULMASI AŞAMASINDA YAPILMASI ZORUNLULUK GÖSTEREN EK ÇALIŞMA VE ARAŞTIRMALAR -BUNLARA GÖRE ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER" başlıklı bölümünde "Bazı alt bölgeler itibarıyla önerilen stratejilerin gerçekleşebilmesi ve günlük yaşamda uygulama olanağı bulabilmesi için farklı sektörler itibarı ile detaylı analizlere ve çalışmalara gereksinme duyulmaktadır" denilmektedir.

Ayrıca ilgili planda "Liman Topplulaştırması" konusuna da değinilmektedir. Bu bölümde ilgili tanımlama "Kıyının daha etkin ve verimli kullanımı hedefi doğrultusunda, birden fazla mevcut ve/veya öneri liman yatırımının denizcilik faaliyetlerinde eşgüdümünü sağlamak amacıyla; hak sahipleri öncelikli olmak üzere ve halihazırda faaliyette olan firmaların tüzel kişiliklerinin liman işletmeciliği esasları kapsamında korunması kaydıyla bu planın



ilke ve stratejileri çerçevesinde en uygun biçimde bir arada planlanması işlemidir” olarak yapılmaktadır.

İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın; “D- PLAN HÜKÜMLERİ” bölümünde;

“Yetkili idarece, il düzeyinde mevcut kıyı yapılarındaki Brüt Kıyı Yapıları Yük Miktarının en az % 60'ının veya Faal Kıyı Yapıları Yük Miktarının %80'inin kullanılmadığının Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınacak görüş doğrultusunda kesinleştirilmesi halinde veya yapılması talep edilen kıyı yapısı veya düzenlemesine ilişkin kıyı geri sahasında gerekli arazi kullanım düzenlemeleri ile ulaşım bağlantılarının üst ölçekli mekânsal planlara uygun olmadığı veya üst ölçekli mekânsal planlarda gerekli düzenlemenin yapılamadığına ilişkin ilgili idarece görüş verildiği durumlarda yeni bir kıyı yapısına, mevcut yapılarda kapasite artışlarına veya kullanım değişikliğine izin verilmez” denilse bile “D.16”da “*Bu planda belirlenen “Öncelikli Tesisler”, Kıyı Danışma Birimince hazırlanan Kıyı Yapıları Şeması doğrultusunda, Bakanlığın uygun görmesi halinde güncellenebilir*” denilmektedir.

Buna ilave olarak; “D.17” de; “Bu planın öncelik ve stratejileri ile kıyı yapıları şeması çerçevesinde hazırlanacak mekânsal planlarda kıyı yapılarına ilişkin teknik altyapı ihtiyacı ve ulaşım bağlantıları gibi geri alandaki kullanım ihtiyaçları dikkate alınacağı”, “D-19”da; “*Etkileşim alanı içerisinde bulunan yürürlükteki mekânsal planlara ilişkin değişiklik teklifleri ilgili idarece, bu planda belirlenen “Öncelikli Kıyı Yapıları” ve stratejileri doğrultusunda değerlendirileceği*”, “D.22”de de “*Planlama alanında, öncelikli tesisler kapsamında “liman toplulaştırması” gösterimi olan alt bölgelerde liman toplulaştırmasına gidilmesi zorunlu değildir. Ancak Planlama alanında yer alan mevcut ticari kıyı yapılarının toplulaştırma yapmak suretiyle yeni bir ticari ve kurumsal yapılanmaya gitmeleri halinde, ilgililerince hazırlanacak imar planı teklifleri sektörel master plan kararlarına uygun olmaları kaydıyla; bu planda belirlenen “öncelikli tesisler” kapsamında yer alıp almadığına ve/veya mevcut kıyı yapılarındaki brüt ve faal kıyı yapıları yük miktarına bakılmaksızın ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda “Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama Ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ”e uygun olarak Yetkili idarelerce değerlendirilir*” denilmektedir.

Ayrıca; “D-26”da “Bu planda alt bölge düzeyinde belirlenen “Öncelikli Tesisler” dışında gelen kıyı yapısı teklifleri ise ancak; mevcut kıyı yapılarında Brüt Kıyı Yapıları Yük Miktarının en az % 60'ının veya Faal Kıyı Yapıları Yük Miktarının %80'inin kullanıldığına Ulaştırma Denizcilik

