

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

LİMANLARIN ETKİ ALANI SAPTANMASI İÇİN
BİR YÖNTEM ÖNERİSİ
(İZMİR ALSANCAK LİMANI)

Hitay BARAN

Şubat, 2010

İZMİR

**LİMANLARIN ETKİ ALANI SAPTANMASI İÇİN
BİR YÖNTEM ÖNERİSİ
(İZMİR ALSANCAK LİMANI)**

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Doktora Tezi

Mimarlık Bölümü, Şehir ve Bölge Planlama

Hitay BARAN

Şubat, 2010

İZMİR

DOKTORA TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

HITAY BARAN, tarafından **PROF. DR. M. ÇINAR ATAY** yönetiminde hazırlanan “**LİMANLARIN ETKİ ALANI SAPTANMASI İÇİN BİR YÖNTEM ÖNERİSİ (İZMİR ALSANCAK LİMANI)**” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. ÇINAR ATAY

Danışman

Yrd. Doç. Dr. YILDIRIM ORAL

Tez İzleme Komitesi Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Tez İzleme Komitesi Üyesi

Doç. Dr. BAYKAN GÜNAY

Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. SİBEL ECEMİŞ KILIÇ

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cahit HELVACI

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Bu çalıőmayı hazırlamamda bana destek olan ve beni gayrete getiren eőime, aileme, danıőmanım Prof. Dr. Sayın ınar ATAY'a, değerli arkadaőlarıma ve tım doktora çalıőmalarım boyunca bana yardımcı olan, yol gosteren Fen Bilimleri Enstitüsü Öğrenci İşleri görevlisi Sayın Filiz GÜRSAN'a çok teşekkür ederim.

Hitay BARAN

LİMANLARIN ETKİ ALANI SAPTANMASI İÇİN BİR YÖNTEM ÖNERİSİ (İZMİR ALSANCAK LİMANI)

ÖZ

Yük taşımacılığında deniz taşımacılığının diğer taşıma olanakları içinde rakipsiz hale gelmesi limanların dış ticaretteki önemini en üst düzeye çıkarmış bulunmaktadır. Küreselleşme ile birlikte pek çok sınırlamanın işlevsiz hale gelmesi neticesinde dünya üzerinde mal, hizmet, yatırım, ürün dolaşımı artmış bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığı günümüzde ve gelecekte önemini daha da artıracaktır. Dolayısıyla dünya üzerindeki limanlara düşen yük de artacaktır.

İktisadi faaliyetlerin temel altyapı unsurlarından bir tanesi olan liman yatırımının gerçekleşmesi bulunduğu bölgenin ve onun etki alanındaki birikimin ne ölçüde ticari, katma değer, ürün veya sanayi potansiyeline dönüştüğüne bağlıdır. Bu potansiyelin varlığı o bölgeye bir limanın yapılmasına neden olur ve limanın o bölgeye yapılması bölgenin ekonomik hayatına bir hareketlilik getirir. Limanların etkinliği ve bu ekonomik hareketliliğin büyüklüğü limanların etki alanlarının niteliğine göre değişir. Literatürde limanların ekonomik etkilerini araştıran çeşitli çalışma ve modellerin yer almasına karşın bu çalışmada limanların etki alanının saptanması için özgün bir yöntem önerisi geliştirilmiştir. Geliştirilen bu yöntem önerisi, İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanı saptanması esnasında test edilmiştir.

Bu kapsamda ortaya konan özgün model ile İzmir Alsancak Limanı'nın kullanıcıları analiz edilerek, İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanı saptanmaya çalışılmış; limanın İzmir ekonomisi ile bağı araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Limanlar, hinterland, İzmir Alsancak Limanı.

**A PROPOSAL METHOD TO DETERMINE
THE HINTERLAND OF PORTS
(İZMİR ALSANCAK PORT)**

ABSTRACT

Maritime transportation's becoming unrivalled among the other transportation possibilities in mass freight shipment raised the importance of the ports in foreign trade to the highest level. As a result of globalization most of the limits have been demolished and this led to an increase in the movement of goods, services and investments around the world. Importance of maritime transportation will continue to increase today and in the future. Thus, the role of the ports all around the world will increase too.

Realization of a port investment, which is one of the main infrastructure investments of economic activities, depends on the rate of transformation of the savings in the area of investment and its circle into commercial, value added products or industrial potential. Existence of this potential provides the construction of a port in that area and this construction brings dynamism to its economy. Efficiency of the ports and the size of the economic dynamism change according to the characteristics of the ports' hinterland. Although there are studies and models analyzing the economic impacts of the ports, in this study a unique methodology proposal has been developed to determine the hinterland of the ports. This newly developed methodology has been tested during the determination of the Izmir Alsancak Port's hinterland.

In this context, determination of Izmir Alsancak Port's hinterland was tried to be determined; the link of the port to Izmir's economy was searched by analyzing the users of Izmir Alsancak Port with this unique model.

Keywords: Ports, hinterland, İzmir Alsancak Port.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

DOKTORA TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT.....	v

BÖLÜM BİR - GİRİŞ 1

BÖLÜM İKİ - DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ 4

2.1 Küreselleşmeyle Gelişen Dünya Ekonomisi ve Ulaştırma Sistemleri	4
2.2 Deniz Taşımacılık Sektörü.....	6
2.2.1 Dünyada Deniz Taşımacılığı	6
2.2.2 Türkiye’de Deniz Taşımacılığı	7
2.3 Liman İşletmeciliği	9
2.3.1 Liman Tanımı ve Limanların İşlevi	9
2.3.2 Limanların Sınıflandırılması	11
2.3.2.1 Faaliyet Alanlarına Göre Limanlar	11
2.3.2.2 Verdikleri Hizmetlere Göre Limanlar	12
2.3.2.3 Sahiplerine Göre Limanlar	13
2.3.2.4 Yönetim Biçimlerine Göre Limanlar	13
2.3.2.5 Yük Tiplerine (Terminallerine) Göre Limanlar	14
2.3.3 Dünya Limanları	16
2.3.3.1 Rotterdam Limanı	18
2.3.3.2 Singapur Limanı	20
2.3.3.3 Los Angeles Limanı	21
2.3.3.4 Cenova Limanı	22
2.3.4 Türkiye’de Limanların Genel Durumu	23
2.3.4.1 İşletilmekte Olan Kamu ve Özel Kesime Ait Limanlar	24
2.3.4.2 TDİ Limanları	26
2.3.4.3 TCDD Limanları	26

2.3.4.4 Özel Limanlar	28
-----------------------------	----

BÖLÜM ÜÇ – EKONOMİK GÜÇ UNSURU LİMANLAR VE ETKİ ALANLARI 30

3.1 Büyüyen Ekonomilerde Limanların Rolü	30
3.2 Limanların Yer Seçimi	31
3.3 Limanların Etki Alanı (Hinterlandı)	34
3.4 Ekonomik Etki Çalışmaları ve Limanlar	36
3.4.1 Liman Ekonomik Etki Çalışmaları Yöntemleri	39
3.5 Limanlar İle Etkileşim İçinde Bulunan Kurum / Kuruluşlar (Paydaşlar)	41

BÖLÜM DÖRT - İZMİR EKONOMİSİ, İZMİR ALSANCAK LİMANI 46

4.1 İzmir İlinin Sosyo-Ekonomik Yapısı	46
4.1.1 İzmir İlinin Dış Ticaret Yapısı	55
4.2 İzmir'in Liman Kenti Kimliği	57
4.3 İzmir İlinin Lojistik Merkez Olma Özelliği	61
4.4 TCDD İzmir Alsancak Limanı	65
4.4.1 İzmir Alsancak Limanı Tevsii Projesi	70
4.4.2 İzmir Alsancak Limanı'nın Diğer Limanlara Göre Kıyaslaması	72
4.4.3 İzmir Alsancak Limanı'nın Sorunları	78
4.4.4 İzmir Alsancak Limanı ve İzmir'deki Diğer Limanların Geleceği İçin Öneriler	80

BÖLÜM BEŞ – İZMİR ALSANCAK LİMANI ETKİ ALANI'NIN SAPTANMASI 86

5.1 Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Yöntem Önerisi	86
5.2 İzmir Alsancak Limanı Etki Alanının Saptanması	87
5.2.1 İzmir Alsancak Limanı Etki Alanının İzmir İli Analizi	108
5.3 İzmir Alsancak Limanı'nın Diğer Ekonomik Etki Unsurları	115

5.3.1 Liman İşletmeciliği	115
5.3.2 Kara Ulaştırıcılığı Sektörü	115
5.3.3 Denizcilik Hizmetleri Sektörü	116
5.3.4 Limana Bağımlı Alıcı Ve Göndericiler (İhracatçılar ve İthalatçılar)	116
5.3.5 Kamu Kuruluşları	117
5.3.6 İzmir Alsancak Limanı Faaliyetleriyle Oluşan Mesleki Etkiler	117
5.3.7 Kişisel Gelirlerin Etkisi	117
5.3.8 Vergi Etkisi	118
BÖLÜM ALTI - SONUÇ	119
KAYNAKÇA	122

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Ulaştırma sistemleri içinde kitlesel taşıma kapasitesi en yüksek olan denizyolu ulaştırmasıdır. Bu nedenle, taşımanın birim maliyeti düşüktür. Denizyolu ulaştırıcılığının hızı, diğer ulaştırma biçimlerine göre düşük kalmakla birlikte günümüzde gemi makineleri teknolojisinde yaşanan gelişmeler ışığında son yıllarda gemilerin hızları saatte 20 knot'a ulaşmış durumdadır. Denizyolu ulaştırıcılığı, diğer ulaştırma sistemlerine göre çok daha büyük bir öneme sahiptir. Yüksek miktarlarda yükün diğer ulaştırma sistemlerine oranla çok daha düşük bir maliyetle ülkeler ve kıtalararası taşınması, denizyolu ulaştırıcılığı ile mümkün olabilmektedir.

Denizyolu ulaştırmasının omurgası olan limanlar deniz veya akarsu ağzlarında rıhtım veya iskelelerine gemiler ile deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği ve su alanlarına demirleyebileceği yeterli derinliğe sahip; doğal yollarla, dalgakıranla veya mendirekle dalgaya karşı korunmuş; tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıydan tekneye yük ve insan nakli, yük ve yolcunun diğer ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli tesislere (yolcu salonu, iskele, rıhtım, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt deposu, vinç v.b.) sahip sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır.

Limanlar, yük ve yolcu taşımacılığında kara ve denizi birbirine bağlayan nokta olma fonksiyonunun yanı sıra sanayi faaliyetlerini toplaması sayesinde verimlilik fonksiyonunu yerine getirir. Daha da ötesi, bu fonksiyonların sonucu olarak, limanlar ülke ve bölgelerin ekonomik açıdan kalkınmasına liderlik ederler ve insan yaşam kalitesinin gelişmesine fazlasıyla katkıda bulunurlar.

Limanlar, buldukları bölgelerde sanayi faaliyetlerin artmasında katkıda bulunurlar ve yeni sanayi yatırımlarını çeken bir güç olurlar. Bu yolla yöre insanına yeni çalışma alanları açılmış, liman bölgesindeki mal ve hizmetler için yeni talep yaratılmış olur. Bu sürecin ölçüsünü, liman ile bölge arasındaki karşılıklı bağımlılığın boyutunun yanı sıra kıyı bölgesinin gelişmesinde ekonomik büyümenin çekici noktası olan liman belirleyecektir.

Limanların buldukları bölgede ekonomik etki yarattığı yadsınamaz bir gerçektir; buna karşın etkinin ne derecede olduğu sorusunu cevaplamak zordur. Limanların ekonomik etkilerinin miktarını ve çeşitlerini belirlemek amacıyla ekonomik etki çalışmaları yapılmaktadır. Ekonomik etki çalışmalarına başvurulmasındaki diğer bir sebep ise çalışma sonucunda elde edilen verilere ışığında, başka bir deyişle hesaplanan ekonomik etki çeşitlerine ve miktarına göre, limanla ilgili karar verilmesi gereken yeni yatırımlar, yeni terminal inşası vb. hakkında kararların verilebilmesini ve benzer politikaların oluşturulabilmesini kolaylaştırmasıdır.

Limanların ekonomik etki analizinde, etki alanının mevcut ve potansiyel durumunu saptamak önemli bir yer tutmaktadır. Limanların etki alanı tespit edilirken taşıma maliyetleri, uzaklıklar, limanlar arası analizler gibi veri ve rekabetçi istatistikler dikkate alınır.

Bu çalışmada ise limanların etki alanı saptamasına yönelik özgün bir yöntem önerisi geliştirilmiştir. Bu yöntem önerisi İzmir Alsancak Limanı ile test edilmiştir. İzmir Alsancak Limanı kentin gündeminde çok yer işgal etmiş, çeşitli tartışmalara sahne olmuştur. Ancak bugüne kadar limanın ekonomik etki alanını saptamaya yönelik bilimsel bir çalışma yapılmamıştır. Bu çalışmada amaç İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanı saptamaktır.

Bu kapsamda öncelikle deniz taşımacılığı ve liman işletmeciliği hakkında, daha sonra limanların etki alanları, ekonomik etkilerine dair bilgiler verilmiştir. Dördüncü bölümde İzmir kenti ve İzmir Alsancak Limanı'na ilişkin bilgilere değinilmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanının tespiti için Ocak 2006 – Haziran 2007 tarihleri arasında limanı kullanan firmaların analizi yapılmış; sektör ve yerleri saptanarak limanın ekonomik etki alanı ortaya konmaya çalışılmıştır.

Çalışmada, İzmir Alsancak Limanı ve limanların ekonomik etki alanları ile ilgili bilgi, belge, veri toplamak esas alınmış olup; gözlemler, konu hakkında ilgililerle telefon, elektronik posta ve yüz yüze görüşmeler, anket, ulusal ve uluslararası kaynaklar, makaleler, araştırma projeleri, raporlar, konferans bildirileri ve internet kullanılmıştır.

BÖLÜM İKİ

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

2.1 Küreselleşmeyle Gelişen Dünya Ekonomisi ve Ulaştırma Sistemleri

Dünyamızda son 30 yılda uluslararası ve küresel ticarete artan bir eğilim bulunmaktadır. Geçmişte birçok ülke kendi kendine yeterlilik ve ulusal pazarın korunmasına ağırlık veren gelişme stratejileri izlerken son yıllarda bu eğilim önemli ölçüde değişmiştir. Artık ilerlemenin yolunun küresel ekonomi içerisinde entegrasyona dayandığı yönünde artan bir görüş hakimdir. Bu durum devletleri, hem ticaret hem de yatırıma olan engelleri azaltma politikalarını benimsemeye yöneltmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti, bunun en çarpıcı örneğidir. Ticaretteki engellerin azalması ve artan doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ticarete düşük değerli mallardan yüksek değerli mallara kaymayı hızlandırırken, ticaret hacimlerinde büyümeyi motive etmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), 2009).

Dünya ticareti, ticari engellerin kaldırılması ve piyasaların liberalizasyonu ve serbestleştirilmesi yoluyla kolaylaştırılmıştır. Giderek ekonomisi büyüyen ve zenginleşen dünyada, daha fazla taşıma, daha kısa sürede, daha konforlu, güvenilir ve dakik ulaşım isteği öne çıkmaktadır. Bilim ve teknolojinin gelişimi sayesinde, bu gereksinim ve istekler doğrultusunda ulaştırma sistemi oluşmakta ve gelişerek varlığını sürdürmektedir. Hemen her ülke için karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan en uygun oldukları yerlerde kullanıldığı; dengeli, akılcı ve dolayısıyla etkin bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını destekleyen politikaların geliştirilip gerçekleştirilmesinin önemi büyüktür (T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi, 2005).

Yeni pazarlara girme, ürün ve pazar bölümlenmeye karşılık olarak özel/yalın üretim uygulamaları, ilgili maliyetlerin en aza indirilmesi gibi etki ve faktörlerin bir

sonucu olarak, tedarik zincirleri daha kompleks hale gelmiş buna bağlı olarak sürekli olarak lojistik modeller gelişmiştir.

“Müşterilerin daha geniş bir sırada ve küresel olan, tamamen entegre edilmiş hizmetlere ve yeteneklere duyduğu ihtiyaç, entegre edilmiş lojistik stratejileri, ulaştırma bazlı üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılardan, depolama ve dağıtım hizmetleri sağlayıcılarına doğru kaymayı tetiklemiş ve aynı zamanda fiziksel varlıklara dayalı olmadan lojistik hizmetler sağlamanın yaratıcı şekli için pazarlar açmıştır. Bu yeni şekil dördüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılar olarak adlandırılan işletmeler tarafından sunulmaktadır.... Tedarik zincirleri ve lojistik modeller üzerindeki gelişmeler limanlar ve taşıyıcıların lojistik süreçler içerisindeki rollerini yeniden düşünmeye sevk ettirmiştir” (DLH, 2009, s.29,31).

Ulaştırma sistemleri içerisinde deniz taşımacılığı diğer ulaşım olanaklarına göre çok daha fazla kitlesel taşımacılık yapabildiği için en ucuz olanıdır. Denizyolu taşımacılığı demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat ucuzdur. Deniz taşımacılığının ve kombine taşımacılığın maliyetleri düşürmesi limanların önemini arttırmaktadır. Bu sebeple taşımacılık maliyelerinin düşürülmesinde, zamanın kısaltılmasında ve performansın yükselmesinde liman işlemlerinin planlaması ve verimliliğinin artırılması gerekir. Liman işletmeciliği makro ulaşım zincirinin önemli bir halkası durumundadır. Ülke ekonomisi ve makro ulaşım sistemi içinde limanların pay sahibi olması, liman işletmeciliğinin ülkeler ve limanlar arası bir rekabetle en yüksek verim alınacak şekilde planlanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Maliyetlerin düşürülmesi noktasında limanların rekabet gücü önem kazanmaktadır (Zorlu Ö, 2008).

Eskinin limandan-limana olan taşımacılık anlayışı artık fabrikadan mağazaya (kapıdan kapıya) şekline dönüşmüştür. Dolayısıyla taşımacılık, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri durumuna gelmektedir. 21. yüzyılın taşıma tarzı olma yolundaki kombine (çoklu) taşımacılık, transit nokta durumundaki ülkemizde limanları ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir. Bu nedenle limanların, dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek

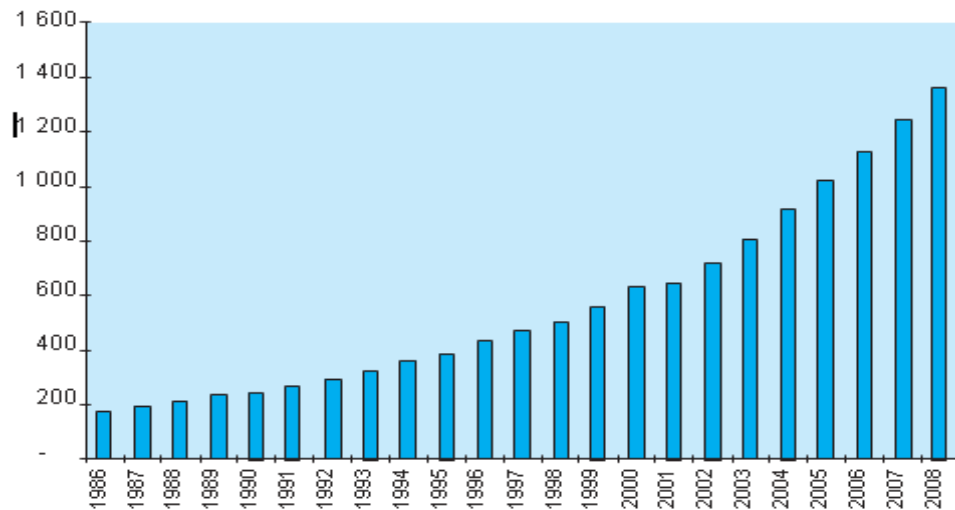
şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde uğrak nokta olmak büyük önem arz etmektedir.

2.2 Deniz Taşımacılık Sektörü

2.2.1 Dünyada Deniz Taşımacılığı

Dünya ekonomisi 2008 yılına kadar gelişerek büyüyen bir trend yakalamıştır. 2006 yılında dünya ekonomisinin gelişmesi hızlanmış ve Dünya GSYİH %4 artmıştır. Çin, Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin hızlı ve sürekli büyümesi, dünya ekonomik aktivitelerini artıran bir itici güç olmaktadır. Gelişmiş ülkeler % 3 büyürken, gelişmekte olan ülkeler % 6,9 ve ekonomik geçiş gösteren ülkeler ise % 7,5 büyümüşlerdir. Aynı yılda emtia ticaret hacmi güçlü bir büyüme ile % 8 artmıştır. Bu değer dünya ekonomisinin iki katından daha fazla olup küreselleşmenin etkisini ve ekonomik entegrasyonun artmasını işaret etmektedir.

2007 yılı dahil, başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere denizyolu taşımaları talebi yüksek seviyede kalmaya devam etmiştir. Bu gelişmenin itici gücü küreselleşme olup, bundan en çok konteyner taşımacılığı yararlanmıştır. Konteyner taşımacılığı hacmi 2006 yılında %9,6 2007 yılında % 8,9 oranında büyümüştür. Dünya konteyner trafiğinin 1986-2008 yılları arasındaki gelişimi Şekil 2.1'de verilmiştir.

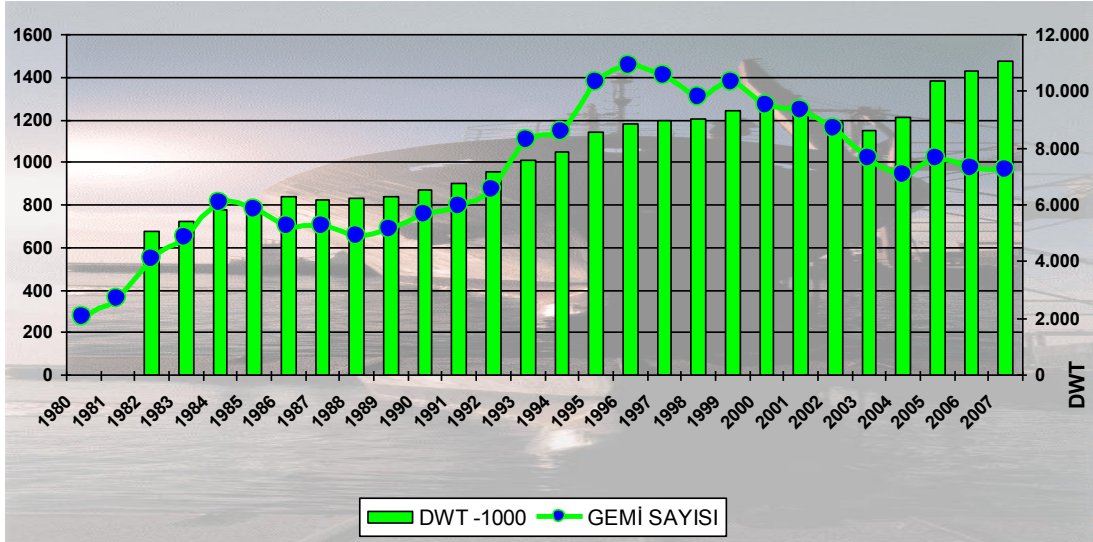


Şekil 2.1 Uluslararası Konteynerize Ticaret Büyümesi, Milyon ton, 1986-2008 (UNCTAD, 2008)

Ancak 2008 yılının ikinci yarısında Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'de başlayan ekonomik kriz, dalga dalga bütün dünyaya yayılmıştır. Finans sektöründe baş gösteren kriz diğer sektörlerde de yayılarak tüm dünyada ekonomik daralmaya, üretim azalmasına ve işsizliğin artmasına neden olmuştur. Bu durum en çok küresel ticaretin en önemli taşımacılık ayağı olan deniz taşımacılığını olumsuz anlamda etkilemiştir.

2.2.2 Türkiye'de Deniz Taşımacılığı

Dünya genelinde olduğu üzere ülkemizde de deniz taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre ağırlık kazanmaktadır. 2007 yılında dünyada 8,02 milyar ton ve Türkiye'de ise yaklaşık 286 milyon ton yük limanlarda elleçlenmiştir. Türkiye'deki toplam liman elleçlemelerinin 36 milyon tonu kabotaj, 222 milyon tonu dış ticaret yüküdür. Gelecekteki ekonomik gelişmelere göre, limanlarda elleçlenecek yük hacminin daha da artması beklenmektedir. Dünya limanlarında konteyner elleçlemesi 2007 yılında 485 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye'de ise bu değer 4,5 milyon TEU'dur.



Şekil 2.2 Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (DTO, 2007)

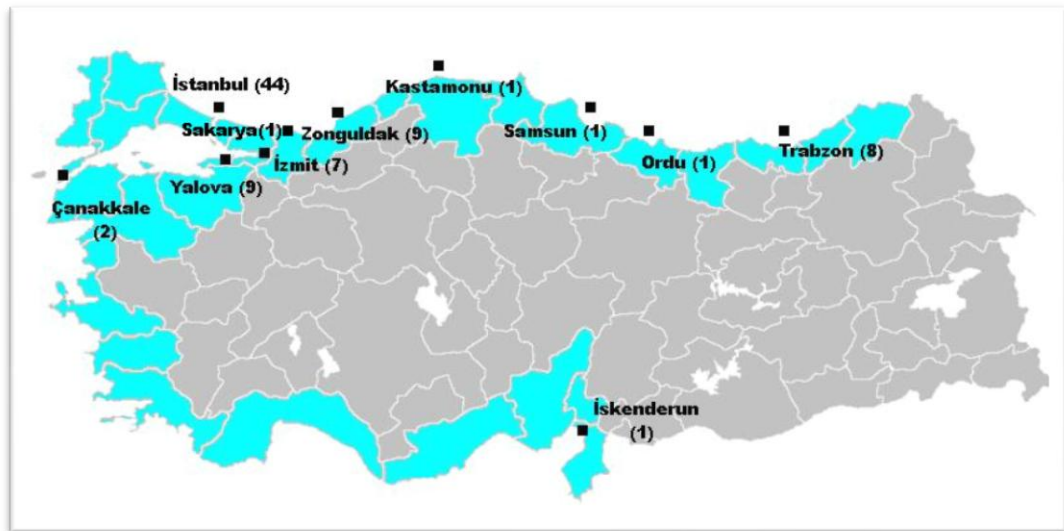
Deniz taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerin aldıkları pay giderek azalmaktadır. 2007 denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin (konteyner dahil) aldığı pay % 16,7'dir.

Diğer bir deniz taşımacılık türü ise kabotaj taşımacılığıdır. Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir. Tablo 2.4'te Denizcilik Müsteşarlığı'nın kabotaj taşımacılığı istatistikleri yer almaktadır.

Tablo 2.1 Kabotaj Taşımacılığı (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı)

	2005	2006	2007
Yükleme (ton)	14.238.305	13.595.664	16.364.074
Boşaltma (ton)	13.858.655	14.682.817	18.741.552

Deniz taşımacılığının en önemli bileşeni olan tersanecilik faaliyetleri de ülkemizde son yıllarda ciddi ilerleme kaydetmektedir. Türk Gemi İnşa Sanayi 2002 yılında başladığı atılım ile ülkemizin en hızlı büyüyen sektörlerinden biridir. Bu yüksek tempo sektöre yatırımları da beraberinde getirmektedir. Tersane sayısı 2002 yılında 37 iken, yeni inşa alanlarının tespiti ve tesislerin modernizasyonu çalışması ile bugün Akdeniz'den Karadeniz'e yayılarak 84 adet faal tersaneye ulaşmıştır. 2013 yılına kadar yapımı devam edenlerle birlikte tersane sayısı 140 adete ulaşacaktır.



Şekil 2.3 Türkiye Faal Tersaneler Sayısı ve İllere Göre Dağılımı (DTO, 2007)



Şekil

2.4 Türkiye Yatırım Aşamasındaki Tersanelerin Sayısı ve İllere Göre Dağılımı (DTO, 2007)

2.3 Liman İşletmeciliği

2.3.1 Liman Tanımı ve Limanların İşlevi

“Liman gemileri dalga, akıntı ve rüzgâr gibi etkilerden koruyan ve yükleme/boşaltma yapabilmeleri için çeşitli tesisleri olan suni veya doğal korunaklı su ve kara alanlarının yanı sıra gümrük, ambar, liman yönetimi, lojistik gibi çeşitli hizmet tesislerini içeren bir komplekstir” (DLH, 2009, s.96).

Limanlar yük dağıtım sisteminin bir bileşenidir ve deniz ile karanın ara kesitinde ithalat ile ihracat aktiviteleri için hizmet vermektedirler. Küreselleşen dünyada, limanlar büyük rekabet alanlarıdır. Özellikle uluslararası ticarete iyi bir yer edinebilmek için gelişmiş limanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Liman gelişimi; deniz taşımacılığının, ülkenin ticaret hacminin, gemi tip ve boyutlarının gelişmesine bağlıdır.

Limanlar ulaşım ağının ve ticaretin en önemli giriş çıkış noktalarından biridir. Bu nedenle ulaşım fonksiyonu limanın en temel fonksiyonudur ve yüklerin ülkenin farklı bölgelerinden veya dünyanın çeşitli bölgelerinden toplanarak varış noktalarına iletilmeleri anlamına gelmektedir. Limanlar insanların yaşam standartlarını ve ekonomik kalkınmayı destekler. Diğer bir deyişle, limanların fonksiyonlarını

kaybetmesi durumunda, ulusal ekonomi geliştirilemez, devamlılığı sağlanamaz ve insanların yaşamları olumsuz olarak etkilenir.

Ancak limanlar sadece yük ve yolcu taşımacılığında kara ile denizin birleşim noktası olmakla kalmaz, aynı zamanda üretim fonksiyonuna da sahip olurlar. Denizlere kıyısı olan ülkeler için limanların ekonomideki payı çok büyüktür. Bulunduğu bölgenin sosyal yapısının bir parçası olarak getirdiği ekonomik canlılıkla arka plandaki birçok sektörü de beslemektedir. Sadece bölgesel ve uluslararası ticareti değil aynı zamanda sanayi aktivitelerini arttırmaktadır. Limanların faaliyetlerinin artması, gelişmekte olan ülkelerin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sağlıklı bir ekonomik büyüme için liman ve etki alanı yeterli bağlantıya sahip olmalıdır. Limanın yakın bölgelerinde imalat yapan, üreten ve ticaret yapan sanayiler yer almaktadır. Demir çelik sanayi, petrol, petro-kimya sanayi, tersaneler veya serbest ticaret bölgeleri bu sanayilere tipik örneklerdir. Sanayi alanları limanın ulaşım fonksiyonları ile birbirine bağlıdır.

Limanlar ulusal ve bölgesel ekonomiler üzerinde önemli bir rol oynar ve bunlara yön verirler. Limanlar çeşitli ekonomik aktiviteleri yürütmelerinden dolayı genellikle bölgesel ekonomik gelişimlerin itici gücü olarak görülmektedirler. Bu nedenle ulusal ekonomilerin gelişiminde önemli rol alarak yaşam standartlarının gelişimine katkıda bulunurlar.

Liman faaliyetlerinden sorumlu olan kamu ya da özel otoriteler sadece çevresel işlemlere karşı sorumlu olmaktan öte aynı zamanda ulusal ve uluslararası yönetmelik ve standartlara karşıda sorumludur. Limanlar kara ve deniz arasında geçiş noktalarıdır ve ulaşım zincirinde ana halkayı oluşturmaktadır. Limanların yatırım ve işletme maliyetlerinin fizibilite ve liman master plan çalışmaları ile doğru bir biçimde belirlenmesi gereklidir.

“Liman işletmecilerinin ulusal ve uluslararası denizcilik pazarında yeterli rekabet gücüne erişebilmeleri için; yük elleçleme işlemlerinde verimliliğe ve transfer kabiliyetine sahip olunmalıdır. Limanların işletilmesi sırasında verilen hizmetlerin

maliyeti rekabete imkan vermelidir. Aksi durumda gemi işletmecileri diğer limanlara yönelmektedirler. Bu nedenle limanların müşteri memnuniyetini sağlamaları, liman işletmesi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Limanların işletilmesi ve yönetilmelerinde şu faktörler dikkate alınmalıdır” (DLH, 2009, s.99):

- Limanın konumu,
- Ulaşılabilirlik; Deniz ulaşım yolu üzerinde olması, seyir (ulaşım) yolunun yeterli olması, manevra alanlarının yeterli olması gibi,
- Limanın kara ulaşımı ile bağlantısı,
- Çevresindeki kara alanlarının kullanımı,
- Liman işletmesi,
- Yük elleçleme kabiliyeti,
- Deniz trafiğindeki çeşitlilik ve miktar.

2.3.2 *Limanların Sınıflandırılması*

Limanlar çeşitli parametreler dikkate alınarak sınıflandırılmıştır. Aşağıdaki sınıflandırmalar yapılırken Yercan 1996, Topaloğlu 2007 ve DLH 2009 kaynaklarından yararlanılmıştır.

2.3.2.1 *Faaliyet Alanlarına Göre Limanlar*

Limanlar, faaliyet alanlarına göre dört tipte sınıflandırılmıştır:

- Dünya ticaretine cevap veren limanlar (kıtalar arası trafiğe sahip limanlar):
Tüm dünyaya hizmet verebilecek şekilde donatılmış, kıtaların ileri uçlarında veya nehir ağızlarında konumlanmış limanlardır. Başlıcaları Singapur, Rotterdam, Anwers, Hamburg, New York, Tokyo limanları olarak gösterilebilecek büyük hacimli bu limanlar güçlü ulaşım bağlantılarına, gelişmiş liman tesislerine, liman içi ve çevresinde geniş bir etki alanına sahiptirler.

- Bölgesel ticarete cevap veren limanlar (bölgesel trafiğe sahip limanlar): Sınırlı bir bölgeye, sadece en yakın şehre çevresindeki etki alanına hitap eden, daha büyük limanlardan gelen feeder gemilere hizmet veren limanlardır.
- Dahili (ülkeye ait) ticarete cevap veren limanlar (ulusal trafiğe sahip limanlar): Kendi bölgesinin tümüne veya önemli bir bölümüne hizmet veren, yılda 2–10 milyon tonluk genel yük elleçlemesi yapabilen limanlardır.
- Mahalli trafiğe cevap veren (yerel trafiğe sahip limanlar): Sadece milli ve kabotaj seferleri yapan küçük tonajdaki gemilere hizmet veren limanlardır.

2.3.2.2 *Verdikleri Hizmete Göre Limanlar*

Verdikleri hizmete göre limanlar dört tipte sınıflandırılmıştır:

- Toplama – Dağıtım Limanı (Hub port): Bu limanların etki alanlarından ithal/ihraç ettikleri kendi orijinal bölgesel yükleri vardır ve ayrıca diğer limanlardan gelen ulusal ya da uluslararası yüklerin uğrak veya besleme limanlarına aktarılmasını da (aktarma hizmeti) sağlarlar.
- Aktarma Limanı (Hub port2 veya transshipment port): Genellikle uluslararası yük aktarımı için kargonun elleçlendiği limanlardır, kendi etki alanına hizmet etmezler.
- Uğrak Limanı (Calling port): Bu tip limanlara uluslararası ya da kıtalararası gemiler belli periyotlarda uğrayabilir ancak aktarma kargosu elleçlemezler. Aktarma konteyneri elleçleme potansiyellerine sahip olduklarından bu limanlar kolayca ana limana dönüşebilir.

- Besleme Limanı (Feeder port): Ana limanlara uğrayan konteyner gemileri bu limanlara uğramazlar, sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek, kendi etki alanlarına hizmet ederler.

2.3.2.3 Sahiplerine Göre Limanlar

Sahiplerine göre liman üç tipte sınıflandırılmıştır:

- Kamu Limanları: Milli hükümet, bölge hükümeti ve mahalli hükümetin sahip olduğu limanlar olarak sınıflandırılmaktadırlar.
- Özel Limanlar: Özel sektörün sahip olduğu veya belli bir süre ile işletme hakkını aldığı limanlardır.
- Kamu-Özel Limanlar: Hükümet ile özel firmaların belirli oranlarda ortaklığa sahip olarak işlettikleri limanlardır.

2.3.2.4 Yönetim Biçimlerine Göre Limanlar

Yönetim biçimlerine göre limanlar dört tipte sınıflandırılmıştır:

- Devlet Limanları: Devletin yapıp işlettiği bu limanlarda, liman otoritesi statüsü devletin idari organizasyonuna göre, bu faaliyetlerle ilgilenen kuruluşuna verilmiştir. Limanların hepsi merkezi kontrolün düzenlediği kurallar çerçevesinde faaliyetlerini yürütür. Limanın bakım ve gelişme masrafları, mali idaresi, işgücü ve ekipman idaresi bu merkezin idaresi altındadır. Devletin bürokratik engellerinden tamamen etkilendiği için gelişme olanağı daha sınırlıdır.
- Otonom (Serbest Limanlar): Yetki ve sorumluluk açısından devletten bağımsız olarak hareket eden bu tip limanlarda, liman otoritesi liman işletmesine aittir. Seçilen veya atanan üyelerden oluşan yönetim kurulunca idare edilen bu limanlarda, devlete sadece işletmenin durumunu gösteren

raporlar sunulmaktadır. Devlet mekanizmasındaki bürokrasiden etkilenilmediği için daha verimli ve daha modern tesislere sahip olunup, daha hızlı gelişme sağlanabilmektedir.

