

ASC 2021

By Sule Gungor

Lojistik Hinterlant ve Konteyner Limanları: İskenderun Limanları ve Mersin Limanı İncelemesi

Mehmet İnce¹, Şule Güngör²

Özet

Uluslararası ticaret kapsamında yük taşımacılığında deniz yolunun payı sürekli olarak artış göstermekte; dünya genelinde ticaretin %80'inden fazlası deniz yolu ağı ile yürütülmektedir. Türkiye ise uluslararası ticaret açısından ortaya koyduğu faaliyetlerin büyük bir bölümünü, benzer şekilde, deniz yolu ile gerçekleştirmektedir. Aynı zamanda deniz yoluna yönelik yatırımlar Türkiye için ekonomik gelişime öncü adımlar niteliğindedir. Diğer yandan yük elleçleme kolaylığı ve hacimli yük taşınabilirliği sağlaması açısından konteyner taşımacılığı da deniz yolu ticareti için önemli kavramların başında gelmektedir. Akdeniz Bölgesinde konumlanmış Assan Liman İşletmeleri, Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği ve Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği konteyner taşımacılığı için yatırımların yapıldığı ve bulundukları bölgeye ekonomik getirisi yüksek limanlardır. Söz konusu limanlar ağırlıklı olarak İç Anadolu, Akdeniz, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölge yüklerine hizmet verirken bu bölgeleri ticari anlamda beslemektedir. Aynı zamanda limanlar bulundukları konum ve gümrük rejimleri etkisiyle kombine taşımacılıkta yönlendirici niteliktedir. Bu kapsamda çalışmanın amacı İskenderun Limanları ve Mersin Limanını iş hacimleri bazında incelemektir. Bu amaçla ilgili limanların bulundukları bölgedeki lojistik hinterlandları ve konteyner iş hacimleri de göz önüne alınmıştır. Çalışmada dünya konteyner deniz yolu ticareti, Türkiye'nin konteyner deniz yolu taşımacılığında bulunduğu konum, araştırmaya konu limanların Türkiye'de bulunan diğer limanlar ile yük hacmi paylaşımı ve konteyner açısından detaylandırılması, ele alınan limanların lojistik hinterlant kapsamında değerlendirilmesi ve iş hacimlerine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Konteyner Taşımacılığı, Konteyner Limanları

Logistics Hinterland and Container Ports: Review of Iskenderun Ports and Mersin Port

Abstract

The share of the seaway is constantly increasing in freight transport within the scope of international trade; more than 80% of the trade in the world is carried out by the seaway network. Turkey is carrying out a large portion of international trade activities with the sea route. At the same time investing in the sea route is the step leading to the economic development for Turkey. On the other hand, container transportation is one of the most important concepts for maritime trade in terms of ease of handling and providing bulky cargo transportation. Located in the Mediterranean Region, Assan Port, Limak Iskenderun International Port and Mersin International Port are ports where investments are made for container transportation and have high economic returns to the region where they are located. These ports serve Central Anatolia, Mediterranean, Eastern Anatolia and Southeastern Anatolia regional loads and feed these regions commercially. At the same time, ports are guiding in combined transportation with the effect of their location and customs regimes. In this context, the aim of the study is to examine Iskenderun Ports and Mersin Port on the basis of business volume. For this purpose, the logistics hinterland and container business volumes in the region where the relevant ports are located were also taken into consideration. In the study, the world container maritime trade, place in container maritime transport where Turkey is located, load sharing between research ports and other ports in Turkey and detailing in terms of container and business volume are included.