ve Haberleşme Bakanlığından alınacak görüş doğrultusunda kesinleştirilmesi; yapılması talep edilen kıyı yapısı veya düzenlemesine ilişkin kıyı geri sahasında gerekli arazi kullanım düzenlemeleri ile ulaşım bağlantılarının üst ölçekli mekânsal planlara uygun olduğu veya üst ölçekli mekânsal planlarda gerekli düzenlemenin yapılabildiğine ilişkin ilgili idarece görüş verilmesi; varsa bu plana dayanak oluşturan ulusal ve bölgesel düzeydeki strateji belgeleri, master planlar gibi temel dokümanlara, (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, Yat Limanları Master Planı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Raporu gibi), ilgili Bakanlığın mevcut verilerine ve tesisin niteliğine göre ilgili diğer kurumların ulusal ölçekteki sektörel raporlarına, stratejilerine ve master planlarına, planın onayından sonra yürürlüğe girecek olan bu tür nitelikteki strateji belgelerine veya master planlara uygun olması; ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı ile talebin yer aldığı arazi kullanım türüne göre Yetkili İdarece belirlenecek diğer kurum ve kuruluşlardan uygun görüş alınması halinde yetkili idarece değerlendirmeye alınabilir. Bu şartları sağlayan tekliflere ilişkin; yetkili idarece teklif sahibinden istenmesi halinde, bulunduğu bölge veya alt bölge bütününde Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğinde belirlenen araştırmaya ve analizlere ek olarak ilgili kıyı yapısı özelinde ÇED olumlu kararı aranır" denilerek ihtiyaçlara göre yeni limanların da inşasının önü açılmaktadır. Bununla ilgili olarak; "Bu planda alt bölge düzeyinde belirlenen "Öncelikli Tesisler" kapsamında olmayan ancak; "Mevcut ve Planlı Tesisler" kapsamında yer alan kıyı yapılarına ilişkin ilave/değişiklik/revizyon talepleri ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda meri mevzuat çerçevesinde Yetkili İdarece değerlendirilir. Ancak kapasite artışı taleplerinde ilgili kurum ve kuruluşlardan gemi trafiğinin olumsuz etkilenmeyeceğine dair görüş alınması şartı aranacaktır" ibaresi de eklenmiştir.

Yine ülke ve bölge ihtiyaçları ekseninde; "Bu planda alt bölge düzeyinde belirlenen "Mevcut ve Planlı Tesisler" veya "Öncelikli Tesisler" kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın, boru hattı, gemi yanaşma platformu ve şamandıra-dolfin talepleri, öncelikle gemi trafiğinin olumsuz etkilenmeyeceğine dair ilgili kurum ve kuruluş görüşünün alınması kaydıyla, diğer ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda meri mevzuat çerçevesinde Yetkili İdarece değerlendirilir" denilmiş, "Ayrıca alt bölge düzeyinde belirlenen "Mevcut ve Planlı Tesisler" veya "Öncelikli Tesisler" kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın rekreasyon, kıyı koruma yapısı ve yolcu terminali vapur iskelesi talepleri ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda meri mevzuat çerçevesinde Yetkili İdarece değerlendirilir" ibaresiyle yeni başvuruların değerlendirileceği açık bir şekilde yer almıştır.



Sonuçta “D-27”de de açık bir şekilde yazıldığı şekilde, İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı’nın; *“Bakanlıkça 5 yılda bir yapılacak değerlendirmeler doğrultusunda güncellenebilir. Ancak değişen veriler veya ulusal ve bölgesel düzeydeki strateji belgeleri, master planlar gibi bu plana dayanak oluşturan belge ve üst ölçekli planlarda değişiklik olması durumunda veya ulusal güvenliği tehdit eden unsurların ortaya çıkması veya afet olaylarının meydana gelmesi veya ekosistemde meydana gelebilecek bozulmalar gibi öngörülme durumlarının oluşması halinde 5 yıl gözetilmeksizin planda güncelleneme yapılabilir”* denilmektedir.

2015 yılında hazırlanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı 30.06.2020 tarihinde yeniden revize edilmiştir². Yapılan plan değişikliğinin “(BKAP) DEĞİŞİKLİĞİ GEREKÇE RAPORU”na baktığımızda; *“İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı” (BKAP), Bakanlığımızca 02.10.2014 tarihinde onaylanmış olup uygulamalar bu kapsamda devam etmektedir. Ancak; BKAP’ın D.26 numaralı plan hükmünün uygulamasında sıkıntı yaşandığı ve BKAP ile Kocaeli İli 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ve Yalova İli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları arasında uyumlaştırılması gereken hususlar bulunduğu anlaşıldığından, BKAP’ın “D.27- Bu plan Bakanlıkça 5 yılda bir yapılacak değerlendirmeler doğrultusunda güncellenebilir...” hükmü çerçevesinde BKAP’ta değişiklik yapılması gerektiği değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda D-26 Numaralı plan hükmüne; “Bu planda alt bölge düzeyinde belirlenen “Öncelikli Tesisler” kapsamında olmayan ancak; “Mevcut ve Planlı Tesisler” kapsamında yer alan, imar planı bulunan kıyı yapılarına ilişkin ilave/değişiklik/revizyon imar planı talepleri ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda meri mevzuat çerçevesinde Yetkili İdarece değerlendirilir. Ancak kapasite artışı taleplerinde ilgili kurum ve kuruluşlardan gemi trafiğinin olumsuz etkilenmeyeceğine dair görüş alınması şartı aranacaktır. Ayrıca alt bölge düzeyinde belirlenen “Mevcut ve Planlı Tesisler” veya “Öncelikli Tesisler” kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın rekreasyon, kıyı koruma yapısı ve yolcu terminali vapur iskelesi talepleri ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda meri mevzuat çerçevesinde Yetkili İdarece değerlendirilir”* denilmektedir. Bu değişiklikten de gördüğümüz gibi ilgili plan limanların kapasite artışına ve/veya gelişmesine aykırı bir hüküm taşımamaktadır.