- Mahalli Limanlar: Devlet tarafından yaptırılan ve mahalli idarecilerce işletilen limanlardır. Yapım masrafı devlete, bakım, onarım ve genişletme masrafları ise mahalli idarelere aittir. Ulusal Liman İdaresi'nin denetimi altında olan bu limanlar politik değişikliklerden doğrudan etkilenmekte, bu tip liman işletmeleri bölge kalkınmasını sağlamak amacıyla yörenin sosyo-ekonomik yapısına göre inşa edilmektedirler.
- Özel Limanlar: Yapım, bakım, genişletme masrafları, ekipman, işgücü temini ve idaresi ile ilgili olarak özel sektör kuruluşuna ait limanlardır. Ulusal liman otoritesinin düzenlediği kurallar çerçevesinde hareket ederler. Mali ve idari konularda özerk olup, organizasyon yapısı ülkeden ülkeye değişiklik gösteren limanlardır.

2.3.2.5 *Yük Tiplerine (Terminallerine) Göre Limanlar*

Bir limanın işlevini tam olarak yerine getirebilmesi için yanaşma yerlerinin, terminallerin, depolama alanlarının ve yolların iyi bir şekilde tasarlanmış olması ve buraların yeterli sayıda ve kapasitede kaldırma ve taşıma makineleri ile donatılmış olması gerekmektedir. Liman planlaması, limanın fiziki karakterinden farklı malumat sahibi olmayı gerektirir. Yükün niteliğine göre limanın sahip olduğu terminaller de değişiklik göstermektedir.

Terminal, her yük türüne ve işleticisine göre ayrılmış olan ve yüklerin yükleme/boşaltma için hazırlandığı, elleçlemenin yapıldığı ve depolandığı kara alanlarına denilmektedir. Limanlar, yük tiplerine göre yedi farklı çeşitte sınıflandırılmıştır:

- Genel Kargo Terminali: Genel anlamda kargolar ile parça mal ve ürünlerin yükleme ve boşaltmasının yapıldığı terminallerdir.

- Ro-Ro Terminali: Ro-Ro taşımacılığı yeni ve gittikçe gelişmekte olan bir taşımacılıktır. Bu tip gemilerle yükler yerine doğrudan bunları taşıyan kara taşımacılığı vasıtaları ile taşınır. Ro-Ro gemilerinin çoğunun iniş-çıkışı kolaylaştırmak için yanaşma yerlerinde özel rampalar mevcuttur.
- Dökme Yük Terminali: Dökme yük olarak taşınabilen başlıca yükler maden cevheri, kömür, tahıl gibi besin maddeleri ve çimento gibi diğer dökme yüklerdir. Bu yükler için limanlarda özel terminaller ayrılması hatta yük sınıflarına göre alt sınıflarda terminallerin oluşturulması yerinde olur. Çünkü dökme kuru yükler konveyörlerle nakledilirler. Bunların genel yük akış trafiğini engellememesi gerekmektedir.
- Sıvı Yük Terminali: Dünya deniz ticaretinin önemli bölümünü petrol ve petrol ürünleri taşımacılığı oluşturmaktadır. Bunların dışında ufak miktarlarda diğer sıvı yükler ve son yıllarda likit gaz taşımacılığı da bulunmaktadır. Sıvı yükler tankerlerden; depolama tanklarına ve boru hatlarına nakledilmektedirler.
- Araç Terminalleri: Ro-Ro terminali niteliğinde olan bu terminallerde araç yükleme-boşaltımı ve istiflemesi yapılmaktadır. Çok sayıda aracın depolanabileceği geniş bir art alanın olması gerekmektedir.
- Yolcu Terminalleri: Turist ve yolcu ulaşımını sağlayan limanlardır. Kruvaziyer turizmle birlikte önem kazanan estetik görünümlü bu limanların bünyesinde yolcu terminali, alışveriş alanları, konaklama tesisleri de yer alabilmektedir.
- Konteyner Terminalleri: Konteyner taşımacılığının deniz yolunda ortaya çıkışı 1958-1960 yıllarına rastlamaktadır. Bu taşımacılık türünün deniz yollarında gelişmesine Amerika Birleşik Devletleri öncülük etmiştir.

Konteyner taşıması prensip olarak hemen her çeşit yükü standart ölçüleri olan kutulara istiflemek suretiyle yapılan bir ambalajlama ve bu kutuların yine standart

ölçüleri temel alınarak imal edilen gemi, karayolu, demiryolu ve hatta hava yolu ile entegre olarak yapılan taşıma işlemidir. Bu kutuların boyları cinsinden TEU (twenty equivalent unit) şeklinde ifade edilir olmuştur. 1 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) = 20 feet'lik konteyner = 39 m³'lük hacmi ifade etmektedir.

Dünyada deniz taşımacılığı hızlı bir şekilde konteyner taşımacılığına kaymaktadır. Buna paralel olarak da kara, demir ve hatta hava yolunda da bu taşımacılığa uygun yapılanmalar oluşmuş, yükün ortak tek bir ambalaj içerisinde kapıdan kapıya çok modlu bir servis ağı ile taşınması sağlanır olmuştur. Konteyner taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha kolay bir taşıma şekli olup, bu yolla yapılan taşımacılıkta depolama masraflarından ve sigorta giderlerinden de yaklaşık %35 gibi büyük oranlarda tasarruf sağlanmaktadır. Kısaca, konteyner taşımacılığında yükte hasar oranı oldukça düşük olmakta, gemiler limanda daha az beklemekte, liman masrafları azalmakta ve genel olarak işletme maliyetleri düşmektedir. Soğutma, havalandırma, ısıtma gibi tertibatlarla sahip konteynerler ile sebze, meyve, et, balık ve çeşitli gıda türlerinin taşınması kolaylaşmıştır.

2.3.3 Dünya Limanları

Dünyadaki büyük limanlar lojistik merkez konumunda olup dünya üzerinde önemli miktarda yük hareketinin olduğu limanlardır. Bu limanlar bünyesinde her türlü terminale sahip olarak pek ürünün elleçlenmesine imkan veren, geniş depolama sahaları olan, çeşitli fonksiyonlar içeren, dünya ticaretinin önemli aktarım merkezi olan dev limanlardır.



Şekil 2.5. Denizyolu Taşıma Güzergahları ve Stratejik Geçiş Noktaları (Erdal, 2009)

Tablo 2.2 Dünya Limanları Konteyner Hareketleri TEU, 2006-2007 (UNCTAD, 2008)

Limani Adı	2006	2007	% Değişim 2006/2005	% Değişim 2007/2006
Singapur	24.792.400	2.7932.000	6,90	12,66
Shangay	21.710.000	2.6150.000	20,05	20,45
Hong Kong	23.538.580	2.3881.000	4,15	1,45
Shenzen	18.468.900	2.1099.000	14,03	14,24
Busan	12.030.000	1.3270.000	1,58	10,31
Rotterdam	9.654.508	1.0790.604	4,36	11,77
Dubai	8.923.465	1.0653.026	17,12	19,38
Kaohsiung	9.774.670	1.0256.829	3,21	4,93
Hamburg	8.861.545	9.900.000	9,57	11,72
Qingdao	7.702.000	9.462.000	22,12	22,85
Ningbo	7.068.000	9.360.000	35,71	32,43
Guangzhou	6.600.000	9.200.000	40,88	39,39
Los Angeles	8.469.853	8.355.039	13,16	1,36
Anwers	7.018.899	8.176.614	8,28	16,49
Long Beach	7.290.365	7.312.465	8,65	0,30
Port Klang	6.326.294	7.120.000	10,68	12,55
Tianjin	5.950.000	7.103.000	23,93	19,38
Tanjung Pelepas	4.770.000	5.500.000	14,19	15,30
New York/New Jersey	5.092.806	5.400.000	6,26	6,03
Bremen/Bremerhaven	4.428.203	4.892.239	18,54	10,48
Toplam	208.470.488	23.581.3816	11,81	13,12

Tablo 2.2’de görüleceği üzere Akdeniz’in en büyük konteyner limanı dünyada ilk 20 liman arasına dahi girememektedir. Avrupa’daki en büyük konteyner limanı ise Rotterdam Limanıdır. Akdeniz’in ilk 15 konteyner limanı içerisinde İstanbul Ambarlı ve İzmir Alsancak Limanları yer almaktadır.



Şekil 2.6. Akdeniz’deki Konteyner Limanları

Tablo 2.3 Akdeniz Konteyner Limanları İstatistikleri (Containerisation Inter. Yearbook 2009, Lloyd's List 2008)

SIRA	LİMAN	ÜLKE	2007	2008	% Değişim
1	Valencia	İspanya	3,042,665	3,597,215	18,2%
2	Giola Tauro	İtalya	3,445,337	3,467,772	0,7%
3	Algeciras	İspanya	3,414,345	3,324,310	-2,6%
4	Port Said	Mısır	2,768,900	3,202,00	15,6%
5	Barcelona	İspanya	2,610,099	2,569,547	-1,6%
6	Le Havre	Fransa	2,600,00	2,500,00	-3,8%
7	Marsaxlokk	Malta	1,887,405	2,300,00	21,9%
8	Ambarlı	Türkiye	1,940,000	2,262,00	16,6%
9	Genoa	İtalya	1,855,026	1,766,605	-4,8%
10	Halfa	İsrail	1,148,628	1,395,900	21,5%
11	Constantza	Romanya	1,411,414	1,380,935	-2,2%
12	La Spezia	İtalya	1,187,040	1,246,139	5,0%
13	Damietta	Mısır	999,193	1,236,502	23,8%
14	Beirut	Lübnan	947,625	945,105	-0,3%
15	İzmir	Türkiye	892,217	895,000	0,3%

Dünyadaki önemli limanlardan örnek verilmesi amacıyla Rotterdam, Singapur, Los Angeles ve Cenova Limanları incelenerek aşağıda değerlendirilmiştir.

2.3.3.1 Rotterdam Limanı

Rotterdam Limanı dünya ticaretinde büyük paya sahip olan Hollanda'nın en önemli altyapısıdır. 13. yüzyıldan kalma bir balıkçı köyü olan Rotterdam'ın uluslararası bir lojistik merkezi haline getirilmesi amacıyla Hollanda Hükümeti projeyi yönetmek üzere Rotterdam Municipal Port Management (Rotterdam Belediyesi Liman İdaresi) adı verilen bir örgüt kurmuştur. 1932 yılında kurulan bu idare 1000 kişi istihdam etmekteydi ve ana görevi Rotterdam Limanı'nın uluslararası tanıtımıydı.

Günümüzde ise Rotterdam Limanı, tonaj bakımından Avrupa'nın en büyük konteyner limanı olup ABD'den Avrupa'ya ana çıkış kapısı konumundadır. ABD ihracatlarının %60'ı Rotterdam'dan geçmektedir (Zorlu, 2008). Yoğun mal akışı, Rotterdam Limanı'nı tam bir lojistik merkez haline getirmiştir. Denize yakın konumu ve çok büyük konteyner gemilerinin kolayca erişebilmesi sayesinde

Rotterdam Limanı konteynerlerin deniz dağılımı ve büyük ölçekli dağıtıma yönelik merkezlerin kurulması için ideal bir mevki sağlamaktadır. Bu nedenle çoğu konteyner servisi Rotterdam'ı Avrupa'daki en önemli uğrak limanı haline getirmiştir ve feeder (besleme) gemileriyle Rotterdam, diğer limanlara hizmet vermektedir.

Rotterdam'ın en önemli özelliklerinden biri de etki alanı ile mükemmel bağlantısıdır. Avrupa, Rotterdam Limanı'na karayolu, demiryolu, iç suyu, denizyolu ve boru hattı olmak üzere 5 ulaştırma modeli ile bağlanmıştır. Avrupa'ya sevkiyatların 48 saat içinde TIR ile teslim edilebildiği 5 adet büyük karayolu, dördü 550 terminalde duraklayan demiryolu ve 8 ülkede 26 limanı birbirine bağlayan nehirleri ile art bölgeye ulaşım hızlı ve çeşitli alternatiflere sahiptir (www.portofrotterdam.com).

Rotterdam Limanı dünyanın en önemli aktarma limanları arasındadır. Bu özellik ülke ekonomisine önemli ölçüde katkı sağlayarak ülkenin refah seviyesini yükseltmektedir. Rotterdam Limanı 1999 yılında Rotterdam Belediyesi'ne kazancından 45 Milyon Amerikan Doları ödeme yapmıştır ve böyle bir rakamın bölgesel kalkınma ve ulusal ekonomiye nasıl bir güç vereceği son derece açıktır. Hollanda'nın en büyük ikinci kenti olan Rotterdam, limanı ile *Avrupa'da yaklaşık 450 milyon müşteriye hizmet vermektedir. Rotterdam'ın Hollanda'nın gayri safi milli hasılasına katkısı yaklaşık % 12 olup tüm liman faaliyetleri aktarma ve taşıma, sanayi ve dağıtım olmak üzere toplam 300.000 kişiye istihdam sağlamaktadır (Zorlu, 2008).*

Tablo 2.4 Rotterdam Limanı Genel Özellikleri (www.portofrotterdam.com)

Toplam Liman Alanı	10.500 hektar
Sanayi Bölgeleri	5.100 hektar
Su Alanı	3.440 hektar
Altyapı	1.960 hektar
Boru Hattı	1.500 km
Rıhtım Uzunluğu	74 km
Tank Kapasitesi (x 1 milyon ton)	27,7 m ³
Ham Petrol Kapasitesi (x 1 milyon ton)	12,8 m ³
İşlenmiş Petrol Ürünleri Kap. (x 1 milyon ton)	11,7 m ³
Kimyasal Ürünler Kapasitesi (x 1 milyon ton)	3,2 m ³

Vinçler	Adet
Konteyner Gantry Vinçleri	92
Çok Amaçlı Vinçler	159
Dökme Yük Vinçleri	58
Mobil Vinçler	25
Terminaller	Adet
Konteyner Terminalleri	11
Çok Amaçlı Terminaller	17
Ro-Ro Terminalleri	7
Araba Terminalleri	1
Meyve Terminalleri	2
Meyve Suyu Terminalleri	3
Dökme Terminalleri	20
Yolcu Gemisi Terminalleri	1



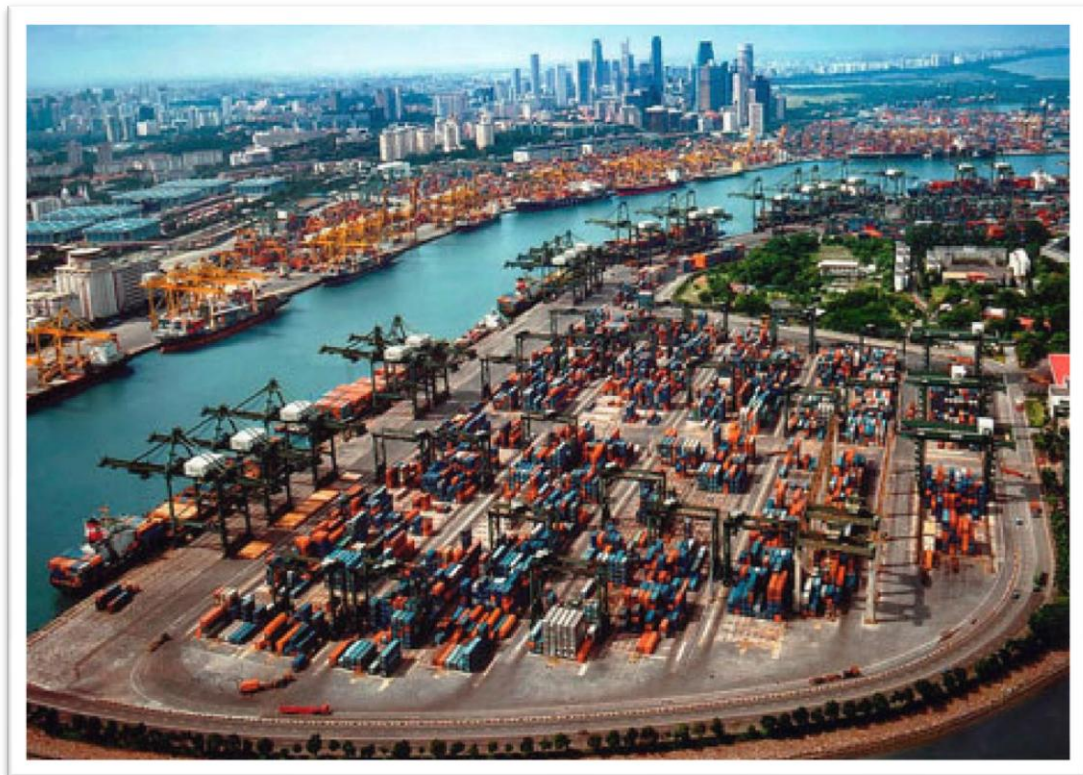
Şekil 2.7 Rotterdam Limanından Bir Görünüm (www.portofrotterdam.com)

2.3.3.2 *Singapur Limanı*

Singapur Limanı, Malezya, ABD, Hong Kong, Japonya, Çin ve Tayland başta olmak üzere bölge ülkeleri olan Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticaret ilişkisi içinde olan ülkenin en önemli limanıdır. Singapur'un en temel özelliği konumu itibariyle aktarma limanı olmasıdır ve yılda ortalama 140.000 adet

gemiye hizmet verebilmektedir Singapur'da elleçlenmekte olan konteynerlerin yaklaşık %80'i aktarma konteynerleridir (Singapur Limanı Resmi İnternet Sitesi).

Her üç dakikada bir geminin giriş veya çıkış yaptığı Singapur Limanı verimliliği çok yüksek bir limandır. Bunun en önemli sebeplerinden biri ülkede çok gelişmiş olan bilişim teknolojisidir. Bugün Singapur Limanı deniz lojistiği ve operasyonlarında dünyada bilişim lideri konumundadır.



Şekil 2.8 Singapur Limanı Konteyner Terminali (Zorlu, 2007, s.32)

2.3.3.3 Los Angeles Limanı

Los Angeles Amerika Birleşik Devletleri'nin Pasifik kıyısında bulunan, güçlü Amerikan ekonomisinin en önemli limanıdır. 7.500 dönüm alana kurulu olan Los Angeles Limanı 3 kuru yük, 9 sıvı yük, 8 konteyner, 1 otomobil, 4 dökme yük ve 2 çeşitli amaçlar için kullanılan toplam 27 kargo terminaline sahiptir. Los Angeles Limanı son derece modern bir tesistir ve elleçleme işlemleri son teknolojiler yardımıyla gerçekleştirilmektedir. Liman konumu itibarıyla çok sayıda müşteriye hizmet sağlamaktadır. 80 adet uluslararası deniz ticaret hattı ve 12 yolcu hattı Los Angeles

Limanı'na düzenli sefer yapmaktadır. 2006 yılında 8.469.853 TEU konteynerin elleçlendiği liman, bu anlamda Amerika'da birinci sırada bulunmaktadır (www.portoflosangeles.org)

Los Angeles Limanı, güçlü denizyolu, karayolu, demiryolu ve havayolu bağlantılarına sahiptir. Liman sahasında dört demiryolu terminali mevcuttur. Denizyolu ve demiryolu kombinasyonu ile taşımacılıkta büyük kolaylık sağlanmakta bu da limanın bir dağıtım merkezi olarak gelişmesine katkıda bulunmaktadır.



Şekil 2.9. Los Angeles Liman Bölgesi (Zorlu, 2007, s.35)

2.3.3.4 *Cenova Limanı*

Ligurya Denizi'nin en korumalı koyunda yer almaktadır. Liman, karada yaklaşık 500 ha alana yayılmıştır. Liman kıyıda 47 km uzunluğunda deniz işleri alanı (30 km faal rıhtım dahil), 9-15 metre derinliğe sahiptir (bu derinlik büyük petrol ve yağ tankerlerine olanak sağlamak için bazı noktalarda 50 m.yi bulmaktadır). Limandaki bütün terminallerin demiryolu bağlantısı vardır ve bu alanlar ülke içi ve Avrupa

ulaşım ağına bağlanmıştır. Her yıl limana gelen yaklaşık 7000 gemiye iyi hizmet sunabilmek için, limanda yikleme boşaltma sırasında her türlü ihtiyaca yanıt verebilecek özel servisler sunulmaktadır.



şekil 2.10 Cenova Limanı (www.porto.genova.it)

Cenova limanı, stratejik konumu sayesinde, Güney Avrupa'ya kargo taşıyan deniz nakliyat firmaları için doğal güzergah üzerinde bulunmaktadır. Kıtalararası şebekede önde gelen bir liman rolündedir ve Akdeniz'de Avrupa pazarını, Kuzey ve Güney Avrupa'ya bağlamaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti, Güney Amerika gibi büyüyen ekonomilerle bağlantılı olarak son yıllarda ithalatta artış gözlenmektedir. Limanın bu kadar başarılı olmasının sebebi nakliyat firmalarına ve uluslararası acentelere sunulan hizmetler, depo alanları ve her çeşit kargo ve her tonajdaki gemi ve yikleme-boşaltmaya uygun elleçleme alanları bulunmasıdır.

Cenova Limanındaki tersane sanayisi Akdeniz'in en eski ve en donanımlısıdır. Tamir hizmeti veren 50'den fazla firmanın ofisi burada yer almaktadır. Ek olarak inşaat çeliği atölyesi, tasarım laboratuvarları, tekne temizleme bölümü, boyama, kum püskürterek temizleme, döşeme ve sağlık hizmetleri bulunmaktadır.

2.3.4 Türkiye'de Limanların Genel Durumu

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir.

İthalat ve ihracatımızın % 87,6'sının denizyolu ile yapılması nedeniyle dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır.

Denizyolu yük taşımacılığında yaşanan ve beklenen artış, ticarete hızın ve ulaşım sisteminin etkinliğinin daha fazla rol oynaması, Türkiye'nin jeopolitik konumunun getirdiği dünya ticaretinin önemli koridorları üzerinde olma imkanı, kombine taşımacılığı ve buna uygun lojistik merkez özelliği taşıyan limanların önemini artırmıştır. Bu gelişme Dokuzuncu Kalkınma Planının Ticaret Hizmetleri ile ilgili bölümünde şöyle ifade edilmektedir: "Ticaret hizmetlerinde etkinliğin artırılması amacıyla, yük taşımacılığına yönelik olarak toplama ve dağıtım aşamalarında ilgili tüm tarafların bir araya geldiği; konteynerlerin depolanması, tasnif edilmesi ve ulaştırma türleri arasında aktarımının sağlandığı; bürokratik işlemlerin tek bir mekanda basitleştirilerek çözümlendiği, yük başlangıç ve bitiş noktaları olarak tanımlanabilecek lojistik merkezler vasıtasıyla kombine taşımacılığa geçilmesi sağlanacaktır. Öncelikle, önemli limanlardan başlamak üzere belirli merkezlerde lojistik merkezler kurulacaktır."

2.3.4.1 İşletilmekte Olan Kamu ve Özel Kesime Ait Limanlar

İşleten kurumlar açısından limanlar 3 kısma ayrılmaktadır. Bunlar sırasıyla Kamu Limanları, Belediye Limanları ve Özel Limanlardır. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın kayıtlarında 160 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından, 6 tanesi de T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD) tarafından işletilmektedir.

Tablo 2.5 Limanların işletme Tipleri (DTO, 2007)

Limani Sahibi	Adet
Kamu Limanları	25
Belediye Limanları	27
Özel Limanlar	108

Limanlar, ayrıca bağlı buldukları Bölge Müdürlüklerine göre aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

Tablo 2.6 Limanların Bağlı Oldukları Bölge Müdürlükleri (DTO, 2007)

BAĞLI OLDUĞU BÖLGE	ADET
Antalya	7 liman
Çanakkale	23 liman
İstanbul	71 liman
İzmir	19 liman
Mersin	16 liman
Samsun	15 liman
Trabzon	9 liman

Tablo 2.7 Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (DTO, 2007)

TAŞIMA CİNSİ		2003	2004	2005	2006	2007
TRANSİT	YÜKLEME	BİLGİ YOK	4.826.449	3.772.816	9.112.901	30.593.600
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	-	-	-	2.473.350
	TOPLAM	BİLGİ YOK	4.826.449	3.722.816	9.112.901	33.066.950
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	9.798.081	8.465.427	11.138.934	9.691.009	9.761.897
	YAB. GEMİ	31.678.720	38.592.767	43.370.786	53.224.889	57.835.842
	TOPLAM	41.476.801	47.058.194	54.509.720	62.915.898	67.597.739
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	29.946.962	26.452.733	31.929.337	32.398.022	27.003.125
	YAB. GEMİ	68.726.675	78.244.387	95.145.837	107.457.906	125.310.476
	TOPLAM	98.673.637	104.697.120	127.075.174	139.855.928	152.313.601
KABOTAJ	YÜKLEME	BİLGİ YOK	14.598.640	14.238.305	13.595.664	16.364.074
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	14.727.554	13.930.533	14.682.817	18.741.552
	TOPLAM	BİLGİ YOK	29.326.194	28.168.838	28.278.481	35.105.626
TOPLAM	YÜKLEME	41.476.801	66.483.283	72.470.841	85.624.463	114.555.413
	BOŞALTMA	98.673.637	119.424.674	141.005.707	154.538.745	173.528.503
	TOPLAM	140.150.438	185.907.957	213.476.548	240.163.208	288.083.916

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2007 yılında 288.083.916 ton yük elleçlenmiştir. 2007 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %23,4'ü olan 67.597.739 tonu ihracat,
- %52,9'u olan 152.313.601 tonu ithalat,
- %12,2'si olan 35.105.626 tonu kabotaj,
- %11,5'i olan 33.066.950 tonu transit olarak gerçekleştirilmiştir.

2.3.4.2 TDİ Limanları

TDİ'ye ait 6 adet liman (İstanbul, Çanakkale, Lapseki, Kabatepe, Gökçeada (2)) bulunmaktadır. 2007 yılsonu itibariyle, TDİ limanlarına yanaşan 832 gemi ile 460.427 yolcuya liman hizmeti verilmiştir. TDİ limanlarının toplam rıhtım uzunluğu 2.853 m, yıllık elleçleme kapasitesi teorik olarak 800.000 ton/yıl, gemi kabul kapasitesi 5.845 adet/yıl, yolcu kabul kapasitesi ise 4.260.000 kişi/yıl'dır.

2.3.4.3 TCDD Limanları

11 Mayıs 2007 tarihinde özelleştirilen Mersin Limanı dışında kalan ve özelleştirme işlemi devam eden limanlarla birlikte 6 limanı (Haydarpaşa, İzmir, Bandırma, Samsun, İskenderun, Derince) işletmeye devam eden TCDD limanlarının özellikleri, yıllara ve yük gruplarına göre yükleme/boşaltma Tablo 1.16'da sunulmaktadır. Ayrıca özelleşen Mersin Limanı'na ait liman bilgileri ile yükleme ve boşaltma bilgileri tablolarda gösterilmektedir. T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne (TCDD) ait Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun Limanları 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile özelleştirme programına alınmış ve 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile anılan limanların "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir.

Tablo 2.8 TCDD Limanlarındaki Liman/İskelelerin Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri (TCDD)

Limanlar	Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	Liman Alanı (*1.000 m ²)	İşçi Sayısı	Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	Elleçleme Kapasitesi (1.000 ton/yıl)	Karışık Eşya Stoklama Kapasitesi (1.000 ton/yıl)	Konteyner Stoklama Kapasitesi (1.000 ton/yıl)
HAYDARPAŞA	2.765	320	725	2.651	5.427	689	269
İZMİR	2.959	902	505	3.640	6.419	884	343
SAMSUN	1.756	588	274	1.130	2.380	6.866	50
BANDIRMA	2.788	246	248	4.280	2.771	2.013	50
DERİNCE	1.092	312	235	862	2.288	2.984	100
İSKENDERUN	1.426	750	491	640	3.247	9.286	146
MERSİN	4.605	994	1.098	4.692	6.131	8.500	371
TOPLAM	17.391	4.112	3.576	17.895	28.663	31.222	1.329

Tablo 2.9 TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar (TCDD)

YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2003	2.561.492	34	0	3.108.322	45	53.075	5.722.968
2004	2.740.306	6.940	0	3.646.850	6.573	57.262	6.457.931
2005	1.843.741	484	0	2.755.489	5.432	9.093	4.614.239
2006	1.252.813	0	0	2.532.781	0	0	3785.594
2007	1.065.764	310.685	0	2.259.776	291.960	0	3.928.185
İZMİR							
2003	8.010.121	0	0	3.086.755	12.723	0	11.109.599
2004	8.976.864	175	0	3.511.322	11.904	0	12.500.265
2005	8.223.730	1.515	0	3.568.644	17.590	0	11.811.479
2006	8.268.423	33.945	0	3.828.909	138.656	0	12.269.933
2007	7.724.318	15.355	0	4.180.422	148.081	0	12.068.176
MERSİN							
2003	5.241.091	517.576	120.918	8.701.796	554.678	340.319	15.476.378
2004	5.176.553	407.467	124.565	10.091.725	782.221	600.762	17.183.293
2005	5.363.594	305.870	165.130	9.190.875	773.142	487.697	16.286.308
2006	6.354.812	154.700	438.606	8.226.605	702.618	656.410	16.533.751
2007*	2.199.530	6.100	150.145	2.804.897	222.208	301.652	5.604.532
SAMSUN							
2003	318.443	239.577	157	2.017.392	186.134	7.033	2.768.736
2004	417.848	316.776	0	2.258.620	102.515	16.475	3.112.234
2005	483.794	211.111	0	2.183.078	175.744	13.481	3.067.208
2006	515.794	8.221	0	1.452.703	62.336	7.237	2.046.291
2007	531.109	6.990	0	1.042.818	31171	4.217	1.616.305
BANDIRMA							
2003	1.035.725	182.182	0	1.374.416	131.553	0	2.723.876
2004	912.260	582.646	3.798	1.301.445	439.306	3.805	3.243.260
2005	758.806	1.386.639	10.692	1.010.352	1.337.280	10.692	4.514.461
2006	822.328	2.330.885	0	897.976	2.144.942	0	6.196.131
2007	761.558	3.035.399	2000	1.908.423	2.755.463	2.000	8.464.843
İSKENDERUN							
2003	395.633	20.658	0	629.581	1.194.503	16.342	2.256.717
2004	333.387	43.745	3.231	438.069	1.382.403	32.763	2.233.598
2005	396.764	23.438	0	587.513	1.096.460	27.531	2.131.706
2006	501.510	11.560	0	591.110	860.561	23.727	1.988.468
2007	365.121	1.457	406	622.762	834.604	22.300	1.846.738
DERİNCE							
2003	340.712	7.761	0	1.096.219	6.864	83	1.451.639
2004	493.533	6.385	582	1.456.964	9.417	570	1967.451
2005	726.461	2.590	40	1.489.756	5.497	0	2.234.344
2006	768.725	1.189	102	1.774.711	35	0	3.544.762
2007	843.687	1.234	0	2.185.773	342	0	3.031.036
TOPLAM							
2003	17.903.217	967.788	121.075	20.014.481	2.086.500	416.852	41.509.913
2004	19.050.751	1.364.134	132.176	22.704.995	2.734.339	711.637	46.698.032
2005	17.796.890	1.931.647	175.862	20.785.707	3.411.145	548.494	44.649.745
2006	18.484.405	2.540.500	438.708	19.304.795	3.909.148	687.374	45.364.930
2007	13.411.087	3.337.220	152.551	15.004.871	4.283.829	330.257	36.559.815

2.3.4.4 Özel Limanlar

Daha önce TDİ ve TCDD mülkiyetinde olup da ÖİB tarafından özelleştirilen limanların bilgileri daha önce verilmişti. Özel liman kuruluşları; sadece kendi yüklerini, hem kendi hem üçüncü şahıs yüklerini veya sadece üçüncü şahıs yüklerini elleçleyenler olarak sınıflandırılabilirler. Özel sektör liman kuruluşları, sorunlarını sektörel düzeyde ele alarak kalıcı çözümler üretmek amacıyla 1996 yılında Marlim Liman İşletmecilik Derneği şeklinde yapılanmışlardır. Bu dernek daha sonra Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) adıyla faaliyetlerine devam etmiştir. TÜRKLİM'e üye olmayan özel limanlar da mevcuttur.

Kumport Türkiye'nin en büyük özel limanıdır. Kuzey Marmara'da sanayi ve ticaret bölgelerinin çok yakınında yer alması nedeniyle son derece stratejik bir konumdadır. Konteyner taşımacılığı yönünden özel sektördeki diğer önemli limanlar olarak Marport ve Gempport'u belirtebiliriz. TCDD ve özel sektör limanlarının toplam konteyner elleçlemesini gösteren tablo aşağıdadır. Bu tablodan da görüleceği gibi son yıllarda özel limanlardaki konteyner elleçleme istatistikleri hızla artmış bulunmaktadır. Bunun nedenleri arasında TCDD limanlarının özelleştirme sürecine girmesi ve ekipman ve personel yönünden yeterli desteği alamaması yer almaktadır.

Tablo 2.10 TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteyner Elleçlemesi (TEU) (TÜRKLİM)

	2006	%	2007	%	2008	%
TÜRKLİM Üyeleri	2.568.631	67,19%	3.389.867	72,00%	3.964.304	75,83%
TCDD Limanları	1.248.654	32,66%	1.295.954	27,53%	1.241.709	23,75%
Diğerleri	5.442	0,14%	22.339	0,47%	22.141	0,42%
TOPLAM	3.822.727	100,00%	4.708.160	100,00%	5.228.154	100,00

Tablo 2.11 TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Kargo ve Katı Dökme Yük Taşımacılığı (ton) (TÜRKLİM)

	2006	%	2007	%	2008	%
TÜRKLİM Üyeleri	45.273.927	59,04%	56.069.134	59,94%	58.432.250	58,63%
TCDD Limanları	15.346.470	20,01%	17.484.379	18,69%	17.127.813	17,18%
Diğerleri (×)	16.062.476	20,95%	19.984.892	21,37%	24.110.277	24,19%
TOPLAM	76.682.873	100,00%	93.538.405	100,00%	99.670.340	100,00%

(×) Bilgi Alınabilen Limanlar Dahildir.

Tablo 2.12 Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı)

ANTALYA BÖLGESİ	21. ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ	2. AKDENİZ KİMYA / NEMPORT
1. ALIDAŞ ALANYA LİMANI	22. DILER LİMAN TESİSLERİ	3. EGE GAZ LNG TERMİNALİ
4. ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI	23. EVYAP PORT	4. HABAŞ İSKELESİ
5. ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI	24. FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ	5. İDÇ LİMANI
6. MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU	25. GÜBRETAŞ TESİSLERİ	6. LİMAŞ LİMAN İŞLETMELERİ
7. ORTADOĞU ANTALYA LİMANI	26. HABAŞ TERMİNALİ	7. PETROL OFİSİ ALIAGA TESİSLERİ
8. POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ	27. İGSAŞ LİMAN TESİSLERİ	8. TOTAL OIL İSKELESİ
ÇANAKKALE BÖLGESİ	28. KIZILKAYA LİMANI	9. TÜPRAŞ LİMANI
1. AKÇANSA LİMAN TESİSİ	29. KORUMA KLOR ALKALİ TESİSLERİ	10. ÇEŞME LİMANI
2. BAGFAŞ İSKELESİ	30. KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ	11. DİKİLİ İSKELESİ
3. BORUSAN LİMANI	31. LAFARGE ASLAN	12. MOPAK İSKELESİ
4. BP GEMLİK İSKELESİ	32. LİMAN LİMAN TESİSLERİ	13. KUŞADASI LİMANI
5. GEMLİK GÜBRE LİMANI	33. MARMARA TRANSPORT İSKELESİ	14. MARMARİS LİMANI
6. GEMPORT	34. MİLANGAZ ŞAMANDIRA	MERSİN BÖLGESİ
7. İÇDAŞ LİMANI	35. NUH ÇİMENTO LİMAN TESİSLERİ	1. TOROS TERMİNALİ
8. DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI	36. OPAY PLATFORM İSKELESİ	2. ADVANSA SA SA POLYESTER
9. ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI	37. PETLINE PLATFORMU	3. ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
İSTANBUL BÖLGESİ	38. PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ	4. GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ
1. AKÇANSA AMBARLI LİMANI	39. POLİPORT	5. İSDEMİR LİMANI
2. AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ	40. SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ	6. ORHAN EKİNCİ İSKELESİ
3. ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ	41. SHELL DERİNCE TESİSLERİ	7. YAZICI İSKELESİ
4. AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ	42. SOLVENTAŞ İSKELESİ	8. ATAŞ TERMİNALİ
5. ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA	43. TOTAL GEBZE TESİSLERİ	9. MERSİN ULUSLAR ARASI LİMANI
6. KUMPORT	44. TURKUAZ İSKELESİ	10. MESBAŞ RIHTIMI
7. MARDAŞ İSKELESİ	45. TÜPRAŞ İZMİR RAFİNERİ	SAMSUN BÖLGESİ
8. MARPORT	46. TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İS.	1. SÜRSAN ŞAMANDIRASI
9. PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ	47. YALOVA ELYAF İSKELESİ	2. ORDU LİMANI
10. TOTAL HARAMİDERE TESİSLERİ	48. YARIMCA ROTA LİMANI	3. AYGAZ ŞAMANDIRALARI
11. ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ	49. ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO L.	4. PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI
12. MOBİL OIL SERVİBURNU İSKELESİ	50. ERDEMİR LİMANI	5. TOTAL OIL ŞAMANDIRASI
13. PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ	51. BÜTANGAZ TERMİNALİ	6. YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN.
14. ZEYPORT	52. AKPORT TEKİRDAĞ LİMANI	7. SİNOP LİMANI
15. AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ	53. MARTAŞ TEKİRDAĞ LİMANI	TRABZON BÖLGESİ
16. AKSA LİMAN TESİSİ	54. ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ	1. GİRESUN LİMANI
17. AKTAŞ HAMMADDE DOLUM TESİSİ	55. GİSAŞ TUZLA İSKELESİ	2. HOPA LİMANI
18. ALEMDAR DİLİSKELESİ	56. U.N. RO-RO PENDİK LİMANI	3. RİPORT
19. ALTINEL MELAMİN İSKELESİ	İZMİR BÖLGESİ	4. ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI
20. AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ	1. EGE ÇELİK LİMANI	5. POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
	2. EGE GÜBRE LİMANI	6. TRABZON LİMANI

BÖLÜM ÜÇ

EKONOMİK GÜÇ UNSURU LİMANLAR VE ETKİ ALANLARI

3.1 Büyüyen Ekonomilerde Limanların Rolü

Ulaştırma zincirinin en önemli halkalarından birini oluşturan limanlar, büyük ve giderek artan bir öneme sahiptir. Limanlar işlevleri gereği bölgelere yapılacak olan yatırımlar için çekici bir unsurdur. Liman ve liman şehri arasındaki ekonomik ve finansal bağların varlığı gibi yakın organizasyonel bağların olduğunu da kanıtlamaktadır. Liman ve bölge arasındaki karşılıklı bağlantı sistemi üretim ve ekonomik ilişkiler üzerine kurulmuştur. Bu bağlantı sistemi dinamik nitelikleri olan sürekli değişim karakteri çizmektedir. Bir taraftan limanlar kıyı bölgelerinin gelişmesine ortaklaşa karar verirken, diğer taraftan ise bölgedeki kaynaklar ve imkanlar limanın gelişmesini belirler.

