



## BÖLGESEL ÖLÇEKTE KARASU LİMANI

### 1. Giriş

Doğu Marmara Bölgesi Türkiye sanayisinin yoğunlaştığı ve toplam gayrisafi yurtiçi hasılanın %11'inin üretildiği, toplam vergi tahsilatının %14'ünün gerçekleştiği bölge olarak ülkenin üretim merkezidir. Tüm ulaşım modlarının kesiştiği (otoyol, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu) bir bölge olması, ekonomik potansiyelinin yüksek ve yabancı yatırımlarda öncelikli bir coğrafyada yer alması ve İstanbul, Bursa ve Ankara'nın ortasında yer alması nedeniyle de geniş kümelenme, pazar ve işgücü potansiyeline sahiptir.

Ülke dış ticaret hacminin %12'sinin gerçekleştiği bölge olması nedeniyle, güçlü lojistik altyapısının daha da gelişmesine duyulan gereksinim sürekli artmaktadır. Bu altyapının da en önemli unsuru gerek maliyet uygunluğu gerekse de lojistik etkinliği açısından deniz taşımacılığıdır.

Yakın coğrafyanın en önemli liman odakları Kocaeli Limanı, Haydarpaşa Limanı, Ambarlı Limanı ve Samsun Limanı ile yeni yatırımların başladığı Filyos Limanı olarak değerlendirilmektedir. Söz konusu limanların ortak özelliği; İstanbul sanayisinin ve limanlarının doğuya doğru desantralize edilmesinde önemli bir rol üstlenmeleridir.

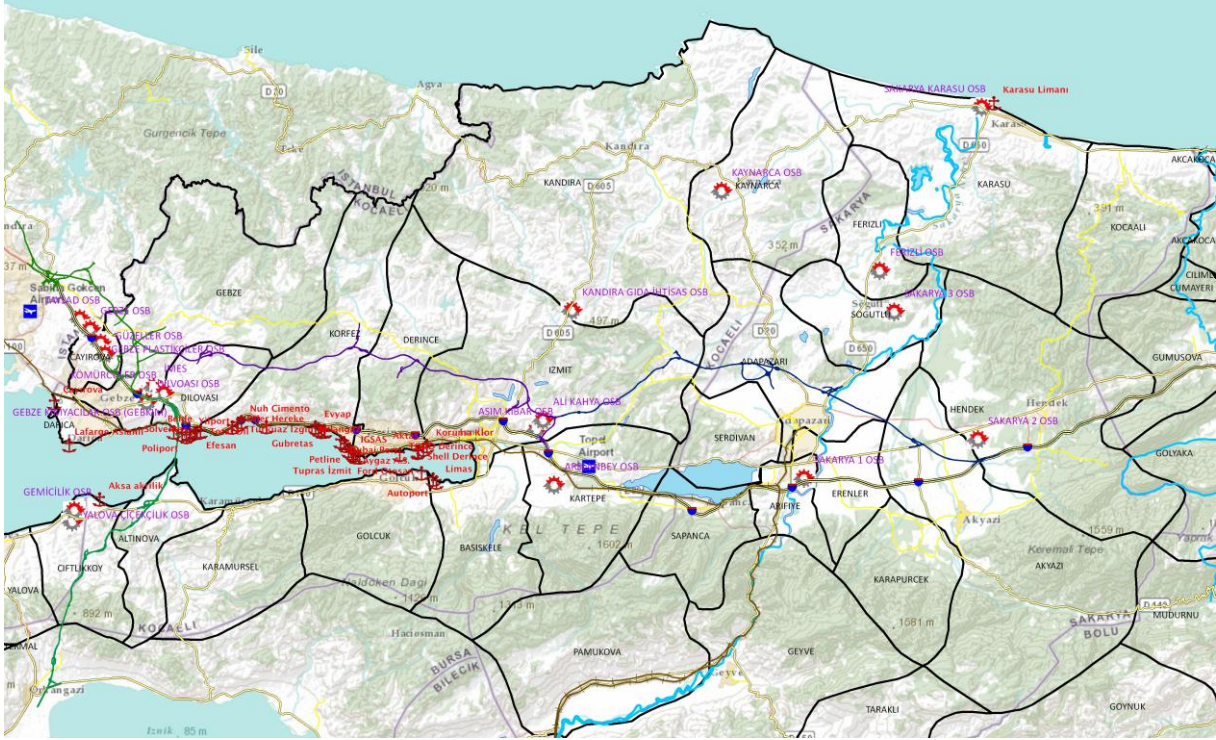
İmalat sektörünün ve buna bağlı olarak lojistik merkezlerin İstanbul'un dışına kaydırılması politikasının bir parçası olarak; Haydarpaşa Limanı'na ait elleçleme kapasitesi aşamalı olarak Ambarlı, Tekirdağ, Kocaeli, Mudanya ve Karadeniz kıyısındaki limanlara kaymaktadır. Kocaeli Limanı'nda yapılacak olan Dubai Port ve TCDD Derince Limanı kapasite artırımı buna örnektir.