² <https://mpgm.csb.gov.tr/izmit-korfezi-kocaeli---yalova-butunlesik-kiyi-alanlari-planı-ky-bkap-i-82284>

5. KOCAELİ LİMANLARI İÇİN 2050 YILINA YÖNELİK YÜK TALEP TAHMİNİ:

2015 yılında hazırlanan, 30.06.2020 tarihinde yeniden revize³ İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın körfezde yer alan limanların yük artışlarıyla ilgili olarak kullandığı referans Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) 2007 yılında yayınladığı "Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007, Vizyon 2023" raporudur. TÜRKLİM ve Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi işbirliği ile, 2006 yılı ve öncesi yıllardaki verilere dayandırılarak hazırlanan "Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007, Vizyon 2023" raporunda Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümü olan 2023 yılına ilişkin tüm bölgelerimize ilişkin yük talep tahminleri gerçekleştirilmiş, TÜRKLİM üyesi limanların 2023 vizyonu belirlenmiş, 2023 yılına ilişkin limanlarımızın hedefleri ve bu hedeflere ulaşmak için uygulamamız gereken ulusal ve uluslararası stratejiler tanımlanmıştır.

TÜRKLİM tarafından yapılan hesaplamalar sonucunda elde edilen öngörüler önemli oranda gerçekleşmiştir. Benzer kapsamda yapılan daha önceki çalışmalar ile karşılaştırıldığında rapordaki hesaplamaların ve öngörülerin tutarlılığı oldukça yüksektir. Örneğin 2000 yılında Japonya Denizaşırı Kıyı Alanı Geliştirme Enstitüsü (OCDI) tarafından gerçekleştirilen "Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Geliştirme Master Planı Çalışması (ULIMAP)" kapsamında yapılan talep tahmini çalışmasının sapma payları referans (baz) senaryoya göre %100'ün üzerinde iken, TÜRKLİM'in "Vizyon 2023" raporunda sapma payları %5 civarındadır.

TÜRKLİM'in 2023 hedefleri ile bu hedefin 2021 yılı öngörülerini ve 2021 yılında fiili olarak gerçekleşen rakamlar dikkate alındığında 2015 yılında hazırlanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın da yeniden 2050 hedeflerine göre revize edilmesi gereği ortaya çıkmaktadır. Kocaeli bölgesindeki sanayileşme süreci hızlı bir şekilde devam ettiği için bölge limanlarındaki gelişmeler TÜRKLİM'in Vizyon 2023'te öngördüğü rakamlara ulaşmıştır.

Yeni yayınlanan "TÜRKLİM, Türk Limancılık Sektörü Raporu 2022, Vizyon 2050" ile birlikte konuyu 2021 yılı sonu itibarıyla değerlendirdiğimizde gelecek 27 yıllık sürede ortaya çok ciddi bir yük potansiyeli de çıkmaktadır. (Tablo-10)

³ <https://mpgm.csb.gov.tr/izmit-korfezi-kocaeli---yalova-butunlesik-kiyi-alanlari-plani-ky-bkap-i-82284>



Tablo-10: Yük Türlerine Göre Kocaeli Limanları Yük Talep Tahmini⁴

Yük Türü	2021 Yılı							
	Gerçekleşen	Senaryo	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Sıvı Dökme Yük (Milyon Ton)	26,6	Referans	29,5	33,4	37,8	42,7	48,4	54,7
Kuru Dökme Yük (Milyon Ton)	18,0	Referans	22,6	26,6	30,3	33,6	36,8	39,7
Genel Kargo (Milyon Ton)	16,4	Referans	19,3	22,4	26,0	30,1	34,9	40,4
Konteyner (Milyon TEU)	1,97	Referans	2,7	3,5	4,3	5,2	6,1	7,0

Yük talep tahminlerinin referans senaryolarına göre Kocaeli limanlarına 2050 yılında olacak talep sıvı dökme yükler için 54 milyon ton, kuru dökme yükler için 40 milyon ton, genel kargo için 40 milyon ton ve konteyner için 7 milyon TEU'dur.

6. KOCAELİ'DEKİ SANAYİ PLANLARININ VE LİMAN GELİŞİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ:

Sanayileşme bir ülkedeki iktisadi faaliyetlerin ağırlığının sanayi kesimine kayması, mal üretiminde makine kullanarak ülkenin ara ve mamul mallar üretme kapasitesinin gelişme sürecidir. Kalkınma ile eş anlamda ifade edilen **"sanayileşme olgusu"**, toplumların ekonomik anlamda gelişimi ve kalkınmasının da olmazsa olmaz bir gereği olarak görülmektedir.

Sanayi ile ilgili olarak ekonomi, iktisat ve planlama özelinde yapılan çalışmalarda sanayinin veya üretim tesislerinin faaliyet göstereceği yerlerin seçiminde **"kümelenme kavramı"** üzerinde odaklanılmaktadır. İlk kez Marshall (1890) tarafından yayınlanan "Principles of Economics" adlı eserde değinilen kümelenme kavramı, "ekonomik üstünlük için iş birliği ve dayanışma içinde olan işletmelerin coğrafi olarak belirli bir bölgede küme oluşturacak şekilde yer seçmesi" anlamına gelmektedir. Sanayi sektöründe kümelenme eğiliminin mekânsal boyutu ölçek büyüklüğü itibarıyla küresel, bölgesel ve yerel düzeyde olmak üzere farklı düzeylerde ele

4 TÜRK LİMAN Limanlık Sektörü Raporu 2022: Vizyon 2050

VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
**BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ**

alınmakta ve küresel düzeyde sanayi kümelenme eğiliminin günümüzdeki yeni uluslararası iş bölümünün ürünü olduğu ifade edilmektedir. Uluslararası ölçekteki durumun bir benzerinin Kocaeli özelinde yaşandığını söylemek yanlış değildir.