Taşımacılığın büyümesi, limanın sanayi ve ticari faaliyetleri, liman üretimi alanındaki organizasyonel ve yapısal dönüşümlerin birlikte olmasıyla ilişkilidir. Bu durum, liman ve kıyı bölgesi arasında yasal ve organizasyonel bağlantılarda olduğu gibi ekonomik ve teknik sistemlerde de aynı anda yaşanan hızlı değişimlerin gerçekleşmesine neden olmaktadır. Limanların gelişmesi ve bölgede ürünlerdeki artışın bir sonucu olarak, talebin büyümesi ve bölgedeki artan ihtiyaçların tatmini sağlanmaktadır. Bu durum da limanların kıyı bölgelerinin ekonomik gelişmelerini uyaran bir etmen olmasına neden olmaktadır (Atlay, 2003).

Bu yaklaşımdan şu sonuç çıkarılabilir; bölgesel hedeflerin gerçekleşmesinde uyarıcı olarak limanların gelişmesi, limanların gelişme politikaları ve ülke tarafından izlenen bölgesel politikalara bağlantılı olabilir.

Ulaştırma altyapısının önemli unsuru olan limanlar, özellikle az gelişmiş bölgelerde, ekonomik gelişmeyi sağlamak için uyarıcı olarak kullanılırlar. Limanlar, yerine getirdikleri görevler dışında düşünüldüğünde, buldukları bölgelerde sanayi

faaliyetlerinin artmasında katkıda bulunurlar ve yeni sanayi yatırımları çeken bir güç olurlar. Bu yolla, bölgede oturanlara yeni çalışma yerleri açılmış olur ve liman bölgesindeki mal ve hizmetler için yeni talep yaratılmış olur. Bu sürecin ölçüsünü, liman ile bölge arasındaki karşılıklı bağımlılığın boyutu ve kıyı bölgesinin gelişmesinde ekonomik büyümenin çekici noktası olan liman belirleyecektir.

Ulaştırma faaliyetlerinin doğrudan etkisi üzerindeki üç unsur arasında ayırım yapılması gerekmektedir. Bu unsurlardan ilki yük çeşidine göre ton başına düşen parasal değerle ilgilidir. Dar anlamda ulaştırma faaliyetlerinin doğrudan etkisine bakıldığında, yük çeşidine göre ton başına düşen para değerini belirten bu etkiyi "trafik akış etkisi" olarak da adlandırmak mümkündür (Peeters, 1991).

Ulaştırma faaliyetlerinin doğrudan etkisiyle ilgili üzerinde durulması gereken ikinci bir unsur ise gönderici ve alıcıların doğrudan etkisidir. Daha önceden bahsedilen ulaştırma hizmetleriyle yakından ilişkili faaliyetleri olan mal göndericileri ve alıcıların doğrudan etkisi dikkat isteyen bir konudur. Çünkü ilgili tarafların belirli ulaştırma hizmetlerine olan bağlılık dereceleri söz konusudur. Daha açık bir şekilde ifade edilirse ihracatçı ve ithalatçıların limana olan bağımlılık derecelerinin belirlenmesi gerekmektedir (Atlay 2003).

Diğer bir unsur ise ulaştırma sektöründeki yatırımların doğrudan etkisi ile ilgilidir. Söz konusu yatırımlar için ortaya çıkan faaliyetler değerlendirilirken doğrudan ulaştırma sektörü yatırımları ayrıntılarıyla irdelenmelidir.

3.2 Limanların Yer Seçimi

Geleneksel olarak liman yerinin seçimi bilhassa mevzii coğrafik avantajları olan ve nüfusun da artması ile lüzumlu ihtiyaçları karşılamak üzere doğal liman yerlerinde kendini gösterir. Zemin ve çevre etütleri yapılarak, kıyı hareketleri ve su derinlikleri tetkik edilip, zeminin karakteri hakkında tam bir fikir edinebilmek için sondaj ve gerekli taban araştırmaları yapıp liman yeri uygunluğu kontrol edilir (Topaloğlu, 2007).

Liman kuruluşunda yer seçimine su derinliği, uygun arazi yapısı, rıhtım bölgesinin elverişliliği, dalga hareketlerinin etkisi, tortulaşma (sedimentasyon) gibi pek çok doğal faktör etki eder. Bir limanın sahip olduğu veya olacağı derinlik onun ticari hayatı boyunca yanaşacak gemilerin özelliklerinde bir kısıtlama yaratacaktır. Hakim rüzgar şiddeti ve istikametleri, fırtına tekrarları, dalgaların yüksekliği ve tesiri yüksek ve alçak su seviyesinin med-cezir süresi ve seviye değişikliği, miktarı, hakim su akıntılarının yön ve hızları gibi meteorolojik ve oşinografik hareketlerin tetkikleri yapılmalıdır. Liman içinde rıhtımlara gemilerin kolayca yanaşması manevra ve dönme için yeterli yer ayrılması da göz önüne alınmalıdır. Diğer taraftan karadan da sondaj yapılmak suretiyle liman inşaatına ait tesislerin uygun yerleri zemin şartları da kontrol edilmelidir. Sahil durumu, derinlikler, kıyı durumu, civarın topografyası, akıntılar, kum hareketleri gibi teknik faktörleri belirlemek için hidrografik, hidrolojik, sismik, jeolojik, jeofizik, meteorolojik, topografik etütler yapılır (Branch, 1986).

Bir limanın yerleşim alanı için en ideali doğal bir sığınak olmasını sağlayacak bir ada arkası, derin bir koy, nehir deltası vb. gibi doğal yapıdır. Bu tür yerler yatırım maliyetlerini düşürmekle kalmaz aynı zamanda güvenli seyir imkanı da sağlar.... Astronomik gel-git ve rüzgarlar, su seviyesindeki mevsimsel değişimler, dalga yükseklikleri, akıntılar, sis, buzlanma gibi doğal olaylar gemi operasyonunu kötü etkileyen faktörlerdir. Bu tür doğal olayların tekrar sıklık ve şiddetlerini saptamak açısından istatistiki bir ön çalışma yapılmalıdır. Bu sayede ortaya çıkan her seçeneğin operasyonel sınırlar içerisinde kalıp kalmadığı tespit edilmelidir (Kocagil, 2004).

Tüm bu doğal oluşumlar gemilerin manevra kabiliyetlerine olan etkileri açısından da incelenmelidir. Mevcut liman ağzı giriş kanallarının derinliği yerel çevresel şartlara özellikle dalga ve tortulaşma hareketlerine bağlıdır. Güvenli seyir için kötü havalardaki dalga boyları, akıntı yön ve hızlarına göre belirli sınırlar çerçevesinde bir derinlik tespiti uygulanması gerekir (Kocagil, 2004).

Saha yapılanması limanın karakterine (dökme, ham petrol, konteyner vb.) ve buna karşılık gelen ardiye, operasyon ve yan sanayi ihtiyaçlarına bağlıdır. Örneğin modern bir konteyner rıhtımı yaklaşık 8 ila 10 hektarlık bir alan işgal eder. Planlamada rıhtım bölgesinin yan sanayi tarafından kullanımı önemli bir yer tutar. Pek çok rıhtım gelirinin önemli bir kısmı bu bölümlerden gelen kiralama (leasing) geliridir.

“Diğer bir önemli faktör ise etki alanı etüdüdür. Günümüz teknolojisinde insan doğa ile savaşında hiç şüphesiz çok yol kat etmiştir. Denizler üstüne adalar inşa edilmeye başlanıldığından bu yana limanlara suni olarak kazandırılmayacak en büyük faktör etki alanı olmaktadır. Liman yerinin arkasındaki demiryolu, kara ve havayolu bağlantıları ile kombine taşımanın akacağı istikametteki rotaların iyi araştırılıp buralara mal ve hizmet akışının devamlı olabilmesi gerekmektedir” (Topaloğlu, 2007, s.49).

Yük ve gemi sahiplerinin liman yeri seçiminde dikkate aldıkları hususlardan bazıları kısaca aşağıdaki gibi sıralanabilir (Kocagil, 2004):

- Liman etki alanının potansiyeli.
- Limanın bağlı olduğu kanun ve yönetmeliklerin ücret tarifesinin diğer limanlara göre durumu.
- Genel ulaştırma şebekesindeki servis kalitesi; liman personelinin verimi ve modern teknolojik ekipman hacminin durumu.
- Limanın genel rekabetçiliği; liman tarifesinin kabul edilebilirliği ve mevzuat şartları.
- Dünya ticaretinde belirli bir ürüne/yüke olan talep miktarını en uygun maliyetle elleçleyebilmesi.
- Limandan yükün son teslim yerine ulaşımı genel taşıma maliyetinde önemli bir rol oynar. Bu açıdan limanın, bölgenin diğer ulaşım sistemleriyle sıkı bir ilişkisi olması ve olası yük ve ticaret merkezlerine yakın olması esası.
- İklim şartları; sürekli ağır kış şartları, fırtına, donma vb.
- Özel çeşit yükler için ihtisas sahibi limanlarda ve özel ekipman temini ile elleçleme.

- Limanların sundukları yan hizmetler; pilotaj ve römorkör hizmeti, depolama, yakıt ve kumanya tedariki, gümrükleme vb. yeterliliği.

3.3 Limanların Etki Alanı (Hinterlandı)

Bu çalışmada hinterland yerine Türkçe karşılığı olan art bölge ile aynı anlama gelen etki alanı kullanılacaktır.

Bir limanın iş yapma gücü için onun sadece rüzgar, akıntı, gelgit gibi doğal etkilere karşı korunmuş olması yetmez. Bunun için bölgenin, her bakımdan limana yönelmiş olması gerekir. Bu bölge limanın art bölgesi veya etki alanıdır.

“Etki alanı, coğrafi bir terim olup, bir limanın gerisindeki alanı ifade etmek için kullanılmaktadır. Genellikle limandaki ticaret, etki alanına bağlı bulunmaktadır. Bu bağlamda etki alanı sınırları, bir limanı çevreleyen bölgelerin o limana olan en ekonomik ulaşım mesafesi ile belirlenmektedir. Gelişen teknoloji ile ulaştırma araçlarındaki gelişmeler etki alanının kapsamını genişleten etkenlerdir” (Barda, 1982; s.174).

“Liman, etki alanının büyüklüğü, ürünlerin zenginliği ve limana olan ulaştırmanın kolaylığı ve çokluğu oranında değer kazanır ve gelişir. Genel limanlar ekseriyetle geniş bölgesel etki alanına sahiptirler. Etki alanı üç ana tiptedir” (İZTO, 1996; s.41):

- Doğrudan etki alanı, bir liman için doğrudan doğruya olan art bölgedir. Herhangi bir ekonomik faaliyet bölgesinin kendi ürünlerinin sevki için kurulmuş bir limanın etki alanı birinci tip etki alanıdır. Örneğin, Ereğli, kömür bölgesi limanıdır ve o limanın etki alanı doğrudan kömür yataklarıdır.
- Bölgesel etki alanı, bir liman için dolaylı etki alanıdır. Limana değişik alanlardan farklı ürünler gelebilmektedir. Örneğin, Kütahya ya da Çanakkale'nin seramikleri, Seydişehir'in alüminyumunu, Bursa, Manisa ve Çanakkale'nin salçası, Afyon'un mermerleri bölgesel etki alanına sahip olan İzmir Alsancak Limanından sevk edilmektedir.

- Transit etki alanı, transit yük geçişine sahne olan etki alanıdır. Ancak bir limanın etki alanı transit yüklerden başka o ülke ve bölgeye ait yüklere de hizmet etmekte, transit yüklerin miktarı liman ve etki alanının konumuna uygun olarak artmakta ya da azalmaktadır. Örneğin İskenderun Limanı Ortadoğu Ülkeleri'ne yakınlığı nedeniyle aynı zamanda transit etki alanına sahip olan bir limandır. Ayrıca, İzmir Limanının geri bölgesinin topoğrafik durumunun elverişli olması ile ilgili olarak yüklerin iç kesimlere aktarılması için potansiyeli yüksektir. Bu nedenle önemli bir aktarma merkezi olarak dikkati çekmektedir.

Bir limanın etki alanı sınırlarını kesin çizgilerle ayırmak oldukça güçtür. Çünkü bir limana gelen ya da bir limandan gönderilecek mallar, arz-talep elastikiyeti söz konusu olduğu için etki alanı sınırlarını belirlemeyi güçleştirmektedir.

Etki alanının hudutlarının iktisadi olan nakliye mesafeleri tayin eder. Her liman etrafında aynı nakliye masraflarını ifade eden hatlar çizilmek suretiyle birbirine komşu olan bu limanlar arasında kritik olan hatlar bulunabilir. Bu hatlar üzerine rastlayan yerler bu limanlardan birinin veya diğerinin etki alanına dahil edilebilir. Burada etki alanlarının demiryolu ve karayolu ve hatta havayoluna göre etüt edilmesi gerekir. Zira iyi vasıflı olmayan bir yol ne kadar kısa olursa olsun daha uzun olan yola nazaran daha fazla masraflı olabilir (Durgu, 2000).

Genel olarak bir limanın etki alanı limanın hizmet hacmi, ülkenin dünya üzerindeki konumu, büyüklüğü, o ülkenin nüfus yoğunluğuna, ülkenin ve bölgenin ekonomisine ve ülkenin dünya ticaretindeki yerine bağlıdır. Hammadde, su, enerji ve ticari kaynakların yakınlığı, kalifiye iş gücü temini, kara, demir ve hava yolları açısından ulaştırma kolaylığı, müşteri pazarlarının yakınlığı, nüfus ve gelir açısından büyüme potansiyeli özellikle limanları değerlendirirken dikkat edilmesi gereken noktalardır (Aydemir, 2003).

Liman analizinde etki alanının mevcut ve potansiyel etkisini tespit edebilmek önemli bir yer tutar. Bu yüzden limana ait etki alanı araştırması limanın coğrafi konumunu tespit ve bünyesinde barındırması gereken ekipman ve tesislerin tayininde bu tür çalışmaların yapılması gerekir. Etki alanının incelenmesinde limanın hitap

ettiği bölgenin sosyo-ekonomik yapısının liman ticaretine olası etkisi hesaba katılmalıdır. Hitap bölgelerinin ekonomik aktiviteleri zamanla değişebilir ve genellikle değişik yük cinsleri ve değişik taşıma rejimlerine göre farklılık gösterebilir (Özkan, 2003).

Bir limanın etki alanı tespit edilirken genellikle eşit taşıma maliyetleri, eşit uzaklıklar, limanlar arası analizler gibi rekabetçi unsurlar dikkate alınır. Sıkça kullanılan veriler; ithalat ve ihracat istatistikleri, taşınan malın çıkış ve nihai varış yerleri, taşıma maliyeti, taşıma süresi, liman maliyetleri (dolaysız ve dolaylı), rakip liman ve ulaştırma alternatifleri, çeşitli etki alanı değişimleri ya da dinamikleri, nüfus dağılımı, nüfusun gelir dağılımı, bölgenin ekonomik büyüme oranı, ara nakliyecileri yapan rejimlerin analizi (demiryolu, karayolu vb.), yük akışı ve kapasitesi gibi sıralanabilir (Kocagil, 2004).

Pek çok değişkeni, etmeni ve veriyi içermesi nedeniyle limanların etki alanını belirleyen standart bir model bulunmamaktadır. Etki alanı belirleme çalışmaları ağırlıklı olarak limanların ekonomik etkisini ölçen modeller içerisinde ele alınan en çarpıcı alt konu başlığı olarak karşımıza çıkmaktadır. İlerleyen başlıkta limanların ekonomik etki çalışmaları ile ilgili bilgiler verilmektedir.

3.4. Ekonomik Etki Çalışmaları ve Limanlar

Ekonomik Etki Çalışmaları (Economic Impact Studies - EIS), bir sektörün ekonomik önemini veya belirli bir yatırım projesine bağlı ekonomik faaliyetin önemini anlamak için kullanılan bilimsel bir araçtır.

Ekonomik Etki Çalışmaları (EEÇ), özellikle ekonomik sektörler ve yatırım projelerinin değerlendirilmesi açısından politika üretme süreçlerinin başlangıç aşamalarında faydalıdır. EEÇ, yeni ve mevcut ulaştırma faaliyetlerinin ekonomik önemini saptamakta en iyi yoldur. Ulaştırma sektörünün gelir ve istihdam oluşumunda önemli bir katalizör olduğuyla ilgili ortak bir anlaşma mevcuttur. Yine de, bu katkının ne büyüklükte etkisi olduğuyla ilgili detaylı ve kesin bir sonuç bulunamamaktadır.

“Limanların buldukları bölgeye ekonomik katkı sağladığı apaçık ortadadır fakat etkinin ne derecede olduğu sorusunu cevaplamak zordur. Bu bağlamda başvuru liman ekonomik etki çalışmalarındaki temel amaç, bölgesel anlamda limanın sağladığı net ekonomik faydayı göstermektir” (Musso, Benacchio, Ferrari ve Haralambides, 2001, s.6). “Ekonomik etki çalışmalarını tamamıyla uygulamak; zaman alıcıdır, aynı zamanda pahalıdır, karışıktır ve ekonomik etki çalışmaları uygulamaları nadiren kusursuz olabilmektedir. Limanlar için ekonomik etki çalışmaları uygulamalarının nedenleri” (Alderton, 1999, s.106):

- Dünyanın önde gelen birçok liman otoritesi, limanlarını para ve uygun politikalarla desteklenmelerini sağlamak için bu gibi uygulamalara önem vermektedirler. Örneğin Antwerp, Amsterdam ve New York limanlarına ilişkin uygulamalar.
- Dünya Bankası gibi birçok finansman sağlayıcı kuruluşun, liman yatırımlarına olan desteklerinin sağlanmasında bu gibi çalışmaların önemi ve rolü büyüktür. Zira, bu tip çalışmaların sonuçları bu tip kuruluşların desteğinin alınmasında ikna edici bir özellik taşımaktadır.
- Liman yöneticilerine, hangi faaliyetlerinin en çok refah üreten ve maksimum istihdam sağlayan olduğunu anlama konusunda yardım etmektedir.

“Liman ekonomik etki çalışmaları, yerel anlamda limanların iş-meslekler, gelirler ve vergi gelirleri üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkilerini ölçmede önemli yere sahiptir. Limanların yerel bölgeye olan bu gibi etkisinin ölçülmesi ülke ve yerel yönetim açısından bakıldığında çok daha fazla önemi vardır; Çünkü limanların hali hazırdaki ekonomik etkilerinin yanında topluma liman yapısını anlamalarını sağlamada önemli bir eğitimsel hizmet vermektedir” (Carstensen ve Lott ve Shrestha, 2001, s.19).

Birçok liman etki çalışmalarında, istihdam, satışlar, gelir ve vergiler açısından limanların yerel ekonomiye etkileri ölçülmeye çalışılmıştır. Fakat liman ekonomik etkilerini eksiksiz olarak ölçen standart bir çalışma bulunmamaktadır. Çünkü bu tarz

çalışmalarda ekonomideki birçok sektörle ilgili fazlasıyla ayrıntılı miktarda istatistiksel veriye ihtiyaç duyulmaktadır.

Limanların doğrudan etki ettiği birincil unsurlar kullanıcı sanayicilerdir. İlgili sanayilerin saptanması ve ilgili sanayilerin limanla olan bağımlılık derecesinin dikkatlice araştırılması önemlidir. Liman direkt etkisinin diğer bir kısmı da konteyner, otomobil veya dökme yükler için elleçleme alanları ve depolama alanları belirleme, depoların ve diğer binaların yapımı, yeni iskelelerin yapımı, kıyı rıhtımların veya kanalların taranması ve yeni ekipmanların alımını kapsayan liman kapital harcamaları ve liman genişletme projelerinden oluşmaktadır.

Benzer şekilde, liman çekiciliğiyle oluşan sanayiler ise limanın varlığı sebebiyle o bölgeye çekilen-yerleşen firmaları kapsamaktadır. Liman ekiciliğiyle o bölgede bulunan firmalar eğer liman olanaklarına bir son verilirse bölgeden ayrılmayı-taşınmayı düşünebilirler. Bu firmalar iki gruba bölünebilir: mal ihracatçıları ve ham maddelerin toplanması veya dağıtımını yapan ithalatçılar. Bu sanayilerdeki toplam istihdam, ücret bordrosu ve vergi kazançları limana bağlıdır. Çünkü liman olanaklarının yokluğu durumunda etkilenen sanayiler bölgede yerleşmeyecektir.

Son olarak, liman-nedenselli sanayiler ise limandan ihraç yaparak pazarlarını genişletmiş olan bölgedeki sanayilerdir. Bu sanayiler için liman, ulaştırma maliyetlerini azaltarak sanayi büyütmesine katkıda bulunmasından dolayı bir kaynaktır.

Doğrudan liman etkilerinden oluşan ekonomik etkinlikler sınıflandırması için bir standart olmadığından bazı çalışmalar doğrudan etkiyi "gemilere yapılan hizmetler ve liman operasyonlarıyla oluşan ve doğrudan toplum gelirini etkileyen faktörleri" inceleyerek tahminlemeye çalışmaktadır:

- Gemi limandayken yaptığı demeler (geminin limana girmesi (dockage), stevedoring, onarımı, gıda maddeleri, yakıt)
- Liman ve terminal geliri (demoraj, elleçleme, depolama-ambar ve benzeri)

- Kara taşımacılığı (mavna, demiryolu, kamyon, yerel taşımacılık, yerel aktarmalar)
- Gemi adamlarının harcamalar (gıda, hediye alışverişi, tuhafiyeye ve kıyafet, ulaştırma ve benzeri harcamalar)
- Diğer liman hizmetleri (bankacılık, haberleşme, komisyonculuk, deniz sigortası ve benzeri hizmetler).

İkincil unsurlar ise birincil etkilere ekonomik açıdan bağımlı olan bölgedeki tüm aktiviteler şeklinde genel olarak tanımlanabilir. Birincil aktivitelerin arzı için firmaların tarafından satın alınan işçi, hizmetler, maddi-mallar ve diğer kalemler, dolaylı etkileri oluşturmaktadır. Benzer şekilde, nedensel etki de; hane halkının birinci ve ikinci ekonomik aktiviteler sayesinde kazandığı maaş-ücretleriyle satın alınan mal ve hizmetlerle oluşan ekonomik aktiviteleri içermektedir. Başka bir deyişle, ikincil etkiler, birincil etkilerle oluşan aktivitelerin bölge ekonomisinde yarattığı çarpan etkisini kapsamaktadır.

3.4.1 Liman Ekonomik Etki Çalışmaları Yöntemleri

“Liman ekonomik etkisini ölçmek için limanın birincil ve ikincil etkilerinin tanımlanmasından bir sonraki adım etkinin tahmini için uygun metodolojinin bulunmasıdır. Liman ekonomik etki çalışmaları yöntemlerine göre değerlendirildiğinde ortaya farklı amaçlar için tasarlanmış birçok metod çıkmaktadır. Bu metodlar; bölgesel ekonomik etkisi hesaplanacak olan limanın veya limanların faaliyetlerine, ilgili bölgenin ekonomik yapısına, doğrudan ve dolaylı etkilerin tamamının ölçülüp ölçülmeyeceğine, etkilerin hesaplanabilmesi için gerekli verilerin olup olmadığına veya ilgili verilerin güvenilirliğine vb. birçok etmene bağlı olarak farklılık gösterebilmektedir. Bu açılarıdan bakıldığında mevcut liman ekonomik etki çalışmalarında kullanılan metodolojileri değerlendirmek ve amaçlarına göre sınıflandırmak gerekmektedir” (Atlay, 2003, s.45).

Limanın Doğrudan Ekonomik Etkilerinin Ölçümü (Atlay, 2003):

- Kabaca Tahminleme ve Geçici İnceleme (Ad Hoc) Yöntemleri
- Liman Talebi Modelleri
- ABD Denizcilik İdaresi'nin (MARAD) Yaklaşımı İle Birincil Etkilerin Ölçümü
- Bremen limanlarının doğrudan bölgesel ekonomik etki analizi çalışmalarında uygulanan Surplus (fazlalık) Metodu'

Limanın Dolaylı ve Nedensel Ekonomik Etkilerinin Ölçümü

- Ekonomik Temel Yaklaşımı
- Keynesyen Çarpan Analizi veya Gelir-Gider Yaklaşımı
- Etki Zinciri Analizi
- Girdi-Çıktı (Input-Output) Analizi
- Ekonomik Uzmanlaşma Metodu

“Limanın yerel ekonomiye olan etkisini hesaplamaya kalkışan birçok çalışma olmasına rağmen, bu çalışmalar statiktir ve ekonomik etkinin dönemden döneme değişmelerini hesaplayamamaktadır. Örneğin, mevcut liman etki çalışmaları liman için ilave yatırımların artan faydasını hesaplayamazlar. Benzer şekilde, eski liman çalışmaları, limanın ekonomik etkisinin hesaplamasında teknolojik değişmelerin etkisini hesaba katmamaktadırlar (teknoloji sabit alınmıştır). Tüm bunlar, eski yaklaşımların gelişmiş versiyonlarının veya tamamıyla yeni yaklaşımların olabileceğini gösterir ki bu yaklaşımlar da lokal ekonomi üzerindeki liman ekonomik etkisinin daha doğru hesaplanması için gerekli olan teknolojideki değişim, yatırım değişimi ve sektörel zincirlerin genişletilmesi gibi faktörleri de içine alırlar. Lokal ekonomi üzerindeki liman ekonomik etkisini hesaplamada bu faktörleri içine alan-birleştiren alternatiflerden bir tanesi Bölgesel Ekonomik Modeller, Inc. tarafından geliştirilen REMI modelidir. Statik RIMS-II modeline göre REMI modeli, dinamik I-O analizi sayesinde lokal ekonomi üzerindeki çeşitli ekonomik şokları değerlendirebilmektedir. REMI modeli, bölgesel ekonomi şoklara yanıt verirken gerçekleşen aşamalı olarak dengeye geri dönüşleri hesaba katmaktadır” (Atalay, 2003, s.67).

3.5. Limanlar ile Etkileşim İçinde Bulunan Kurum / Kuruluşlar (Paydaşlar)

Limanın başarısı sadece yer seçimiyle, etki alanıyla, kapasitesiyle, altyapısıyla, üstyapısıyla ve buna bağlı veri performansı ile belirlenemez. Farklı paydaşlar arasındaki etkileşimin liman yöneticileri tarafından yönlendirilmesindeki başarı, daha güncel ve yaygın bir konu olmaya ve daha belirleyici bir etken olmaya doğru gitmektedir. Paydaş kavramı her bir liman yönetim stratejisinde anahtar bir terim olmuştur. Aslında paydaş limanın etki alanında kalan ve doğrudan veya dolaylı limanla ilişkiye giren kullanıcılarıdır.

“Limanlar aslında pek çok faaliyet ve hizmet alanına sahiptirler ve bunlar limanın çeşitli paydaşları tarafından icra edilir. Paydaşlar tarafından liman hizmet ve faaliyetlerine iç ve dış sularda, araba yolcu beraberli yük ve araba taşıma işleri ve iç sularda kara ve havada kombine veya her türlü yardımcı taşıma işleri, yurt içinde ve dışında her türlü acentelik ve temsilcilik işleri, gemi alım satımı ve aracılık işleri, gemi kiralama ve kiraya verme, her türlü navlun sözleşmelerinin her sıfatla akit ve ifası ve bu işlemlere aracılık, brokerlik, komisyonculuk işleri, sigorta ve acentelik işlerini yapmak ve sigorta şirketlerine ortak olmak, yükleme, boşaltma, aktarma ve nakil işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, gemilere su vermek, yakıtlarını yüklemek, boşaltmak, aktarmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, deniz kıyısında veya geri sahalarda antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalarda, yolcu salonları kurup işletmek, her cins yakıt ve akaryakıtın depolama, yükleme, boşaltma, aktarma ve nakliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, palamar, şamandıralar kurup işletmek, kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işlerini yapmak, gazino, lokanta, büfe, emanet odası gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler ve servisler kurup işletmek, kıyılarda kurulmuş ve kurulacak olan fenerleri, telsiz yayınlarını, deniz işaretlerini, sis düdüklüklerini ve diğer emniyet cihaz ve tesislerini ve can kurtarma istasyonlarını işletmek ve dalgıç hizmetleri yapmak örnek verilebilir” (Topaloğlu, 2007, s.55-56).

Her bir birey ya da grup paydaş belli etkiye sahiptir veya limandan etkilenmektedir. Liman hem teknolojik hem de ekonomik olarak gerek temas ve

bağlantılar gerekse sözleşmeler için bir düğüm noktasıdır. Limanlar, varlığın oluşumu ve dağılımı için kişilerin ve hisselerinin birleştirildiği ortaklıklardır. Dolayısıyla bu varlığın işleyişi değişik paydaş gruplarının desteğine bağlıdır. Liman topluluğunda yer alan paydaşlar dört ana gruba ayrılmıştır (Notteboom ve Winkelmanns, 2002):

- Dâhili Paydaşlar: Bunlar, geniş kapsamlı liman otoritesi bünyesinin bir parçasıdır. Liman yöneticileri, işverenler, kurul/komisyon üyeleri, sendikalar ve hisse sahipleri dahili paydaşlardır. .
- Harici Paydaşlar (Ekonomik/Sözleşmeli): Bu paydaşlar grup içinde (in situ) ve grup dışında yer alan (ex situ) ekonomik aktörleri içermektedir. Grup içinde yer alanlar farklı liman şirketlerinden oluşur ve bunlar liman alanına yönelik yatırım yaparak sanayiye destek olurlar, katma değer ve çalışma sahası oluştururlar.

Grup dışında yer alan aktörler ise, liman etki alanı içinde, yakın bölgede yer alan sanayicilerden oluşur. Limanlar aynı zamanda, oldukça güçlü bir şekilde birbirine geçmiş, liman çevresinin dışındaki ekonomik olaylara da bağlı olan ekonomik aktiviteler kümesidir. Bu şirketlerin bazıları genel olarak yük akışına bağlı olarak taşıma operasyonlarıyla ilgilidir (terminal operatörleri ve yükleme/boşaltma işçisi şirketleri). Diğerleri sadece lojistik organizasyon hizmeti sunmaktadır (nakliye acenteleri, gemicilik şirketleri). Liman bölgesindeki sanayi şirketleri (enerji fabrikaları, kimyasal fabrikalar, montaj fabrikaları) sanayiye destek olmaktadır ve ayrıca işçi/personel fonu/kârı birinci sınıf ekonomik paydaş grubuna aittir. Diğer ekonomik paydaş grubunu liman müşterileri, ticari şirketler ve ithalatçılar/ihracatçılar oluşturmaktadır. Bunlar liman sektöründeki gelişmeleri dikkatle takip etmektedirler çünkü liman işletmecilik sonuçları kendi iş dünyalarını etkilemektedir.

- Yasalar ve Kamu Yararını Gözeten Politika Paydaşları: Bu grup, sadece idari bölümleri, devlet bakanlıklarını kapsamamaktadır aynı zamanda yerel, bölgesel, ulusal ve hatta uluslararası düzeyde taşımacılık ve ekonomi

konularından sorumludur. Aynı zamanda çevre bakanlıkları da çeşitli coğrafi kararlarda yer almaktadır.

- Topluluk/Cemiyet Paydaşları: Toplum kuruluşları veya sivil toplum örgütleri, genel halk, basın ve diğer pazar dışı aktörleri kapsamaktadır. Bunlar limanın gelişimi ile ilgilendirler. Limanın hareketliliği veya durgunluğu sonucunda, bugünkü mevcut ya da oluşabilecek yarar ve zararlardan etkilenebilmektedir. Bu grupların bazılarının, limanla olan ilişkilerinin farkında bile olmama olasılığı mevcuttur ancak kendi lehinde veya aleyhinde özel bir olayın ilgilerini çekmesiyle bunu fark edebilmektedirler.

Limanın paydaşlarına örnek olarak aşağıda Yercan 1996, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi kitabından yararlanılarak bazı örnekler verilmiştir:

- Armatörler: Deniz ulaşım ve nakliye araçlarının sahipleri olan armatörler, direkt ve dolaylı yoldan ülkelere döviz kazandırmaktadırlar.
- Donatanlar: Gemi işletme grubunda olan kurum ve kişiler donatan olarak anılmaktadır. Armatörler gemi sahibi olmakla birlikte aynı zamanda da donatan sıfatını taşıyabilmekte, fakat her donatan armatör olmak zorunda değildir. Donatanlar, armatörlerin gemilerini kendi adlarına işletebilmektedirler.
- Denizcilik Acenteleri: Denizcilik acenteleri, Türk Ticaret Kanunu'nun 116. maddesindeki genel tanımı dahilinde; buldukları liman veya ülkede taşıyanı, donatanı ve gemi kaptanını temsil eden, onların yasal hak ve çıkarlarını kollayıp koruyan, gemi ve yük için yapılması zorunlu olan hizmetleri, temsil ettikleri donatan karşılığını gerek gemi, gerekse yükten alan tüccar kişi ve kuruluşlardır.
- Brokerlik Firmaları: Brokerler, taraflarından hiçbirine mümessillik, vekil veya acente gibi bir sıfatla sürekli bir surette bağlı olmaksızın, ücret karşılığında sözleşmelerin akdi hususunda aracılık yapmayı meslek edinen

kişi veya kurumlardır. Brokerler, yük için hangi geminin daha uygun olabileceğini, bu işe uygun gemilere talep olduğu zaman nerede bulunduğunu, hangi limandan yapılacak yüklemenin mal sahibi lehine hızlı ve ucuz olabileceğini bilmektedir.

- Chartering Firmaları: Charter, gemi işletmeciliğinin en karmaşık ve en geniş kapsamlı bölümlerinden biridir ve geminin kiralanarak çeşitli yüklerle dolduğu an kalkması biçiminde işletilmesidir. Navlun, dökümantasyon ve liman işleriyle acente uğraşmakta, brokere de danışılmaktadır. Ufak yüklerin taşınmasında hatlı taşımacılık yapılmakta, ancak büyük ve genellikle kuru dökme yükler için charter gemileri kullanılmaktadır.
- Kumanya Firmaları: Gemi kumanyacılığı olarak bilinen bu iş kolu, sadece gemilere yiyecek ve içeceklerin değil, aynı zamanda gemilerin ve içerisinde yaşayan insanların teknik, sosyal ve tüketim gereksinmelerinin de karşılanmasını sağlayan deniz ikmal hizmetlerini de kapsamaktadır.
- Sevkiyatçılar/ Nakliyeciler: Nakliyeciler, son yılların taşıma sistemi olan kapıdan kapıya taşımacılığı ve fiziksel dağıtımı sağlayan en önemli faktörlerden biri durumundadır. Kamyon şirketleri, demiryolları, denizyolları ve havayolları nakliye firmalarıdır veya bu taşımacılık türlerinin hepsini kapsayan intermodal taşımacılığı gerçekleştiren ulaştırma firmalarıdır.
- Sigortacılık Kuruluşları: Bir ticaret işlemi ele alındığında, bunun satış sözleşmesi ve sigorta sözleşmesinin bulunduğu ve bu üç sözleşmenin malın satıcıdan alıcıya ulaşmasını sağladığı görülmektedir. Adı geçen her üç sözleşme, ayrı kişiler ve kurumlar arasında yapılmasına rağmen, bir bütün şeklinde çalışıp, alım satımın gerçekleştirilmesini, başka bir deyişle malın alıcının eline ulaşmasını temin ederler. Bu olaylarla uğraşan firmalar, sigortacılık kuruluşlarıdır.