Key Words: Logistics, Container Transportation, Container Ports

¹ Prof. Dr., Tarsus Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, mince@tarsus.edu.tr, Orcid No: 0000-0003-0612-3688

² Öğr. Gör., Tarsus Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, sulegungor@tarsus.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-6154-8817

1. Giriş

Serbest ticaretin İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ülkelerin ekonomik büyümesi ve kalkınmasında öncü hareket olması, ülkelerin bu kapsamda yürüttüğü politikalar gelişmiş ülkelerle beraber gelişmekte olan ülkeler için de küreselleşme kavramını göz ardı edilemeyecek bir hale getirmiştir. Yıllar itibarıyla sanayi alanında yaşanan devrimlerle beraber ülkeler ihtiyaçları doğrultusunda teknolojik alanlara yatırımlar yapmış; üretime olumlu etki eden yatırımlarla gelir seviyelerinde artışlar yaşanmış ve denizasıra ticaret hız kazanmıştır. Ticaretin hız kazanmasıyla üretilen malların olabilecek en hızlı ve düşük maliyetle tüketiciye ulaştırılması önemli hale gelmiştir. Bu kapsamda üretim yapan işletmeler ve ulaşımı sağlayan kuruluşlar arasında üretim faktörlerinin yanı sıra lojistik süreç açısından da yoğun bir rekabet dönemi başlamış; ilgili taraflar en uygun taşıma moduna yönelme eğilimi göstermiştir. Lojistikte birbirine kıyasla oldukça farklı özelliklere sahip olan boru hattı taşımacılığı, demir yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ve kara yolu taşımacılığı bu noktada oldukça önem kazanmaktadır (Kaynak, 2004: 11). Her bir taşımacılık modunun sahip olduğu özellikler ve taşınan yüklerin hacmi, maddi değeri ve varacağı nokta ele alındığında deniz yolu taşımacılığı, alternatiflerine göre maliyet avantajı yaratmakta ve işletmeler açısından da tercih edilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı özellikle uluslararası ulaşımda kullanıma daha elverişlidir; bu sebeple 2020 yılında dünya ticaretinin %83'ü deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleşmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2020: 8).

Ticarette serbestleşmenin etkileri ve teknolojik imkanların artması doğrultusunda deniz yolu taşımacılığının yoğun kullanımının devam edeceği öngörüsüyle ilgili taşıma modu lojistiğin geleceği olarak ifade edilmektedir (Pektaş vd., 2018: 757). Deniz yolu taşımacılığı sayesinde büyük miktarda kuru yük, sıvı ve gaz halindeki yük, binek araç ve konteynerize yük taşıması yapılabilmektedir. Ayrıca yüke dair taşıma süresinin geniş bir aralığı kapsadığı düşük değerli yüklerin taşınmasında da deniz yolu tercih sebebi olmaktadır (Elbirlik, 2008: 13). Lojistik sektörü açısından deniz yolu taşımacılığını besleyen limanlar ve bu limanların gelişimi de dikkat çeken bir husustur. Küresel ticaret hacmindeki artışla beraber liman operasyonlarına yönelik talepte de artış yaşanmakta; liman yönetimi ve yürütülen politikalar önem kazanmaktadır (Eliyi vd., 2008: 254). Deniz aşırı yük taşımacılığında uğrak noktası olan limanlar üzerinde yük bir araya getirilmekte ve ihracat yoluyla yurt dışına çıkışı veya ithalat yoluyla hinterland olarak ifade edilebilecek yurt içi bölgeye dağıtım gerçekleşmektedir. Deniz limanlarındaki gelişmeler, limanların bulunduğu bölgeyi ve ülkeyi doğrudan etkileyecek düzeyde ekonomik büyüme etkisi yaratabilmektedir.

Deniz yolu taşımacılığının yürütülebilmesi için temel unsur olan gemi türleri, bu gemilerle taşınan yükler ve taşıma kapları farklılık göstermektedir. Deniz ticaretinde kullanılan yük gemileri kuru dökme yük gemisi, konteyner gemisi, proje yük gemisi, sıvı yük gemisi ve yolcu gemisi ve tekerlekli yük gemisi olarak gruplanmaktadır (Esmer, 2019: 78). Deniz yolu ile yük taşımacılığı gemi türü ve taşınan yük bakımından farklı sistemlerle yapılabilmektedir. Taşınan yükler kıyaslandığında birim yük kavramı ile var olan konteyner yük taşımacılığı önem kazanmıştır (Elbirlik, 2008: 13). Konteyner yük taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile kıyaslandığında teknolojik avantajlar yaratması ve efektif yük taşımaya imkân sağlaması nedeniyle tercih sebebi olmaktadır (Ateş vd., 2013: 3).