Özellikle 2000'li yıllarla birlikte yasal tabanı oluşturulan teknoloji ağırlıklı bölgelerin oluşumu ve gün geçtikçe sayılarının artması ile emek yoğun sanayiden, teknoloji yoğun sanayiye geçişin başladığı görülmektedir. Karma Organize Sanayi Bölgeleri, İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri, Teknoloji Geliştirme Bölgeleri, Endüstri Bölgeleri, Serbest Bölgeler, Teknoparklar ve bu alanlar ile iş birliğindeki üniversitelerin sayısındaki artış, sanayi türlerinin değişimini de tetiklemekte, bu tür alanların yoğun olduğu başta Kocaeli olmak üzere çevresindeki bölgeleri de yeni sanayi odakları haline gelmekte, böylelikle fizik mekânda sanayi tesisleri kümelenmektedir.

İstanbul'un Anadolu ile bağlantısının kurulduğu il durumunda olması nedeni ile Kocaeli, günümüzde ülkemizin önemli sanayi kentlerinden biri haline gelmiştir. İlin konumu ve ulaşılabilirliğinin yüksek olması, uluslararası pazarlara ulaşımında limancılık ve lojistik altyapısının son derece güçlü olması, yetişmiş ve kalifiye işgücü imkanları gibi birçok etken bölgede uluslararası ortaklıklarla büyüyen ve yoğunlaşan sanayi firmalarının 1999 depreminde büyük zarar görmelerine rağmen buldukları yeri terk etmemesinde son derece etkili olmuştur. Depremden sonra ise dünya çapındaki büyük firmalar, zeminde çökme tehlikesi bulunan kıyı kesiminde yatırım yapmaya devam etmişlerdir. Kocaeli doğal yapısı nedeni ile taşıdığı tüm risklere rağmen, sanayinin yer seçtiği ana merkezlerden biri olmuş, olmaya da devam etmektedir. Bu durum il genelinde ve il sınırları içerisinde yer alan yerleşimler özelinde yapılan imar planlarına da yansımaktadır. Geçmişten günümüze Kocaeli için yapılan imar planları incelendiğinde sanayinin arazi kullanım içerisinde önemli bir yer tuttuğu ve kentsel gelişmeyi yönlendirici bir rol üstlendiği görülmektedir.

Dünya ticaretinin büyük oranda denizyolu taşımacılığı ile yapılmasından ötürü, limanlar uluslararası ticarete önemli bir yere sahiptir. Hem bölgesel hem de ulusal ekonomiye büyük katkı sağlayan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir. Limanlar, artan teknolojik ve lojistik yenilikler nedeniyle yük elleçleme ve depolama hizmetlerinin yanı sıra çeşitli katma değerli hizmetler yerine getirmektedir. Teknolojinin ilerlemesi ve uluslararası ticaretin genişlemesiyle yeni pazarlar ve yeni ticaret koridorları ortaya çıkmakta, yük hareketleri artmaktadır. Malların daha hızlı ve etkin akışının sağlanması için eski gemilerin yerini modern ve büyük kapasiteli gemiler almakta, limanlar daha büyük alanlara ve daha gelişmiş tesislere dönüşmektedir. Ayrıca ölçek ekonomisi



nedeniyle sürekli büyüyen gemiler daha geniş, uzun ve derinliği (Draft) daha fazla iskele ve rıhtımlara ihtiyaç duymaktadır.

Küresel deniz taşımacılığındaki gelişmelere baktığımızda özellikle konteyner taşımacılığında mevcutta 24 bin TEU kapasiteli “Mega” gemiler 2020 yılından bu yana sefere başlamıştır. Fakat 28 bin TEU kapasiteye ulaştıracak teorik projelendirmeler artık denizcilikle ilgili önde gelen yayınlarda da ilan edilmeye başlanmıştır. (Tablo-11)

Tablo-11. Mevcut ve Planlanan Teorik Konteyner Gemi Tipleri

Gemi Klası	B / R / T ⁵	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Derinlik (m)	Kapasite (TEU)
Megamax-23	24/23/22	399,0	58,6	16,0	20.000
Megamax-24	24/23/25	399,0	61,0	16,5	23.500
Gigamax-25	26/25/25	425,0	63,3	16,5	27.140
Gigamax-25-LNG	26/25/25	425,0	63,3	16,5	26.800
Gigamax-26	26/26/25	425,0	66,1	16,5	28.840
Gigamax-26-LNG	26/26/25	425,0	66,1	16,5	28.420

Bugün teorik de olsa 425 metre uzunluğunda 66,1 metre genişliğinde, 16,5 metre derinliğe sahip 28.420 TEU kapasiteli gemilerin tasarım çalışması yapılmıştır. En basit anlamıyla geminin iskele-sancak hattında örneğin 24 sıra (Row) yerine 25 sıra konteyner alacak şekilde tasarlanması, bedeli 10 milyon dolarları aşan çok sayıda yeni vinç ve ekipman yatırımlarını gerektirmekte, yine bu derinliklere (Draft) sahip gemilerin yanaşabilecekleri iskele ve rıhtımların da inşa edilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle deniz taşımacılığındaki ölçek ekonomisinin gereği olarak büyüyen gemiler; İzmit Körfezi limanları gibi ana ticaret rotasındaki gemilere de hizmet veren ya da vermek üzere kapasite artışı planlayan limanlarımız üzerinde çok büyük stres yaratmakta, güçlü finansal yapıya sahip rakip ülke limanlarıyla rekabetlerinde bu gelişmelere uygun yatırımları zamanında yapma zorunlulukları ortaya çıkmaktadır. Limanlar, giderek ülkelerin ekonomik gelişmişlik ve rekabet gücünün düzeylerinin belirlenmesinde önemli göstergelerden birisi olarak öne çıkmakta; liman sayısı ve kapasitesi, ülkelerin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren önemli bir ölçüt olmaktadır.

