

BÖLÜM 6

FİLYOS LİMANI'NIN YEŞİL LİMAN OLABİLME POTANSİYELİ

Ünal ÖZDEMİR¹

6.1. GİRİŞ

Karadeniz'in batı kıyısında, özellikle Marmara Bölgesi'nde yoğun olarak bulunan sanayi tesislerine yakınlığı ile dikkat çeken Filyos Limanı tam olarak faaliyete geçtiğinde yılda yaklaşık olarak 25 milyon ton/yıl kapasite ile hizmet vermesi düşünülmektedir. Limanın en dikkat çekici özelliklerinden birisi geniş bir hinterland ağına sahip olmasıdır. Faaliyet ağının başta Karadeniz ve Doğu Avrupa ülkeleri olmak üzere uluslararası kargo ticaretinde Filyos Limanı'nın büyük katkılar sağlayacağı ifade edilmektedir. Filyos Limanı bünyesinde; konteyner, kuru yük ve dökme yük elleçlemek üzere terminalleri ve yük operasyonları için bünyesinde gerekli elleçleme ekipmanlarını barındıracaktır. Bu yatırımlar kapsamında limanın altyapı işleri için; 2450 metre ana dalgakıran, 1370 metre tali dalgakıran, draftı 14- 19 metre arasında değişen yaklaşık olarak 3000 metre yanaşma rıhtımı ve yaklaşık 22 milyon metreküp basen, geri saha dolgusu ve tahkimat işlerinin yapımına hâlihazırda devam edilmektedir (Kuyzu ve Tekin, 2013; Bircan, 2014; Altınok, 2021). Filyos Limanı Türk deniz ticaretinin her geçen gün yüksek ivme ile artan kapasitesine paralel olarak düşünülmüş bir projedir. Günümüzde denizcilik endüstrisi liman, yük ve gemilerin birbirleri ile tam entegrasyonu deniz taşımacılığının verimini doğrudan etkileyen üç temel faktördür. Deniz ticaret istatistikleri incelendiğinde; artan tüketim faaliyetleri buna mukabil her geçen gün büyüyen gemi tonaj ve filo sayıları, liman alt yapı, kapasite ve sayılarının da artmasına zemin oluşturmaktadır. Liman tesislerinin sayılarının artması ya da mevcut tesislerin geliştirilmesi konjonktürel deniz ticareti ortamında elzem bir ihtiyaç olarak belirtilmektedir. Filyos Limanı'nın temellerinin atılıp bugünkü aşamaya gelmesinde de bu mantık yer almaktadır. Özellikle Türkiye'nin sanayi tesislerine yakınlığı, demiryolu bağlantısı ve Karadeniz'de eksikliği her geçen gün hissedilen lojistik merkez olabilme potansiyeli de Filyos Limanı'nı öne çıkaran temel özelliklerindedir. Limanın tam anlamıyla faali-

¹ Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü,

yeni liman işletme stratejileri ile Yeşil liman sertifikasını zorlanmadan alabilecek bir liman tesisi olacağı söylenebilir.

KAYNAKÇA

- Altınok, S.(2021). Gemlik Limanlarının Lojistik Performansının Türkiye'nin Uluslararası Ticaretteki Yerine Katkısı. Yüksek Lisans Tezi, Bursa Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, Türkiye.
- Bircan, K. (2014). Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi(Doktora Tezi)Adnan Menderes Üniversitesi İşletme ABD.
- Çetin Karataş, Ç. & Sait, P.(2014). "Port Innovations and Information Systems: A Research on Turkish Ports", *Journal of Entrepreneurship and Innovation Management*, 3(2): 81-104.
- DTGM, (2012). "T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yeşil Liman Projesi Başvuru Şartları ve Dosya İçeriği", http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/documan/20121105_163519_64032_1_64351.pdf, Erişim Tarihi: 17.06.2022.
- DTGM, (2015). "T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yeşil liman/Eko Liman Projesi Sektörel Kriterler Dokümanı", <https://drive.google.com/file/d/0B9m3Wj3FfmrHTEZoVFBuMmRIMkE/view?pref=2&pli=1>, Erişim Tarihi: 17.06.2022.
- European Union, (2014), "European Union maritime security strategy", Council of the European Union Doc. 11205/14, Brussels : European Union.
- Koşar Danışman, İ. (2012). "Türkiye'de liman çevre yönetimi ile ilgili düzenlemeler", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 4(2):69-87.
- Kuyzu, G. ve Tekin, S. (2013). TR81 Düzey 2 Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) Ulaşım ve Lojistik Master Planı. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı.
- Marport (2014). "Marport Sağlık Emniyet Çevre Yönetimi Birimi Proje Raporları", İstanbul.
- Özdemir, Ü. (2012). Türkiye'de gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin incelenmesi", *Journal of Life Sciences*, 1(2): 373-384.
- Özdemir, Ü., Güneroğlu, A. (2017). Quantitative Analysis of the World Sea Piracy by Fuzzy AHP and Fuzzy TOPSIS Methodologies. *International Journal of Transport Economics*, 44(3): 427-448.
- Özdemir, (2018). Türkiye'de Yeşil Liman Uygulamaları Üzerine Bir Değerlendirme Örneği. *Social Sciences Studies Journal*, 4(16): 1209-1218.
- Poulsen, R. T., Ponte, S. and Sornn-Friese, H. (2018). Environmental upgrading in global value chains: the potential and limitations of ports in the greening of maritime transport. *Geoforum*, 89, 83-95.
- UAB (2021). Kıyı Tesislerine Yeşil Liman Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik Taslağı. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Ankara.
- URL-1: <https://www.porttechnology.org/news/what-is-a-green-port/>. Erişim Tarihi: 13/06/2022.
- URL-2: <https://www.filyosvadisi.com/>. Erişim Tarihi: 13/06/2022.
- Trapp, A., Harris, I., Sanchez Rodrigues, V. and Sarkis, J. (2020). Maritime Container Shipping: Does Coopetition Improve Cost and Environmental Efficiencies? *Transportation Research Part D*, 87:1-20.
- TÜRKLİM, (2013). TÜRKLİM Liman Sektör Raporu, 2013.
- Wen, M., Pacino, D., Kontovas, C.A. and Psaraftis, H.N. (2017). A multiple ship routing and speed optimization problem under time, cost and environmental objectives. *Transp. Res. Part D*, 52: 303-321.
- Yeşil Liman, (2017). "Yeşil Liman Sertifikası almaya hak kazanan limanlar", <http://www.iha.com.tr/ankara-haberleri/yesil-liman-sertifikasi-almaya-hak-kazanan-limanlar-belirlendi-ankara-1742763/>. Erişim tarihi: 15.03.2018.