Deniz yolu taşımacılığı ve deniz yolu taşımacılığına yoğun şekilde konu olan konteyner yükleri göz önüne alınarak bu çalışmanın amacı Mersin ve İskenderun bölgelerinde ağırlıklı olarak konteyner yüklerine hizmet veren limanların lojistik hinterlandları da dikkate alınarak incelenmesidir. Bu amaçla çalışmada ilk olarak dünya deniz yolu taşımacılığı hakkında bilgi verilmiş ve yıllar içindeki veriler ele alınmış; ardından Türkiye açısından deniz yolu taşımacılığında konteyner taşımasının önemi üzerinde durulmuştur. Ardından çalışmaya konu limanlar ve hinterlandları detaylandırılarak sonuç kısmında çalışmaya dair genel bir değerlendirme yapılmıştır.

2. Dünya ve Türkiye Açısından Deniz Yolu Taşımacılığı

Ülkelerin birçoğunun denizlerle ayrılmış olması ve dünyanın 3/4'ünün denizlerden oluşması dünya ticaretinde deniz yolu taşımacılığını kaçınılmaz hale getirmiştir. Hava yolu taşımacılığı alternatif olarak değerlendirilebilirken taşınan yük miktarı ve maliyeti değerlendirildiğinde avantaj sağlayan taşımacılık modunun deniz yolu taşıması olduğu görülmektedir. Deniz yolu taşımacılığı ile ticareti yapılabilecek her türlü yükün taşıması gerçekleşmekte ve ülkelerin sınırları kapsamında ortaya çıkabilecek sorunlar en mümkün seviyede azaltılmaktadır. Ticareti daha efektif ve düşük maliyetle besleyen bir mod olması nedeniyle deniz yolu taşımacılığı gerek Türkiye gerekse dünya açısından önemsenmekte ve ihtiyaç duyulan altyapı desteğinin hedef noktası olmaktadır.

Dünya ticareti yıllar içinde doğal bir süreçle artış gösterirken paralel şekilde deniz yolu taşımacılığının kullanımı da artma eğilimi göstermiştir. Diğer taşıma modlarında yaşanan güçlükler, bürokratik süreçler ve maliyet bu değişimde etkilidir. Dünya ticaretinde deniz yolu taşımacılığının payı yıllar itibarıyla Tablo 1'de gösterilmiştir.

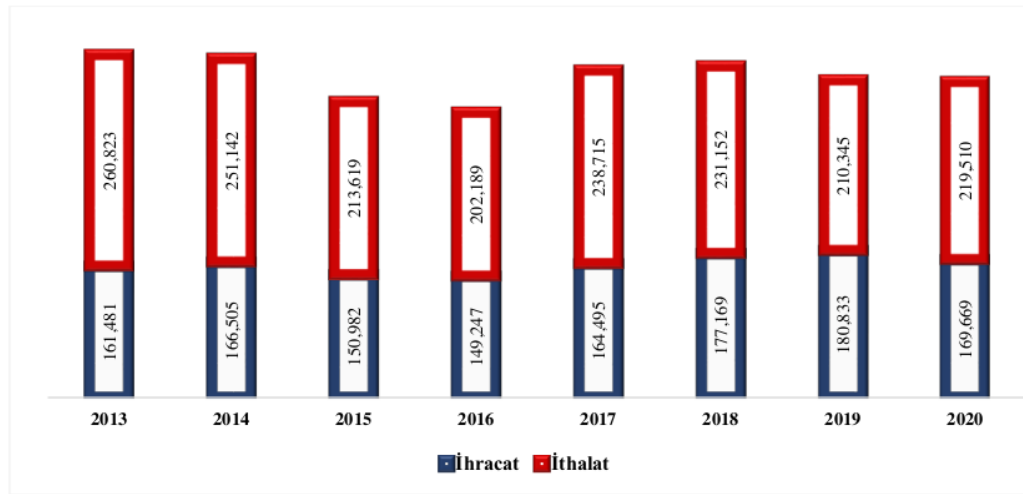
Tablo 1. Deniz Yolu Taşımacılığının Dünya Ticaretindeki Yeri (Milyar Ton)