- Gemi Onarım ve Ekspertiz Firmaları: Gemilerin periyodik bakımlarını yapan ve gerekli durumlarda arızalarını giderme hizmeti veren, Lloyd gibi uluslar arası sörvey gruplarının teknik kurallarına göre hareket eden firmalardır.
- Tersaneler: Makineli ve makinesiz deniz ve su yolu ulaşım ve nakliye araçlarının tamir, tadil ve inşa edildikleri kuru, yüzer havuz veya çekek yerleri bulunan sanayi tesisleridir.
- Bunkering Firmaları: Gemilerin yakıt ve yağ ihtiyaçlarını temin eden, petrol satan denizcilik firmalarıdır.
- Pilotaj ve Römorkaj Firmaları: Kılavuz alma zorunda olan gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşmalarında ve ayrılmalarında, şamandıra ve mendireklere bağlanmalarında, buralarda yer değiştirmelerinde verilen hizmetleri yerine getiren firmalardır.
- Gemi Sicil Kuruluşları: Gemilerin teknik ve hukuki açıdan tüm açıklamalarının yer aldığı ve dünyada kabul edilen literatüre kaydedildiği otoritelerdir.

Diğer paydaşlar ise şu şekildedir:

Deniz Ticaret Odaları, Denizcilik Okulları Gümrükler, Sendikalar, Kıyı Emniyeti Kuruluşları, Meteoroloji Kurumu, Sahil Güvenlik Birimleri, Yerel Yönetimler, Enerji Üreten ve Satan Kurumlar, Haberleşme Kurumları vb.

BÖLÜM DÖRT

İZMİR EKONOMİSİ, İZMİR ALSANCAK LİMANI

4.1 İzmir İlinin Sosyo-Ekonomik Yapısı

İzmir, ekonomik büyüklük açısından Türkiye'nin en büyük 3. kentidir. 8.500 yıllık bir geçmişi olan kentimiz çağlar boyunca Asya, Orta Doğu ve Anadolu'nun batıya açılan kapısı olmuştur. Ayrıca liman kenti olarak tarihin her döneminde önemli bir ticaret merkezi olarak ön plana çıkmıştır. İzmir'in dünya ticaretindeki rolü, 17. yüzyılda belirgin hale gelmiştir. Ülkemizde bağımsızlık mücadelesi ve Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte sanayi alanında da kalkınması hızlanmıştır. Ülkemizde ilk sanayileşme adımlarının atıldığı kentimizde sanayi ve sanayi yan dalları da gelişme göstermiştir. Günümüzde İzmir hem ülke hem Ege bölgesi açısından önemli bir rol oynamaktadır.

Dünyaca ünlü danışmanlık şirketi Pricewaterhouse Coopers tarafından yapılan araştırmada, dünyanın en büyük 117. ekonomisine sahip kenti olarak lanse edilen İzmir, yeni seri milli gelirle birlikte sıralamada 99. sıraya yükselmesi beklenmektedir (Uzunoglu, Alptekin, 2008). Bununla beraber Çin, İzmir'i dünyanın yatırıma en elverişli 70 kentinden bir tanesi olarak seçmiştir. Aynı zamanda Ege Serbest Bölgesi de yatırıma en uygun 40 sanayi bölgesinden biri olarak gösterilmiştir.

İzmir, yatırımcılara sağlamış olduğu pek çok avantaj ile bir cazibe merkezidir. Nitelikli işgücü, ham ve ara mamul madde kaynakları, iç ve dış pazarlara yakınlığı, kişi başına düşen milli gelirin yüksek olması v.b. özellikleri ile yerli ve yabancı pek çok yatırımcıyı kendisine çekmiş ve çekmeye devam etmektedir. Gün geçtikçe daha çok yerli ve yabancı firma İzmir'in sunduğu bu avantajları fark ederek yeni yatırımlara gitmekte veya yatırımlarını genişletmektedir.

TUİK'in açıkladığı 2007 yılı Adrese Dayalı Nüfus Sayımı rakamlarına göre; İzmir'in nüfusu 3.739.353'tür. 2000 yılında 3.370.866 olan kent nüfusu % 11 oranında artış göstermiştir. 2007 yılı nüfus sonuçlarına göre; İzmir'deki toplam

nüfusun % 85'i kentte, % 15'i köylerde yaşamaktadır. İzmir, yüzde 83'lük kentleşme oranı ile Türkiye ortalamasının üzerinde.

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından en son açıklanan 2001 yılı Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla cari rakamlarına göre; İzmir 13,4 Katrilyon TL. ve %7,6 pay ile Türkiye genelinde 3. konumdadır. 2001 yılında kişi başına düşen milli gelir ise 3.215 dolardır. İzmir Ticaret Odası tarafından yapılan 2007 yılı tahmini rakama göre ise kişi başı milli gelir 7.300 dolar olarak hesaplanmıştır. Kentin ekonomisinde %30,5 ile sanayi, %22,9 ile ticaret, %13,5 ile ulaştırma-haberleşme ve %7,8 ile tarımsal faaliyet yer almaktadır.

Tablo 4.1 İzmir Makroekonomik Verileri (TUIK, Hazine Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı, Türkiye Bankalar Birliği, İzmir İl Turizm Müdürlüğü, DPT, TOBB)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
İşsizlik Oranı (%)	*	*	14,3	13,1	11,2	*
İşsiz Sayısı (Bin kişi)	*	*	190	173	152	*
İstihdam Düzeyi (Bin Kişi)	*	*	1.137	1.146	1.201	*
İstihdam Oranı (%)	*	*	41,8	40,9	41,9	*
Kamu Yatırımları (Milyon YTL)	435,8	499,9	426,4	527,5	486,5	428,9
Gerçekleşen Teşvik Belgeli Yatırım Sayısı	181	224	201	164	169	117
İhracat (Milyar \$)	7,2	9,1	11,2	12,8	15,6	17,7
İthalat (Milyar \$)	6,1	8,6	11,5	14,6	17,8	21,1
Dış Ticaret Dengesi (Milyar \$)	1,1	0,5	-0,3	-1,8	-2,2	-3,4
İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)	118	105,8	97,4	87,7	87,6	83,8
Açılan Firma Sayısı (Adet)	*	*	4.974	5.200	5.808	5.396
Kapanan Firma Sayısı (Adet)	*	*	1.748	1.688	1.958	1.909
Turist Sayısı Yabancı Toplam	*	535.170	770.111	789.120	777.148	950.396
Turist Sayısı Türk Toplam	*	305.379	375.420	356.462	372.439	354.116
Turist Sayısı Toplam	*	840.549	1.145.5	1.145.5	1.149.5	1.304.5
Vergi Gelirleri (Milyar YTL)	3,7	6,4	8	10	13,9	15,4
Banka Mevduatları (Milyar YTL)	8,2	9,0	11,1	13,9	17,9	*
Banka Kredileri (Milyar YTL)	2,2	3,7	5,0	7,8	10,6	*

*Bilinmiyor

İzmir’de Petrol ve kimyevi ürünler, metal, tekstil, makine, otomotiv, gıda, tütün ve özellikle tarıma dayalı sanayi ön plana çıkmaktadır. Ülkemizin en önemli petrokimya tesislerinden birisi olan Petkim İzmir’de faaliyet göstermektedir. Kentte sanayinin gelişimi, özellikle 1970’li yıllardan sonra hız kazanmıştır. 2007 yılında sanayi kuruluşu sayısı 5.800 civarındadır. 2006 yılı Türkiye’nin ilk 500 büyük sanayi kuruluşu arasında 42 İzmirli firma bulunmaktadır.

İzmir’de 2007 yılında 117 adet teşvik belgesi kapsamında, toplam 791.527.126 YTL değerinde teşvik belgeli yerli yatırımda 3.178 kişilik istihdam yaratılmıştır. 1997-2007 yılları arasında 215 adet teşvik belgesi kapsamında, toplam 1.870.163.559 Dolar değerinde yatırım gerçekleşmiştir. Ege Bölgesinde en fazla yabancı sermaye yatırımına sahip il İzmir’dir. 1954–2007 yılları arasında İzmir’de uluslararası sermayeli firma sayısı 2007 itibariyle 1.120’ye ulaşmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı’nın raporuna göre; İzmir’de gıda ürünleri ve içecek sanayi, tekstil ürünleri imalatı, tütün ürünleri imalatı ile bitkisel üretim sektörlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Bu sektörlerde faaliyet gösteren firmaların bir arada toplandığı belli başlı merkezler dikkat çekmektedir.

Pasaport-Konak-Çankaya alanı özellikle limana yakın olması nedeniyle geçmişten düne kadar pek çok küçük imalathane ve atölyenin meskeni haline gelmiştir. Şimdilerde bu alanlar ofis binalarının yer aldığı hizmet ve ticaret sektörlerine ev sahipliği yapmaktadır. İzmir’de sanayi kuruluşlarının konumlandığı ilk alan Alsancak-Çınarlı-Turan bölgesidir. Daha sonra kuruluşlar Bornova’da Pınarbaşı ve Işıkkent yönüne doğru yayılmışlardır. Bu bölge 1970’lerde demir-çelik, çimento, otomotiv ve motor sanayi kuruluşlarına ev sahipliği yapmıştır.



Şekil 4.1 İzmir İli Sanayileşme Hamleleri

Zaman içerisinde kentte daha planlı ve çevreye duyarlı bir sanayileşmenin yerleştiği görülmektedir. Bu doğrultuda; kentin belli bölgelerinde küçük sanayi siteleri, organize sanayi bölgeleri ve serbest bölgeler kurulmuştur. Pınarbaşı-Işıkkent-Kemalpaşa aksı özellikle küçük sanayi siteleri ve ihtisas çarşılarının yoğunluk gösterdiği bir bölgedir. Bu bölgedeki sanayi sitelerinde ana metal, taşıt, plastik, çimento ve toprak mamulleri dallarında büyük, küçük sanayi ve üretim kuruluşları barınmaktadır. Ayrıca nakliye sektörü de bu bölgededir.



Şekil 4.2 İzmir İli Kuzey Bölgesi Sanayi Alanları

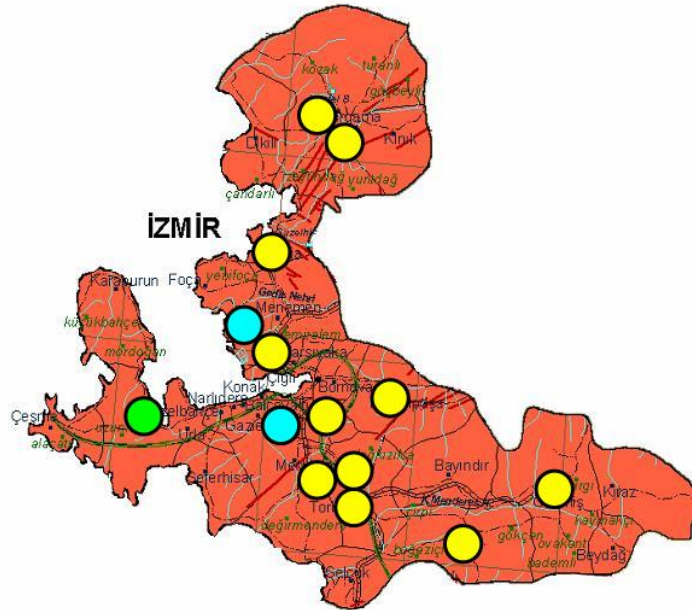
Kentin bir diğer sanayi alanı Çiğli-Menemen-Aliğa hattıdır. Bu bölgedeki önemli kuruluşlar arasında Atatürk Organize Sanayi bölgesi ve Menemen Serbest Bölgesi yer almaktadır. Ayrıca İzmir – Çanakkale devlet yolu boyunca tesisler mevcuttur. Aliğa sadece İzmir'in değil ülkenin önemli ağır sanayi merkezlerinden bir tanesidir.

İzmir-Menderes-Torbalı sanayi hattı üzerinde de sanayi alanlarının ve organize sanayi bölgelerinin oluşumu gözlemlenmektedir. İTOB ve Pancar OSB bunun örnekleridir. Pancar, Yazıbaşı, Karakuyu, Ayrancılar, Subaşı'nda da sanayi tesisleri yer almaktadır.

Küçük Menderes havzasında ise Tire OSB ile Tire ve Ödemiş göze çarpmaktadır. Burada tarıma dayalı sanayi ön plana çıkmaktadır.

Kentteki, çağdaş toptan ve perakende ticaret anlayışını yansıtan ve KOBİ'lerin gelişmesinde önem taşıyan ihtisas çarşı ve küçük sanayi sitelerinin sayısı 60'ın üstündedir. Bu bölgeler, sanayinin ihtiyaç duyduğu yan sanayi girdilerini sağlayarak ülke sanayi üretimine büyük katkı koymaktadırlar.

İzmir'de planlı ve sürdürülebilir sanayileşme kapsamında oluşturulan ve faaliyette olan organize sanayi bölgeleri; Atatürk, Kemalpaşa, Tire, Buca, İTOB, Aliağa Organize Sanayi Bölgeleri'dir. Kurulum veya proje aşamasında olan OSB'ler ise; Pancar OSB, Bergama OSB, Ödemiş OSB, Torbalı I. OSB, Kınık OSB, Menemen Plastik İhtisas OSB, İzmir Merkez Mermeciler OSB, Kiraz OSB, Aliağa Dökümcüler OSB ve İzmir Otomotiv İhtisas OSB'dir.



Şekil 4.3 İzmir'de Organize Olmuş Yatırım Alanları

Bunların yanı sıra İzmir'de 2 adet serbest bölge ve 1 adet teknoloji bölgesi bulunmaktadır. Gazemir ilçesinde kurulu olan Ege Serbest Bölgesi Türkiye'de özel sektör tarafından kurulup işletilen ilk üretim serbest bölgesidir. Bölge, Uluslararası

Adnan Menderes Havaalanı'na 4 km, İzmir Limanı'na 12 km, otopana 1 km, Çeşme Ro-Ro Limanı'na 60 km mesafededir. Ege Serbest Bölgesi, ülkemizdeki diğer serbest bölgeler arasında yabancı sermaye yatırımlarının en yoğun olduğu bölgedir. Toplam 298 aktif kullanıcının olduğu bölgede yabancı yatırımların değeri 280.061.348 Dolar'dır. Toplam 13.750 kişiye istihdam sağlanmaktadır. Bölgenin ticaret hacmi 2007 yılında 4.092.781 bin Dolar olarak gerçekleşmiştir. Tüm serbest bölgeler içerisinde ticaret hacmi en yüksek ikinci serbest bölgedir.

İzmir'in bir diğer serbest bölgesi, deri ihtisas alanında faaliyet gösteren Menemen Serbest Bölgesidir. Aliğa Limanı'na 26 km, İzmir Limanı'na 40 km, İzmir merkeze 45 km, Adnan Menderes Havaalanı'na 55 km uzaklıkta olan bölge 189 parselden oluşmaktadır. Bölgede faaliyet gösteren firma sayısı 247 adet olup bölgenin 2007 yılında ticaret hacmi 423.836 bin dolardır.

İzmir'de; katma değeri yüksek üretim yapan, ileri teknoloji kullanan ve üreten şirketlerin oluşumunu ve büyümesini desteklemek, şirketlere AR-GE çalışmalarını yürütebilecekleri altyapı ve teknik destek sağlamak, üniversite-sanayi işbirliğinin özlenen üst düzeyde gerçekleşmesine katkı sağlamak amacıyla İzmir Teknoloji Geliştirme Bölgesi kurulmuştur. İzmir Teknoloji Geliştirme Bölgesi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü arazisi içinde üzerinde beş bina bulunan 225.5 hektarlık alanda kuruludur. Bölgedeki firma sayısı 41'e, nitelikli personel sayısı 278'e, yürütülen Ar-Ge projesi sayısı 168'e ve toplam ihracat ise 8,5 milyon dolara ulaşmıştır. Bölgenin faaliyete geçmesiyle ülke araştırmacılarına, üniversitelere, diğer araştırma kuruluşlarına teknik destek hizmeti verecek, gereğinde deneysel üretim ilişkileri kuracak çalışmalar başlatılmıştır.

İzmir doğa ile dost enerji kaynakları yönünden kayda değer bir potansiyele sahiptir. Balçova, Seferihisar, Aliğa, Dikili, Bergama, Doğanbey, Çeşme ve Alaçatı bölgelerinde yoğunluk kazanan jeotermal enerji kaynakları termal turizmde, konutlarda, yüzme havuzlarında, toprak ve sera ısıtmasında, organik madde kurutmasında, balık ve tavuk üretim çiftliklerinde kullanılmaktadır. İzmir-Balçova'da 9.000'in üzerinde konutun ısınmasında jeotermal enerji kullanılmaktadır.

Rüzgâr son yıllarda dünyanın en hızlı gelişen yenilenebilir enerji kaynağı haline gelmiştir. Modern bir rüzgar türbinin 600 kW gücünde bir jeneratöre ulaşmakta ve yılda 1 ile 2 milyon kW/saat enerji üretmektedir. Günümüzde rüzgâr enerjisinden üretilen toplam gücün 40.301 MW civarında olduğu belirtilmektedir. İzmir’de ise toplam 4.400 kW gücünde 81 adet rüzgâr türbini bulunmaktadır.

Birincil enerji tüketimimizin yaklaşık yarısını oluşturan petrol ürünlerinin rafınaj işlemlerinin yapıldığı Tüpraş, İzmir’in Aliğa ilçesinde faaliyet göstermektedir. Tüpraş rafinerisinde 2007 yılında 25,6 milyon ton hampetrol işlemek suretiyle 23,98 milyon ton ürün elde edilmiştir.

İzmir’de doğalgazın yaygınlaştırılmasına ilişkin projeler hâlihazırda devam etmektedir. Sanayi tesislerinin önemli bir bölümünde doğalgaz kullanılmaya başlanmıştır. Kentsel kullanım için Karşıyaka, Çiğli, Bornova, Gaziemir, Konak, Buca, Kemalpaşa, Aliğa ve Torbalı’da çalışmalar devam etmektedir.

İzmir’de 2006 yılı itibariyle toplam elektrik tüketimi 1.641.311 megavat/saat ve kişi başına düşen elektrik tüketimi 3.648 kilovat/saat olarak gerçekleşmiştir.

Pek çok uygarlığın izlerini taşıyan İzmir’de doğal kaynaklar ve tarihi mekanlar kent turizminde büyük önem taşımaktadır. İzmir tarih, kültür, inanç, eğlence, kruvaziyer, fuar, kongre, sağlık, termal, spor ve kültür turizmini içeren çok yönlü bir potansiyele sahiptir.

Turizm işletme belgeli tesis sayısı ise 128’dir. Bu tesislerde 11.228 adet oda ve 23.843 yatak bulunmaktadır. Son dönemlerde artan otel yatırımları ile İzmir’in konaklama sorunu büyük ölçüde giderilmiş olacaktır.

İzmir’in deniz kıyı uzunluğu 629 km’dir. Çeşme’de 8, Dikili’de 3, Foça’da 3, Karaburun’da 2, Menderes’te 4 ve Selçuk’ta 3 olmak üzere toplam 23 adet mavi bayraklı plaj bulunmaktadır. Kentte ayrıca toplam 306 adet seyahat acentesi bulunmaktadır. İzmir’de öne çıkan turizm alanları Alaçatı, Çeşme, Şirince, Selçuk, Bergama, Foça, Karaburun, Bozdağ, Ödemiş, Urla, Menderes, Seferihisar, Dikili

Tire ve Karaburun'dur. EXPO 2015 adaylığı ile birlikte kentin tanıtımı etkin bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

İzmir sadece ekonomik anlamda değil kültürel anlamda da çok zengin bir kenttir. Hoşgörünün egemen olduğu İzmir'de çok uzun yıllar her üç dinin (Müslüman, Hıristiyan, Musevi) temsilcileri de dostluk içerisinde yaşamışlardır.

İzmir, günümüzde turizm merkezi olmasının yanı sıra, üniversiteleri, müzeleri, konser salonları, kültür-sanat dernekleri, her yıl düzenlenen ulusal ve uluslararası festivalleri ile ülkemizin en önemli kültür kavşağıdır.

Kentte; 43 adet kütüphane, 20 adet sinema salonu, 31 adet tiyatro salonu, 1 adet opera salonu ve 15'i kent merkezinde olmak üzere 20 adet müze bulunmaktadır.

Ege Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü olmak üzere üç devlet üniversitesi bulunmaktadır. İzmir Ekonomi Üniversitesi, Yaşar Üniversitesi, İzmir Üniversitesi ve Gediz Üniversitesi ile birlikte üniversite sayısı yedi olmaktadır.

İzmir ticari ve kültürel altyapısı, girişimcilik ruhu ve çağdaş yapısı ile ciddi bir avantaja sahiptir. Eğitim seviyesi yüksek, güçlü girişimcilik ruhuna sahip bir kent olarak ülke içindeki yerini korumaktadır. İzmir ve hinterlandındaki coğrafya çok önemli fırsatlar sunmaktadır. Ne var ki avantajlı coğrafi konumu, işlek limanı, modern havaalanı ve çevresindeki turizm potansiyeline rağmen İzmir bugün istenilen konumda değildir. İzmir; tarihinden gelen misyonu, sahip olduğu potansiyeli, rekabetçi ve girişimci ruhu ile bir dünya kenti olma iddiasını sürdürmelidir.

İzmir ticarete, üretimde ve turizmde rekabet gücüne sahip, yaşam kalitesi yüksek bir dünya kenti olmalıdır. İzmir il bazında tek merkezli ve az kutuplu olarak gelişemez. Metropol kentte ticaret, turizm ve kültürel faaliyetler ağırlık kazanırken; ilçeler bazında yörelerin potansiyeline göre sanayi, turizm, tarım ve hizmetler sektörlerinde uzmanlaşmalar sağlanmalıdır.

İzmir'in vizyonuna ulaşarak, bir dünya kenti olabilmesi; kentin marka olabilme başarısına bağlıdır. Kent ve hinterlandındaki coğrafya yatırımcılara paha biçilmez fırsatlar sunmaktadır:

- İzmir Doğu Akdeniz'in ve Batı Anadolu'nun ticaret ve kültür merkezi olabilir.
- İzmir'de 12 ay turizm gerçekleştirilebilir. Kent, sağlık, kruvaziyer, termal, kültür-tarih, spor, kongre ve fuar turizmi ile çeşitlilik ve devamlılık sağlanabilir.
- İzmir lojistik merkezi olabilir.
- Fuarlar ve kongreler kenti olabilir.
- Eğitim, bilişim ve Ar-ge kentte geliştirilebilir.
- Teknopark, OSB, Serbest Bölge ve sanayi alanlarında endüstriyel gelişme sağlanabilir.
- Katma değeri yüksek tarımsal ürünler, organik tarım, tarıma dayalı sanayi geliştirilebilir.
- Jeotermal, rüzgar ve güneş gibi yenilenebilir enerji kaynaklarını değerlendirebilir.

İzmir'in bu hedeflere ulaşması, ekonomik-sosyal anlamdaki gelişimi ve kalkınması önemli ölçüde makro ölçekteki kamu yatırımlarının zamanında gerçekleşmesine bağlıdır. İzmir'in yıllardır liman, kara ve demiryolu ulaşımı, baraj-sulama, enerji, çarpık ve altyapısız kentleşme, fuar alanı gibi kronik sorunları devam etmektedir.

Özel sektör kamunun yapması gereken yatırımları bir yere kadar gerçekleştirebilir. Ancak sulama barajı, karayolu, demiryolu, otoyol, su, kanalizasyon vb. altyapı yatırımlarının özel sektör tarafından yapılması son derece

güçtür. Bu nedenle devlet kalkınmanın temel unsurları olan önemli kamu yatırımlarını gerçekleştirmeli ve gerekli yasal düzenlemeleri yapmalıdır.

4.1.1 İzmir İlinin Dış Ticaret Yapısı

İzmir, deniz yolu ulaşımını etkin ve yaygın kullanan bir merkez olmakla beraber aynı zamanda Türkiye'nin deniz yoluyla dışa açılan kapısı konumundadır. Bu niteliği ile İzmir ülkemizin İstanbul'dan sonra en önemli dış ticaret merkezidir.

Tablo 4.2 İzmir'in Yıllara Göre İhracat ve İthalat Potansiyeli Milyar Dolar (TÜİK Gümrüklere Göre)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İhracat	7,2	9,1	11,2	12,8	15,6	17,7	21,6
İthalat	6,1	8,6	11,5	14,6	18	21,1	26,1
Dış Ticaret Dengesi	1,1	0,5	-0,3	-1,8	-2,4	-3,4	-4,5
İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)	118,0	105,8	97,4	87,7	86,6	81,0	82,7

Tablo 4.3 İzmir İli Yıllara Göre İhracat ve İthalat Potansiyeli Milyar Dolar (TÜİK Firma vergi kimlik numaralarının bağlı olduğu ile göre)

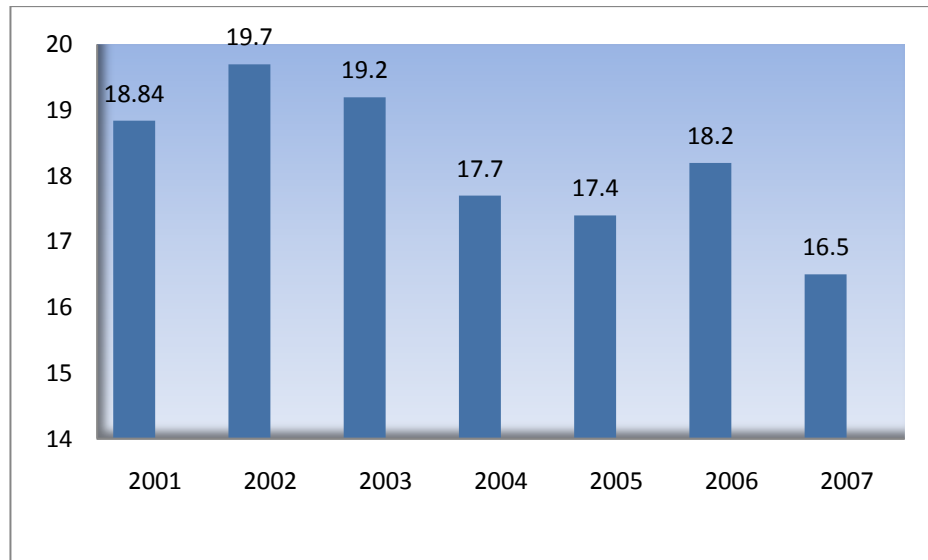
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İhracat	2,8	3,5	4,1	4,6	5,4	6,4	7,8
İthalat	2,3	3,3	4,7	4,9	5,5	7	8,2
Dış Ticaret Dengesi	0,5	0,2	-0,6	-0,3	-0,1	-0,6	-0,4
İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)	121,7	106,1	87,2	93,9	98,2	91,4	95,1

Yukarıdaki iki tablo incelendiğinde İzmir gümrüklere göre ihracat rakamının firma vergi kimlik numaralarına göre olan ihracat rakamından çok daha fazla olduğu görülecektir. Aradaki fark İzmir İli sınırları dışındaki firmaların ihracatı İzmir üzerinden yapmasından kaynaklanmaktadır. Bu da İzmir'in bir dış ticaret merkezi olduğunun açık bir göstergesidir. Diğer taraftan bu makasın bu kadar açık olmasının bir diğer sebebi de tesisleri İzmir'de olup merkezinin başka bir ilde olmasının da katkısı bulunmaktadır.

Tablo 4.4 İzmir İli Yıllara Göre İhracatçı Firma Sayısı ve İhracat Değeri (T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı)

Yıl	İhracatçı Firma Sayısı	İhracat (Dolar)
2001	2.680	2.749.237.963
2002	2.984	2.789.378.842
2003	3.335	3.483.273.692
2004	3.644	4.124.391.954
2005	3.714	4.652.753.477
2006	3.814	5.452.221.860
2007	4.024	6.388.981.000
2008	3.923	7.758.160.000

Yukarıdaki tabloda 2008 yılı itibariyle merkezi İzmir’de olan İzmirli firmaların yapmış olduğu ihracat rakamları yer almaktadır. Aşağıdaki grafikte ise İzmir’in Türkiye ihracatındaki payı (gümrüklere göre hazırlanmış) yer almaktadır. İzmir’in Türkiye ihracatı içerisindeki payı incelendiğinde 2002’de % 20’ye varan oranın 2007 yılında %16,5’e düştüğü ve İzmir’in Türkiye ihracatı içindeki payının azaldığı görülmektedir. Bu oran 2008 yılında % 16,4 olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 4.4 İzmir İhracatının Türkiye İhracatı İçindeki Payı (%)

Tablo 4.5 İzmir İthalatının Türkiye İthalatı İçindeki Payı (%) (TÜİK)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
İthalat Oranı (%)	12,3	11,8	12,4	11,7	12,5	12,7	12,4

İzmir'in Türkiye'deki ithalat payı yıllar itibariyle yaklaşık olarak aynı kaldığı görülmektedir. Diğer taraftan İzmir ihracatının Türkiye ihracatı içindeki payı, ithalatının Türkiye ithalatındaki payından büyüktür. Bu durum, İzmir'in Türkiye ihracatında oynadığı rolü daha net işaret etmekte; İzmir'in bir ihracat kapısı olduğunu vurgulamaktadır. Yukarıdaki tablo ve grafikler incelendiğinde İzmir'in ürettiğinden fazlasını ihraç ve ithal etmesi kentin bir dış ticaret kenti olduğunu göstermektedir. Bunda İzmir Alsancak Limanı ve diğer limanların varlığı çok önemli bir etkidir.

4.2 İzmir'in Liman Kenti Kimliği

Batı Anadolu, tarım, sanayi, ticaret, hizmet ve turizm sektörlerinin potansiyeline sahip sosyo-kültürel pek çok değerleri ile tabiat olanakları var olan ender coğrafyalardan bir tanesidir. Batı Anadolu'nun merkezi İzmir ise yüzyıllardır sadece Anadolu'nun değil, Orta ve Uzakdoğu'nun batıya açılan penceresi olmuştur.

Pergamon, Efes, Teos, Milet, Priene, Aspendos, Olympos gibi bir geçmiş zamanların dünyaca ünlü liman kentleri, limanlarının yok olması ile tarih sahnesinden silinirken; Anadolu'nun eski yerleşim merkezlerinden biri olan İzmir tarihi boyunca liman kenti olma özelliğini hiç yitirmemiştir. İzmir'in bu özelliğini yitirmemesindeki temel neden, yok olmaya yüz tutmuş limanların yerine yenisini inşa etme veya geliştirme becerisini gösterebilmesidir. Helen uygarlığında, Roma-Bizans-Osmanlı dönemlerinde ve Cumhuriyet'ten sonra kentin farklı bölgelerinde her zaman için bir liman konumlanmıştır.

İzmir, 15. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrolüne geçmiştir. Liman kalesinin yıkılması ile birlikte kentin çok kereler el değiştirmiş olması ticaretin gelişmesini yavaşlatmıştır. Kent, 17. yüzyılın başına kadar bir kasaba görünümündedir. 17. yüzyılın başından itibaren Osmanlı İmparatorluğu, İzmir'in bir liman kenti olarak önemini farkına varmaya başlamıştır. İzmir'in ticari olarak önemi bu yüzyıldan itibaren artmaya başlamıştır.

17. yüzyıldan itibaren Osmanlı topraklarına gelen ve İzmir'i ziyaret eden yabancı seyyahlar ve diplomatlar, İzmir'i, kara ve deniz ticareti açısından tüm Levant'ın en ünlü ve en önemli kenti olarak tarif etmekte; buna ek olarak Asya'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Asya'ya giden bütün ticari mallar için en uygun liman olarak nitelemektedirler. Bazıları, İzmir'de ticaret açısından çeşitli kolaylıklar sağlandığından ve bu nedenle tüccarların İzmir'i tercih ettiğinden; diğer bazıları ise kentin gemilerin demirlemesi için çok uygun bir limana sahip olduğundan, iç limanda Türk gemilerinin, limanın hemen dışında ise yabancı gemilerin demirlediğinden bahsetmektedir.

Liman, İzmir için salt bir ulaşım-ticaret yatırımı olmaktan çıkmış, kentin ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamına yön veren önemli bir unsur haline gelmiştir. Özellikle 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başlarında levantenler, İngiltere ve Fransa devletleri başta olmak üzere Avrupa ülkeleri ve dolayısıyla Osmanlı hükümeti İzmir'deki liman faaliyetleri ile yakından ilgilenmiştir. İzmir bu dönemde yeni yeni sanayileşen Avrupa'nın önemli kentlerine hammadde temin ederken, tarihinin en parlak zamanlarını yaşamıştır.

19. yüzyılın ortalarında, sahil şeridinin darlığı ve gemilerin kıyıya yanaşamaması nedeniyle, Basmane Garı'nın denize bağlandığı noktada dolgu yapılmış ve üzerine gümrüklü malları depolamak için binalar (Konak Pier Alışveriş Merkezi) inşa edilmiştir. Gümrük Binası 1854 yılında tamamlanmıştır. Sürekli genişletilen dolgunun ucuna 1860'dan sonra ikinci bir bina yapılmıştır. 1865-70 yıllarında, gümrük işlemlerinin artması nedeniyle, dolgu alanın orta kısmına üçüncü Gümrük Binası inşa edilmiş ve binalar arasında kalan boşluklar depolama alanı olarak kullanılmıştır.



Şekil 4.5. 19. Yüzyıl İzmir Haritası (Atay, 1998)

1867 yılında meydana gelen depremin etkisiyle mevcut liman kullanılamaz hale gelince yeni liman projesi önem kazanmıştır. İzmir'in potansiyelinden daha fazla yararlanmak isteyen İngiliz ve Fransızlar Konak-Pasaport arasında yaklaşık 4 km. uzunluğunda rıhtım, 1.200 m. civarındaki mendireği inşa ederek 1875 yılında Pasaport Limanını hizmete sokmuşlardır. Bu projeye göre, dolgu Sarıkışla'dan başlayıp, Tuzla Burnu'ndaki Alsancak Garında sona erecek ve dolgunun uzunluğu 3.800 metre olacaktır. Dolgu kıyısındaki 18 metrelik alan rıhtıma aittir ve üzerine bir tramvay hattı döşenecektir. Kordon'un güney mendireğinden kuzey mendireğine 600 metrelik alan rıhtım olarak planlanmıştır. Liman batı, güney ve kuzeyde üç mendirekten oluşmaktadır, güneyden ve kuzeyden iki girişi vardır. Liman dışında derinliğine doldurulacak bölüm, şirket tarafından iş ve konut alanları olarak pazarlanacaktır.

Yeni liman, Dussaud Kardeşler tarafından, çeşitli imtiyazlar sağlanmasının ardından, 45 yıllık işletme hakkı verilerek, yap-işlet-devret modeline göre gerçekleştirilmiştir. Yeni limanın inşasından sonra bölgede büyük bir değişim yaşanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryollarının İzmir merkezli olarak yapılması bir tesadüf değildir. Liman yatırımının devamı niteliğindeki İzmir-Kasaba ve İzmir Aydın demiryolları da İngiliz ve Fransızlar tarafından inşa edilmiştir. Amaç

olabildiğince hızlı ve ekonomik şekilde Ege Bölgesi'nin zenginliğini Avrupa'ya taşımaktır.

Kentteki ticari faaliyetler, levantenler olarak nitelendirilen Fransız, İtalyan, İngiliz, Rum, Ermeni ve Musevilerden oluşan azınlıklar tarafından yürütülürken; İzmir adeta küçük bir Avrupa'ya benzemektedir. Ticaret hacmi açısından İstanbul'u dahi geçen İzmir, Osmanlı'nın en fazla gelir elde ettiği vilayetlerin başında gelmektedir. Avrupa'nın da en önemli ticaret merkezlerinden biri olma unvanını elinde bulundurmaktadır. Kentin bu potansiyelinin farkında olan İngiliz ve Fransızlar İzmir'i takibe almış bulunmaktadırlar. Özellikle İngiliz Konsolosluğu periyodik olarak hazırladığı raporlarla İngiliz Hükümetini İzmir hakkında bilgilendirmektedirler.

Birinci Dünya Savaşı ve Anadolu'nun işgalini müteakip Kurtuluş savaşı ile birlikte kentin cazibesi azalmaya başlamıştır. Yunanların İzmir'i terk ederken neden oldukları yangından liman ve liman arkası oldukça zarar görmüştür. İzmir ekonomisi adeta çökmüştür. Ancak kentin ekonomik potansiyelinin farkında olan Mustafa Kemal Atatürk de ilk İktisat Kongresi'ni İzmir'de düzenleyerek, Türkiye Cumhuriyeti'nin temel ekonomik hedeflerini bu kentte belirlemiştir.

Liman 1934 yılına kadar çeşitli Türk firmaları tarafından işletilirken, bu tarihte devlet tarafından satın alınmıştır. 20. yüzyılın ortalarına doğru Pasaport Limanı, büyük bir ticaret hacmine sahip olan İzmir kenti için yetersiz kalmış ve yeni bir liman için araştırmalara başlanmıştır. Bu kapsamda coğrafi özellikler bakımından liman yapımı için son derece uygun olan iç körfezi seçilmiştir.

1954 yılında bugünkü Alsancak Limanı inşaatına başlanmış, tesis 1959 yılında hizmete girmiş ve 1967 yılında liman faaliyetlerinin büyük bir bölümü yeni limana aktarılmıştır. 1968 ve 1969 yıllarında yolcu gemisi rıhtım sahası ve yolcu salonu bitirilerek liman yolcu gemilerine de hizmet vermeye başlamıştır. 1970'li yıllara gelindiğinde İzmir Alsancak Limanı ihtiyaçlara cevap veremez duruma gelmiştir. 1973 yılında hazırlanan İzmir Limanı Master Plan çalışması doğrultusunda genişletilme çalışmalarına başlanılmıştır. 1976 yılında başlanan çalışmalar aralıklarla

devam etmiştir. 1989 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından işletilen İzmir Limanı, Yüksek Planlama Kurulu'nun 16.12.1988 tarihli toplantısında alınan 88/121 sayılı kararla 01.01. 1989 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na (TCDD) devredilmiştir. İzmir Alsancak Limanı bu tarihten sonra Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletilmeye başlanmıştır.