Ekonominin sürekli büyümesine paralel olarak yeni liman tesislerine ve bölgelerine olan ihtiyaç da artmaktadır. Bu çerçevede Karasu Limanı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Doğu Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan plan ve stratejilerde ön plana çıkarılmakta ve karayolu ve demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesine yönelik yatırımlar yapılmaktadır.

### 2. Karasu Limanı

#### 2.1. Mevcut Durum

Hâlihazırda Karasu Limanı olarak tanımlanmış bölgede liman tesisi olarak tanımlanabilecek bir yapı bulunmamakta olup liman, iskele niteliğindedir.



## 2.2. Üst Ölçek Kararlar ve Eğilimler

### 2.2.1. Türkiye Ulaştırma Kıyı Yapıları Ana Planı

2010 yılında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanan planda Karasu Limanı hakkında olumlu görüş verildiği ve ulusal demiryolu ağı ile entegre edilecek ve limanla bağlantılı olacak Adapazarı-Karasu-Bartın Demiryolu hattının gerçekleştirileceği belirtilmektedir. Söz konusu ağ ile gerek Doğu Marmara Bölgesi'nde, gerekse de Batı Karadeniz Bölgesi'nden limana talebin artacağı anlaşılmaktadır.

### 2.2.2. Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013

Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu ve Yalova illerini kapsayan TR42 Doğu Marmara Bölgesi'nde yürürlükte olan en üst ölçekli plan olan Bölge Planı'nda Karasu Limanı, bölgenin Karadeniz'e açılan kapısı olarak nitelendirilmiştir. Planda, Karasu'ya kurulması planlanan büyük ölçekli yatırımlardan ve bunların lojistik ihtiyaçlarından bahsedilmektedir.

Planın lojistik başlığında, "Karadeniz kıyılarında, Sakarya Karasu Liman Projesi'nin, demiryolu ve karayolu hinterland bağlantıları ile birlikte tamamlanmasını takiben bölgenin Karadeniz üzerinden erişimi güçlendirilecektir. Kara ulaştırması bölümünde de yer verildiği üzere, "Adapazarı-Karasu Limanları ve Sanayi Tesisleri ile Demiryolu Bağlantısı ve İstasyon Tesisleri İnşaatı"nın 2013'te tamamlanması öngörülmektedir" denmektedir.



### 2.2.3. İstanbul Çevre Düzeni Planı

İstanbul Metropolitan Planlama Dairesi tarafından hazırlanan planda Karasu Limanı'nın İstanbul lojistik sektörünün desantralizasyonunda önemli bir alternatif olduğu vurgulanmaktadır.