Yıl	Ticaret Hacmi	Deniz Yolu Taşımacılığı	Deniz Yolu Taşımacılığı/ Dünya Ticareti
2013	12,19	10,19	%84
2014	12,57	10,49	%83
2015	12,85	10,71	%83
2016	13,13	11,04	%84
2017	13,75	11,50	%84
2018	14,16	11,82	%83
2019	14,30	11,90	%83
2020	14,71	12,17	%83

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2021

Dünya ticaret hacmi arttıkça deniz yolu taşımacılığı da artış göstermektedir fakat oransal olarak bakıldığında 2017 yılında daha düşük seyrinde bir artış yaşanmıştır. Türkiye'ye ait dış ticaret istatistikleri ithalat ve ihracat kırımlı olarak Şekil 1'de gösterilmiştir.

Şekil 1. Türkiye Dış Ticareti (Milyon ABD Doları)



Kaynak: TÜİK, 2021

Türkiye dış ticaret rakamları incelendiğinde ihracat rejiminde 2016 yılına kadar artış yüksek seyrinde olmazken 2017 yılında %10,2 oranında artış yaşanmıştır. Bu artış 2018 ve 2019 yıllarında düşük seyrinde devam ederken 2020 yılında %6,2 oranında azalma söz konusudur. İthalat ticaretinde de benzer şekilde 2017 yılına kadar artışlar gözlenmezken, 2017 yılında %18,1 oranında bir artış yaşanmıştır. 2018 yılı ile beraber azalma seyri yaşanmış; bu azalma 2020 yılında %4,4 oranında artışa dönmüştür. Genel itibarıyla dış ticaret hacmine bakıldığında 2017 yılındaki %14,7 oranındaki artış; 2019 yılında %4,2 oranında düşüş göstermiştir. 2020 yılında ise %0,5 oranında düşüş devam etmiştir. Dünya ithalat ve ihracat hacimleri içinde Türkiye'ye ait ithalat ve ihracat rakamları Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2. Dünya İthalatı ve İhracatı ile Türkiye İthalatı ve İhracatı (Milyon ABD Doları)

Yıl	Dünya İhracatı	Türkiye İhracatı	Türkiye Oranı	Dünya İthalatı	Türkiye İthalatı	Türkiye Oranı
2013	18.966.173	161.481	%0,85	18.963.979	260.823	%1,38
2014	19.007.158	166.505	%0,88	19.055.319	251.142	%1,32
2015	16.555.639	150.982	%0,91	16.722.233	213.619	%1,28
2016	16.043.140	149.247	%0,93	16.197.870	202.189	%1,25
2017	17.737.585	164.495	%0,93	17.975.243	238.715	%1,33
2018	19.468.057	177.169	%0,91	19.812.335	231.152	%1,17
2019	18.888.714	180.836	%0,96	19.237.599	210.347	%1,09

Kaynak: World Bank, 2021

Türkiye ihracatının dünya ihracatı içindeki payı yıllar boyunca artış göstermiştir fakat bu artışlar yüksek bir trendde değildir. İthalatta ise Türkiye'nin hacmi ihracata kıyasla daha yüksek bir orandadır. Aynı zamanda Türkiye'nin dünya dış ticaretinde aldığı payı artırması gerekmektedir. Türkiye ulaştırma ve ticaret altyapı sıralamasında dünyada bulunduğu sıra itibarıyla ticaret rakipleriyle paylaştığı bölgede daha güçlü olabilmesi adına gelişme göstermek durumundadır (Şen vd., 2021: 437).