4.3 İzmir İlinin Lojistik Merkez Olma Özelliği

Kıyı kenti olma özelliği nedeniyle, geçmişte Doğu Akdeniz'in ticaret kavşağında olan İzmir günümüzde de ticaret merkezi konumunu devam ettirmektedir. İzmir Alsancak Limanı konumu, niteliği ve potansiyeli bakımından Türkiye'nin en stratejik limanlarından biridir. 12 milyon tonun üzerindeki kapasitesiyle ülkemizin en büyük konteynır ihracat limanı olan İzmir Alsancak Limanı'nda, Batı Anadolu ve İç Anadolu ihracatının büyük bir bölümünü gerçekleştirmektedir. Alsancak limanı konteyner, genel kargo, dökme yük, Ro-Ro ve yolcu taşımacılığına hizmet vermektedir.

İzmir'de İzmir Alsancak Limanı dışında Aliğa Nemrut körfezinde işleticileri farklı, özel sektöre ait olan toplam 6 iskeleye (Ege Gübre, İDÇ, Habaş, Ege Çelik, Limaş ve Akdeniz Kimya A.Ş.'ye ait Nemport) yılda yaklaşık 3.000 gemi yanaşmakta ve yıllık dökme yük kapasitesi 30 Milyon tona yaklaşmaktadır.



Şekil 4.6 Aliğa Nemrut İskeleler Bölgesi (İzmir Ticaret Odası)

Bu koyda ve koyun güney batısında yaklaşık 10 adet yeni iskelenin yapılması da muhtemeldir. Bunlardan bir kısmının konteyner limanı olabilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Şu an Aliğa Nemrut koyunda Ege Gübre A.Ş. iskelesinde ve Nemport'ta konteyner elleçlemesi yapılmaktadır. Ayrıca Aliğa'da Tüpraş'a, Ege Gaz'a, Total'a ve Petrol Ofisi'ne ait iskeleler ve Petkim'e ait bir liman mevcuttur. Özelleştirme sonrasında Petkim Limanının konteyner ve dökme yük limanı olarak kullanılması yönünde projelendirme yapılmıştır.

İzmir'in kuzeyinde Dikili Limanında dökme yük ve yolcu gemilerine hizmet veren bir liman daha mevcuttur. Bu limanın yıllık dökme yük kapasitesi 1 milyon tondur. Dikili Limanı 2007 yılında 506.013 ton yük elleçlemiş; 279 gemiye hizmet vermiştir. Dikili limanı Ro-Ro hizmeti verebilir imkanlara sahiptir ancak Gümrüklü sahada verilen vergiden istisna edilmiş motorini kullanamadığı için bu husus gerçekleştirilememektedir.

Şehrin güney batısında Çeşme Ro-Ro ve Feribot Limanı bulunmaktadır. Geçtiğimiz yıl ihracat yükü taşıyan 20.311 adet TIR, Çeşme Limanı'ndan çıkış yaparak Avrupa ülkelerine yük taşımıştır. İzmir Ticaret Odası'na verilen geçiş belgesi sayısı 30.000 civarında. Çeşme'den Trieste'ye haftada 3 gün sefer yapılmaktadır.



Şekil 4.7 İzmir İlinde Yer Alan ve Planlanan Limanlar

Görüldüğü üzere İzmir’de aktif 5 adet liman bulunmaktadır. Gelecekte ise 2015 yılına kadar Türkiye’nin ana limanı olacak Kuzey Ege Çandarlı Limanı’nın devreye girmesi beklenmektedir. Planlama ve ön fizibilite çalışmaları biten limanın projeleri hazırlanmakta 2011 yılında yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır. Kuzey Ege Çandarlı Limanı, üçüncü kuşak gemilerin yüklerini boşaltabileceği, depolayabileceği bir liman niteliği taşımaktadır. Daha küçük tonajlı gemilerin limana uğraması ile yükün çevre merkezlere taşınmasını sağlayarak liman bir nevi aktarma merkezi olacaktır. Söz konusu liman, arka sahasındaki 4.529 hektarlık alanı ile Akdeniz’in en büyük, dünyanın da ilk on limanı arasına girebilecek kapasitedir. Arazinin büyük bir kısmı kamu arazisidir.

Kuzey Ege Limanı, sadece İzmir Alsancak Limanı’nın bir alternatifi değil; ulusal ve küresel ölçekte artan yük ihtiyacına cevap verecek nitelikte bir ana aktarma limanı olacaktır. Konumu, kapasitesi, ulaşım olanakları ile Akdeniz’de transit yük taşımacılığının merkezi olma özelliklerine sahiptir. Çandarlı Körfezi Akdeniz’den kuzey yönünde 300 deniz mili uzakta bulunmaktadır. Aradaki 300 mil mesafeye karşın, Kuzey Ege (Çandarlı) Limanı liman kapasitesi, yönetimi, genişleme, alanı, gerçekleştirilecek altyapı ve üst yapı olanakları, Akdeniz-Karadeniz hattı üzerinde bulunması, boğazlardan önceki son ana liman olması, doğu batı koridorunun merkezinde yer alması, stratejik konumu gibi avantajları ile Hafıya, Dameitta ve Pire limanlarına rakip olabilecek niteliktedir.

Günümüzde ihracat taşımalarında en önemli olanaklardan biri olan Ro-Ro taşımacılığında büyük bir rekabet yaşanmaktadır. Toplam nakliyatta % 8 civarında payı olan Ro-Ro taşımacılığının güvenli olması ve Avrupa Birliği'nin (AB) uygulamaya koyduğu yeni taşımacılık sistemi (T1) nedeniyle bu taşımacılık türüne verilen önemi arttırmıştır. İzmir İli sahip olduğu üç adet Ro-Ro limanı ile (Çeşme, Alsancak, Dikili) bu rekabette önemli bir yere sahiptir. Özellikle Çeşme- Trieste hattı dış ticaret için önemli bir kapıdır.

Liman yatırımları dışında İzmir ve çevresi eski de olsa Türkiye’nin en gelişmiş demiryolu ağına sahiptir. Eski olan hatlar süratle rehabilite edilmekte ve modern

demiryolu taşımacılığına uygun hale getirilmektedir. İzmir- Ankara hızlı tren demiryolu projesi kamulaştırma aşamasındadır. Türkiye'deki toplam 10.991 km demiryolunun % 13'ü diğer bir ifade ile 1.378 km.si İzmir'in merkezi olduğu 3. Bölge Müdürlüğündedir.

İzmir, yakın illere ve Türkiye'nin diğer merkezlerine karayolu ile büyük oranda rahat ulaşım olanaklarına sahiptir. İzmir-İstanbul otoyol projesi yapımına 2010 Mart ayında başlanması hedeflenmektedir. İzmir-Ankara otoyol ön projelerinin ise 2010 yılında ihale edilmesi planlanmaktadır. Türkiye'de yer alan toplam 1.987 km. otoyolun % 10'nu 198 km.si İzmir'dedir. Türkiye'deki toplam devlet ve il yollarının toplamı (131.002 km) % 2,3 İzmir il sınırları içindedir.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı 1987 yılında hizmete girmiş, kapasitesi 2006 yılında artırılmış ve özel sektör tarafından işletilen bir havalimanıdır. 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli yeni hizmete giren dış hatlar terminali ile 4 milyon yolcu/yıl kapasiteli olmak üzere toplam 9 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2 terminal bulunmaktadır. Ayrıca havalimanı kargo taşımacılığına da hizmet vermektedir.

Lojistik sektörüne yönelik olarak nitelikli iş gücü yaratma açısından, İzmir'de bulunan yedi adet üniversite arasında İzmir Ekonomi Üniversitesi'nde Lojistik Bölümü, Dokuz Eylül Üniversitesi'nde ise Denizcilik Fakültesi bulunmaktadır.

Ülke genelinde uluslararası nakliye işi ile uğraşan ve C2 belgeli firma sayısı 1.414. Çekici ve römork olmak üzere kullanılan araç sayısı 105.338. Firma ve araç sayılarının % 4,6'sı İzmir'de bulunmaktadır.

İzmir'de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık yapan firma sayısı 66, araç sayısı 4.936'dır. İzmir Ticaret Odası uluslararası taşıma ve antrepo grubunda 341 faal firma bulunmaktadır. Yine İzmir Ticaret Odası iç taşımacılık Hizmetleri grubunda 1.695 faal üye bulunmaktadır. İzmir'de hizmet veren Deniz Ticaret Odası'nın üye sayısı ise 570'tir.

İzmir İlinin lojistik merkezi olma özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- Türkiye'nin ve İzmir'in jeopolitik konumu (Akdeniz-Karadeniz ve Ege Denizi üçgeninin kesişiminde yer alması, Anadolu üzerinden Ortadoğu'ya, Balkanlara ve Avrupa'ya yakınlık, Akdeniz-Karadeniz geçişi üzerinde yer alması, Süveyş Kanalı'na yakınlık)
- 8.500 yıldır liman ve ticaret kenti olması,
- İlerdeki mevcut sanayi potansiyeli, tarım ürünlerinin ticaret-ihraç potansiyeli ve hammadde ticaret-ihraç potansiyeli,
- 5 adet liman, havalimanı, demiryolu ve karayolu ağı,
- Manisa, Denizli, Aydın, Muğla, Bursa, Uşak, Kütahya gibi tarım, sanayi üretimi ve maden işleme kapasitesi yüksek merkezlere yakınlık,
- İzmir Alsancak Limanı sayesinde Ege Bölgesi dışında Orta Anadolu, Doğu Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine hitap edebilme potansiyeli,
- 1.200'ü aşkın uluslararası sermayeli firmaya ev sahipliği,
- Yetmiş ve nitelikli işgücü,

4.4 TCDD İzmir Alsancak Limanı

İzmir, yüzyıllardır sadece Anadolu'nun değil, Uzak ve Ortadoğu'nun batı dünyasına açılan penceresi olan Ege Bölgesi'nin merkezidir. Bu özelliği ve deniz kıyısında olması İzmir'in, tarihi boyunca bir liman kenti olmasını sağlamıştır. Kentin bu özelliğini halihazırda İzmir Alsancak Limanı sağlamaktadır. İzmir Alsancak Limanı konumu, niteliği ve potansiyeli bakımından Türkiye'nin en stratejik limanlarından biridir. İzmir Alsancak Limanı dünyada nadir rastlanacak türde doğal elverişliliği olan bir limandır. Liman işletmeciliği açısından en önemli unsur olan operasyon elverişliliğine sahiptir. İzmir Alsancak Limanı;

- Kuruluş yeri bakımından doğal bir limandır,
- Faaliyet alanları bakımından bölgesel ticarete cevap veren bir limandır.
- Verdiği hizmet bakımından aktarma ve uğrak limanıdır.
- Yönetim biçimi ve sahibi bakımından devlet ve kamu limanıdır.

4.6 İzmir Alsancak Limanı'nın Yıllar İtibariyle Yük Trafığı (DTO İzmir Şubesi)

İMAN YÜK ve GEMİ TRAFİĞİ	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TOPLAM ELLEÇLENEN DOLU VE BOŞ KONTEYNER SAYISI	804.564 TEU	784.317 TEU	847.926 TEU	894.685 TEU	895.102 TEU	821.590 TEU
İHRAÇ YÜKLERİN TOPLAMI	8.977.039 TON	8.219.750 TON	8.302.367 TON	7.754.401 TON	7.135.766 TON	7.048.167 TON
İTHAL YÜKLERİN TOPLAMI	3.523.226 TON	3.591.729 TON	3.967.565 TON	4.321.344 TON	4.168.090 TON	3.229.443 TON
İHRAÇ VE İTHAL YÜKLERİN TOPLAMI	12.500.265 TON	11.811.479 TON	12.269.933 TON	12.075.745 TON	11.303.856 TON	10.278.110 TON
LİMANA GELEN GEMİ SAYISI	2.644	2.675	2.333	2.820	2.475	2.667

İzmir Alsancak Limanı yapımına 1955 yılında başlanmış ve ilk bölümü 1959 yılında bitirilmiştir. Daha sonra yıllar içerisinde çalışmalar devam etmiş bulunmaktadır. Liman kuru/sıvı dökme yük, genel kargo, konteyner, Ro-Ro ve yolcu limanı olarak hizmet verebilmektedir. İzmir Alsancak Limanı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD) mülkiyetinde olup yine TCDD tarafından işletilmektedir.

1977–2004 yılları arasında İzmir Alsancak Limanı'nda gerçekleştirilen elleçleme miktarları değerlendirildiğinde, 1977'den 2004 yılına kadar boşaltmada yaklaşık % 436, yüklemede ise yaklaşık % 1,348 artış meydana geldiği gözlenmektedir. İzmir Alsancak Limanı'nda 1991 yılına kadar yaklaşık aynı miktarlarda yükleme boşaltma gerçekleşirken, 1992 yılından itibaren yükleme daha fazla miktarda yapılmaya başlanmıştır.

Tablo 4.7 İzmir Alsancak Limanı Toplam Rıhtım Çeşitleri ve Gemi Kabul Kapasiteleri (TCDD İzmir Alsancak Limanı İşletme Müdürlüğü)

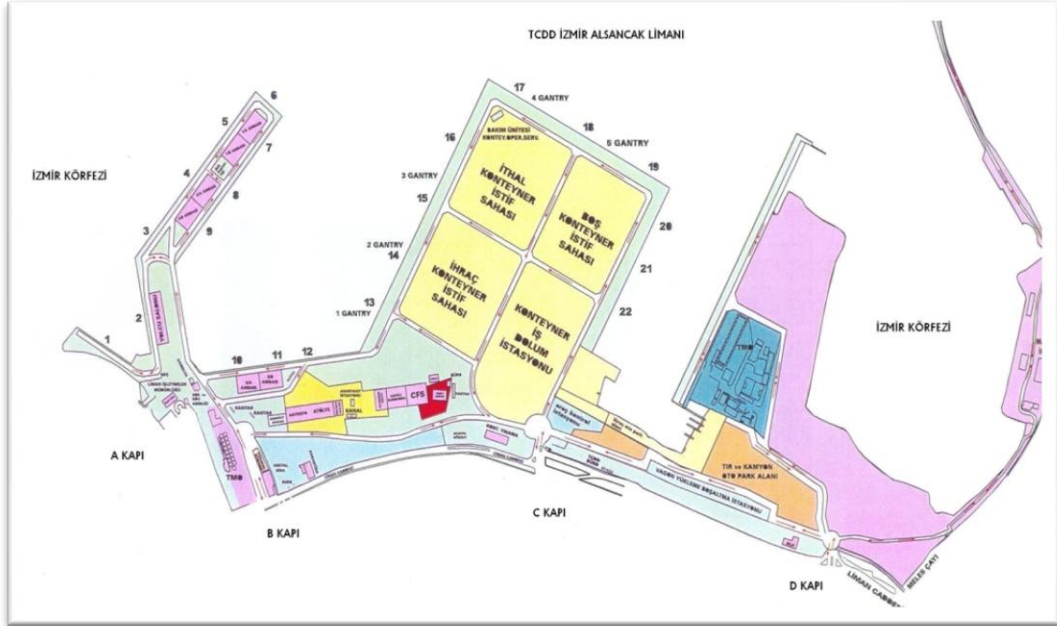
Rıhtım Grubu	Uzunluk (M)	Derinlik (M)	Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	Aynı Anda Gemi Yanaşma Kapasitesi (Gemi)
Yolcu nhtımı	330	-8,-10.5	1.246	2
Karışık yük	1.429	-7,-10.5	810	10
Konteyner	1.050	-13	1.500	5
Kuru dökme	150	-10.5	79	1
Toplam	2.959		3.635	18

Limandaki 3.400 m. rıhtım uzunluğunun 1.450 m.'si konteyner molü rıhtım uzunluğudur. Toplamda 24 adet rıhtım bulunmaktadır. Liman sahası 902.000 m²'dir. Konteyner molü stoklama sahası 295.000 m²'dir. Limanda ki açık saha 85,000 m², toplam beton açık saha 380,000 m², kapalı saha 29,205 m², kapalı ambarlama saha hacmi 171,012 m³'tür. Limanın derinliği (-7m) – (-13m) arasındadır. Limanın potansiyel kapasitesi 11.000.000 ton/yıl'dır. Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunludur. Limanda pilotaj ve römorkaj hizmetleri Türkiye Denizcilik Hizmetleri A.Ş. (TDİ) tarafından verilmektedir. Palamar hizmeti ise liman tarafından sağlanmaktadır.

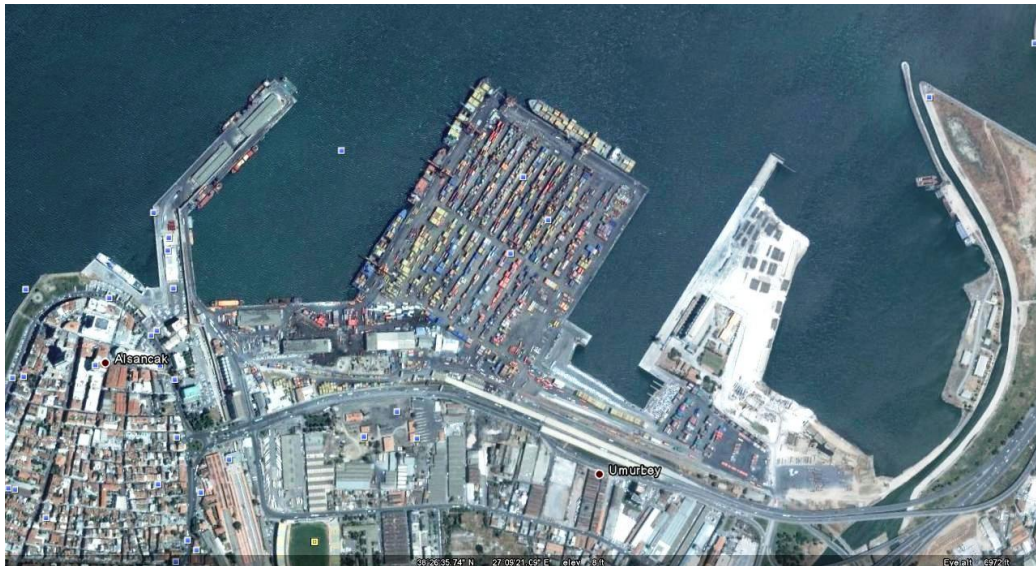


Şekil 4.8 İzmir Alsancak Limanı

Toplam 70.000 ton kapasiteli Toprak Mahsülleri Ofisine (TMO) ait iki beton siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi de mevcuttur. Alsancak Limanının gemi, acente, liman, gümrük ve banka ile internet ve EDI vasıtasıyla etkileşimli çalışacak ve insan faktörünü en aza indirgeyecek tam otomasyon sistemine geçiş çalışmaları sürdürülmektedir. Liman ISPS (Uluslararası Liman Güvenliği Sertifikası) almış durumdadır.

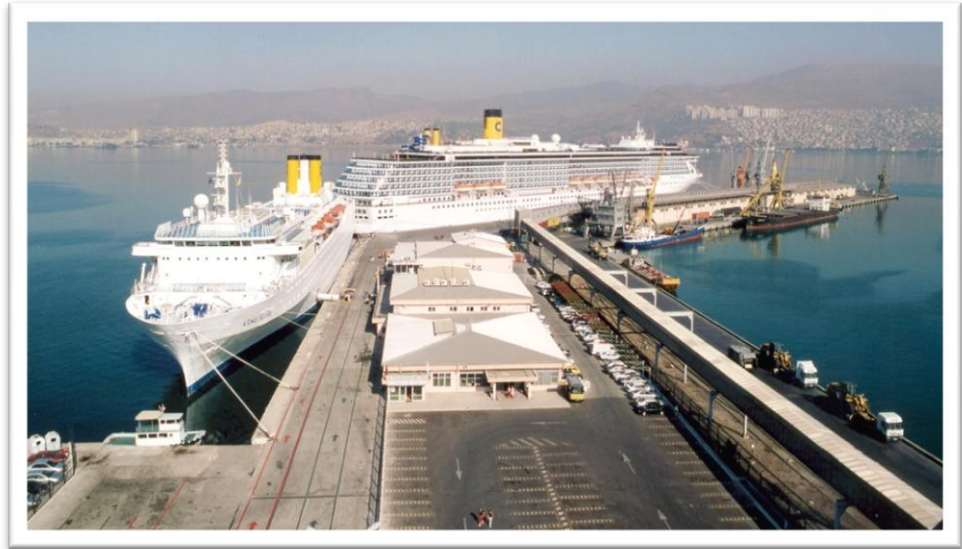


Şekil 4.9 İzmir Alsancak Limanı Yerleşim Planı (TCDD Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü)



Şekil 4.10 İzmir Alsancak Limanı Uydu Görüntüsü (Google Earth)

İzmir Alsancak Limanı yolcu iskelesi 1969 yılında hizmete girmiştir. Toplam uzunluğu 730 m. olan 5 adet rıhtıma yolcu ve Ro-Ro gemileri yanaşabilmektedir. Liman günlük 6.000 yolcunun giriş-çıkış işlemlerinin yapılabileceği yolcu salonuna sahiptir. Yolcu salonunda free shop, alış-veriş dükkanları, dinlenme alanı, tuvalet, cafe, x-ray ve dedektör cihazları, mevcuttur. Salonda Emniyet Müdürlüğü ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü görev yapmaktadır. Yolcu limanının güvenliği Emniyet Müdürlüğü'nün yanı sıra liman idaresine ait güvenlik birimi tarafından sağlanmaktadır. Limana yanaşan yolcu gemilerine yakıt, tatlı su ve diğer iaşe temin edilebilmekte; katı ve sıvı atık alma işlemleri yapılabilmektedir. Liman sahasında 300 araçlık otopark mevcuttur. Yolcu limanı kent merkezinde olup kentin tüm bölgelerine rahat ulaşım imkanı mevcuttur.



Şekil 4.11 İzmir Alsancak Limanı'na Yanaşan Kruvaziyer Gemiler

İzmir Alsancak Limanı TCDD Limanları içinde en çok gelir getiren liman olarak karşımıza çıkmaktadır. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile İzmir Limanı özelleştirmesi 03.05.2007 tarihinde yapılmıştır. İzmir Limanı'nın 49 yıllığına işletme hakkı, en yüksek teklifi 1 milyar 275 milyon dolarla Global-Hutchison-Ege İhracatçı Birlikleri (EİB) Ortak Girişim Grubu'nun olmuştur.

Tablo 4.8 İzmir Alsancak Limanı Gelir-Gider Durumu (TL) (TCDD Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü)

YILLAR	GELİR	GİDER	KAR
1999	19.413.234	7.344.168	12.069.066
2000	32.199.516	11.524.149	20.675.367
2001	58.845.062	17.381.088	41.463.974
2002	82.405.801	25.666.038	56.739.763
2003	103.295.198	31.506.722	71.788.476
2004	118.168.481	37.280.504	80.887.977
2005	118.096.960	47.249.115	70.847.845
2006	142.431.635	42.787.465	99.644.170
2007	131.007.714	41.711.913	89.295.801
2008	145.928.228	50.220.576	93.319.424

Ancak Danıştay nezdinde açılan davalar nedeniyle özelleştirme süreci zamanında tamamlanamamış, sonrasında ise teklif veren grup teminatını yakarak ihaleden çekilmiştir. Diğer teklif sahibinin de belirtilen rakamı ödememesi durumunda ihale iptal edilecektir. Tekrar ihaleye çıkılması durumunda ise mevcut ihaledeki rakamlara çıkılmasının söz konusu olamayacağı fikri hakimdir.

4.4.1 İzmir Alsancak Limanı Tevsii Projesi

İzmir Alsancak Limanı artan yük trafiği ihtiyacına cevap veremez hale gelmesi nedeniyle Yüksek Planlama Kurulu, 11.05.1999 tarih ve 99/T-20 sayılı kararı ile Alsancak Limanının geliştirilmesini öngörmüştür. Bu karar uyarınca hazırlanan plan ve proje uyarınca yetkili kılınan DLH İnşaat Genel Müdürlüğüne yaklaşım kanalı ile “İzmir Limanı Tarama ve Tevsii İnşaatı” adı altında YİD modeli ile ihaleye çıkma yetkisi verilmiştir.

Limanın kapasitesinin yıllık 17-20 milyon tona çıkartılması amacıyla uluslararası bir kuruluşa (SARPROF/JICA) 1998 yılında fizibilite çalışmaları yaptırılmıştır. Bu proje, mevcut limanın 50 hektar daha tevsii (yarım kalan molünün tamamlanmasını) öngörmektedir. Bu proje ile kazanılacak saha 750.000 m², rıhtım uzunluğu 1.060 m. konteyner için kullanılacak rıhtım uzunluğu 700 m., gemi kabul

kapasitesi 720 gemi/yıl'dır. Konteyner için stoklama sahası 275.000 m², boşaltma sahası 13.000 m², doldurma sahası 42.000 m², CFS sahası 20.000 m², toplam konteyner sahası 350.000 m²'dir.

Proje içerisinde İzmir Alsancak Limanı'nın 3. kuşak gemilere de hizmet vermesini sağlamak amacıyla İzmir körfezindeki yetersiz su derinliğinin artırılmasına yönelik olarak yaklaşım kanalı taraması da yer almaktadır. Bu kapsamda körfezde, 11 km. uzunluğunda, 250 m. enindeki bir koridor için 10,5 m. olan dip derinliği 14 m.'ye çıkartılacaktır. Bu su yolu için yaklaşık 6.000.000 m³ malzemenin taranması öngörülmektedir.



Şekil 4.12 İzmir Alsancak Limanı Yaklaşım Kanalı



Şekil 4.13 İzmir Alsancak Limanı Yaklaşım Kanalı ve Tevsii Alanı



Şekil 4.14 İzmir Alsancak Limanında Yarım Kalan Konteyner Terminali

Ancak, ihale kapsamındaki bu genişletme ve yaklaşım kanalı taraması çalışmaları daha önce iki kez ihaleye çıkılmasına karşın ihaleler iptal edildiği için gerçekleştirilememiştir. Gerçekleştirilemeyen tevsii ve tarama çalışmaları sonucunda İzmir Alsancak Limanı her geçen gün kapasite sınırlarını zorlamış; verimli, hızlı hizmet vermekten uzaklaşmış ve rakiplerine kıyasla geride kalmıştır.

4.4.2 İzmir Alsancak Limanı'nın Diğer Limanlara Göre Kıyaslaması

İzmir Alsancak Limanı Doğu Akdeniz ana gemi rotalarına 345 deniz mili (Nautical miles) mesafededir. Alsancak Limanı Akdeniz'de konteyner elleçlemesi açısından ilk dokuz liman arasındadır.

“Ege Denizi’ndeki en önemli limanlardan biri İzmir Alsancak Limanı’nın da rakibi olan Pire Limanıdır. İzmir’in Yunanistan’ın Pire Limanı ile rekabette geri kalmasının en önemli nedenleri arasında; İzmir Limanı’nın fiziksel olarak yeterli su derinliğine sahip olmaması, tarife anlamında İzmir Limanı’nın çok daha pahalı olması, işletme organizasyonunda modern liman yönetim politikalarının uygulanamaması sayılabilir. Tarife açısından bakıldığında bir örnekle somutlaştırmak gerekirse; İzmir Limanı’na 2006 yılında her hafta demir atan Costa

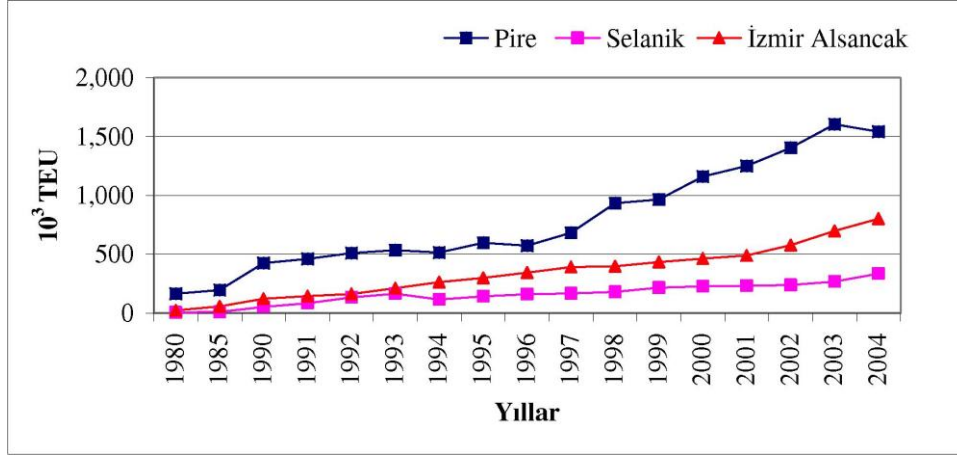
Fortuna gemisi toplam 35.000 Amerikan Doları liman ücreti öderken, aynı gemi Pire Limanı'na yanaştığında 5.500 Amerikan Doları ödemiştir. İki limanın tarifeleri arasında yaklaşık 7 kat fark bulunmaktadır. Pire Limanı 16 metre su çekimine sahip gemilere hizmet verebilirken, İzmir Limanı'nın su derinliği rıhtımlarda en fazla 13 metredir. Pire'ye gelen konteynerlerin yarısı transit yük iken İzmir'e bu süreçte hiç transit yük gelmemiştir" (Zorlu 2008, s. 50).

Tablo 4.9 Akdeniz Konteyner Limanları İstatistikleri (Containerisation Inter. Yearbook 2009, Lloyd's List 2008)

SIRA	LİMAN	ÜLKE	2007	2008
1	Valencia	İspanya	3,042,665	3,597,215
2	Giola Tauro	İtalya	3,445,337	3,467,772
3	Algeciras	İspanya	3,414,345	3,324,310
4	Port Said	Mısır	2,768,900	3,202,00
5	Barcelona	İspanya	2,610,099	2,569,547
6	Le Havre	Fransa	2,600,00	2,500,00
7	Marsaxlokk	Malta	1,887,405	2,300,00
8	Ambarli	Türkiye	1,940,000	2,262,00
9	Genoa	İtalya	1,855,026	1,766,605
10	Halpa	İsrail	1,148,628	1,395,900
11	Constantza	Romanya	1,411,414	1,380,935
12	La Spezia	İtalya	1,187,040	1,246,139
13	Damietta	Mısır	999,193	1,236,502
14	Beirut	Lübnan	947,625	945,105
15	İzmir	Türkiye	892,217	895,000

Tablo 4.10 İzmir ve Pire Limanlarında Konteyner Elleçlemesi (TEU) (Pire Limanı Resmi İnternet Sitesi, TCDD İzmir İşletme Müdürlüğü)

	2004	2005	2006
İzmir Alsancak Limanı	804.563	784.377	847.926
Toplam			
Pire Transit	464.019	462.240	443.154
Pire Yükeleme-Boşaltma	790.727	660.461	694.091
Pire Boş Konteyner	286.817	271.811	266.163
Pire Toplam	1.541.563	1.394.512	1.403.408



Şekil 4.15 Selanik Ve İzmir Alsancak Limanı İçin Konteyner Taşımacılığının Gelişimi

Şekil 4.15’te görüldüğü üzere İzmir Alsancak Limanı 1996 yılına kadar Pire Limanı ile paralel performans göstermesine karşın, gerekli altyapı yatırımları yapamadığı geri kalmış, ana aktarma limanı niteliği olmadığı için de transit yükleri alamamış ve aradaki fark iyice açılmıştır.

Ancak 2008 ve 2009 yıllarında Yunanistan’da yaşanan işçi grevleri neticesinde Pire Limanı’nda elleçleme işlemleri son derece yavaşlamış konteyner elleçlemesi İzmir Alsancak Limanı istatistiklerinin gerisine düşmüştür.

“Tablo 4.11’de ana gemi sefer maliyeti, ana geminin, Port Said, ana liman olarak düşünülen liman ve Algeciras arasında sefer yaptığı varsayılarak hesaplanmış maliyetlerdir. Sefer maliyeti, sefer süresi ile günlük maliyetin çarpımı ile elde edilir. Akdeniz ana hattını kullanan bir ana gemi, İzmir Alsancak Limanı’na gelinceye kadar 2,241 deniz mili yol almakta ve 242,775 ABD doları gemi maliyeti ortaya çıkmaktadır. İzmir Alsancak Limanı, iki hat, Port Said-İzmir Alsancak, Algeciras-İzmir Alsancak arasında merkez konumundadır. Seçilen limanlar arasında Karadeniz besleme hatları için en düşük besleme gemi maliyetleri İzmir Alsancak Limanı’nın ana liman olması durumunda gerçekleşmektedir” (Yılmaz, 2005).

Tablo 4.11 Akdeniz Aktarma Konteyner Hattındaki Ana Limanların Karşılaştırmalı Maliyet Analizi
(Dolar) (Yılmazer, 2005)

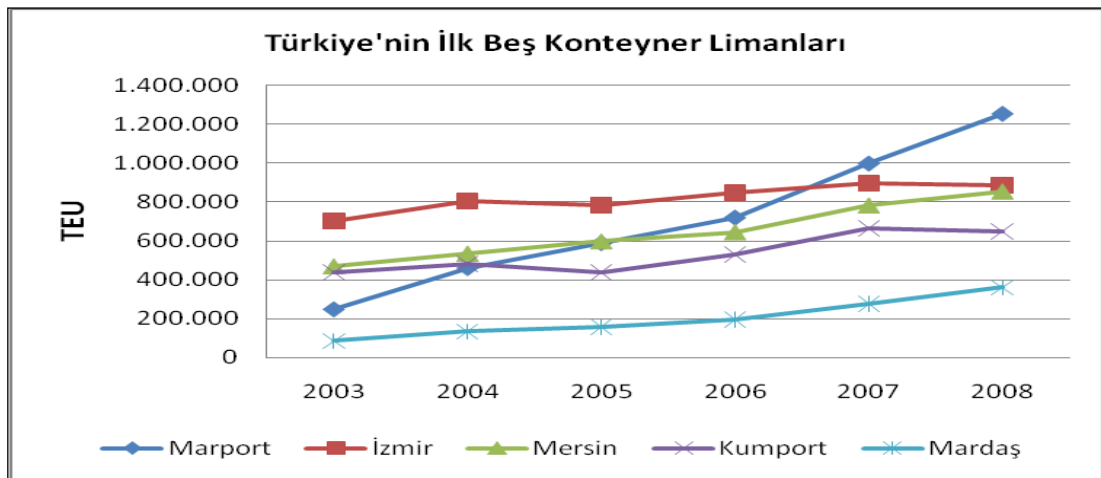
	İzmir	Mersin	Pire(Yunanistan)	Port Said (Mısır)	Gioia Tauro (İtalya)
Ana Gemi Sefer Maliyeti	242,775	251,117	224,900	207,458	214,283
Karadeniz Sefer Maliyeti	136,077	197,690	146,281	202,340	206,602
Doğu Akdeniz Besleme Sefer Maliyeti	157,454	154,160	158,810	154,160	186,323
Besleme Sefer Maliyetleri Toplamı	293,531	351,850	305,091	356,500	392,925
Toplam Maliyet	536,306	602,967	529,991	563,958	607,208
Karadeniz Hattı İçin Ana&Besleme Gemi Maliyetleri	378,852	448,807	371,181	409,798	420,885
Doğu Akdeniz Hattı İçin	400,229	405,277	383,710	361,618	400,606

İzmir Alsancak Limanının ana aktarma limanı olması için bir takım fiziki yetersizlikleri olmasa konumu ve hat mesafeleri açısından transit yüklere ev sahipliği yapabilecek potansiyele sahip bulunmaktadır.

İzmir Alsancak Limanı ülkemizde konteyner elleçmesinde MIP Mersin Limanından sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Ancak Marport-Kumport–Mardaş Limanları Ambarlı Limanı bünyesinde yer aldığı için konteyner elleçlemesi açısından Ambarlı Limanı İzmir Alsancak Limanı dahil diğer tüm limanlardan açık ara önde gitmektedir. MIP Mersin Limanı özelleştirmeden bir hamle yaparak İzmir Alsancak Limanının çok az da olsa önüne geçmiş bulunmaktadır.