### 2.2.4. Eğilimler

İstanbul sanayisinin ve lojistik sektörünün desantralizasyonu süreci ile birlikte İstanbul merkezli sanayi tesisleri ve lojistik odakları Çorlu-Çerkezköy, Gebze-Körfez-İzmit-Adapazarı-Hendek-Gümüşova doğrultusuna kaymaktadır. Ancak, doğu-batı eksenindeki bu kayış mesafenin artması ile birlikte yeni koridorlara yayılma eğilimi göstermekte ve özellikle doğu doğrultusunda İzmit-Kandıra, İzmit-Altınova-Yalova, Adapazarı-Karasu doğrultularında da kendini göstermektedir. Bu yeni koridorlardan Kandıra hattı coğrafi yapısı gereği tarımsal sanayi ve turizm, Yalova hattı coğrafi eşikler nedeniyle kısıtlı kalma eğilimi göstermektedir. Bu hatlardan Adapazarı-Karasu ise doğal eşiklerin görece düşük olması ve depremsellik açısından avantajlı olması gereği öne çıkmaktadır.

Ayrıca, Karasu bölgesinin yakınında yer alan Karasu, Kaynarca, Ferizli, Sakarya I, Sakarya II, Sakarya III, Gümüşova Islah, Düzce I ve II, İzmit Ali Kahya ve Asım Kibar, Kandıra Gıda Organize Sanayi Bölgeleri ulaşım bağlantıları sayesinde limanı kullanabilecek tesislere ev sahipliği yapabilecek bölgelerdir.

#### *Karasu Limanı Hinterlandında Yer Alan Faal Organize Sanayi Bölgeleri (2010)*

	OSB Alanı (dönüm)	Parsel Sayısı	Doluluk Oranı (%)	İstihdam	Firma Faaliyet Durumu
Asım Kibar Karma OSB	2.060	5	%100	2.200	2 firma faaliyette
Arslanbey Karma OSB	1.420	78	%60	2.381	13 firma faaliyette, 3 firma inşaat aşamasında, 3 firma kapalı
Hanlı (Sakarya I.) Karma OSB	1.620	62	%100	6.064	59 firma faaliyette
Hendek (Sakarya II.) Karma OSB	3.500	99	%76	2.543	37 firma faaliyette, 35 firma inşaat aşamasında
Söğütlü (Sakarya III.) Karma OSB	2.540	61	%100	2.100	13 firma faaliyette, 40 firma proje aşamasında
Düzce OSB	1.730	58	%100	4.769	47 işletmede, 11 firma inşaat aşamasında
Düzce OSB (2)	810	9	%100	-	7 firma işletmede, 4 firma inşaat aşamasında



**Karasu Limanı Hinterlandında Yer Alan ve Faaliyete Yeni Geçen Organize Sanayi Bölgeleri (2010)**

Gelinen Aşama	İhtisas Alanı	OSB Alanı (dönüm)	
<b>Kandıra Gıda İhtisas OSB</b>	İmar planı onandı, kamulaştırma çalışmaları devam ediyor	Gıda Sanayi (ihtisas OSB)	2.038
<b>Ali Kahya Karma OSB</b>	Kuruluş aşamasında	Makine, Metal, İmalat ve Tekstil sektörleri ağırlıklı Karma OSB	1.600
<b>Kaynarca Karma OSB</b>	Kuruluş aşamasında	Karma OSB	900
<b>Karasu Karma OSB</b>	Kuruluş işlemleri tamamlandı, kamulaştırma aşamasında	Plastik ve Metal Sanayi ağırlıklı, Karma OSB	480
<b>Ferizli (Sinanoğlu) Besi OSB</b>	Kuruluş işlemleri başladı	Besi OSB	800
<b>Ferizli Karma OSB</b>	Kuruluş işlemleri tamamlandı, İmar planı hazır, kamulaştırma işlemlerine başlanmıştır	Karma OSB	750
<b>Akyazı Karma OSB</b>	Kuruluş işlemleri başladı	Karma OSB	3.800

### 2.3. Ulaşım Bağlantıları

Karasu Limanı ile entegre ve çok modlu çalışabilecek Adapazarı-Karasu-Bartın demiryolu projesi liman gelişimi açısından en önemli husus olarak görülmektedir. Yapımı tamamlanan ve Limanı Anadolu Otoyoluna bağlayan bölünmüş yol ile belli bir canlılık görülmektedir.