Türkiye, Asya ve Avrupa gibi önemli ticaret merkezlerinin bağlantı noktası olması, transit ticaretin rahatlıkla yürütülebileceği bir alanda konumlanması ve coğrafi yapısı sonucu taşıma modlarının tamamını düşük veya yüksek ölçüde karşılayabilmesi nedeniyle taşıma modlarının kullanılabilirliği açısından zengin bir ülkedir. Aynı zamanda Rusya ve Afrika için birleşim noktası olması bulunduğu bölgedeki önemli ana bağlantı noktası olarak değerlendirilmesini sağlamaktadır (Akgül vd., 2015: 3). Ülkenin yurt içi yük taşınması kara yolu ve demir yolu üzerine temellenmişken; uluslararası yük taşımacılığı ise deniz yolu ile yürütülmektedir. Taşıma modları kapsamında yıllar içinde ihracat ve ithalat rejimi kapsamında yaşanan değişimler Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3. Taşıma Modlarına Göre Türkiye Dış Ticareti (Milyon ABD Doları)

Yıl	³ Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2013	2.780	234.643	45.959	101.349	37.573
2014	2.218	236.680	39.279	101.710	37.761
2015	2.297	206.630	37.560	89.787	28.327
2016	2.443	201.152	41.016	86.254	20.572
2017	1.994	231.976	51.657	91.362	26.220
2018	2.053	245.540	42.885	91.351	26.492
2019	2.419	222.082	44.088	91.639	30.950
2020	3.434	215.762	51.993	95.023	22.972

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021; TÜİK, 2021

Deniz yolu taşımacılığı yıllar içinde istikrarsız bir şekilde değişim göstermektedir. En yüksek azalış oranı %13 olarak 2015 yılında yaşanırken; en yüksek artış 2017 yılında %10 oranında gerçekleşmiştir. Deniz yolunda artışın görüldüğü yıllarda genel itibarıyla demir yolunda azalışlar söz konusu olmuş; 2017 yılında %18 oranında azalma, 2020 yılında ise %42 oranında artış olmuştur. 2020 yılında dünya genelinde söz konusu olan Coronavirus (Covid-19) pandemi halinin uzun deniz seferlerini olumsuz etkilemesi ve deniz yolu taşımacılığını aksatmasının bu durumun sebebi olduğu düşünülmektedir. 2020 yılındaki artış rejim bazlı incelendiğinde ihracat rejimi kapsamında taşınan yüklerde %33; ithalat rejimi kapsamında taşınan mallarda ise %48 oranında artış görülmektedir.

3. Mersin ve İskenderun Limanları ile Lojistik Hinterlandları

Deniz yolu taşımacılığında en çok kullanılan taşıma kaplarından biri konteyner taşımacılığıdır. Konteyner taşımacılığının kullanımı giderek arttığı için konteynerize yüklerin elleçlendiği terminaller önemli hale gelmektedir (Yüksekyıldız ve Tunçel, 2020:111). Türkiye coğrafi konumu sayesinde deniz limanlarından rahatlıkla fayda sağlayan bir ticarete sahiptir. Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz havzası ortasında yer alması ve deniz yolu hat güzergahlarında bulunması deniz limanlarının canlılığını da olumlu yönde etkilemektedir. Bununla beraber ülke, kıyı şeridinin tamamında konumlanmış olan kamu işletmeleri veya özel sektör tarafından işletilen limanlara sahiptir. Bu limanlar arasında yoğun bir şekilde konteyner yük elleçleyen limanlar olduğu gibi konteynerize olmayan yük elleçlemesi yapan limanlar ve yolcu gemilerine hizmet veren limanlar da bulunmaktadır. Türkiye’de hizmet veren 49 liman başkanlığı bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Bu limanlar arasından konteyner elleçlemesi yapan limanların iş hacimleri Türkiye liman başkanlıkları bazında Tablo 4’te gösterilmiştir.