Tablo 4.12 2008 Yılında Türkiye’de Konteyner Limanlarında Elleçlenen Konteyner İstatistikleri
(T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı)

LİMAN İSMİ	İHRACATTA ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	ORANI (%)	İTHALATTA ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	ORANI (%)	TOPLAM ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	ORANI (%)
MARPORT	547.521	23,02	581.936	23,90	1.129.457	23,47
MİP MERSİN LİMANI	427.294	17,96	423.904	11,32	851.198	17,68
TCDD ALSANCAK LİMANI	427.579	17,98	416.005	17,08	843.584	17,53
KUMPORT AMBARLI LİMANI	276.692	11,64	316.098	12,98	592.790	12,32
TCDD HAYDARPAŞA LİMANI	158.163	6,65	168.808	6,93	326.971	6,79
GEMPORT	146.890	6,18	145.688	5,98	292.578	6,08
MARDAŞ MARMARA	131.580	5,53	132.127	5,43	263.707	5,48
BORUSAN LOJİSTİK A.Ş..	67.931	2,86	57.744	2,37	125.675	2,61
EVYAP İSKELESİ	56.912	2,39	48.815	2,00	105.727	2,20
YILPORT	47.093	1,98	45.484	1,87	92.577	1,92
ORTADOĞU ANTALYA	35.582	1,50	32.847	1,35	68.429	1,42
YILPORT TESİSLERİ	20.395	0,86	26.041	1,07	46.436	0,96
TEKİRDAĞ LİMANI	13.649	0,57	14.101	0,58	27.750	0,58
RODA LİMAN	10.175	0,43	10.064	0,41	20.239	0,42
TRABZON LİMANI	5.281	0,22	11.583	0,48	16.864	0,35
TOPLAM	2.377.988	100,00	2.435.119	100,00	4.813.107	100,00



Şekil 4.16 Türkiye'nin İlk Beş Konteyner Limanı, 2008 (Ulaştırma Şurası Denizyolu Alt Yapı Komisyonu Raporu, 2009)



Şekil 4.17 Türkiye Limanları (Ulaştırma Şurası Denizyolu Alt Yapı Komisyonu Raporu, 2009)

Tablo 4.13 2008 Yılında Türkiye’de Konteyner Limanlarında Transit Amaçlı Elleçlenen Konteyner İstatistikleri (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı)

LİMAN İSMİ	TRANSİT BOŞALTILAN KONTEYNER (TEU)	ORANI (%)	TRANSİT YÜKLENEN KONTEYNER (TEU)	ORANI (%)
MARDAŞ MARMARA DENİZ İŞLETMECİLİĞİ	28.031	50,08%	32.634	54,73%
MARPORT LİMAN İŞLETMECİLİĞİ	12.222	21,84%	15.941	26,73%
KUMPORT AMBARLI LİMANI	7.829	13,99%	8.223	13,79%
MİP MERSİN LİMANI	2.996	5,35%		
GEMPORT	2.158	3,86%	759	1,27%
TCDD ALSANCAK LİMANI	955	1,71%	1.287	2,16%
HAYDARPAŞA LİMANI (TCDD)	569	1,02%	361	0,61%
TCDD MERSİN LİMANI	550	0,98%		
MARTAŞ İSKELESİ	201	0,36%		
YILPORT	137	0,24%		
TEKİRDAĞ LİMANI (AKPORT)	122	0,22%		
MESBAŞ RIHTIMI	68	0,12%		
BORUSAN LOJİSTİK A.Ş. İSK.	51	0,09%	307	0,51%
TMO İSKELESİ	42	0,08%		
AKÇANSA LİMANI	37	0,07%	120	0,20%
İSKENDERUN LİMANI / TCDD	6	0,01%		
TOPLAM	55.974	100,00%	59.632	100,00%

Tablo 4.13 incelendiğinde İzmir Alsancak Limanının transit yük istatistiklerinin düşük olması nedeniyle bir transit liman olmadığı açıkça görülecektir. İzmir'in bir ana aktarma limanı olmamasının nedeni liman yaklaşım su yolunun ve rıhtım derinliklerinin büyük gemiler için yeterli olmaması ve liman arka sahasının kısıtlı olmasıdır. İzmir Alsancak Limanına gerekli yatırımlar yapılsa dahi liman bir ana aktarma limanı kadar büyüemeyeceği için limanın bir ana aktarma limanı olma ihtimali bulunmamaktadır.

4.4.3 İzmir Alsancak Limanı'nın Sorunları

Ülkemizin en önemli limanlarından biri ve ihracat üssü olan İzmir Alsancak Limanı artık artan trafik yükünü karşılayamaz duruma gelmiştir. Doğal hinterlandında bulunan Bursa, Çanakkale, Manisa, Uşak, Afyon, Aydın, Denizli dışında Anadolu'nun içlerine kadar hizmet veren İzmir Alsancak limanı, kapasitesini zorladığından genişlemeye ihtiyaç duymaktadır.

Limanda yaşanan operasyonel sıkıntılar, ithalatçı ve ihracatçıları İzmir Alsancak Limanı dışında alternatifler aramaya zorlamaktadır. İzmir Alsancak Limanı'nda, liman hizmetlerindeki aksaklıklar nedeniyle, gemilerin hizmet alabilmek için bekleme süreleri artmaktadır. Bunun sebepleri özetle şunlardır:

- Yükleme ve boşaltmalarda kullanılan ekipmanlar eski yıpranmış olması nedeniyle sık sık arıza yapmakta, verimli çalışmamaktadır. Bununla beraber yedek parça alımındaki bürokratik engeller nedeniyle tamirler uzun sürmektedir.
- İzmir Alsancak Limanı arazisi iyi bir şekilde planlanmadığı için verimli çalışmak pek mümkün olamamaktadır. Atıl vaziyetteki alanlarda gerekli düzenlemeler yapılmadığı için saha kazanılması sınırlı seviyede kalmaktadır.
- İhraç otomobillerin park edilmesi gibi uygulamalar nedeniyle limanın verimsizliği artmaktadır.

- Liman içinde konteyner boşaltma ve doldurma işlemi yapıldığından limanda yaşanan kargaşayı artmaktadır. Limanda boş konteyner istifi yapılmakta bu da limanın alanını daraltmaktadır.
- Liman içinde trafik düzeni neredeyse bulunmamaktadır. Liman içindeki trafiğin çift yönlü işlemesi ve işi olmayan araçların park etmeleri zaman ve iş kaybına neden olmaktadır.
- İzmir Alsancak Limanı'nda yaklaşım kanalı taraması yapılmadığı için büyük ölçekli gemiler limana girememektedir.
- İzmir Alsancak Limanı'nın artan yük trafiğine cevap verememesinin en önemli nedenlerinden biri de operasyonlardaki sistem eksikliği ve liman sahasındaki düzensizliklerdir. Gerekli teknolojik yatırımlar yapılmadığı için konteyner giriş-çıkış işlemleri uzun zaman almaktadır.
- Liman içi ve arkasındaki viyadükler atıl durumda kaldığı için yer işgal etmektedir. Bu viyadüklerle liman ve kent trafiğini rahatlatarak, kent trafiğine girmeden liman trafiğini çevre yollarına nakil edecek düzenlemeler yapılmadığı için limana giriş-çıkışlar ciddi sorun teşkil etmektedir.
- Liman özelleştirme aşamasında olduğu için Liman İdaresi limana yeni yatırım ve personel temini konusunda sınırlı düzeyde müdahale edebilmekte, yapılması gereken müdahaleleri yerine getirememektedir.

Limanda yaşanan bu sorunlar operasyonları uzatmakta ve limanda bekleyen geminin maliyetini artırması nedeniyle armatörlere zarar vermektedir. Armatörler de 2004 yılı Eylül ayında sıkışıklığı fırsat bilerek sıkışıklık zammı adı altında Avrupa seferlerine konteyner başına % 20-25, Amerika'ya yapılan seferlere de konteyner başına % 6-7 oranında zam yapmış bulunmaktadır. İlk zam 15 Eylül'den itibaren geçerli olmak üzere Avrupa-Akdeniz Ticaret Anlaşması Birliği'nden (European Mediterranean Trade Agreement – EMTA) dan gelmiştir. Bu anlaşma çerçevesinde, Avrupa'ya ile Baltık ve İskandinavya ülkelerine 20'lik (1 TEU) konteyner tipi için 75 Euro ve 50 Pound zam getirilmiştir. 40'lık (2 TEU) konteyner tipi için ise bu

fiyatların iki katı zam uygulanmaktadır. 2004 yılından bu yana meydana gelen bu zamlar neticesinde acenteler zammı hizmetlerine yansıtmakta bu ek maliyet de ihracatçıya rücu edilmektedir.

Limanda yapılan bir takım iyileştirme çalışmaları da şunlardır:

- DLH sorumluluğundaki alanlardan kullanım müsaadesi alınan yerlerde betonlama ve asfaltlama şeklindeki düzenlemelerle yeni alanlar kazanılmaktadır.
- İhraç otomobillerin park yeri olarak kullandığı rıhtım alanları boşaltılıp araçlar yeni asfaltlanan yere nakledildiğinden rahat çalışma ortamı yaratılmıştır.
- Vagonla gelip-giden konteynerler için ayrılan alanda yükleme boşaltma ve istifleme çalışmaları başlamıştır.
- 2004 yılı içinde yolcu salonunun restorasyonu yapılarak modern bir hale getirilmiştir.
- TCDD'nin diğer altı limanından geçici görevle 45 mekanik vasıta operatörü İzmir'de göreve başlamışlardır.

4.4.4 İzmir Alsancak Limanı ve İzmir'deki Diğer Limanların Geleceği İçin Öneriler

Son 20 yılda İzmir Alsancak Limanının gereksinim duyduğu yatırımların yapılmaması neticesinde liman küresel ve bölgesel rekabette geride kalmış ve markası zedelenmiştir.

Limanın kapasite yetersizlikleri sorunları yanı sıra ulaşım, görüntü ve çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı, konteyner istif alanları ve tır parklarının yarattığı sorunlar

gibi İzmir Alsancak Limanından kaynaklı mekan temelli sorunların gündeme gelmesi ile liman İzmir için bir sorun yumağı haline gelmiştir.

2001 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin liman arkası, Salhane ve Turan'dan oluşan bölgede yeni kent merkezi nazım imar planı çalışmaları kapsamındaki fikir yarışması şartnamesinde limanın gelecekte bir turizm ve rekreatif alanı olarak yer alması ekonomi çevrelerce tepki toplamıştır. Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği'ne (TMMOB) bağlı bazı meslek odalarının İzmir Alsancak Limanının fonksiyon değiştirerek taşınmasını gündeme getirmesi tartışmaları alevlendirmiştir.

Bu tartışmalar devam ederken ve liman büyüyen ihracat hareketliliği karşısında daha da çaresiz bir duruma gelirken; Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile liman özelleştirme sürecine girmiştir. İzmir Limanı özelleştirmesi 03.05.2007 tarihinde yapılmış ancak açılan davaların uzaması ve küresel kriz nedeniyle sonuçsuz kalmıştır. 2004 yılında özelleştirilmesi kararı alınan liman hiçbir yatırım yapılmadan 6 yıl kaybetmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti 2023 yılında 500 milyar Dolar ihracat hedefi koyarken elinde bulundurduğu İzmir Alsancak Limanına son 20 yıldır yatırım yapmaması ve süreci bu kadar kötü yönetmesi son derece düşündürücüdür. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı, TCDD Genel Müdürlüğü, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Danıştay gibi kurumların büyük sorumluluğu bulunmaktadır.

Bu arada Türkiye Cumhuriyeti Devleti İzmir Alsancak Limanının içinde bulunduğu sorunlara tedbir almaya çalışırken; İzmir'in ve ülkenin liman ihtiyacını karşılayacak, Doğu Akdeniz'in ana aktarma limanı olacak nitelikte büyük bir liman yatırımını İzmir İli, Bergama İlçesi Çandarlı Körfezinde "Kuzey Ege Çandarlı Limanı" ismiyle planlamaktadır. Ancak Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın da kaderi İzmir Alsancak Limanı'ndan farklı değildir. Çandarlı Limanı projesi 1990'lı yılların başında gündeme gelmiş, Çevresel Etki Değerlendirme Raporu ancak 14 yılın sonunda temin edilebilmiş, 2004 yılında başlayan fizibilite etüd ve ÇED revizyon çalışmaları 2010 yılına girildiği halde halen bitirilip liman ihale aşamasına getirilmiş değildir.

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre Kuzey Ege Çandarlı Limanı projesinin Avrupa Birliği tarafından IPA kapsamında finansmanının da gündemde olması nedeniyle projeye ait fizibilite, ÇED ve diğer belgelerin AB standartlarına getirilmesi ve uygulama projeleri ile ihale dosyalarının hazırlanması işi Merkezi Finans ve İhale Birimi tarafından ihale edilmiş olup bu çalışmalarda sonuç aşamasına gelinmiştir. Merkezi Finans ve ihale birimi tarafından ihale edilen bu çalışma, oldukça geniş kapsamlı ve detaylı bir çalışma olup tamamlanmasını müteakip yatırım programındaki dipnotun (2008 yılı Yatırım Programında Ulaştırma-Denizyolu sektöründe Çandarlı Limanı ile ilgili "Revize Fizibilite Etüdü DPT tarafından onaylanmadan harcama yapılamaz") kaldırılması için DPT Müsteşarlığı görüşüne sunulacaktır. Proje kapsamındaki mendirek inşaatının DLH Genel Müdürlüğüne genel bütçe imkanları ile geri kalan imalatların ise Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

Devletin liman konusunda ağır davranması neticesinde özel sektör Aliğa Nemrut koyunda ve Aliğa'nın diğer bölgelerinde liman ihtiyacını iskeleler kurarak gidermeye çalışmış, bu gün için Aliğa, ülkenin en önemli dökme yük limanı haline gelmiştir. 1990'lı yıllarda özel sektör tarafından İzmir iç ve dış körfeze yapılmak istenen konteyner limanı talepleri ise yine devletin ilgili kurumları tarafından reddedilmiştir.

İzmir Alsancak Limanının içinde bulunduğu çıkmazın farkında olan özel sektör girişimcileri Aliğa Nemrut koyunda konteyner işletmeciliği için yatırım yapmaya başlamıştır. 2009 yılında Akdeniz Kimya A.Ş. Nempport ismiyle ilk etapta yıllık 250.000 TEU kapasiteli bir konteyner terminalini hizmete sokmuştur. Ege Gübre A.Ş. de iskelelerinde ve geri sahasında düzenlemeye giderek konteyner elleçlemesine olanak verecek çalışmaları 2010'da bitirecektir. Petkim A.Ş.'nin sahip olduğu iskele ve arka sahasında konteyner terminali yapmak üzere planları vardır. Bunun dışında özel sektör Nemrut Koyunda ve koyun güney batısında konteyner terminali yapmak için ön izinleri almış; bu konteyner terminaleri İzmir Çevre Düzeni ve İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planlarına işlenmiştir. 10 -15

yıllık süre zarfında Aliğa'da tıpkı İstanbul Ambarlı'da olduğu üzere işleticileri farklı pek çok konteyner terminali hizmete girmiş olacaktır.

Bu durumda İzmir Alsancak Limanı, ihtiyaç duyduğu yatırımları zamanında gerçekleştiremez ise, geçmiş yıllarda İstanbul Ambarlı ve Yunanistan Pire limanları ile rekabette geri kaldığı gibi yakın gelecekte de Aliğa'daki konteyner terminallerine de yenik düşebilecektir.

İzmir'in deniz taşımacılığı ve liman faaliyetleri açısından ekonomik ve sosyal anlamda çok daha fazla verim alabilmesi için yapılması gerekenler şu şekilde özetlenebilir:

- Tarih içinde İzmir kentinin her daim varlığının sürdürmesinin nedeni her zaman için bir liman kenti olabilme başarısını göstermiş olmasıdır. Şimdi de bu özelliğini büyük oranda İzmir Alsancak Limanı ile sürdürmektedir. Liman kenti kimliği sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan İzmir için vazgeçilmez nitelikte olup limanın İzmir ekonomisi için önemi büyüktür. İzmir Alsancak Limanı 60 yılı aşkın bir yatırım sürecinin ve 8.500 yıllık bir kültürün sonucudur. Bu nedenle limanın taşınması veya kaldırılması mümkün değildir. Gelecekte ise bu liman bir konteyner veya konteyner/yolcu limanı olarak hizmet vermelidir.
- İzmir Alsancak Limanına acil ekipman ve personel desteği yapılmalı, ihtiyaç duyduğu asgari yatırımlar gerçekleştirilmeli; liman yerleşim planı ve işletme planı revize edilmelidir. Bu çalışmaların yapılması için çıkmaza giren özelleştirme süreci bir an önce sonlandırılmalıdır.
- Otonom yönetim sistemi dünyada limanlarda uygulanan başarılı bir yönetim modeli olup bir sonraki özelleştirme sürecine kadar İzmir Alsancak Limanı için ideal bir yönetim modeli olma durumundadır.

- Orta vadede liman yaklaşım kanalı ve yarım kalan konteyner terminali tamamlanmalı, liman içinde ve limana yakın uygun bir alanda triyaj alanı oluşturulması gerekir.
- Liman içinde ve arkasında bulunan viyadüklere yeni düzenleme getirilerek kent trafiği ile liman taşıt trafiği birbirinden ayrılmalı; liman taşıt trafiği kent içine girmeden viyadükler sayesinde çevre yollarına bağlanmalıdır.
- İzmir Alsancak Limanı, tevsii projesi yarım kalan yeni konteyner terminali dışında büyütülmemeli liman arkası bölge İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı'nda öngördüğü şekliyle İzmir'in yeni kent merkezi olmalıdır. Bu kapsamda limanda konteyner dışında yük elleçlenmesi durdurulmalı, görsel ve çevresel kirlilik unsurları tamamen ortadan kaldırılmalı, ulaşım sorunu da çözümlenerek limanın arka sahasına verebileceği tüm fiziki olumsuzluklar en aza indirilmelidir. Kent merkezinde ve metropolitan alanda kalan TIR parkları, lojistik sahalar, kamyon parkları, konteyner istif alanları metropol alan dışında kurulacak lojistik merkezlere taşınmalıdır.
- Kuzey Ege Çandarlı Limanı Doğu Akdeniz'in ana aktarma limanı olacak şekilde 2020 yılına kadar hizmete girmelidir.
- Aliğa'da yeni konteyner terminalleri kurulmalı, Nemrut koyundaki mevcut dökme yük iskeleleri ve yapılacak olan yeni iskeleler modern ve planlı altyapıya kavuşturulmalıdır. Bu bölgedeki iskele ve sanayi tesislerinin daha verimli çalışması isteniyorsa mutlak suretle nazım imar planı ve uygulama imar planları uygulanabilir tarzda gereksinimlere uygun olarak yapılmalıdır.
- Gelecekte özellikle liman ve diğer deniz yatırımları konusunda sıkıntı yaşamamak adına İzmir ili ve çevresi için kıyı master planı ve limanlar master planı uygulanmak üzere yapılmalıdır.

- İzmir ve çevresinin liman ve gemi trafiği göz önüne alınarak, İzmir'e uygun bir alanda gemi bakım-onarım ve inşa tersanesi kazandırılmalıdır.
- İzmir Alsancak Limanı başta olmak üzere limanlardaki yükün hafifletilmesi, dağınık halde bulunan lojistik sahaların, konteyner istif alanlarının, TIR parkalarının ve depoların düzenli bir yerde toplanması, lojistik sektörünün daha rekabetçi hale gelmesi ve sektör pazarının büyümesi açısından İzmir'e kuzeyde, doğuda ve güneyde birer adet lojistik merkez kazandırılmalıdır.
- 2003 yılında başlayan ve sayısı hızla artarak devam eden kruvaziyer gemi seferlerinin artması, İzmir'in tam anlamıyla bir kruvaziyer limanı hatta kruvaziyer ana limanı olması için şu an İzmir Alsancak Limanı genel kargo rıhtımında yetersiz koşullarda yapılan kruvaziyer turizm faaliyetleri, iç körfezde liman yapımına uygun başka bir alanda kruvaziyer amaçlı tasarlanmış yeni bir limanda gerçekleştirilmelidir.

BÖLÜM BEŞ

İZMİR ALSANCAK LİMANI ETKİ ALANI'NIN SAPTANMASI

5.1 Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Yöntem Önerisi

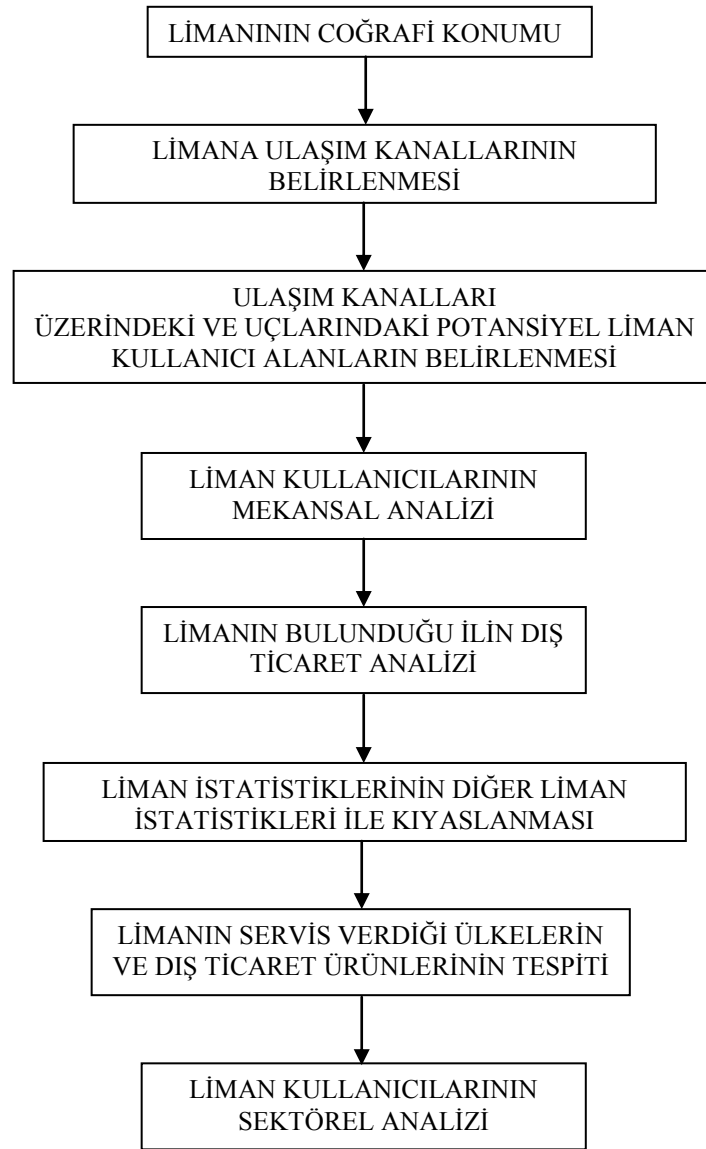
Daha önce belirtildiği gibi pek çok değişkeni, etmeni ve veriyi içermesi nedeniyle limanların etki alanını belirleyen standart bir model bulunmamaktadır. Etki alanı belirleme çalışmaları ağırlıklı olarak limanların ekonomik etki çalışmaları içerisinde ele alınan önemli bir konu başlığı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada limanların etki alanı saptaması için önerilen özgün yöntem İzmir Alsancak Limanı örneği ile test edilmektedir. İzmir Alsancak Limanı etki alanı saptamasına geçmeden bu özgün yöntemin ayrıntılarını aktarmakta yarar bulunmaktadır.

Bu modelin temel kurgusu limanı kullanan firmaların tespit edilmesi suretiyle adres ve işgal sektörlerinin belirlenerek analizinin yapılmasıdır. Limanı kullanan firmalardan kasıt ise limanı ithalat veya ihracat amaçlı kullanan firmalardır. Bu firmalar sanayi tesisleri, dış ticaret şirketleri, lojistik şirketleri, dış ticaretle ilgili hizmet şirketleri, finans şirketleri olabilir. Bu firmalar arasında en belirleyici rolü oynayanlar sırasıyla sanayi tesisleri, dış ticaret şirketleri ve lojistik şirketleridir. Adres ve sektörleri belirlenen liman kullanıcıların ülke içerisindeki mekansal ve sektörel dağılımı limanların etki alanını saptanmasında en önemli ip uçlarını içermektedir.

Bu modelde liman kullanıcılarının mekansal ve sektörel analizi yanı sıra limanın coğrafi konumunun saptanması, limana kara-demiryolu ulaşım kanallarının belirlenmesi, bu ulaşım kanalları üzerindeki ve uçlarındaki potansiyel liman kullanıcı alanların belirlenmesi, limanın bulunduğu ilin dış ticaret analizinin farklı kriterlere göre yapılması, liman istatistiklerinin diğer liman istatistikleri ile kıyaslanması ve limanın servis verdiği ülkelerin belirlenmesi de gerekmektedir.

Tüm bu analizlerin sonucunda ortaya çıkacak bulgular limanın etki alanını saptamada belirleyici olacaktır.

Limanların Etki Alanı Saptanmasına Yönelik Yöntem Önerisi Şeması



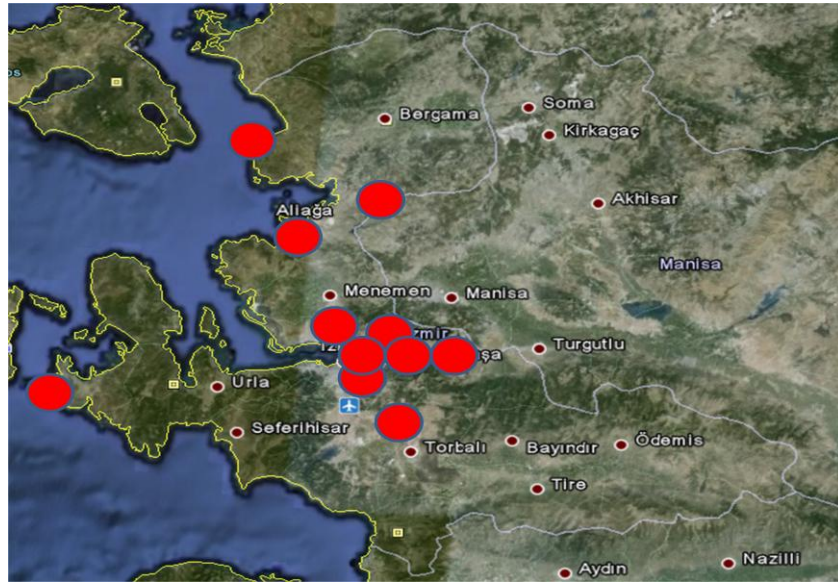
5.2 İzmir Alsancak Limanı Etki Alanının Saptanması

Limanının Coğrafi Konumu:

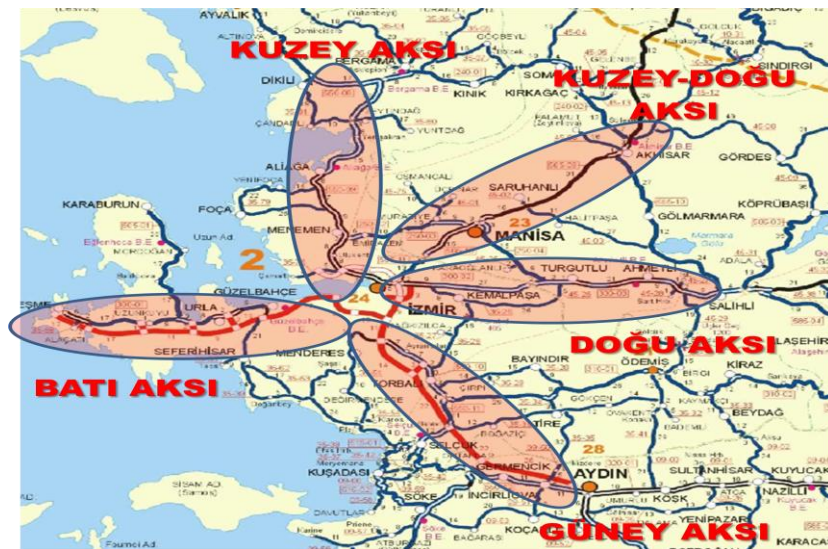
İzmir Alsancak Limanı İzmir İli Konak İlçesi Umurbey Mahallesi kıyı kenar çizgisinde, iç körfezin en dip noktasında, Meles deresinin denize döküldüğü alanda kurulmuştur.

Limana Ulaşım Kanallarının Belirlenmesi Ve Ulaşım Kanalları Üzerindeki & Uçlarındaki Potansiyel Liman Kullanıcı Alanların Belirlenmesi:

İzmir’de lojistik sahalar Konak İlçesi Alsancak Liman arkası, Çınarlı, Bornova ilçesi Işıkkent, Pınarbaşı, Doğanlar, Torbalı ilçesi, Kemalpaşa ilçesi, Çiğli İlçesi Atatürk OSB ve Sasalı’da dağılmış durumdadır. Bu lojistik sahalar dışında İzmir’de Alsancak Limanı, Nemrut koyundaki ve Aliağa’daki iskele ve limanlar, Dikili Limanı ve Çeşme Ro-Ro limanı bulunmaktadır.



Şekil 5.1. İzmir’deki Lojistik Sahalar



Şekil 5.2 İzmir’in Ana Ulaşım Hatları

Şekil 5.2’de görüldüğü üzere İzmir’de yük trafiğinin yoğun olduğu 5 adet ana hat bulunmaktadır.

- Kuzey Aksı

Kuzey aksı Aliğa-Bergama-Ayvalık-Çanakkale güzergahında olup İzmir’i Batı Marmara ve Trakya’ya bağlamaktadır.

Ana Güzergahlar:

İzmir-Çiğli-Menemen-Emrialem-Manisa güzergahı

İzmir-Çiğli-Menemen-Aliğa-Bergama-Soma güzergahı

İzmir-Çiğli-Menemen-Aliğa-Bergama-Dikili güzergahı

İzmir-Balıkesir-Çanakkale güzergahı

Yoğunluk Noktaları:

Aliğa Yeni Foça Yolu Demir-Çelik Fabrikaları

Aliğa Yeni Foça Yolu Nemrut Körfezi İskeleler

Aliğa Petkim

Aliğa Tüpraş

Aliğa OSB

Aliğa Geri Dönüşüm Tesisleri

Aliğa’daki Diğer Tesisler

Bergama ve Dikili’deki Tarımsal Tesis ve Tarım Alanları

Balıkesir, Çanakkale Yükleri

Kuzey Aksının Ağırlıklı Yük Niteliği:

Dökme yük, maden yükleri, katı ve sıvı kimyasal yükler, petrol vb. ürünler, demir-çelik-metal ürünleri, sınai maddeleri, tarımsal hammadde ve işlenmiş maddeler, tekstil ürünleri. İzmir – Aliğa arasında yük trafiği çok yoğun olmakla beraber bu trafik daha çok petrol, kimyevi madde, metal ürünler ağırlıklıdır. İzmir-Aliğa-Bergama-Dikili karayolu bölünmüş kara yolu niteliğindedir. Otoyol

bulunmamaktadır ancak çevre yolunun Aliğa'ya kadar uzatılması etaplar halinde gerçekleştirilecektir. Demiryolu İzmir-Menemen-Manisa arasında ve İzmir-Menemen-Aliğa-Yeni Foça yol ayrımına (Biçerova) kadardır.

- Kuzeydoğu Aksı

Kuzeydoğu aksı Manisa-Akhisar-Balıkesir-Bursa-İstanbul güzergahlarından oluşmaktadır. Kuzeydoğu aksı İzmir'i kuzey Ege ve Marmara Bölgesi'ne bağlamaktadır.

Ana Güzergahlar:

İzmir-Manisa güzergahı

İzmir-Manisa-Balıkesir-Bursa-Yalova-Kocaeli-İstanbul güzergahı

Yoğunluk Noktaları:

Manisa OSB,

Diğer OSB'ler,

Manisa, Balıkesir ve çevresindeki tarımsal tesisler ve tarım alanları

Manisa'daki diğer sanayi tesisleri

Balıkesir, Bursa, İstanbul ve diğer Marmara Bölgesi'ndeki üretim tesisleri ve alanları

Kuzeydoğu Aksının Ağırlıklı Yük Niteliği:

Her türlü sınai ürün, tarımsal hammadde ve işlenmiş ürün, maden, otomotiv. Kuzeydoğu aksının en büyük yük potansiyeli İzmir'i Marmara ve Batı Karadeniz Bölgesi'ne bağlanmasından dolayı buradaki illerden gelen yüklerdir. Ayrıca Manisa OSB tek başına büyük bir yük potansiyelidir. Manisa OSB'de orta büyüklükte bir lojistik merkez kurma çalışması bulunmaktadır. Bu kapsamda Manisa OSB'nin demiryolu ile İzmir'e bağlanma projesi tamamlanmıştır İzmir-Balıkesir-Bursa-İstanbul otoyolu ihale edilmiş olup 7 yıl içerisinde bitmesi muhtemeldir.

- Doğu Aksı

İzmir'in doğu aksı Kemalpaşa-Turgutlu-Salihli-Uşak-Afyon-Ankara güzergahında olup İzmir'i İç Anadolu, Karadeniz ve Doğu Anadolu'ya bağlamaktadır.

Ana Güzergahlar:

İzmir-Kemalpaşa-Turgutlu güzergahı
İzmir-Manisa-Uşak-Afyon-Ankara güzergahı

Yoğunluk Noktaları:

Kemalpaşa OSB
Turgutlu OSB
Diğer OSB'ler
Manisa, Uşak ve çevresindeki tarımsal tesisler ve tarım alanları
Manisa'daki diğer sanayi tesisleri
Doğu Ege (Uşak-Afyon-Kütahya), İç Anadolu başta olmak üzere tüm Anadolu'daki üretim tesisleri ve alanları
Doğu Anadolu'daki üretim tesisleri ve alanları

Doğu Aksının Ağırlıklı Yük Niteliği:

Her türlü sınai ürün, tarımsal hammadde ve işlenmiş ürün, maden. Doğu aksının en büyük yük potansiyeli İzmir'i İç Anadolu ve Anadolu'nun diğer illerine bağlanmasından dolayı buradaki illerden gelen yüklerdir. Ayrıca Kemalpaşa OSB ve Kemalpaşa yolu üzerindeki antrepo ve lojistik sahaları da önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Kemalpaşa OSB'nin Manisa'ya demiryolu ile bağlanma projesi devam etmektedir. Bu durumda İzmir-Manisa-Kemalpaşa demiryolu ile birbirine bağlanabilecektir. Doğu aksı Kemalpaşa-Torbalı karayolu ile güney aksı ile birbirine bağlanmaktadır. Bu yol kısa süre içerisinde tamamlanma aşamasına gelecektir.

- Güney Aksı

İzmir'in güney aksı Torbalı-Selçuk-Aydın-Denizli-Burdur-Isparta-Antalya güzergahında olup İzmir'i güney Ege, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu'ya bağlamaktadır.

Ana Güzergahlar:

İzmir-Gaziemir-Menderes güzergahı
İzmir-Torbalı-Bayındır-Tire-Ödemiş güzergahı
İzmir-Aydın-Denizli-Isparta-Antalya güzergahı

Yoğunluk Noktaları:

Ege Serbest Bölgesi
İTOB ve Pancar OSB
Tire OSB
Torbalı'daki Sanayi Tesisleri
Küçük Menderes ve Büyük Menderes Havzasındaki tarımsal işletmeler ve tarım alanları
Güney Ege (Aydın-Muğla-Denizli), Akdeniz (Antalya-Mersin) başta olmak üzere Anadolu'daki üretim tesisleri ve alanları

Güney Aksının Ağırlıklı Yük Niteliği:

Her türlü sınai ürün, tekstil, tarımsal hammadde ve işlenmiş ürün, maden. İzmir Uluslararası Havalimanı güney aksı üzerindedir. İzmir-Aydın Otoyolu ve İzmir-Denizli bölünmüş karayolu önemli bir avantajdır. Diğer bir önemli avantaj ise İzmir-Aydın-Denizli'nin demiryolu bağlantısının olmasıdır. Ayrıca İzmir-Torbalı-Bayındır-Tire-Ödemiş-Selçuk ilçelerinin de demiryolu bağlantısı mevcuttur. Güney aksı Kemalpaşa-Torbalı karayolu ile doğu aksı ile birbirine bağlanmaktadır. Bu yol kısa süre içerisinde tamamlanma aşamasına gelecektir.

- Batı Aksı

Batı aksı İzmir'i Seferihisar ve Çeşme'ye bağlamaktadır.

Ana Güzergahlar:

İzmir-Urla-Seferihisar-Menderes güzergahı

İzmir-Urla-Çeşme güzergahı

Yoğunluk Noktaları:

Çeşme Ro-Ro Limanı

Tarımsal alanlar

Batı Aksının Ağırlıklı Yük Niteliği:

Çeşme Ro-Ro Limanına giden ihracat yükleri ve gelen ithalat yükleri. Batı aksının yük trafiği Çeşme Ro-Ro limanı ile bağlantılıdır. Bunun dışında yüke dair bir potansiyeli bulunmamaktadır. İzmir-Çeşme otoyolu mevcuttur.



Şekil 5.3 Türkiye Karayolları Haritası (Karayolları Genel Müdürlüğü)



Şekil 5.4 Türkiye Demiryolları Haritası (TCDD Genel Müdürlüğü)

Liman Kullanıcılarının Mekansal Analizi:

İzmir Alsancak Limanı kullanıcılarının mekansal analizini yapmak amacıyla İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü kayıtları incelenmiş ve 2006 Ocak–2007 Haziran ayı içerisinde (1,5 yıl sürede) İzmir Alsancak Limanı'nı kullanan (ihracat veya ithalat yapan) 6.043 firma tespit edilmiştir. Ele alınan örneklem ise 2.200 firmadır. Örneklem oranı % 36,4'tür. Bu firmalar analiz edilerek il, ilçe ve semt adresleri ile sektörleri tespit edilmiştir.

2.200 adet firmadan internetteki arama motorları ve İzmir Ticaret Odası sicil kayıtları ile 1.895 adedine ulaşılmıştır. 293 adedinin bilgileri edinilememiştir. 113 adedi şahısların yapmış olduğu ithalat-ihracat işlemidir. 80 adedi yurt dışı kaynaklı firmalar olup ülkemizde tesisleri bulunmamaktadır.

İzmir Alsancak Limanı'nı ihracat veya ithalat yoluyla kullanan 1.694 firma (Türkiye'de faal olan firmalar) Türkiye'nin 46 ilinde yerleşiktir. Diğer bir ifade ile Alsancak Limanı 46 ile hizmet vermektedir. Liman en fazla %12,4 oran ile İzmir'e, %7,9 oran ile İstanbul'a, %7,3 oran ile Denizli'ye, %5,6 oran ile Ankara'ya hizmet vermektedir. Limanın hinterlandında ilk 10 ilde 5 Ege Bölgesi, 3 Marmara Bölgesi, 1 İç Anadolu Bölgesi ve 1 Akdeniz Bölgesi firması bulunmaktadır. Limana Türkiye'deki tüm bölgelerden yük gelmektedir. Ağırlık ise Ege, Marmara, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri'ndedir.