### 2.4. Uluslararası Önemi

Karasu Limanı özellikle Karadeniz limanlarına ve bu limanlara entegre lojistik koridorlara eklenme potansiyeline sahiptir. Özellikle tamamı Marmara Denizi'nde yer alan İstanbul, Kocaeli ve Bursa kaynaklı lojistik aktivite Boğazlara ciddi yük getirmekte; trafiği, maliyetleri ve bekleme sürelerini olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle coğrafi olarak Karadeniz kıyısında İstanbul'a ve hinterlandına en yakın liman bölgesi Karasu olarak görülmektedir. Karadeniz havzasına yönelik olarak TINA ve Viking Projeleri gündemde olup Karasu Limanı'nın bu projelerde yer alması önemlidir.

#### 2.4.1. TINA Projesi

Türkiye'nin EuropeAID'den hibe almaya hak kazandığı bir destek unsuru olan **TINA** (Transportation Infrastructure Needs Assessment) ile Türkiye'deki çok-modlu ulaşım sistemlerinin geliştirilerek Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Enerji Ağı (TEN-E)'na entegrasyonu ve Avrupa ulaşım sürdürülebilirliğinin sağlanması desteklenmektedir. Proje bütçesi 920.000 € olmuştur.



Aday ülkelere yönelik olan ve 1996 yılında başlayan projeye Türkiye 2004 yılında dâhil olmuştur. Proje ile Türkiye;

- Ülke genelinde çok-modlu bir ulaşım ağı (çekirdek ağ) oluşturmak
- TEN-T'yi Türkiye'ye yaymak
- 2020 yılına yönelik ulaştırma tahminleri gerçekleştirmek
- TEN-T Kriterlerine göre proje önceliklendirmesi yapmayı hedeflemektedir.

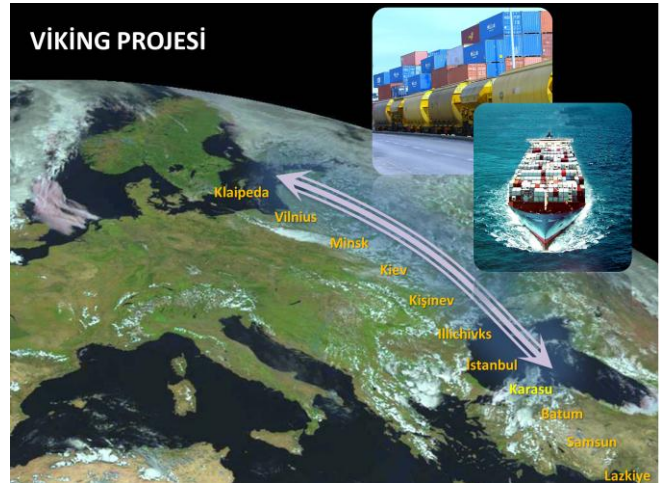
Türkiye genelinde 40 adet proje öncelikli olarak belirlenmiştir. Projelerin çoğunluğu boğazlardaki ve İstanbul çevresindeki karayolu trafiğini azaltıcı nitelikte ve genelde Ege ve İç Anadolu'ya yönelik belirlenmiştir.

Doğu Marmara Bölgesi, İzmit Köseköy Lojistik Merkezi, Derince Limanı, hızlı tren ve karayolu projeleri dışında TINA kapsamında öncelikli bir alana sahip değildir. Ancak, projenin ilerleyen aşamalarında ya da projeye paralel olarak Karasu Limanı gerek İstanbul'un Karadeniz kaynaklı taşımacılık trafiğini azaltmada gerekse de Filyos'a alternatif alan teşkil edecek olması ile ulaşım yönünden avantajları ile önemli bir nokta olabilecek durumdadır.

#### 2.4.2. Viking Projesi

İlk olarak Litvanya tarafından ortaya atılan, ardından Beyaz Rusya ve Ukrayna'nın da katılımı ile Karadeniz'i İskandinav ülkelerine lojistik olarak bağlamak amacıyla yapılan bir girişimdir. Ukrayna üzerinden Karadeniz limanları ile geniş bir alana yayılacak olan projeye Türkiye de önem vermektedir. Litvanya ise Türk İşadamlarına bu güzergâhın benimsetilmesi ve tanıtılmasının önemini çeşitli ortamlarda vurgulamaktadır. Öte yandan TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) projesinin bir alt adımı olarak bu projenin ele alınmasının yararlı olacağı belirtilmektedir.