Tablo 4. Liman Başkanlıkları Bazında Türkiye Limanları Konteyner Elleçleme (TEU)

Yıl	Ambarlı	Mersin	Kocaeli	Tekirdağ	Aliğa	Gemlik	İskenderun	İzmir	Antalya	Diğer
2013	3.318.128	1.367.134	807.757	1.602	466.009	669.305	148.016	683.607	216.221	222.154
2014	3.444.925	1.483.945	899.104	784	536.518	708.365	185.359	678.756	188.932	224.434
2015	3.061.501	1.428.301	988.906	129.259	580.250	685.605	228.297	649.567	178.389	216.324
2016	2.780.168	1.406.400	1.143.008	680.271	641.845	693.164	375.034	679.905	172.064	190.118
2017	3.122.504	1.553.841	1.315.991	936.481	794.342	799.122	448.082	637.902	199.892	202.379
2018	3.169.535	1.662.360	1.597.620	1.084.196	944.705	854.698	512.300	610.908	190.841	216.836
2019	3.104.882	1.854.312	1.715.193	1.413.962	1.132.480	861.657	680.120	541.679	150.678	136.874
2020	2.887.807	1.948.695	1.800.642	1.444.035	1.275.521	843.119	710.587	436.385	109.408	170.451

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021 (Yazarlar tarafından tablolaştırılmıştır.)

Tablo 4, liman başkanlıklarına ait 2020 toplam TEU istatistiklerine göre sıralanmıştır. Ambarlı Liman Başkanlığı bünyesinde Marport Liman İşletmeciliği, Kumport Liman İşletmeleri ve Martaş Liman Tesisleri bulunmaktadır. Bu sebeple ilgili limanların da iş hacimleri ile Ambarlı Liman Başkanlığı istatistikleri ilk sırada yer almaktadır. Mersin Liman Başkanlığı bünyesinde Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği yer alırken; İskenderun Liman Başkanlığı bünyesinde Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği ile Assan Liman İşletmeleri yer almaktadır. Her üç liman da Akdeniz Bölgesi üzerinde konumlanmıştır ve benzer hinterlandlardan beslenmektedir. Mersin Limanı Adana, Karaman, Niğde, Hatay, Konya, Kayseri, Kahramanmaraş, Gaziantep, Ankara, Sivas, Malatya, Şanlıurfa, Elâzığ ve Diyarbakır illeri ile bağlantı halindedir (Mersinport, 2021). Limak İskenderun Limanı konumu itibarıyla Hatay, Osmaniye, Adana, Niğde, Kahramanmaraş, Kayseri, Adıyaman, Şanlıurfa, Konya, Sivas, Malatya, Elâzığ ve Diyarbakır illerini temel hinterlant noktaları olarak belirtmektedir (Limakport, 2021). Assan Limanı için Limak İskenderun ile ortak hinterlanda hitap ettikleri şeklinde yorum yapılmıştır. Bununla birlikte her iki bölge limanları ve hinterlandlarına

bakıldığında limanların ortak hinterlandında Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi illeri ağırlıklı olarak yer almaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2015).

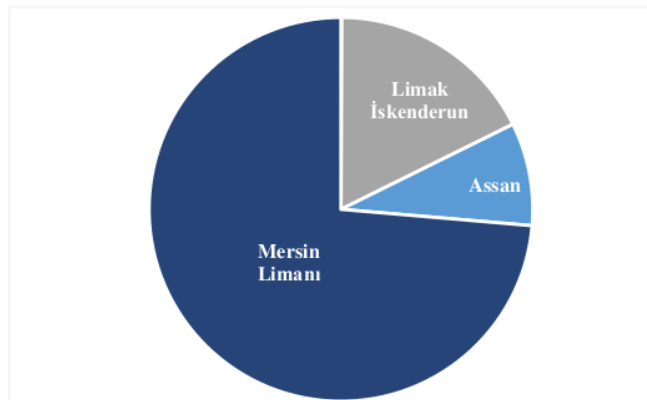
Hinterlant açısından ortak pazara hitap eden limanlar arasında rekabet muhtemeldir. Süveyş Kanalı üzerinden taşınan konteynerlere hizmet veren Avrupa limanlarında ortak hinterlanda yönelik faaliyet göstermeleri ve elleçlemenin kolaylığı rekabeti artıran bir unsurdur (Notteboom ve Rodrigue, 2008: 167). Benzer şekilde Türkiye açısından bakıldığında ülke kıyı şeridi boyunca konumlanmış yüksek iş hacimli limanların bir kısmı ortak pazara hitap etmektedir. Bu durum da doğal bir şekilde hinterlandta konumlanmış müşteri portföyünün yükünü çekecek stratejilerle hareket etmelerine yol açabilmektedir. Limanlara dair birtakım farklılaşan unsurlar partnerlerinin karar verebilmesine yardımcı olurken bazı durumlarda ilgilerini farklı limana çekmeye sebebiyet verebilmektedir.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz bölgesinde konteyner elleçleme hizmeti veren ve önemli liman olarak ifade edilebilecek limanlar Assan Limanı, Limak İskenderun Limanı ve Mersin Limanıdır (Fidan ve Mete, 2020: 64). 2010 yılında hizmete açılmış olan Assan Liman İşletmeleri yıllık 250.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine sahip olmakla birlikte yatırım çalışmaları neticesinde 400.000 TEU kapasiteyi hedeflemektedir. Bulunduğu konum itibarıyla İç Anadolu'nun güneyi, Doğu Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu ile Irak ve Suriye gibi sınır ülkelerine hitap etmektedir (Assanport, 2021). Konteynerize ve genel kargo yüklerinin elleçlenmesi yapılmaktadır.