Tablo 5.1 İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların Bölgelere Göre Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Bölge Adı	Firma Sayısı	Oranı (%)
Ege Bölgesi	912	53,84
Marmara Bölgesi	524	30,93
İç Anadolu	134	7,91
Akdeniz Bölgesi	88	5,19
Güneydoğu Anadolu	16	0,94
Karadeniz	15	0,89
Doğu Anadolu	5	0,30
Toplam	1.694	% 100,00

İzmir Alsancak Limanı'nı kullanan firmaların % 53'ü Ege Bölgesi, % 31'i Marmara Bölgesi firmalarıdır. Dolayısıyla Ege Bölgesi ve Marmara Bölgesi % 84'lük oran ile İzmir Alsancak Limanı kullanmaktadırlar.

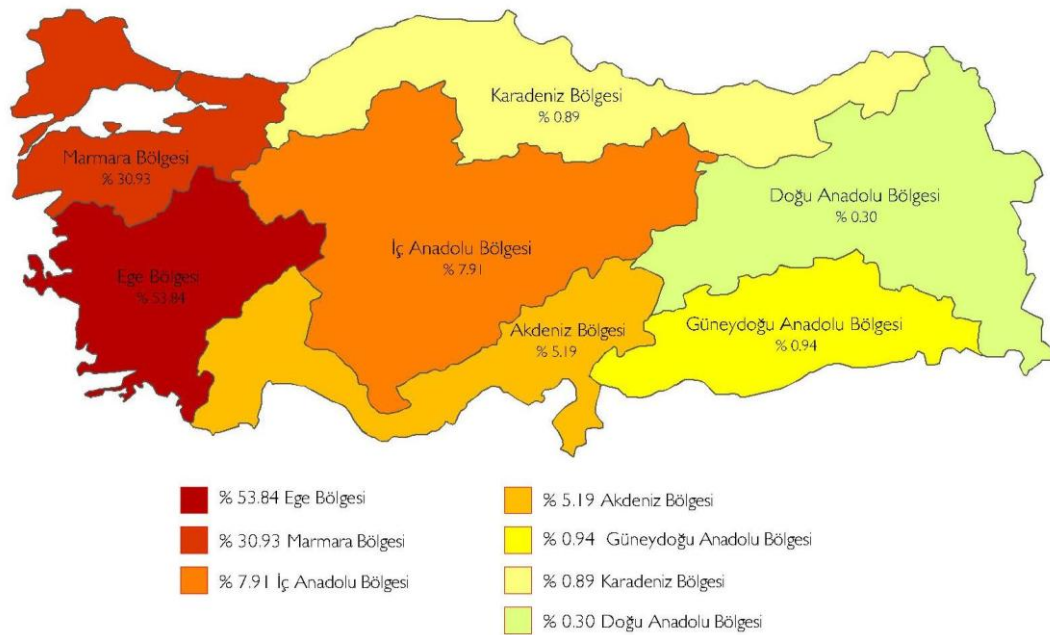
Limanın 1. derece etki alanı Ege Bölgesi, 2. derece etki alanı Marmara Bölgesi, 3. derece etki alanı İç Anadolu Bölgesi, 4. derece etki alanı Akdeniz Bölgesidir. Ülkenin her bölgesinden İzmir Alsancak Limanı'na yük akışı sağlanmaktadır.

Tablo 5.2 İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların İllere Göre Dağılımı Ocak 2006 – Haziran 2007 (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

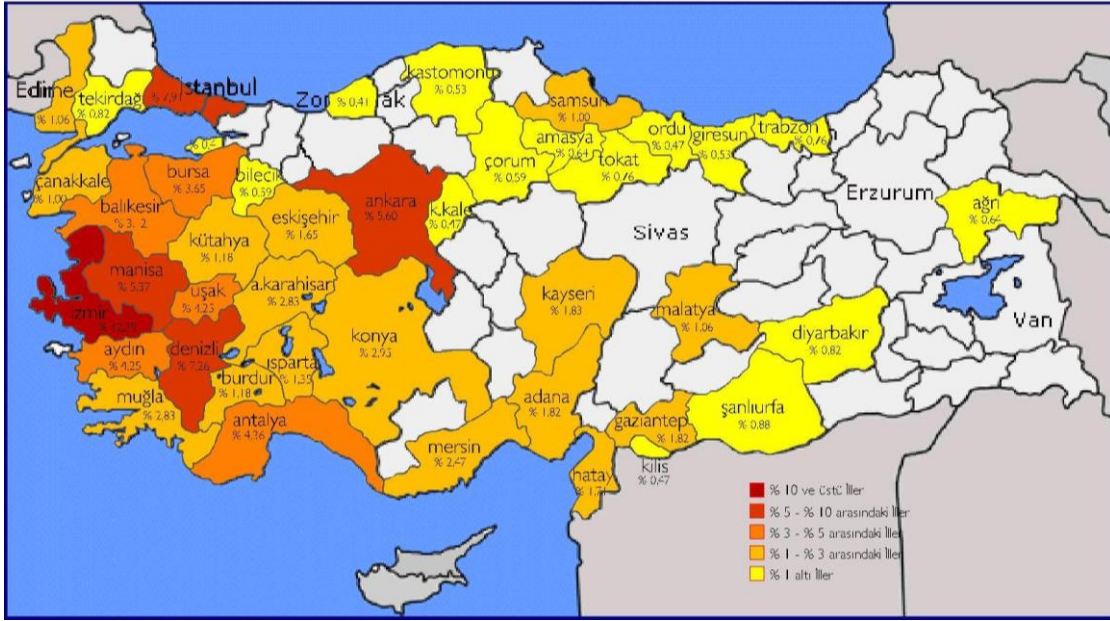
Sıra No	İL	Firma Sayısı	Oranı (%)	Sıra No	İL	Firma Sayısı	Oranı (%)
1	İZMİR	663	12,39	24	EDİRNE	4	1,06
2	İSTANBUL	450	7,91	25	MALATYA	4	1,06
3	DENİZLİ	112	7,26	26	SAMSUN	4	1,00
4	ANKARA	94	5,60	27	ÇANAKKALE	3	1,00
5	MANİSA	45	5,37	28	ŞANLIURFA	3	0,88
6	ANTALYA	38	4,36	29	DİYARBAKIR	2	0,82
7	AYDIN	29	4,25	30	TEKİRDAĞ	2	0,82
8	UŞAK	26	4,25	31	TOKAT	2	0,76
9	BURSA	25	3,65	32	TRABZON	2	0,76
10	BALIKESİR	20	3,12	33	AĞRI	1	0,64
11	KONYA	19	2,95	34	AKSARAY	1	0,64
12	KOCAELİ	17	2,89	35	AMASYA	1	0,64
13	AFYON	16	2,83	36	BİLECİK	1	0,59

Sıra No	İL	Firma Sayısı	Oranı (%)	Sıra No	İL	Firma Sayısı	Oranı (%)
14	MUĞLA	16	2,83	37	ÇORUM	1	0,59
15	MERSİN	14	2,47	38	DÜZCE	1	0,53
16	ADANA	13	1,82	39	GİRESUN	1	0,53
17	KAYSERİ	11	1,828	40	KASTAMONU	1	0,53
18	GAZİANTEP	10	1,82	41	KIRIKKALE	1	0,47
19	HATAY	9	1,71	42	KİLİS	1	0,47
20	ESKİŞEHİR	8	1,65	43	ORDU	1	0,47
21	ISPARTA	8	1,35	44	SAKARYA	1	0,47
22	BURDUR	6	1,18	45	YALOVA	1	0,41
23	KÜTAHYA	5	1,18	46	ZONGULDAK	1	0,41
TOPLAM İL SAYISI				46	TOPLAM FİRMA SAYISI	1.694	% 100

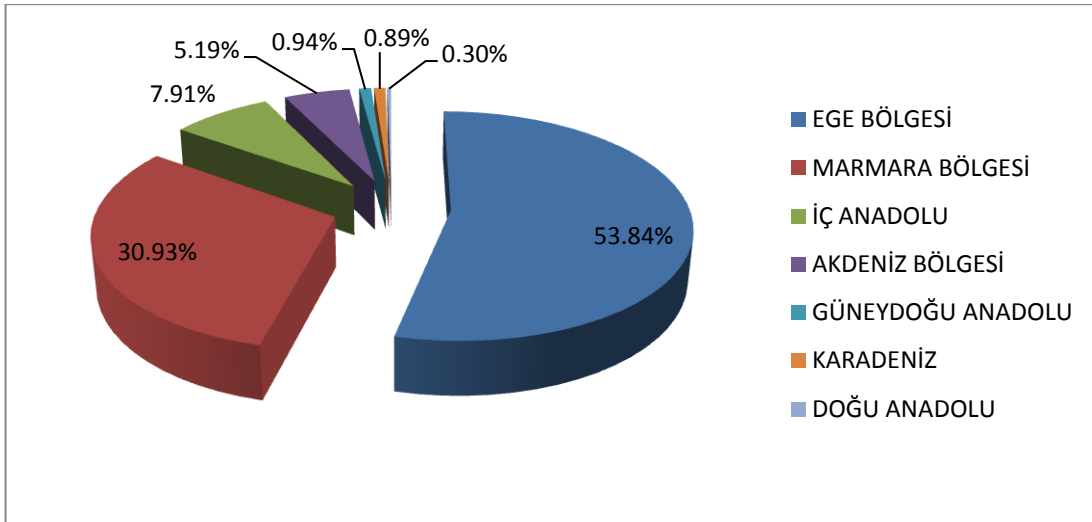
İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların İllere Göre Dağılımında İzmir, İstanbul, Denizli, Ankara, Manisa, Antalya, Aydın, Uşak, Bursa ve Balıkesir illeri ilk onda bulunmaktadır. İlk on il içerisinde İç Anadolu'dan sadece Ankara ili vardır. Tablo 5.1 ve tablo 5.2'de yer alan istatistik veriler şekil 5.4 ve 5.5'te yer alan Türkiye coğrafi bölgeler ve iller haritasında gösterilmiştir.



Şekil 5.5 İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların Bölgelere Göre Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)



Şekil 5.6 İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların İllere Göre Dağılımı Ocak 2006 – Haziran 2007 (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)



Şekil 5.7 İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların Bölgelere Göre Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

İzmir Alsancak Limanı'nı İzmir dışı firmalarının kullanma oranının (% 88) bu denli yüksek olması limanın hinterlandının ne kadar geniş alana yayıldığına açık göstergesidir. Limanı en fazla kullanan ikinci il İstanbul'dur. İzmir Alsancak Limanı'nı kullanan İstanbullu firma sayısı 450 olup oranı % 7,91'dir. İstanbul ve Marmara'da devlete ve özel sektöre ait pek çok liman bulunmasına karşın İzmir

Alsancak Limanı'nın bu kadar tercih edilmesi ilginçtir. Bu noktayı aydınlatmak için 450 firma içinden 45 tanesi üzerinden anket yapılmış ve İzmir Alsancak Limanını tercih nedenleri sorulmuştur. Yapılan değerlendirme aşağıda tablo 5.3'te verilmiştir.

Tablo 5.3 İstanbullu Firmaların İzmir Alsancak Limanını Kullanma Nedenleri ((TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması Kapsamında Yapılan Anket Sonuçları, 2009)

Verilen Cevap	Cevabı Veren	Oranı (%)
Firmanın Tesislerinin İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	23	52,11
Firmanın Müşterisinin veya Bayisinin İzmir Veya Ege	11	24,44
Firmanın Hammadde Kaynaklarının İzmir veya Ege	8	17,77
Firmanın Arzu Ettiği Deniz Yolu Hattının Sadece İzmir Alsancak Limanında Var Olması	2	4,44
İstanbul'da Yükleme İşleminin Geç Yapılması, Gemiye	1	2,22
TOPLAM	45	% 100

İzmir Alsancak Limanını kullanan firmaların sadece % 12'si İzmir'de yerleşik; % 88'i İzmir dışında yerleşik firmalardır. Bu tespiti destekleyecek iki ayrı veri aşağıda sunulmaktadır.

Limanın Bulunduğu İlin Dış Ticaret Analizi:

Tablo 5.4 İzmir İli İhracat Rakamları (DTM, TÜİK)

Yıl	DTM (Merkezi İzmir'de Olan Firmalar İhracat Rakamı (\$))	TÜİK İl Bazında (Merkezi İzmir'de Olan Firmalar) \$	TÜİK Gümrük Bazında (Tüm Gümrükler) \$
2008	7.758.160.000	7.757.697.967	21.616.423.000
2007	6.388.981.000	6.388.980.822	17.783.424.000
2006	5.452.221.860	5.448.572.003	15.662.292.000
2005	4.652.753.477	4.645.380.999	12.771.780.000
2004	4.124.391.954	4.110.487.001	11.246.634.000
2003	3.483.273.692	3.473.936.013	9.163.142.000
2002	2.789.378.842	2.777.767.302	7.199.305.000
2001	2.749.237.963		5.863.607.000
2000			5.100.122.000

Yukarıdaki tablo incelendiğinde TÜİK'in gümrükler bazında 2008 yılı İzmir ili ihracatı 21,6 milyar Dolar iken, merkezi İzmir'de olan firmaların ihracatı 7,7 milyar Dolardır. Aradaki 13,9 milyar Dolarlık ihracat İzmir ili dışı firmalar tarafından ve tesisleri İzmir'de olup da merkezleri il dışında olan firmalar tarafından yapılmaktadır. Aradaki farkın bu kadar fazla olmasının önemli bir nedeni İzmir dışındaki firmaların İzmir Alsancak Limanını dolayısıyla İzmir Gümrük Müdürlüğünü kullanmasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 5.5 İzmir İli İthalat Rakamları (TÜİK)

Yıl	TÜİK İl Bazında (Merkezi İzmir'de Olan Firmalar) \$	TÜİK Gümrük Bazında (Tüm Gümrükler) \$
2008	8.240.846.466	26.122.689.000
2007	7.000.299.561	21.163.286.000
2006	5.459.049.003	18.019.250.000
2005	4.986.250.716	14.626.132.000
2004	4.693.703.994	1.508.030.000
2003	3.306.953.300	8.617.765.000
2002	2.288.329.714	6.113.618.000
2001		5.143.758.000
2000		7.187.275.000

İthalattaki durum ihracat ile paralellik göstermektedir. TÜİK'in gümrükler bazında 2008 yılı İzmir ili ithalatı 26,1 Milyar Dolar iken, merkezi İzmir'de olan firmaların ithalatı 8,2 Milyar Dolardır. Aradaki 17,9 Milyar Dolarlık ithalat İzmir ili dışı firmalar tarafından ve tesisleri İzmir'de olup da merkezleri il dışında olan firmalar tarafından yapılmaktadır. İzmir'in ihracatında olduğu gibi İzmir'in ithalatında da aradaki farkın bu kadar fazla olmasının nedeni İzmir dışındaki firmaların İzmir Alsancak Limanını dolayısıyla İzmir Gümrük Müdürlüğünü kullanmasından kaynaklanmaktadır.

İzmir'in ihracat ve ithalatının büyük oranda İzmir Gümrük Müdürlüğü dolayısıyla İzmir Alsancak Limanına bağlı olmasının sebebi de aşağıda yer alan iki tabloda anlatılmaktadır.

Tablo 5.6 Gümrük Müdürlüklerine Göre İhracat Dağılımı / 1.000 Dolar (TÜİK)

Gümrük Müdürlüğü	2006	2007	2008
İzmir Güm:Md	10.562.174	12.224.835	13.335.978
İzmir Yolcu Salonu	77.660	1.938	1.866
Adnan Menderes Güm.Md	268.607	280.620	283.290
Dikili Güm.Md	23.603	33.034	30.967
Çeşme Güm. Müd.	88.678	90.728	89.984
Aliağa Güm.Md.	4.207.825	4.668.288	7.370.707
İzmir (Ege) Serbest Bölge Güm.Md.	391.030	440.669	451.415
Menemem Deri Serbest Bölge Güm..Md..	42.499	42.853	46.115
İzmir Tır Güm: Md	217	459	6.101
Toplam	15.662.293	17.783.424	21.616.423

İzmir ihracatının, 2006 yılında % 67'si, 2007 yılında % 68'i, 2008 yılında ise % 65'i İzmir Gümrük Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiştir. Ortalama olarak İzmir ihracatının % 65-70 oranında İzmir Gümrük Müdürlüğü'nce yapıldığını söyleyebiliriz. Yetkililerden şifahi alınan bilgilere göre İzmir Gümrük Müdürlüğü'nde yapılan işlemin çok büyük bir bölümü de İzmir Alsancak Limanı'ndan çıkış yapmaktadır.

Tablo 5.7 Gümrük Müdürlüklerine Göre İthalat Dağılımı / 1.000 Dolar (TÜİK)

Gümrük Müdürlüğü	2006	2007	2008
İzmir Güm Md.	6.922.085	8.100.684	8.732.050
İzmir Yolcu Salonu	6.441	1.202	2.034
Adnan Menderes Güm.Md	243.708	240.527	390.044
Dikili Güm.Md	16.183	38.612	55.903
Çeşme Güm. Md.	0	0	68
Aliağa Güm.Md.	9.384.383	11.250.875	15.747.902
İzmir (Ege) Serbest Bölge Güm.Md.	971.691	973.820	749.503
Menemem Deri serbest Bölge Güm. Md.	158.491	179.227	179.458
İzmir Tır Güm: Md	316.268	378.339	265.727
Toplam	18.019.250	21.163.286	26.122.689

İzmir ithalatının 2006 yılında % 38'i, 2007 yılında % 38'i, 2008 yılında % 33'ü İzmir Gümrük Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiş; burada yapılan işlemin tamamı İzmir Alsancak Limanı'ndan giriş yapmıştır.

Yukarıdaki tüm veriler incelendiğinde İzmir Alsancak Limanının etkinliği rahatlıkla görülebilmektedir. Limanı kullanan firmaların % 88'i İzmir dışı firmalardır. Ele alınan firmalar ışığında ülkemizde 35 il dışında İzmir Alsancak Limanını her il kullanmakta olup limanın etki alanı son derece geniştir.

Diğer taraftan İzmir Alsancak Limanı için Türkiye'nin en büyük ihracat limanı şeklinde söylemler bulunmaktadır. Bunun geçerliliğini test etmek için aşağıda bir takım istatistikler verilmiştir. Öncelikle İzmir Alsancak Limanının ihracat veya ithalat konusunda yoğunlaştığının göstergesi için İzmir ili ekonomisinin ihracata veya ithalata dayalı olup olmadığının tespiti gereklidir. Tablo 4.8'de bu konudaki dış ticaret dengesi verilmektedir.

Tablo 5.8 İzmir İli Dış Ticaret Dengesi (TÜİK)

Yıl	İhracat \$	İthalat \$	Dış Ticaret Dengesi \$
2008	21.616.423.000	26.122.689.000	-4.506.266.000
2007	17.783.424.000	21.163.286.000	-3.379.862.000
2006	15.662.292.000	18.019.250.000	-2.356.958.000
2005	12.771.780.000	14.626.132.000	-1.854.352.000
2004	11.246.634.000	11.508.030.000	-261.396.000
2003	9.163.142.000	8.617.765.000	545.377.000
2002	7.199.305.000	6.113.618.000	1.085.687.000
2001	5.863.607.000	5.143.758.000	719.849.000
2000	5.100.122.000	7.187.275.000	-2.087.153.000
1999	5.114.594.000	2.504.535.000	2.610.059.000

Görüldüğü üzere son yıllar dışında İzmir ili dış ticaret dengesi genelde ya az açık vermiş ya da fazla vererek ithal ettiğinden daha fazlasını ihraç etmiştir. Bu da İzmir'in ihracata dayalı bir ekonomisinin olduğunun bir göstergesidir. Ancak son yıllarda ithalattaki artışın sebebi İzmir kaynaklı olmasının dışında ülke ekonomisinde ithalata olan talebin artması ve düşük döviz kuru neticesinde ithalatın cazip hala

gelmesinden kaynaklanmaktadır. İzmir Gümrük Müdürlüğü nezdindeki dış ticaret dengesi ise tablo 4.9’da verilmektedir.

Tablo 5.9 İzmir Gümrük Müdürlüğü Dış Ticaret Dengesi (TÜİK)

Yıl	İhracat \$	İthalat \$	Dış Ticaret Dengesi \$
2008	13.335.978	8.732.050	+ 4.603.928
2007	12.224.835	8.100.684	+ 4.124.151
2006	10.562.174	6.922.085	+ 3.640.089
2005	8.998.920	6.045.239	+ 2.953.681
2004	8.306.625	5.492.589	+ 2.814.036
2003	7.128.731	3.892.641	+ 3.236.090
2002	5.637.090	2.867.858	+ 2.769.232
2001	4.674.104	2.305.770	+ 2.368.334

Tablo 5.9’da İzmir Gümrük Müdürlüğü’nün dolayısıyla İzmir Alsancak Limanı’nın ithalattan çok ihracat amaçlı kullanıldığı görülmektedir. Üstelik dış ticaret fazlası yıl geçtikçe düzenli bir şekilde artış göstermekte ve ihracata yönelik faaliyet oranı yükselmektedir. Bu sonuçtan hareketle İzmir Alsancak Limanının bir ihracat limanı olduğu net olarak ifade edilebilir.

Liman İstatistiklerinin Diğer Liman İstatistikleri İle Kıyaslanması:

Tablo 5.10’na göre İzmir Alsancak Limanı konteyner bazında en çok dış ticaret fazlası veren liman konumundadır. 5.9. ve 5.10. nolu tablolar incelendiğinde İzmir Alsancak Limanı için ihracat limanı nitelendirilmesi yapılabilir. Ancak İzmir Alsancak Limanının istatistikleri Türkiye’nin en büyük ihracat limanı söylemi için yetersizdir. Çünkü Marport, Kumport ve Mardaş gibi özel limanlardan oluşan Ambarlı Liman Kompleksi 955.593 TEU ile en fazla ihracat elleçlemesi yapan konteyner limanıdır. Ambarlı Limanının 1.030.161 TEU ithalat elleçlemesi ve -74.568 TEU dış ticaret dengesi göz önüne alınırsa İzmir Alsancak Limanı için Türkiye’nin en fazla dış ticaret fazlası veren konteyner limanı söylemi daha doğru olacaktır.

Tablo 5.10 2008 Yılında Türkiye’de Konteyner Limanlarında Elleçlenen Konteyner İstatistikleri (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı)

LİMAN İSMİ	İHRACATTA ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	İTHALATTA ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	DIŞ TİCARET DENGESİ (TEU)
MARPORT	547.521	581.936	-34.415
TCDD ALSANCAK LİMANI	427.579	416.005	11.574
MİP MERSİN LİMANI	427.294	423.904	3.390
KUMPORT AMBARLI LİMANI	276.692	316.098	-39.406
TCDD HAYDARPAŞA LİMANI	158.163	168.808	-10.645
GEMPORT	146.890	145.688	1.202
MARDAŞ MARMARA	131.580	132.127	-547
BORUSAN LOJİSTİK A.Ş..	67.931	57.744	10.187
EVYAP İSKELESİ	56.912	48.815	8.097
YILPORT	47.093	45.484	1.609
ORTADOĞU ANTALYA	35.582	32.847	2.735
YILPORT TESİSLERİ	20.395	26.041	-5.646
TEKİRDAĞ LİMANI (AKPORT)	13.649	14.101	-452
RODA LİMAN DEPOLAMA	10.175	10.064	111
TRABZON LİMANI	5.281	11.583	-6.302
TOPLAM	2.377.988	2.435.119	-57.131

Tablo 5.11 İzmir Alsancak Limanının transit açıdan etki alanının olup olmadığını görebilmek amacıyla hazırlanmıştır. Tablo 5.12’de görüldüğü üzere İzmir Alsancak Limanının transit liman olma özelliği bulunmamaktadır. Bunun nedeni daha önce de ifade edildiği üzere liman sahasının, derin su yaklaşım alanının, rıhtım uzunluklarının, ekipman ve personelinin yetersiz oluşudur.

Tablo 5.11 2008 Yılında Türkiye’de Konteyner Limanlarında Transit Amaçlı Elleçlenen Konteyner İstatistikleri (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı)

LİMAN İSMİ	Transit Boşaltılan Konteyner (TEU)	Oranı (%)	Transit Yüklenen Konteyner	Oranı (%)
MARDAŞ MARMARA	28.031	50,08%	32.634	54,73%
MARPORT LİMAN İŞLETMECİLİĞİ	12.222	21,84%	15.941	26,73%
KUMPORT AMBARLI LİMANI	7.829	13,99%	8.223	13,79%
MİP MERSİN LİMANI	2.996	5,35%		
GEMPORT	2.158	3,86%	759	1,27%
TCDD ALSANCAK LİMANI	955	1,71%	1.287	2,16%
HAYDARPAŞA LİMANI (TCDD)	569	1,02%	361	0,61%
MARDAŞ İSKELESİ	201	0,36%		
YILPORT	137	0,24%		
TEKİRDAĞ LİMANI (AKPORT)	122	0,22%		
TOPLAM	55.974	100,00%	59.632	100,00%

Limanın Servis Verdiği Ülkelerin Ve Dış Ticaret Ürünlerinin Tespiti:

İzmir Alsancak Limanı üzerinden gerçekleşen ihracatın hangi ülkelere yapıldığı bilgisi 5.12 nolu tabloda verilmiştir. İlk 10 ülke içinde A.B.D. ve İsrail dışındaki ülkelerin tamamı Avrupa ülkeleridir. Tablo 5.12 ve şekil 5.8'den görüleceği üzere İzmir'in 50 Milyon Dolar üstünde ihracat yaptığı ülkeler Güney Amerika kıtası dışında her kıtada bulunmaktadır. 50 Milyon Dolar sınırının altında ise İzmir'in her ülkeye ihracatı bulunmaktadır.

Tablo 5.12 İzmir Gümrük Müdürlüğü Çıkışlı İhracatın Yapıldığı Ülkeler (50 milyon Dolar Üstü) (TÜİK)

SIRA	ÜLKE	2006 Yılı (Dolar)	2007 Yılı (Dolar)
1	İNGİLTERE	1.305.815.742	1.599.915.332
2	ALMANYA	1.340.340.449	1.580.520.200
3	İTALYA	1.255.300.807	1.389.855.605
4	ABD	1.064.075.078	1.104.966.923
5	FRANSA	654.541.716	761.051.983
6	İSPANYA	591.044.079	633.258.091
7	HOLLANDA	518.828.145	534.622.873
8	İSRAİL	344.786.999	320.976.535
9	BELÇİKA	261.581.308	270.887.750
10	SLOVENYA	185.219.455	224.127.656
11	ROMANYA	134.693.815	215.451.640
12	YUNANİSTAN	163.706.523	207.722.817
13	İSVEÇ	164.901.455	179.999.613
14	DANİMARKA	119.474.219	162.489.765
15	RUSYA	144.083.264	161.468.110
16	İRAN	119.675.294	126.986.022
17	SUUDİ ARABİSTAN	64.256.859	107.246.036
18	KANADA	82.516.146	97.670.399
19	İRLANDA	96.528.554	97.339.005
20	UKRANYA	82.286.131	96.659.540
21	MISIR	74.109.260	88.868.310
22	AVUSTRALYA	76.161.570	88.452.756
23	ÇİN	79.499.873	87.781.000
24	CEZAYİR	59.925.898	86.414.543
25	BULGARİSTAN	63.024.917	85.790.437
26	JAPONYA	71.432.399	84.870.729
27	B.A.E.	43.750.774	82.161.040

SIRA	ÜLKE	2006 Yılı (Dolar)	2007 Yılı (Dolar)
28	IRAK	47.704.470	82.033.064
29	POLONYA	67.439.922	76.902.836
30	İSVİÇRE	72.332.326	74.862.120
31	ÇEK CUMHURİYETİ	65.709.627	71.827.006
32	FİNLANDİYA	32.132.705	70.942.186
33	PORTEKİZ	57.400.340	70.693.489
34	GÜNEY AFRİKA	53.112.294	67.561.997
35	AVUSTURYA	66.752.952	66.298.835
36	HİNDİSTAN	47.036.995	59.569.657
37	LİBYA	55.080.656	51.607.873
38	ENDONEZYA	32.406.968	50.316.301



Şekil 5.8 İzmir'den 50 milyon Dolar Üstünde İhracat Yapılan Ülkeler

Şekil 5.8 incelendiğinde özellikle Akdeniz'de ihracat deniz trafiği yoğunlaştığı görülecektir. Bu hattın yoğun kullanılmasının nedeni Avrupa ve Amerika kıtalarına yapılan ihracat faaliyetleridir. Diğer sıklıkla kullanılan hat ise Kızıldeniz'dir. Bu hat üzerinden orta doğu ve uzak doğu ülkelerine ihracat yapılmaktadır. Şekil ve veriler incelendiğinde İzmir Alsancak Limanı'nın tüm kıtalara (50 milyon Dolar üstü ele alındığı için Güney Amerika kıtasına ihracat yokmuş izlenimi çıkmaktadır) servis yapan uluslararası bir liman olduğu açıkça görülecektir.

Liman Kullanıcılarının Sektörel Analizi:

İzmir Alsancak Limanından yapılan ihracatta en çok satılan ürün deseni tablo 5.13’de yer almaktadır. En çok satılanlar, elektrikli makine ve cihazlar, motorlu kara taşıtları, makineler, meyve ürünleri, tekstil, taş, tütün, örme giyim eşyası, örülmemiş giyim eşyası ve sebze-meyve konservesidir.

Tablo 5.13 İzmir Gümrüğünden Yapılan İhracat Kalemleri (100 milyon Dolar Üstü) (TÜİK)

SIRA	ÜRÜN / MAL	2006 Yılı (Dolar)	2007 Yılı (Dolar)
1	Elektrikli Makina Ve Cihazlar,Aksam Ve Parçaları	1.986.039.735	2.121.975.963
2	Motorlu Kara Taşıtları,Traktör,Bisiklet,Motosiklet Ve Diğer	1.348.832.717	1.793.423.096
3	Makinalar, Mekanik Cihazlar, Kazanlar Ve Aksam, Parçalar	976.686.970	1.268.261.600
4	Yenilen Meyvalar,Kabuklu Yemişler,Turunçgil Ve Kavun Kabuğu	587.823.920	659.857.060
5	Mensucattan Mamul Diğer Eşya,Kullanılmış Eşya,Paçavralar	548.820.395	634.338.415
6	Taş,Alçı,Çimento,Amyant,Mika Vb Maddelerden Eşya	520.814.595	602.899.237
7	Tütün Ve Tütün Yerine Geçen İşlenmiş Maddeler	629.000.054	598.349.422
8	Örme Giyim Eşyası Ve Aksesuarları	503.473.053	579.349.120
9	Örülmemiş Giyim Eşyası Ve Aksesuarları	494.017.006	544.208.281
10	Sebze,Meyva,Bitki Parçaları,Sert Kabuklu Yemiş Konserveleri	350.459.941	430.006.939
11	Plastik Ve Plastikten Mamul Eşya	270.246.910	300.594.905
12	Demir Veya Çelikten Eşya	197.158.319	260.051.270
13	Tuz,Kükürt,Toprak Ve Taşlar,Alçılar Ve Çimento	185.869.422	213.028.040
14	Seramik Mamulleri	180.493.071	197.100.121
15	Hayvansal Ve Bitkisel Yağlar Ve Bunların Müstahzarları	221.715.561	168.827.573
16	Bakır Ve Bakırdan Eşya	156.418.386	151.265.118
17	Pamuk, Pamuk İpliği Ve Pamuklu Mensucat	112.674.807	137.442.598
18	Yenilen Sebzeler Ve Bazı Kök Ve Yumrular	82.811.437	109.926.614
19	Kağıt Ve Karton:Kağıt Hamurundan Kağıt Ve Kartondan Eşya	59.211.810	106.173.153
20	Gemiler,Suda Yüzen Taşıtlar Ve Araçlar	100.677.454	101.222.825

İzmir Alsancak Limanını kullanan firmaların sektörel analizi ise tablo 5.14’te yer almaktadır. İzmir Alsancak Limanını kullanan firmaların 210 tanesi tekstil, 134 tanesi lojistik, 123 tanesi gıda, 95 tanesi tarım, 91 tanesi inşaat-yapı malzemeleri, 74 tanesi dış ticaret, 72 tanesi kimya, 72 tanesi makine sektöründe yer almaktadır.

Tablo 5.14 İzmir Alsancak Limanını Kullanan Firmaların Sektörlere Göre Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

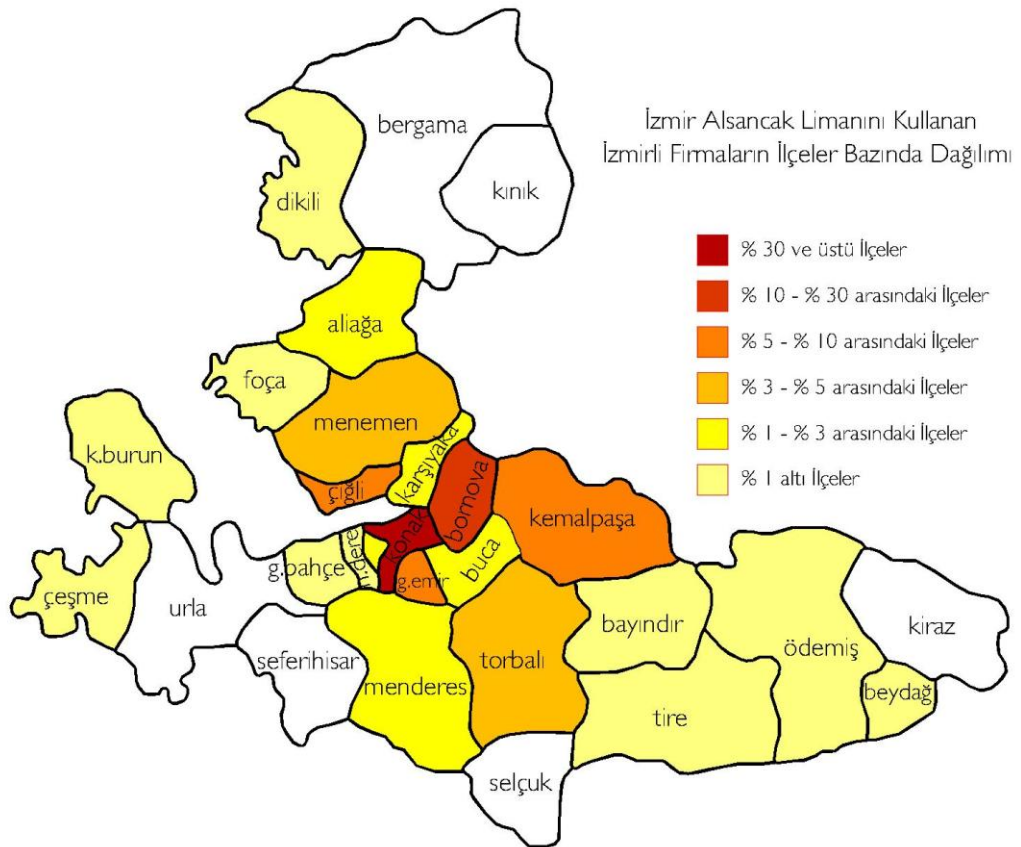
Sıra No	Sektör	Firma Sayısı	Oranı (%)	Sıra No	Sektör	Firma Sayısı	Oranı (%)
1	Tekstil	210	11,78	33	Hırdavat	11	0,61
2	Lojistik	134	7,51	34	Metal / Makine	11	0,61
3	Gıda	123	6,90	35	Spor Malzemeleri	11	0,61
4	Tarım	95	5,33	36	Orman Ürünleri	10	0,56
5	İnşaat Malzemeleri	91	5,10	37	Seramik	10	0,56
6	Dış Ticaret	74	4,15	38	Döküm	9	0,50
7	Kimya	72	4,04	39	Hayvancılık	9	0,50
8	Makine	72	4,04	40	Hediyelik Eşya	9	0,50
9	Metal	62	3,47	41	İçecek	8	0,44
10	Plastik	53	2,97	42	Matbaa	8	0,44
11	Otomotiv	50	2,80	43	Tarım,Hayvancılık	8	0,44
12	Mermer	49	2,74	44	Zirai İlaçlama	8	0,44
13	Deri	48	2,69	45	Akaryakıt	7	0,39
14	Elektrik-Elektronik	48	2,69	46	Bilgisayar Donanım	7	0,39
15	Finans	42	2,35	47	Cam	7	0,39
16	Ambalaj	31	1,73	48	Tütün	7	0,39
17	Diğer	31	1,73	49	Plastik / Kauçuk	6	0,33
18	Yapı Malzemeleri	31	1,73	50	Tekne İmalatı	6	0,33
19	Mobilya	29	1,62	51	Züccaciye	6	0,33
20	Sağlık	28	1,57	52	Bisiklet-Motorsiklet	5	0,28
21	Kağıt	23	1,29	53	Çanta	5	0,28
22	Dayanıklı Tük. Mal.	20	1,12	54	Çimento	5	0,28
23	Maden	20	1,12	55	İş Makinaları	5	0,28
24	Ayakkabı	18	1,01	56	Kitap / Kırtasiye	4	0,22
25	Yönetim	18	1,01	57	Kozmetik	4	0,22
26	Halı Ve Yer Kaplamaları	17	0,95	58	Müzik Aletleri	4	0,22
27	Su Ürünleri	17	0,95	59	Otomotiv	4	0,22
28	Kimya / Boya	15	0,84	60	Peyzaj	4	0,22
29	Enerji	14	0,78	61	Gümrük	3	0,16
30	Turizm	14	0,78	62	Kuyumculuk	3	0,16
31	Endüstriyel Ürünler	13	0,72	63	Aksesuar	2	0,11
32	Makine / Klima	13	0,72	64	Savunma	1	0,05
TOPLAM SEKTÖR SAYISI				64	TOPLAM FİRMA SAYISI	1.694	% 100

Tablo 5.14'te ön sıralarda bulunan lojistik ve dış ticaret sektörlerinin taşıdıkları ve dış ticarete ilişkin ürünlerinin ne olduğu tespit edilememiştir. Ancak bu ürünlerin varlığı tablodaki sıralamayı değiştirecek nitelikte olmadığı düşünülmektedir. Daha önce tablo 4.13'te verilen ihraç malların sıralaması ile tablo 5.14'te verilen sektörel

sıralama tam örtüşmemektedir. Bunun nedeni tabloda yer alan elektrikli makine ve cihazlar, motorlu kara taşıtları, makineler ürünlerin değerinin tekstil, gıda, tarım ve yapı ürünlerine göre daha fazla olmasından kaynaklanmaktadır.