Viking Projesi, hem Türk işadamlarının AB ülkelerine daha kolay ulaşımını sağlayacak hem de Ortadoğu, Güney Kafkasya'dan gelen ürünlerin Türkiye üzerinden taşınmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca, Viking demiryolunun en önemli avantajlarının AB üyesi Litvanya'ya 30 dakikada sınırdan geçiş imkânı tanınması ve vize prosedürlerini kolaylaştırması olacaktır.



Ukrayna'nın Odessa yakınlarındaki İllichivks limanını Litvanya'nın Baltık Denizi'ndeki Klaipeda limanına bağlayan ve adını 8. yüzyılın sonlarında İskandinavya gemicilerinden alan Viking treni Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri Batı ve Kuzey Avrupa'ya bağlamaktadır.



Baltık denizi üzerinden Avrupa pazarına ulaşmada bu proje önemli olarak görülmektedir. Özellikle, Türkiye, İran ve Azerbaycan ile diğer Ortadoğu ülkelerinin bu pazarlara açılmada bu hattı kullanmaları önemsenmektedir.

Türkiye hem TRACECA hem de Viking hattında en önemli ülkelerin başında gelmektedir. TOBB ve işadamları derneklerince çeşitli platformlarda bu projeler tanıtılmaktadır.

Proje kapsamında faaliyet gösterebilecek Türk limanları İstanbul ve Kocaeli Limanlarının yanı sıra Samsun, Trabzon ve Zonguldak limanlarıdır.

Karasu Limanı, coğrafyası gereği ve diğer ulaşım türlerine entegrasyon imkanı dolayısıyla Karadeniz kıyısındaki sınırlı uygun liman alanlarından birisidir. Ayrıca, İstanbul ve İzmit Körfezi'ndeki liman alanlarına olan yoğun baskının azaltılması amacıyla Marmara Bölgesi için önemsenen bir proje alanıdır. Bu nedenle Karasu için demiryolu projesi yapılmakta, limanın genişletilmesi ve yeni bir liman açılması projeleri bulunmaktadır. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı tarafından Karasu Stratejik Çerçeve belirleme çalışmayı yapılmış ve vizyonu ile bölgesel kalkınmadaki yerini açıklayan bir rapor hazırlanmıştır.

Karasu'nun en önemli dezavantajı, hâlihazırda güçlü bir limana sahip olmaması ve yeteri kadar bilinirliğinin olmamasıdır.

## 2.5. Tehditler

Karasu Limanı'nın gelişmesinde en büyük engeller Acarlar Longozu ve ormanlık alanlar başta olmak üzere doğal eşikler olarak görülmektedir. Korunmasının ve turizm amaçlı kullanımının sağlanması gereken bu alanların sanayi ve lojistik faaliyetlere yer yer engel olabilmesinin yanı sıra Karadeniz sularının dalga boyları ve hızlarının limancılıkta yaratabileceği sorunlar da bulunmaktadır.

## 3. Sonuç ve Öneriler

- Karasu limanının öncelikli olarak yerli ve yabancı ithalat ve ihracatçılara tanıtımının yapılması
- Liman gelişim alanlarının ve yeni liman bölgelerinin önceden planlanması
- Karasu limanının uluslararası entegre taşımacılığa uygun hale getirilmesi ve demiryolu bağlantısının tamamlanması ile elleçleme alanlarının genişletilmesi
- Karasu'nun rolünün İstanbul ve İzmit Körfezi limanlarının rahatlatarak hem daha hızlı erişim hem de daha kısa mesafe sağlayacağını kamu ve özel sektör nezdinde vurgulanması
- Öte yandan, Orta Karadeniz'deki Samsun Limanı'na rakip liman olmadığı için, Batı Anadolu'ya hizmet edecek şekilde tasarlandığının vurgulanması, başka bir deyişle, **Marmara Bölgesi'nin Karadeniz'e açılan kapısının Karasu** olacağını belirtmesi