⁵ Hücresel yapıdaki konteyner gemisinin baş kış boyunca uzunlamasına (Bay), iskele sancak boyunca yan yana (Row) ve üst üste (Tier) konulabilen konteyner sayıdır.

VİZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
**BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ**

Limancılık sektörünün istihdam ve katma değer yaratma özellikleri, dünya filosunda artan gemi sayısı ve artan yük hacimlerinin etkisi ve başta konteyner taşımalarında olmak üzere büyük gemilerin ortaya çıkması ile birlikte limanların da bu gelişmeye uygun şekilde limanlarını büyütmeleri, ekipman ve teknolojiye yatırım yaparak verimliliklerini artırmaları zorunluluk haline gelmiştir. Kocaeli limanları, kent sanayisine hizmet vermenin yanı sıra, bulunduğu bölgenin de lojistik hizmet ihtiyacını karşılamaktadır. Kocaeli limanları coğrafi konumu açısından önemli stratejik avantajlara sahip olmasına rağmen bölge sanayisinin gelecekteki ihtiyaç ve taleplerine cevap verecek şekilde gelişmesi ve daha aktif kullanılması için yeni yatırımlara ve gelişme planlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

Önceleri sadece gemilerin barınmasına hizmet eden limanlar artık hizmet üreten bir taşıma merkezi konumuna dönüşmüşlerdir. Günümüzde bir liman için gemi barındırma işlevi ikincil bir olgu haline gelmiştir. Artık limanlardan beklenen temel fonksiyon, yüklerin düşük maliyetle, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaştırma sistemleri arasında aktarılmasıdır. Böylece limanlarda gerçekleştirilen lojistik hizmetlerin çeşitliliği ve verilen hizmetlerin niteliği artış göstermiş, özellikle konteyner taşımacılığının gelişmesiyle aktarma ve dağıtım merkezi haline gelen limanlar, yükler için geçiş noktaları haline gelmiştir.

Önceleri sadece temel liman hizmetleri sunmakta olan limanlar gelişen teknoloji ve çeşitlenen talep yapısına göre zamanla katma değerli hizmetler sunmaya başlamış, daha ileri düzeyde ise tedarik zinciri içerisinde yer alan süreçlerin bütünlüştüğü bir konuma ulaşmışlardır. Bu nedenle Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerdeki birçok liman geleneksel hizmetler ile ilgili fonksiyonlarını sürekli bir şekilde artırmaya devam etmektedir. Ancak gelecekte hem verimlilik avantajı sağlayan faaliyetler hem de katma değerli hizmetler sunan limanların başarı sağlayacağı ve ekonominin rekabet gücünü etkileyeceği açıktır. Deniz ticaretinde son derece önemli bir role sahip olan limanlar buldukları kentin veya bölgenin ekonomisi üzerinde de etkisini giderek artırmaktadır. Liman arkasında depo konumundaki kentler, limanların son on yıldaki gelişimine bağlı olarak bu konumunu terk etmiştir. Limanların kenti arkasından sürükler hale gelmesiyle, kentler liman adıyla anılmaya başlamış ve liman kentler kavramı ortaya çıkmıştır. Özellikle, Rotterdam, Hamburg, Antwerp, Londra, Amsterdam ve Marsilya en önemli liman kentleri arasında gösterilmektedir.⁶

6 a.g.e



7. LİMANLARIN GELİŞİMİNİN DURMASI HALİNDE GELECEKTE YAŞANACAK DAĞBOĞAZLAR:

Limanlarımızın çoğu bugün kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Özellikle kentlerin ve yerleşim yerlerinin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara gelecekte gerekli ve zaruri olan genişleme imkanlarını tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasite kullanımından optimum şekilde yararlanılamamaktadır. Limanların toplu ve yoğun olarak bulunduğu İskenderun Körfezi, Aliağa Körfezi, İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi gibi bölgelerde hızlı bir şekilde artan yüklere karşın limanlara ulaşım imkanları giderek kısıtlanmakta, önlem alınamaması halinde gelecekte beklenen yük artışlarıyla birlikte bu bölge limanlarının tamamında çok büyük darboğazların yaşanacağı beklenmektedir. Bu nedenle limancılık sektöründe hedeflenen yük artışlarına uygun şekilde limancılık ve diğer lojistik faaliyetler için başta yukarıda belirttiğimiz şekilde limanların toplu olarak bulunduğu körfez bölgeleri başta olmak üzere yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından liman geri sahaları ilgili yeterli ölçüdeki sahaların bugünden planlanması, gereğinde kamulaştırma yapılması, böylelikle kombine taşımacılığa hizmet edecek şekilde limanların geri alanları sektörün geleceği için bugünden rezerv edilerek projelendirilmelidir. Yine limanların geri sahalarında projelendirilecek lojistik merkezlere limanların hızlı ve efektif ulaşımını sağlayacak bağlantı modlarının, karayollarının ve demiryollarının yapılması ve/veya var olanların gelecek ihtiyaçlar çerçevesinde güçlendirilmesi ve geliştirilmesi sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin ivedilikle imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması da geciktirilemeyecek bir görevdir.