5.2.1 İzmir Alsancak Limanı Etki Alanının İzmir İli Analizi

İzmir Alsancak Limanını kullanan İzmir içinde yerleşik firma sayısı 663'tür. Bunlardan 636 tanesinin adresi tespit edilmiştir. Bu firmaların %38'i Konak'ta, %18'i Bornova'da, %9'u Çiğli'de, %8'i Kemalpaşa'da, %7,5'i Gaziemir'de, %4,8'i Torbalı'da yerleşiktir. Bu dağılım Karabağlar ilçesi Konak ilçesi, Bayraklı ilçesi ise Karşıyaka ilçesi sınırları içinde kabul edilerek yapılmıştır.

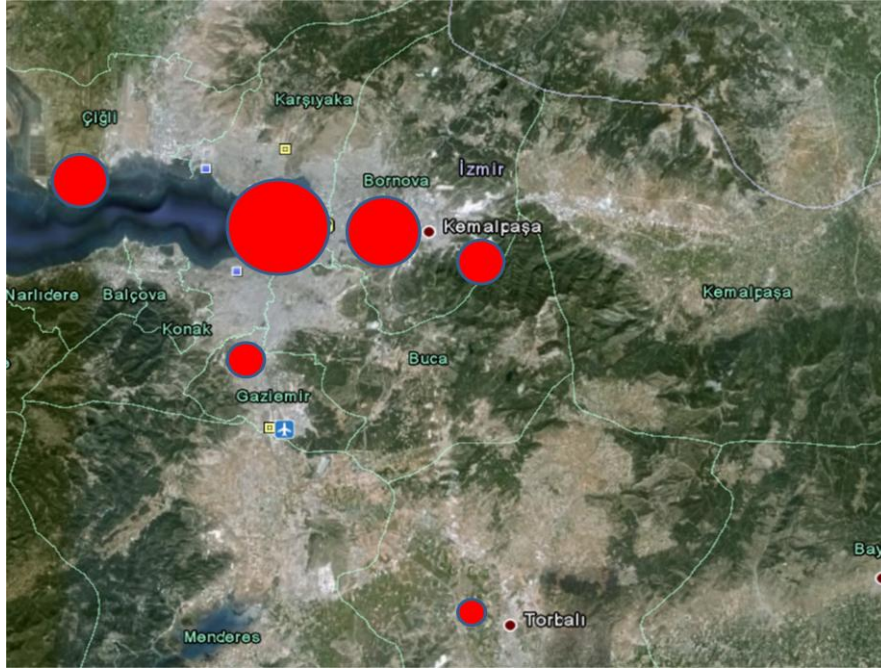


Şekil 5.9 İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların İlçeler Bazında Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Tablo 5.15 İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların İlçeler Bazında Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Sıra	İlçeler	Firma Sayısı	Oranı (%)
1	Konak	244	38,36
2	Bornova	115	18,08
3	Çiğli	63	9,90
4	Kemalpaşa	52	8,17
5	Gaziemir	48	7,54
6	Torbalı	31	4,87
7	Menemen	21	3,30
8	Menderes	11	1,72
9	Buca	9	1,41
10	Karşıyaka	8	1,25
11	Balçova	7	1,10
12	Aliağa	7	1,10
13	Tire	5	0,78
14	Çeşme	4	0,62
15	Bayındır	2	0,31
16	Dikili	2	0,31
17	Narlıdere	2	0,31
18	Beydağ	1	0,15
19	Foça	1	0,15
20	Güzelbahçe	1	0,15
21	Karaburun	1	0,15
22	Ödemiş	1	0,15
TOPLAM		636	% 100

244 firma ile Konak'ın lider olmasının sebebi firmaların merkez ofislerinin bu ilçede olması, lojistik ve dış ticaret sektöründe yer alan firmalara ev sahipliği yapmasıdır. Bornova'da sanayi tesislerinin varlığı bu ilçeyi ikinci sıraya çıkarmıştır. Çiğli Atatürk OSB ile üçüncü sırada, Kemalpaşa yine Kemalpaşa OSB sayesinde dördüncü sırada, Gaziemir Ege Serbest Bölgesindeki firmalarla beşinci sırada, Torbalı da sınırları içerisindeki sanayi tesisleri ile altıncı sırayı almış bulunmaktadır.



Şekil 5.10 İzmir Alsancak Limanını En Fazla Kullanan İlk Altı İlçenin Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Tablo 5.16 İzmir Alsancak Limanını Kullanan Konak İlçesindeki Firmaların Semtler Bazında Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Semtler	Firma Sayısı	Oran (%)
Alsancak	66	27,05
Yenişehir	44	18,03
Çankaya	24	9,84
Karabağlar	16	6,56
1. Sanayi Sitesi	13	5,33
Çınarlı	11	4,51
Kemeraltı	9	3,69
Pasaport	8	3,28
Basmane	5	2,05
Kapılar	5	2,05
Mithatpaşa	4	1,64
Kahramanlar	2	0,82
Bozyaka	1	0,41
Liman Arkası	1	0,41
Üçkuyular	1	0,41
Yeşilyurt	1	0,41
Belirlenemeyen	33	13,52
TOPLAM	244	% 100,00

Tablo 5.16’da İzmir Alsancak Limanını kullanan Konak ilçesindeki firmaların semtler bazında dağılımı yer almaktadır. Alsancak, Çankaya, Kemeraltı, Pasaport, Mithatpaşa, Kahramanlar, Bozyaka, Üçkuyular ve Yeşilyurt’ta yer alan firmaların idari merkezleri ile dış ticaret, lojistik, gümrük, hizmet sektöründe faaliyet gösteren firmalar yer almaktadır. Karabağlar, Çınarlı, Basmane, Kapılar’da ise üretim yapan firmalar konumlanmaktadır.

Tablo 5.17 İzmir Alsancak Limanını Kullanan Bornova İlçesindeki Firmaların Semtler Bazında Dağılımı (İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Semtler	Firma Sayısı	Oran (%)
Işıkkent	28	24,35
Pınarbaşı	26	22,61
Çamdibi	8	6,96
Ankara Asfaltı	5	4,35
Altındağ	4	3,48
Sanayi Caddesi	4	3,48
Belkahve	2	1,74
Doğanlar	2	1,74
Mersinli	2	1,74
MTK Sitesi	2	1,74
Atatürk Mahallesi	1	0,87
Hacılar Kırı	1	0,87
Kamil Tunca	1	0,87
Naldöken	1	0,87
Özkanlar	1	0,87
3. Sanayi Sitesi	1	0,87
5. Sanayi Sitesi	1	0,87
Dökümcüler Sitesi	1	0,87
Hurdacılar Sitesi	1	0,87
Belirlenemeyen	23	20,00
TOPLAM	115	% 100,00

Bornova İlçesinde Işıkkent ve Pınarbaşı diğer semtlere kıyasla büyük farkla limanı kullanan firmalara ev sahipliği yapmaktadır. Bunun nedeni Işıkkent’te ayakkabı ve lojistik sektörüne ait firmaların fazla olması, Pınarbaşı’nda ise üretim yapan sanayi tesislerinin çok sayıda olmasıdır. Diğer semtlerdeki dağılım ise dengeli şekilde gerçekleşmiştir.

Tablo 5.18 İzmir’de İzmir Alsancak Limanını Kullanan Organize Olmuş Üretim Alanlarındaki Firmaların Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Organize Olmuş Üretim Alanları	Firma Sayısı	Oran (%)
Atatürk OSB	53	30,29
Yenişehir Ticaret Merkezi	44	25,14
Ege Serbest Bölgesi	28	16,00
1.Sanayi Sitesi	13	7,42
Menemen Serbest Bölgesi	9	5,14
Ayakkabıcılar Sitesi	6	3,43
Estim Sanayi Sitesi	5	2,86
Ata Sanayi Sitesi	3	1,71
İTOB OSB	3	1,71
Tire OSB	3	1,71
Dökümcüler Sitesi	2	1,14
MTK Sitesi	2	1,14
3.Sanayi Sitesi	1	0,57
5.Sanayi Sitesi	1	0,57
Hurdacılar Sitesi	1	0,57
Buca Giyim OSB	1	0,57
TOPLAM	175	% 100,00

İzmir’de yerleşik olan 663 firmanın 175 tanesi (% 29,3’ü) tablo 5.18’de detayı verilen organize olmuş site, serbest bölge veya OSB’lerde yer almaktadır. Diğer ifade ile limanı kullanan firmaların sadece 1/3’ü organize olmuş site veya sanayi alanlarında yer almaktadır. Tablo 5.18’de yer aldığı üzere OSB’lerde toplam 60 firma yer almaktadır. Ege Serbest Bölgesi’nde 28, Menemen Serbest Bölgesi’nde 9 firma yer almaktadır.

Tablo 5.19 ve tablo 5.20’de İzmir İline kayıtlı firmaların yapmış olduğu ihracat ve ithalatın ilk dokuz ülkeye göre dağılımı yer almaktadır. Tablo 4.19’da görüldüğü üzere 2007 yılında İzmir iline kayıtlı firmalar en çok ihracatı sırasıyla Almanya, A.B.D. ve İngiltere’ye yapmıştır. Bu sıralama İzmir Alsancak Limanını kullanan tüm firmaların ihracat dağılımına paralellik göstermektedir. İlk onda sadece İsrail yer almamaktadır. İhracatta olduğu gibi ithalatta da Avrupa ülkelerinin ağırlığı Tablo 5.20’de gözükmemektedir. A.B.D. ve Çin dışında ithalat yapılan ülkeler Avrupa ülkeleridir.

Tablo 5.19 2007 Yılı İzmir İline Kayıtlı Firmaların İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı (Dolar) (TÜİK)

ÜLKE ADI	2007 Yılı (Dolar)
Almanya	711.729.743
A.B.D.	537.854.830
İngiltere	486.066.087
İspanya	445.781.495
İtalya	425.444.285
Fransa	307.653.162
Hollanda	265.626.807
Belçika	164.948.680
Romanya	145.995.321

Dikkati çeken nokta İzmir ili firmalarının ihracat ve ithalatındaki ilk yedi ülkenin Çin ve Rusya Federasyonu dışında aynı olmasıdır. Yani İzmir mal sattığı ülkelerden mal da temin etmektedir. Bu durumda İzmir Alsancak Limanından kalkan bir gemi Almanya, İtalya, A.B.D., İngiltere, İspanya, Fransa ve Hollanda'ya yük götürdüğünde, vardığı limanlardan İzmir'e de götürmek üzere yük aldığı ifade edilebilir. Bu durum bu hatların verimli hale gelmesini mümkün kılmaktadır.

Tablo 5.20 2007 Yılı İzmir İline Kayıtlı Firmaların İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (Dolar) (TÜİK)

ÜLKE ADI	2007 Yılı (Dolar)
Almanya	819.320.454
İtalya	566.811.826
Rusya Federasyonu	536.520.857
A.B.D.	477.378.449
İngiltere	458.914.669
Çin	386.010.739
İspanya	323.760.827
Fransa	299.585.730
Hollanda	182.679.158
Polonya	173.922.860

Tablo 5.21 İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların Sektörel Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Sıra No	Sektör	Firma Sayısı	Oranı (%)	Sıra No	Sektör	Firma Sayısı	Oranı (%)
1	Tarım	47	6,92	30	Maden	6	0,90
2	Gıda	46	5,87	31	Metal / Makine	6	0,75
3	Dış Ticaret	39	5,57	32	Döküm	5	0,75
4	Tekstil	37	5,42	33	Endüstriyel Ürünler	5	0,75
5	Makine	36	4,81	34	Spor Malzemeleri	5	0,75
6	Kimya	32	4,81	35	Tütün	5	0,60
7	Otomotiv	32	4,36	36	Çanta	4	0,60
8	Deri	29	4,06	37	Enerji	4	0,60
9	İnşaat Malzemeleri	27	3,61	38	Halı/Yer Kaplama.	4	0,60
10	Plastik	24	3,31	39	Tarım-Hayvancılık	4	0,60
11	Lojistik	22	3,01	40	Turizm	4	0,60
12	Elektrik-Elektronik	20	3,01	41	Yönetim	4	0,60
13	Metal	20	2,71	42	Züccaciye	4	0,45
14	Diğer	18	2,25	43	Bisiklet-Motorsiklet	3	0,45
15	Mobilya	15	2,25	44	Matbaa	3	0,45
16	Yapı Malzemeleri	15	2,10	45	Zirai İlaçlama	3	0,30
17	Ambalaj	14	1,80	46	İçecek	2	0,30
18	Kağıt	12	1,65	47	Müzik Aletleri	2	0,30
19	Sağlık	11	1,50	48	Orman Ürünleri	2	0,30
20	Mermer	10	1,35	49	Plastik / Kauçuk	2	0,30
21	Dayanıklı Tük. Mal.	9	1,35	50	Seramik	2	0,15
22	Su Ürünleri	9	1,20	51	Bilgisayar	1	0,15
23	Ayakkabı	8	1,20	52	Cam	1	0,15
24	Hırdavat	8	1,20	53	Çimento	1	0,15
25	Kimya/Boya	8	1,20	54	Gümrük	1	0,15
26	Makine / Klima	8	1,05	55	İş Makineleri	1	0,15
27	Hayvancılık	7	0,90	56	Kitap/Kırtasiye	1	0,15
28	Finans	6	0,90	57	Kozmetik	1	0,15
29	Hediyelik Eşya	6	0,90	58	Otomotiv / Lastik	1	0,15
TOPLAM SEKTÖR SAYISI				58	TOPLAM FİRMA	636	% 100

Limanı kullanan İzmirli firmaların sektörleri incelendiğinde tarım, gıda, dış ticaret, tekstil, makine, kimya ve otomotivin ön plana çıktığı görülmektedir. Yine bu sıralama İzmir Alsancak Limanını kullanan tüm firmaların sektörel sınıflandırması ile örtüşmektedir.

5.3 İzmir Alsancak Limanı'nın Diğer Ekonomik Etki Unsurları

5.3.1 Liman İşletmeciliği

İzmir Alsancak Limanı'nın kendi işletme gelirleri açısından bakıldığında farklı bir durum karşımıza çıkmaktadır. İzmir Limanı gelirleri, diğer TCDD limanlarında da olduğu gibi TCDD Genel Müdürlüğü bünyesi altındaki genel bütçeye dahil olmaktadır. Yine bu gelirlerle İzmir Limanı'nda istihdam edilen çalışanların maaş ve ücretleri karşılanmaktadır. Limanda Ocak 2009 sonu itibariyle yönetimde 9, işletmede 78, büro ve idari hizmetlerde 21, koruma ve güvenlikte 65, muhasebede 8, teknik bölümde 9, yardımcı hizmetlerde 3 olmak üzere 192 personel bulunmaktadır. Ayrıca yükleme-boşaltmada 216, mekanik vasıtada 110, sanatkar kadroda 104, sanatsız kadroda 9, gemi adamlığında 28, TDİ'den devredilenlerde 5 olmak üzere toplam 472 işçi çalışmaktadır.

Tablo 5.22 İzmir Alsancak Limanı Gelir-Gider Durumu (TL) (TCDD Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü)

YILLAR	GELİR	GİDER	KAR
1999	19.413.234	7.344.168	12.069.066
2000	32.199.516	11.524.149	20.675.367
2001	58.845.062	17.381.088	41.463.974
2002	82.405.801	25.666.038	56.739.763
2003	103.295.198	31.506.722	71.788.476
2004	118.168.481	37.280.504	80.887.977
2005	118.096.960	47.249.115	70.847.845
2006	142.431.635	42.787.465	99.644.170
2007	131.007.714	41.711.913	89.295.801
2008	145.928.228	50.220.576	93.319.424

5.3.2 Kara Ulaştırma Sektörü

İzmir Alsancak Limanı'na karadan sağlanan ulaşım ağlarında faaliyet gösteren nakliyat firmalarıdır. Burada önemli olan demiryolu ve karayolu ulaştırmasında rol alanların net olarak belirlenmesidir. Özellikle İzmir Limanı'na karadan yapılan taşımaların

kamyonlarla yapıldığı göz önüne alındığında bu sektörün önemli bir yer tuttuğu söylenebilir. İzmir Ticaret Odası'na kayıtlı 950 adet kara ulaştırması firması bulunmaktadır.

5.3.3 Denizcilik Hizmetleri Sektörü

Bu sektör; yük ulaştırması, gemi operasyonları ve yük elleçlemesi başta olmak üzere çeşitli firma ve tarafları içine almaktadır. Bu sektörde İzmir'de Deniz Ticaret Odasına kayıtlı 362 firma bulunmaktadır.

5.3.4 Limana Bağımlı Alıcı ve Göndericiler (İhracatçılar ve İthalatçılar)

İzmir Alsancak Limanı'na bağımlı alıcı ve göndericiler veya başka bir deyişle liman kullanıcıları iki ayrı kategori içerisinde incelenebilir. Birinci kategori, İzmir Alsancak Limanı'na doğrudan bağımlı liman kullanıcılarıdır ki bu firmalara ait istihdam, gelirler ve vergi etkileri tamamıyla hesaplanmalıdır. Çünkü bu kullanıcılar, İzmir Alsancak Limanının varlığı sebebiyle limana yakın olabilecek alanlarda kurulmuşlardır veya başka bir deyişle İzmir Alsancak Limanının faaliyetlerinin durması durumunda doğrudan etkileneceklerdir.

Yapılan araştırmada 2006 Ocak – 2007 Haziran arasında 2.200 firma içerisinde birinci kategori bağımlı firma sayısı İzmir'de 663, İzmir'e çok yakın olan Manisa'da 45'tir.

İkinci kategori İzmir Alsancak Limanı vasıtasıyla yük gönderen veya alan ihracatçı ve ithalatçıları kapsamaktadır. Yapılan araştırmada bu noktadaki firma sayısı 1.031 olarak tespit edilmiştir.

Burada İzmir Alsancak Limanı'nın kentsel ekonomiye katkısı hesaplanırken özellikle birinci derecede limanı kullananlar hesaba katılmalıdır. Çünkü ikinci kategoriye giren liman kullanıcılarının istihdam etkisinin ölçülmesi mümkün olabilecektir fakat kişisel gelirler, firma gelirleri ve vergi etkilerinin hesaplanması yanlış sonuçlara götürebilir.

5.3.5 Kamu Kuruluşları

İzmir Alsancak Limanı'nda oluşan yük elleçlemesi ve gemi operasyonlarıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarını kapsamaktadır. Başlıca kamu kurumları Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, Emniyet Teşkilatı, Gümrük Teşkilatı, Sahil Sağlık Denetleme Merkezi, Zirai Karantina Müdürlüğü'dür.

5.3.6 İzmir Alsancak Limanı Faaliyetleriyle Oluşan Mesleki Etkiler

İzmir Alsancak Limanı faaliyetleriyle oluşan meslek etkileri üç ayrı kategori altında irdelenebilir (Atalay, 2003, s.116):

Doğrudan İstihdamın Etkisi: doğrudan istihdam limanın kendi bünyesinde hizmet ve faaliyetleri yerine getirebilmek amacıyla istihdam edilenlerden ve liman vasıtasıyla denizyolu ulaştırmasıyla ilgili oluşmuş mevcut meslekleri kapsamaktadır. Burada limandan son varış noktalarına veya çıkış noktalarından limana yüklerin aktarılmasını sağlayan çeşitli karayolu taşımacılık firmaları dahi doğrudan istihdam olarak kabul edilip, hesaba katılmalıdır. Ayrıca gemi acenteleri, yük sevkiyatçıları, stevedor firmaları vb. gibi birçok meslek çeşidini içinde barındıran bir zincir oluşması da en önemli doğrudan istihdam etkilerini oluşturmaktadırlar.

Nedensel İstihdamın Etkisi: Nedensel istihdam, İzmir Alsancak Limanı faaliyetleri sebebiyle doğrudan istihdam edilen çalışanların ücret ve maaşlarını yerel anlamda buldukları kentte harcamalarından kaynaklanmaktadır. Örneğin doğrudan istihdam meslek gruplarında çalışan bireyler; yemek, barınma, giysi gibi ihtiyaçlarını yine buldukları bölgeden karşılarlar. Bu durumda ilgili nedensel meslekler, bu gibi ihtiyaçları karşılamak ile bağlantılıdır.

Dolaylı Meslekler: bu meslekler ise ilk başta İzmir'de olmak üzere İzmir Limanı hinterlandında yer alan işletmelerin ve firmaların kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla mal ve hizmet satın almaları sonucunda oluşmaktadırlar. Burada nedensel mesleklerle dolaylı meslekler arasındaki fark ortaya konmaktadır. Çünkü nedensel meslekler bireysel harcamalarla ilgilidir. İzmir Alsancak Limanı için oluşturulacak

modelde söz konusu talepleriyle dolaylı istihdam ve meslekleri yaratan firmalar ve işletmelerle anket çalışması yapılarak yerel bazdaki ofis malzemeleri satan firmalar, onarım ve bakım yapan firmalar veya yedek parça tedariki yapan firmalar gibi çeşitli firmalardan ne derece mal ve hizmet satın aldıkları bilgileri ayrı bir konu olarak değerlendirilmelidir.

5.3.7 Kişisel Gelirlerin Etkisi

Kişisel gelirlerin etkisi, İzmir Alsancak Limanı faaliyetlerinden dolayı doğrudan istihdam edilen bireylere ait ücret ve maaşların hesaplanmasıyla ilgilidir. Söz konusu istihdama ait maaş ve ücretler, başta İzmir olmak üzere limanla ilgili doğrudan istihdamın yoğunlaştığı bölgelerde mal ve hizmet satın alımlarıyla harcanacaktır. Buradaki harcamaların hesaplanması kişisel gelirlerin etkisini oluşturmaktadır. İlgili harcamaların etkisinin hesaplanabilmesi kişisel gelirlere ait çarpanın kullanılmasıyla mümkün olmaktadır. Bu durumda gelir çarpanıyla, bölgede bireyler tarafından yapılan harcamalara veya satın almalara ait yüzdelerin ve oranların hesaplanması gerekmektedir.

5.3.8 Vergi Etkisi

İzmir Alsancak Limanı faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan doğrudan, dolaylı ve nedensel mesleklere ve firmalara ait ülkesel ve yerel bazda ödenen vergilerin hesaplanmasıyla vergi etkisi bulunmaktadır. Ancak bu konu kendi başına özgün bir çalışma gerektirmektedir.

Yukarıda belirtilen tüm etkilerin İzmir Alsancak Limanı adına hesaplanabilmesi için gerekli veriler şimdiye kadar oluşturulmamış; bu tarz veriler ilgili herhangi bir veri merkezinde mevcut değildir. Yapılan araştırmalar bu sonucu doğrulamaktadır. Ekonomik Etki Çalışmasında özellikle birincil verilere ihtiyaç duyularak, İzmir Alsancak Limanı ile doğrudan ilişkili firmalar, kuruluşlar, otoriteler ile görüşmeler ve anketlerin yapılması gerekli görülmektedir.

BÖLÜM ALTI

SONUÇ

Bir limanın etki alanı sınırlarını kesin çizgilerle ayırmak ve saptamak oldukça güçtür. Limanların ekonomik etki analizinde etki alanının mevcut ve potansiyelini tespit edebilmek önemli bir yer tutmaktadır. Bir limanın etki alanı tespit edilirken genellikle potansiyel müşterilerin ve tesislerin varlığı, eşit taşıma maliyetleri, eşit uzaklıklar, limanlar arası analizler gibi rekabetçi unsurlar dikkate alınır. Limanların ekonomik etki çalışmalarına ilişkin çeşitli yöntem ve modeller geliştirilmesine karşın, limanların etki alanını belirleyen standart bir model bulunmamaktadır. Etki alanı belirleme çalışmaları ağırlıklı olarak limanların ekonomik etki çalışmaları içerisinde ele alınan önemli bir konu başlığı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada ise limanların etki alanı saptamasına yönelik özgün bir yöntem önerisi geliştirilmiştir. Bu yöntem önerisi İzmir Alsancak Limanı ile test edilmeye çalışılmıştır. Yapılan çalışmada özetle şu bulgular elde edilmiştir:

- İzmir Alsancak Limanının doğrudan etki alanı İzmir İli, bölgesel etki alanı Ege Bölgesi başta olmak üzere Marmara Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi sıralaması ile tüm Türkiye'dir. Limanın transit etki alanı ise bulunmamaktadır. Limanın şu an ve gelecekte sahip olacağı niteliklere göre bir transit liman olma özelliği bulunmamaktadır.
- İzmir Alsancak Limanını İzmir dışı firmalarının kullanma oranının (% 88) bu denli yüksek olması limanın etki alanının ne kadar geniş bir bölgeye yayıldığına açık göstergesidir.
- İzmir ili gümrüklerinden yapılan ihracat ile İzmirli firmaların yapmış olduğu ihracat farkının 13,9 milyar Dolar olmasının nedeni, bu ihracatın İzmir ili dışı firmalar tarafından ve tesisleri İzmir'de olup da merkezleri il dışında olan firmalar tarafından yapılmış olmasıdır. Bunun da temel nedeni İzmir Alsancak Limanı'dır.

- İzmir Alsancak Limanı, İzmir'e bir dış ticaret kapısı olma özelliğini kazandırması dışında direk ve dolaylı paydaşları ile birlikte İzmir ve Bölge ekonomisine ciddi anlamda katkı sağlamaktadır. Limana gerekli yatırımlar yapıldığı, kapasitesinin arttırıldığı ve derin su yolu açıldığı takdirde bu etki ve katma değer artacaktır.
- İzmir ili ülke ihracatının yaklaşık % 17'sini, ülke ithalatının % 12'sini karşılamaktadır. İzmir ili ihracatı % 65-70 oranında İzmir Alsancak Limanı'ndan yapılmaktadır. İzmir Alsancak Limanından tüm dünyaya ürün gönderilmektedir. İzmir Alsancak Limanının öncelikli müşteri kitlesi Avrupa kıtasıdır. Özellikle Akdeniz ve Kızıldeniz deniz ulaşım hatları sıklıkla kullanılmaktadır. Limandan diğer ülkelere gönderilen en fazla ürün ve mallar elektrikli makine ve cihazlar, motorlu kara taşıtları, makineler, meyve ürünleri, tekstil, taş, tütün, örme giyim eşyası, örülmemiş giyim eşyası ve sebze-meyve konservesidir.
- İhracata dayalı bir ekonomik yapısı olan İzmir'de son yıllarda dış ticaret fazlası giderek azalmış ve dış ticaret açığına dönüşmüştür. Bu dönüşüme rağmen İzmir Alsancak Limanı ithalattan çok ihracat amaçlı kullanılmaktadır. İzmir Alsancak Limanı konteyner bazında en çok dış ticaret fazlası veren liman konumundadır ancak Türkiye'nin en büyük ihracat konteyner limanı değildir.
- İzmir Alsancak Limanını kullanan İzmirli firmaların % 38'i Konak'ta, % 18'i Bornova'da, % 9'u Çiğli'de, % 8'i Kemalpaşa'da, % 7,5'i Gaziemir'de, % 4,8'i Torbalı'da ikamet etmektedir. Konak ilçesi firma merkezleri, dış ticaret, gümrük ve lojistik firmaları ile öne çıkmaktadır. Konak İlçesi limana yakınlık mesafelerine göre üretim tesislerini barındıran Bornova, Çiğli, Kemalpaşa, Gaziemir ve Torbalı ilçeleri izlemektedir.
- İzmir'deki yatırımlar kendilerini limana en yakın olma durumuna göre konumlanmışlar ancak merkezdeki maliyetlerin yükselmesi ile birlikte

metropoliten alan dışında kendilerine Aliğa, Torbalı, Kemalpaşa, Tire ve hatta Manisa gibi alt merkezler kurmuşlardır. Hatta Alsancak Limanı'nın bizzat kendisi maliyetli ve sorunlu olduğu için Aliğa'da yeni limanlar kurulmuştur.

- Son 20 yılda İzmir Alsancak Limanının gereksinim duyduğu yatırımların yapılmaması neticesinde liman küresel ve bölgesel rekabette geride kalmış ve markası zedelenmiştir.
- İzmir Alsancak Limanı İzmir ve Batı Anadolu başta olmak üzere tüm Anadolu'nun en önemli ihracat kapısıdır. Bu kapsamda İzmir'de İzmir Alsancak Limanı'nı ikame edecek yeni liman ve limanlar oluşmadan bu limanın varlığını tartışmak ekonomik gerçekliklerle örtüşmemektedir. Bu aşamada limanı tartışmak yerine limanının daha iyi hizmet vermesinin yolları aranmalıdır.

Sonuç olarak, İzmir Alsancak Limanı coğrafi konum ve fiziki mekan olarak mükemmel sayılabilecek, etki alanı son derece geniş bir yerde konumlanmaktadır. Her ne kadar fiziki, ekonomik ve yönetsel bir takım sorunları var olsa da liman işletmeciliği açısından, onu doğrudan ve dolaylı kullanıcıları açısından, limana hizmet veren kurum-kuruluşlar açısından İzmir ve Ege Bölgesi ekonomisi için ciddi anlamda katkı sağlamaktadır.

İzmir Alsancak Limanı kentin liman kimliği unsurunu yaşatan en önemli etmendir. İzmir Alsancak Limanı Batı Anadolu ve Türkiye için ideal bir bölgesel limandır. İzmir Alsancak Limanı'nın ana aktarma limanı olabilecek bir iddiası bulunmamakta; böyle bir potansiyele de sahip değildir. Ancak limana gerekli yatırımlar yapıldığı, kapasitesinin artırıldığı ve derin su yolu açıldığı takdirde limanın verimliliği artacak; İzmir ve Türkiye ekonomisine katkısı katlanacaktır.

KAYNAKÇA

- Alderton, Patrick. (1999). *Port Management and Operations*. London: Lloyd's Practical Shipping Guides, LLP Reference Publishing
- Alkan, G. (2005). *Veri Zarflama Analizi Kullanırken Liman Verimliliğinin Ölçülmesi: Türk Limanlarından bir Örnek*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi.
- Ata, A.N. (2007). *Value Added Logistics Services at Ports: an Evaluation of the Port of İzmir's Potential in terms of Serving Value Added Services*.
- Atay, Ç. (1998). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*. Ankara: Ajans Türk Basın ve Basım
- Atlay, D. (2003). *Limanların Ekonomik Katkısının Değerlendirilmesi Üzerine Bir İnceleme*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir. DEÜ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetim Anabilim Dalı.
- Aydemir, C., (2003). Demiryolu Ulaştırması, Verimlilik Ve Çözüm Önerileri, Ankara: *Sosyal Bilimler Dergisi*.
- Baran, H. (2008). *TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması*, İzmir: İzmir Ticaret Odası, Kent Danışmanlığı Ofisi.
- Barda, Süleyman. (1982). *Ulaştırma Ekonomisi*. İstanbul: Menteş Kitabevi.
- Bartan, D. (2007). *Konteyner Terminallerinde Performans Değerlendirmesi ve İzmir Alsancak Limanı Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Branch, A. E., (1986). *Elements Of Port Operation and Management*, London: Chapman & Hall,

Carstensen, Fred V. ve Lott, VVifliam F. ve Shrestha, Hemanta. (2001). *The Economic Impact of Connecticut's Deepwater Ports: An Implan and Remi Analysis*. Connecticut Center For Economic Analysis. University of Connecticut.

Ceylan, H. (2005). *İzmir Limanına Yapılacak Ek Konteyner Terminalinin Depolama ve Elleçleme Kapasitesinin Araştırılması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli: Pamukkale Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Çiçek Ü. (2006) *İzmir Limanı'nın Tarihsel Gelişimi Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası Kent Danışmanlığı Ofisi.

Durgu, C. (2000): *Liman İşletmeciliği*, Yayınlanmamış Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi.

Hutchison Whampoa Limited. (2006). *Annual Report: Shaping Future Growth*. Hong Kong: Hutchison Whampoa Limited.

International Architecture Bienalle Rotterdam. (2005). *Rotterdam Waterstand 2035*. Rotterdam: Episode Publishers.

İzmir Ticaret Odası (1996). *İzmir Limanı Stratejik Planı. Komisyon Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası

İzmir Ticaret Odası Kamoyu Araştırma Ofisi (2208). *İzmir Alsancak Limanı Kruvaziyer Yolcuları Anket Çalışması*. İzmir: İzmir Ticaret Odası.

Karataş, Ç., (2004), *Uluslararası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu*, Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı.

Kocagil, B. (2004). *Liman Planlamasında Matematiksel Yöntemler Ve Mersin Limanı Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Martin Associates. (2005). *The Economic Impact of the Port of Tacoma*. Pennsylvania: Martin Associates.

Musso.E., Benacchio, M., Ferrari, C, ve Haralambides, H. (2001). *On the Economic Impact of Ports: Local vs. National Costs and benefits*. Seul: World Conference on Transport Research.

Oral, E.Z. Deveci, D.A. ve Çetin, İ.B. (2005) *Konteyner Limanlarındaki Gelişme ve Değişimleri Etkileyen Faktörler*. V. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı. Bodrum: İnşaat Mühendisleri Odası Ankara ve Muğla Şubesi.

Oral, E.Z.ve Deveci, D.A. (2004). *Ege Bölgesi Liman Alternatiflerinin Toplu Değerlendirilmesi*” Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı. Muğla: Muğla Üniversitesi.

Oral, E.Z. (2000). *21. Yüzyılda Dünyaya Açılan İki Yeni Kapı (İzmir Alsancak Limanı ve Kuzey Ege Limanı)*. İzmir Limanları Sempozyumu Bildiriler Kitabı. İzmir:

Özkan, R. (2003): *Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası.

Peetres, Chris. (1991). *The Economic Impact study (EIS) As A Policy Instrument For The Evaluation Of Public Investments: An Application To The maritime Sector In Belgium*. Antvverp: III. Shipping And Port In The National Economy-Economic Relations and Models. University of Gdansk Maritime Transport Economics Institute, University of Antvverp (RUCA) Department Of Transport Economics.

Port of Barcelona. (2002). *Annual Report*. Barcelona: Port of Barcelona.

Taşkın, E. (2006). *Türk Limalarında Özelleştirmenin Hukuki Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

T.C. Devlet Planlama Teşkilatı. (2007). “Denizyolu Ulaşımı: Özel İhtisas Komisyon Raporu.” *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013*. Ankara: T.C. Devlet Planlama Teşkilatı.

T.C. Devlet Planlama Teşkilatı. (2001). “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu.” *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: T.C. Devlet Planlama Teşkilatı.

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2009). *T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2004-2008*, Ankara: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. (2009). *Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor*. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. (2000). *Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Gelişim Master*

Plan Çalışması. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, (2009). *Ulaştırma Şurası Denizyolu Alt Yapı Komisyon Raporu*. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. (2007). 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı. İzmir: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.

Topaloğlu, H. (2007). *Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Türk Liman İşletmecileri Derneği ve İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Öğretim Elemanları. (2006). *Türk Limancılık Sektörü Raporu*. İstanbul: Türk Liman İşletmecileri Derneği.

Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi. (2005). *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu*. Ankara: T.C. Devlet Planlama Teşkilatı ve İstanbul Teknik Üniversitesi.

United Nations. (2004). "Review of Maritime Transport" *United Nations Conference on Trade and Development*. Geneva:United Nations.

Uzunoğlu H., Alptekin E., (2008). *İzmir İli'nin Ekonomik Panoraması Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü.

Uzunoğlu H., Alptekin E., (2008). *İzmir İli'nin Dış Ticaret Yapısı Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü.

Ünal, E. (2006). *Limn Özelleştirmesinin Türkiye'deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Ünalmiş, M. (2005). *Maritime Transport in Turkey and European Union with Special References to Privatization of Ports*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü Avrupa Birliği Ekonomisi Ana Bilim Dalı.

Yavuz, S. (2003). *Dünya Liman Devleti Denetimi ve Liman Liman Devleti Denetimi ile ilgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması için Gerekli Düzenlemeler*. Ankara: T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Alt Yapı Hizmetleri Dairesi.

Yercan, H.F. (1996) *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*. Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası

Yılmazer, D. (2005). *Türkiye’de Planlanacak Bir Ana Liman Üzerine Çalışma ve Ege Bölgesi Örneği*, Doktora Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Zorlu, Ö. (2008). *Türk Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi ve Transit Liman İhtiyacı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.