Limak İskenderun Limanı, 2012 yılında özelleştirme kapsamında gerçekleşen devrin ardından konteyner limanına dönüştürülmesi amacıyla yatırım çalışmalarına başlanmış; 2014 yılında çalışmalar son bulmuştur. Orta Doğu'ya hizmet verme amacıyla olan limanın yıllık 1.000.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesi bulunmaktadır (Limakport, 2021). Liman bünyesinde dökme yük, genel kargo, proje kargo ve konteyner yüklerine elleçleme hizmeti verilmektedir.

Özelleştirme kapsamında 2007 yılında devri gerçekleşen Mersin Limanı yıllık 2.600.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine sahip olmakla birlikte ülke sınırlarındaki çok amaçlı en büyük liman olma özelliği bulunmaktadır. Limanda konteyner yükleri ve diğer tüm yük tiplerini de kapsayacak şekilde konvansiyonel yükler elleçlenmektedir. Bulunduğu bölgedeki limanlara benzer şekilde Irak, Suriye ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine hizmet vermenin yanı sıra Orta Doğu ve Karadeniz ile aktarma bağlantılarına sahiptir (Mersinport, 2021). İlgili limanların 2020 yılı konteyner elleçleme hacimleri Şekil 2'de gösterilmiştir.

Şekil 2. Limak İskenderun, Assan Limanı ve Mersin Limanı 2020 İş Hacimleri (TEU)



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021 (Yazarlar tarafından görselleştirilmiştir.)

4. Sonuç ve Değerlendirme

Küreselleşmenin varlığını en yoğun şekilde hissettirdiği 20. yüzyıla beraber ülkeler arasında ürün ve hizmet taşıması yoğun bir şekilde artmıştır. Ürün taşımasında aktarılan malın hacmi kadar hızı, hitap ettiği pazar ve mala yönelik hizmet de önem kazanmıştır. Bu sebeple ilgili süreçleri gerçekleştiren kuruluşlar arasında rekabet artan bir ivme kazanmıştır ve halen de baskısını hissettirmektedir. Uluslararası ticaretin verimli gerçekleşmesinde temel faktörlerden biri olan limanların tercih edilebilirliği pazara yönelik stratejileri, gemi acentelerine hitap eden politikaları yürüttükleri operasyonel faaliyetlerine göre değişiklik gösterebilmektedir. Fakat bu durum limanların bulundukları konum, ithalat ve ihracatta yakınlığın veya gemi uğraklarının yapıldığı ülkeler açısından farklılaşma ve fiyat politikaları ile de doğrudan ilgilidir. Aynı bölgedeki müşteriye ve hinterlanda hitap eden limanlar mümkün olabilecek yatırımlarla gelişme göstererek pazar payını artırmayı hedeflemektedir.