Ülkemizdeki tüm limanların bir yılda elde ettikleri cironun hacmi yaklaşık 10 milyar USD iken, limanlarımız üzerinden gerçekleştirilen Türkiye dış ticaretinin ekonomik değeri ise yaklaşık 200 milyar USD'nin de üzerindedir. Özellikle gelişmiş bir liman altyapısının sağladığı hız, uluslararası pazarlara erişim, ulaşım ağı (network) ve ana gemi uğraklarından kaynaklanan navlun avantajları dış ticaretimiz için oldukça kritiktir ve ülkemizin uluslararası pazarlarda rekabet gücünü arttırmada oldukça önemli katkılar sunmaktadır.

Türkiye'deki limanlarımızın TÜRKLİM'in de açıkladığı "Vizyon 2050" hedeflerine uygun olarak gelişmelerinin ülke ekonomisine etkileri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Çeşitli ve büyük miktarlarda yüklerin hızlı ve güvenli elleçlenebilmesi mümkün hale gelecektir,
- Yeni liman yatırımları ile birlikte küresel ölçekte büyüyen gemilere uygun limanlar inşa edilebilecek, ülke sanayimizin ve dış ticaretimizin rekabetçiliği korunacaktır,
- Limanlarımızda hizmet çeşitliliği ve istihdam artacaktır,
- Üçüncü şahısların tüm ihtiyaçlarına cevap verir nitelikte ve büyüklükte, teknolojinin gerektirdiği altyapıya uygun, çevreci terminallerinin hizmete girmesi,
- Türkiye'nin daha fazla küreselleştiği ve cazip bir pazar olduğu olgusu daha gelişecektir,
- Ülkemizdeki liman değerleri artış gösterecek, bu da liman yatırımlarına olan yatırım cazibesini geliştirecektir,
- Limanların kurumsal yapılarının değişimi ile birlikte küresel standartların, kuralların ve politikaların yerleşmesi hızlanacak, rekabet şartlarından dolayı limanların verimliliği artacaktır.

Tüm bu bilgi ve veriler ışığında genel bir değerlendirme yapılacak olursa;

- Günümüz rekabet ortamında limanlarımızın uluslararası networklere dahil olması ve küresel liman bağlantılığının daha da gelişmesi için limanlarımızın yapacakları yatırımlarla zamanında ve sürekli olarak kapasitelerini artırmaları bir zorunluluk haline gelmektedir.
- Bu yatırımlar ile Türkiye'nin bölgesindeki jeopolitik ve jeostratejik rolünün güçlenmesi, ülkemizin özellikle Akdeniz, Karadeniz ve Orta Avrupa yönlü konteyner taşımacılığı için kritik bir aktarma merkezi haline gelebilecektir.
- Türkiye'deki limanlarımızın büyümesi rekabetinin küresel boyuta olduğu limancılık sektöründe Türkiye'nin rekabet ve yatırım gücünü de geliştirecektir.

Liman yatırımları sadece kıyı kenar çizgisinin deniz tarafı düşünülerek planlanmaktadır. Oysaki limanların geri sahalarında başta yerel yönetimler ya da farklı kurum ve kuruluşların da limanlardan bağımsız şekilde hayata geçirdikleri projeler ve yapılaşmalar mevcuttur. Bütüncül bir planlama eksikliğinin sonucu olan bu yapılaşmalar ülke limanlarımızın gelecekteki büyümelerine ve gelişmelerine engel olduğu gibi yeni liman yatırımları için kıyı kullanımına da engel teşkil etmektedir. Liman geri sahasındaki proje ve planlara "Bütünleşik Kıyı Planları ve Limanlar Master Planları" çerçevesinde bakılarak başka kurum ve kuruluşların bu geri sahaları limancılığın geleceğini kısıtlayacak şekilde kullanımı sınırlandırılmalı ve liman yatırımları liman geri sahaları ile birlikte planlanarak korunmalıdır. Liman geri sahalarında limancılık dışındaki faaliyetlere izin verilmemeli ve rezerv alanlar gerektiği şekilde ülkemizin geleceği için bugünden tespit edilerek korunmalıdır. Bu sayede



limanların gelecekte gelişebilme ve genişleyebilme imkânları ortaya çıkacaktır. Açık ve kapalı depolama alanları sınırlı olan limanların denizden alan kazanmalarının önü açılması için mevzuatlarda gerekli düzenleme yapılmalı, liman içinde alan kazanamayan limanların geri sahalarını geliştirmelerine imkân yaratılmalıdır.

Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapılar halihazırda yetersizdir. Ulusal ulaşım ağına katılımda zorluklar vardır ve demiryolu taşımacılığında faydalanma imkânları arttırılmalıdır. Özel sektör limanlarının neredeyse tamamının demiryolu bağlantısının olmaması, limanlara hizmet veren iç ulaşım ağının geliştirilmemiş olması, kamu hizmeti üreten limanların karayolu, demiryolu ve benzeri altyapı ihtiyaçları devletin genel bütçesi içerisinde yeterince yer almaması, limanların yapısal özelliklerinin multimodal taşımacılık sistemlerine uyum sağlayamaması nedeniyle Türkiye, dünya ile rekabet edememektedir.

Limanlar; hizmet verdiği hinterlandtaki sanayi kuruluşları ile birlikte değerlendirilmelidir. "Liman Tesisi + Demiryolu Ara Bağlantısı + Organize Sanayi Bölgeleri + Endüstri Bölgeleri + Serbest Bölgeler" şeklinde yapılacak bir planlama ülke dış ticaretimiz için gerekli olan multimodal lojistik altyapının kurulmasını sağlayacak, ortaya çıkan lojistik ve ekonomik güç ülkemize çok büyük ölçüde bir rekabet avantajı yaratacaktır. Limanlar ve sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır. Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir. Devlet, demiryolunun bulunmadığı bölgelere demiryolu getirilmesi konusunda öncülük etmelidir. Limanlar birer lojistik merkezdir, bu nedenle uygun altyapı sağlanmalı, kara ve demiryolu ulaşımına uygun hale getirilerek pazardaki müşterilerin ürünlerini liman bölgelerine kolay ve ucuz ulaştırmaları sağlanmalıdır. Limanlar dış ticaretin kapısı olduğundan; bölgedeki ürün çeşitlerine uygun yeni oluşumlara açık, gelişmeye müsait yatırımlara izin verilmelidir.

8. SONUÇ VE ÖNERİLER:

Raporumuzda detayları ve bilgisi verilen konular ve yapılan analizler çerçevesinde konuyu değerlendirdiğimizde, sonuç ve önerilerimiz aşağıdaki şekildedir.

- Limanlar, hizmet ettikleri hinterlandın sanayi gelişimini destekleyen en kritik ulaştırma alt yapılarıdır. Limanlarda oluşacak kapasite kısıtları ya da hizmet fonksiyonlarının verimli işlememesi bölgede bir darboğazın oluşmasına, bu nedenle de bölge üretiminin aksamasına neden olacaktır. Nitekim Covid-19 Pandemisi ortamında ABD'de LA/LB limanında ve Nisan 2022 itibari ile Çin'in Şangay limanındaki aksamanın tüm küresel tedarik ve üretim sistemini ne derecede olumsuz etkilediği görülmüştür.
- Kocaeli limanları sadece Kocaeli kenti için değil, hinterlandında yer alan ve ülkemizdeki ihracatın önemli bir bölümünü gerçekleştiren illere de hizmet vermektedir. Dolayısıyla Kocaeli limanlarının gelişimini durduracak uygulamaların sonuçta tüm Türkiye'yi, ülkemizin dış ticaretteki rekabetini etkileyeceği dikkate alınmalıdır. Bu hinterlant hem ithalat hem de ihracatta Türkiye'nin %70'ini temsil etmektedir.
- Limanlar hizmet ettikleri sanayinin en önemli destekçisidir. Üretim için gerekli girdiler ve üretim çıktıları ağırlıklı olarak denizyolu ile taşınmaktadır. Bu nedenle Türkiye'de denizyolu ile yapılan dış ticaretin ağırlık bazında oranı %85, bedel bazında oranı %60'ı denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Limanlardaki darboğazlar sanayinin de gelişimine engel olacak, ürünlerin küresel pazarlara erişimi aksayacak, artan lojistik maliyetleri ile üreticilerin rekabetçi fiyatlar ile uluslararası pazarlarda yer alması engellenecektir.
- "TÜRKLİM Limancılık Sektörü Raporu: Vizyon 2050" raporunda yapılan yük talep tahminlerinin referans senaryolarına göre Kocaeli limanlarına 2050 yılında olacak talep sıvı dökme yükler için 54 milyon ton, kuru dökme yükler için 40 milyon ton, genel kargo için 40 milyon ton ve konteyner için 7 milyon TEU'dur. Limanların bu kapasitelere hizmet vermemesi durumunda sanayi gelişimi önünde ciddi bir engel oluşacaktır. Lojistik maliyetlerin artması ülkemizin uluslararası piyasalarda rekabet gücünün düşmesi anlamına gelmektedir.
- Limanlarımızı bekleyen en önemli konuların başında gelen dijitalleşme, yeşil dönüşüm ve diğer teknolojik gelişmelere baktığımızda, ülkemizin büyüme hedeflerine paralel olarak limanlarımızın buna uygun şekilde zamanında büyümesine ilave olarak küresel rekabet güçlerini geliştirme görevleri de bulunmaktadır. Bilindiği üzere özellikle pandemiyle



beraber dünyadaki taşımaların nerede ise %92'ye yakını denizyoluyla taşınmaya başlanmıştır. Türkiye'de de bu oran pandemi öncesi %80'lere yakın iken, pandemi sonrası hızlı bir şekilde küresel trendlere yaklaşmıştır. Ayrıca küresel ticaretteki büyümeye paralel olarak denizyolunda kullanılan gemiler de büyümektedir. Bugün konteynerde boyu 400 metre, genişliği 60 metre olan Megamax gemiler kullanılmakta, önümüzdeki yıllarda Gigamax olarak sınıflandırılan 28.000 TEU konteyner taşıyan, boyu 425 metreyi aşan gemiler sefere başlayacaktır. Bu gelişmelere paralel olarak büyüyen gemi boylarına ve artan gemi derinliklerine (Draft) hizmet verilmesi için limanların da mevcut iskelelerini büyütmeleri ve geliştirmeleri, bu gemilere uygun yeni vinçler ve ekipmanlar satın almaları ve liman geri sahalarında da çok büyük çapta yatırım yapmaları gerekiyor. Bu nedenle bu gemilere hizmet vermek için yapılan altyapı çalışmalarının bir kapasite artışı olarak değerlendirilmemelidir.