Dünya genelinde bakıldığında limancılık sektörü ve bu sektöre yönelik hizmetler her an değişebilen niteliktedir. Komşusu olduğu ülkeler arasında sanayi ve coğrafi avantajı bulunan Türkiye için de limancılık sektörü benzer özellik göstermektedir. Ticari partnerlerin beklentilerine kayıtsız kalması mümkün olmayan liman yönetimleri bu beklentiler doğrultusunda yatırımlarını şekillendirme ihtiyacı duymaktadır. İlgili yatırımlar ülke ekonomisinden de doğrudan etkilenmektedir. Devlet desteği ile yatırımların yapılabilirliğinin yanında işletmelerin kendi imkanları ile de yatırımlar yapılmakta; bu şekilde artan yük trafiği ile limanların ve dolayısıyla sektörün gelişimi sağlanmaktadır.

Çalışmaya konu limanlardan Liman İskenderun Limanı ve Mersin Limanı özelleştirilmiş; Assan Limanı ise özel liman statüsündedir. Her üç limanın da ortak özelliği müşteri beklentilerini göz ardı etmeden kapasiteleri ölçüsünde yatırımlarına ağırlık vererek ticari partnerlerinin memnuniyetini sağlamaktır. Aynı zamanda dünya ticaretinin 1/4 gibi bir payının Akdeniz havzasında gerçekleşmesi, transit ticaretin ana noktası olmaları ve yurt içindeki pazarda kesişim kümelerinin dikkat çekecek şekilde geniş olması bu limanları bir arada incelemeye değer kılmaktadır.

Çalışmaya konu limanlara yönelik detaylı istatistiki verinin ulaşılabilirliği oldukça güç olduğu ve yanılma payını arttırabileceği görülmektedir. Fakat ilgili limanların hizmet verdiği bölgedeki ticaretin hareketliliği, limanların altyapı ve teknolojik imkanlarını arttırmaya yönelik faaliyetleri; söz konusu limanların iş hacimlerinin genel itibarıyla artış seyri göstermesiyle beraber kendi aralarında yük transferlerinin olabileceği şeklinde yoruma izin vermektedir.

Türkiye ekonomisine katkısı yadsınamayacak potansiyelde olan çalışmaya konu limanların ülke ticaretine katkısı yatırımlarıyla beraber bulundukları şehir ve coğrafi bölgedeki sanayi gelişimi, teknolojik donanımları, hizmet kalitesi ve yönetim politikaları ile doğrudan artış gösterebilmektedir. Bu kapsamda ilgili limanların yatırım aşamalarının bürokrasiden olabilecek en üst seviyede arındırılarak yürütülmesi, zaman kaybı ve maliyet gibi olumsuz etkilerin azaltılması gerekmektedir. Bu şekilde halihazırda yatırımların arttırması ile ciddi gelişimin hızlı bir şekilde gözleneceği Türkiye limanlarının rekabet edebilirliğinin desteklenmesi potansiyellerini arttıracak ve özellikle transit ticarete ülkeye maddi getiri sağlayacaktır.

Sonuç olarak özelleştirme ile hizmet kalitesini ve yatırımlarını arttıran limanlar özel limanlar gibi Türkiye limancılık sektörüne olumlu etki yapmaktadır. Araştırmaya konu limanların yakın geçmişlerinden bugüne kadar yaptıkları yatırımlar ve bölge ticaretine sağladıkları fayda dikkate değer niteliktedir. Ülke ticaretine olumlu katkı sağlamak adına ilgili limanların desteklenmesi ertelenmemesi gereken bir gerekliliktir.

Kaynakça

ASC 2021

ORIGINALITY REPORT

2%

SIMILARITY INDEX

PRIMARY SOURCES

1	dergipark.org.tr Internet	21 words — 1%
2	tutad.org Internet	13 words — < 1%
3	adudspace.adu.edu.tr:8080 Internet	9 words — < 1%
4	www.ihracat.co Internet	9 words — < 1%
5	www.hsjtrans.com Internet	9 words — < 1%
6	openaccess.maltepe.edu.tr Internet	9 words — < 1%
7	gamzekucuksite.wordpress.com Internet	8 words — < 1%

EXCLUDE QUOTES OFF

EXCLUDE MATCHES OFF

EXCLUDE BIBLIOGRAPHY OFF