- Ticari katkılarının yanı sıra limanların bölgesel kalkınmaya sağladığı katkılar dikkate alındığında limanın bulunduğu il ile ve çevresinde yer alan illerin yatırım çekiciliğine ve rekabet gücünün artmasına yaptığı ikincil katkılar maalesef göz ardı edilmektedir. Diğer taraftan ülkenin rekabet gücü ile liman bağlantılığı ve altyapısı arasındaki var olan güçlü ve pozitif ilişki, limanlara yönelik yapılması gereken yatırımların önemini ortaya koymaktadır. Yüksek liman çekiciliğine sahip ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'nin, liman bağlantılığı başta olmak üzere, farklı alanlarda gelişim göstermesi zorunludur. Artan ihracatımız aynı zamanda %60-65 ortalamayla ithalata bağlı olan ülkemizin dış ticaretini de büyütmekte, bu da limanlarımız ile giderek sayısı artan dünya limanları arasındaki bağlantılığı da artırmaktadır. Türkiye'de yüksek ve yükseğe yakın Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi puanlarına sahip illerimize baktığımızda bu illerde daha fazla sayıda liman tesislerinin olduğu, böylelikle limanların bölgesel kalkınmadaki rolü görülmektedir. Limanlar bir bölgeye ve/veya ile yatırım çekmede ve ülkenin rekabet gücünün artışında belirleyici konumdadır. Bu nitelikleriyle küresel çapta daha da yoğunlaşacağı beklenen ticaret savaşlarında limanlar her ülkenin ön cephesidir.

- 2015 yılında T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişimi Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü (MPGM) tarafından hazırlanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'na ve 2020 senesinde yeniden gerekçeli olarak revize edilmiş olan ilgili planın plan notlarına baktığımızda İzmit Körfezi'ndeki liman yatırımlarına ve/veya limanların kapasite artışlarına yönelik engelleyici bir hüküm bulunmadığı gibi, bu planın liman yatırımlarının yapılmaması gerekçesi olarak değerlendirilmesi de doğru olmayacaktır. T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişimi Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü (MPGM) tarafından hazırlanan İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın İzmit

VIZYON 2050 HEDEFLERİ ÇERÇEVESİNDE
BİR "SANAYİ BAŞKENTİ"
OLARAK KOCAELİ'NDE
LİMANLARIN
GELİŞMESİNİN
VE BÜYÜMESİNİN ÖNEMİ

Körfezi'nde yer alan limanların yük artışlarıyla ilgili olarak kullandığı referans Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) 2007 yılında yayınladığı "**Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007, Vizyon 2023**" raporu olduğu için ilgili rapor sadece 2023 yılına kadar hayata geçirilen planlar için eksen alınmaktadır. Esas olarak bu rapordaki 2023 yılına ait öngörüler %5 oranındaki bir sapmayla gerçekleşmiştir. Bu açıdan bundan sonraki gelişme ve büyüme planlarının 2050 yılı hedeflerine göre yapılması ülke olarak ta en önemli görevimiz ve yükümlülüğümüzdür. TÜRKLİM'in 2022 yılında yayınladığı "**Türk Limancılık Sektörü Raporu 2022, Vizyon 2050**" bölge için 2050'li yıllara kadar olan yük talep tahminlerini ortaya koymaktadır. Bundan dolayı da İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı'nın "Vizyon 2050" hedeflerine göre yeniden revize edilmesi, bu hedeflere göre limanların kapasite artışlarına, liman yatırımlarına ve hatta yeni liman inşasıyla ilgili yeni planlamaların hayata geçirilmesi gerekmektedir.

- Türkiye'de limanların toplu olduğu Gemlik, Aliağa, İskenderun gibi körfez bölgelerinde olduğu gibi İzmit Körfezi'ndeki limanların ülke ve bölge yararına daha verimli kullanımının sağlanması, liman yatırım ve gelişme planlarının kent ve ülke gerçeklerine ve uzun süreli kalkınma planlarına uyumlaştırılması ve gereğinde uygun bir şekilde limanların toplulaştırılması için Türkiye'deki mevcut limancılık sektörünün gerçeklerine uygun bir "**Liman Yönetim Modeli**"nin hayata geçirilmesi TÜRKLİM'in en önemli çalışma konusudur. Bu konudaki çalışmalar limanların gelişimiyle birlikte daha da önemli ve öncelikli hale gelmektedir. İzmit Körfezi bu yönetim modelinin hayata geçirilmesinde en önemli çalışma örneklerinden birisi ve öncelikli olanıdır.



**Türkiye Limancılık Sektörü
2022 Raporu
'Vizyon 2050'
dağıtımda!**



