

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010**

İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN ETKİ ALANI VE İZMİR KENTİNİN EKONOMİK YAPISI İLE BAĞI

**Hitay BARAN¹
Çınar ATAY²**

ÖZET

İktisadi faaliyetlerin temel altyapı yatırımlarından bir tanesi olan liman yatırımının gerçekleşmesi bulunduğu bölgenin ve onun etki alanındaki birikimin ne ölçüde ticari, katma değer ürün veya sanayi potansiyeline dönüştüğüne bağlıdır. Limanlar sadece buldukları bölge ve kentin ekonomisi ile etkileşime girmekle kalmayıp, sosyal, kültürel ve mekansal açıdan da kentin karakteristiklerinde önemli izler bırakır. Tarih içerisinde, İzmir kenti ile sahip olduğu limanlar arasında her zaman sosyo-ekonomik açıdan bir etkileşim ola gelmiştir. Bu etkileşim bugün İzmir Alsancak Limanı ile devam etmektedir. Bu çalışmada tezde, limanların etki alanlarının tespiti ile bölgesel ve kentsel ekonomiler üzerindeki etkileri İzmir kenti ve İzmir Alsancak Limanı örneği ile incelenmiştir. Bu kapsamda İzmir Alsancak limanının kullanıcıları analiz edilerek İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanı tespit edilmeye çalışılmış; limanın İzmir ekonomisi ile bağı araştırılmıştır. Anahtar Kelimeler: Limanlar, hinterland, İzmir Alsancak Limanı.

Anahtar Kelimeler: Limanlar, hinterland, İzmir Alsancak Limanı.

THE HINTERLAND OF İZMİR ALSANCAK PORT AND ITS LINK WITH THE ECONOMIC STRUCTURE OF İZMİR CITY

ABSTRACT

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. Ports not only interact with the economy of the area and the city they exist in, but also leave important marks in the characteristics of the city in social, cultural and spatial terms. Along the history there has always been a socio-economic interaction between the city of İzmir and the ports it has. This interaction continues today with İzmir Alsancak Port. In this thesis, determination of the ports' hinterland and their importance on regional and urban economies are examined through the example of İzmir city and İzmir Alsancak Port. In this context, the hinterland of İzmir Alsancak Port is tried to be determined by analyzing the users of this port. Keywords: Ports, hinterland, İzmir Alsancak Port.

Key Word : Ports, Hinterland, Port of Alsancak

¹ Dr., Şehir Plancısı, İzmir Ticaret Odası, hitay.baran@izto.org.tr

² Prof. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, cinar.atay@deu.edu.tr

GİRİŞ

Ulaştırma sistemleri içinde kitlesel taşıma kapasitesi en yüksek olan ulaştırma şekli denizyolu ulaştırmasıdır. Bu nedenle, taşımanın birim maliyeti düşüktür, güvenlik yüksek ve enerji tüketimi diğer ulaştırma biçimlerine göre orta düzeydedir. Büyük miktarlardaki yükün diğer ulaştırma sistemlerine oranla çok daha düşük maliyetli bir şekilde ülkeler ve kıtalararası taşınması denizyolu ulaştırmacılığı ile mümkün olabilmektedir.

Denizyolu ulaştırmasının omurgası olan limanlar ise; deniz, göl kıyısı veya akarsu ağzlarında rıhtım veya iskelelerine gemilerin deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği ve su alanlarına demirleyebileceği yeterli derinliğe sahip doğal olarak veya mendirekle ve dalgakıranla dalgaya karşı korunmuş, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıda 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 (DLH, 2009:96).

Limanlar yük ve yolcu taşımacılığında kara ve denizi birbirine bağlayan nokta olma fonksiyonunun yanı sıra sanayi faaliyetlerini toplamayı sağlamaktadır. Limanlar ülke ve bölgelerin ekonomik açıdan kalkınmasına liderlik ederler ve insan yaşam kalitesinin gelişmesine fazlasıyla katkıda bulunurlar.

İzmir Alsancak Limanı İzmir kentinin gündeminde çok yer işgal etmiş, çeşitli tartışmalara sahne olmuştur. Ancak bu güne kadar limanın ekonomik etki alanının tespitine yönelik bilimsel bir çalışma yapılmamıştır. Bu makalede amaç İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanının tespit edilmesi ve İzmir ekonomisi için önemini ortaya konmasıdır.

1. LİMANLARIN ETKİ ALANLARI VE KENTSEL EKONOMİ İLE İLİŞKİLERİ

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.

“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, 1982:174).

“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, 1996:41):

- 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.

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 v.b.), yük akışı ve kapasitesi gibi sıralanabilir (Kocagil, 2004).

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.

“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 sahalar, 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, 2007:55-56).

2. İZMİR İLİNİN LOJİSTİK POTANSİYELİ

Kıyı kenti olma özelliği nedeniyle, geçmişte Doğu Akdeniz'in ticaret kavşağında olan İzmir günümüzde de ticaret merkezi konumunu devam ettirmektedir.

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 Nempot) yılda yaklaşık 3.000 gemi yanaşmakta ve yıllık dökme yük kapasitesi 30 Milyon tona yaklaşmaktadır. 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 Nempot'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 elleçlemiştir; 279 gemiye hizmet vermiştir. Dikili limanı Ro-Ro hizmeti verebilir imkanlara sahiptir ancak Gümrüklü sahada verilen vergiden istisna edilmiş motorini kullanmadığı için bu husus gerçekleştirilememektedir.

Şehrin batısında Çeşme Ro-Ro ve Feribot Limanı bulunmaktadır. 2008 yılında ihraç 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 civarındadır. Çeşme'den Trieste'ye haftada 3 gün sefer yapılmaktadır.

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.

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'unu 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 ve Yaşar 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 (2008 yılı İzmir Ticaret Odası ve Deniz Ticaret Odası Kayıtları).

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,
- İldeki 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,

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;

- 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.

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) tarafından işletilmektedir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile İzmir Limanı özelleştirmesi 03.05.2007 tarihinde yapılmıştır. Ancak Danıştay nezdinde açılan yürütmeyi durdurma ve ihalenin iptali yönündeki davalar nedeniyle özelleştirme süreci uzamış ve istekliler vazgeçerek limanın özelleştirilmesi gerçekleşmemiştir. Özelleştirme ihalesi tekrarlınsın ya da alternatif çözümler üretilsin İzmir Alsancak Limanının ekipman ve donanım ihtiyaçlarının tümü en kısa sürede karşılanmalıdır.

3. İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN ETKİ ALANI SINIRLARI VE KULLANICILARIN ANALİZİ

3.1. Araştırma Yöntemi

İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanının belirlenmesi 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 bilgilerine edinilememiştir. 113 adedi şahısların yapmış olduğu ithalat-ihracat işlemidir. 80 adedi yurt dışı kaynaklı firmalar olup ülkemizde tesisleri bulunmamaktadır.

3.2. Bulgular

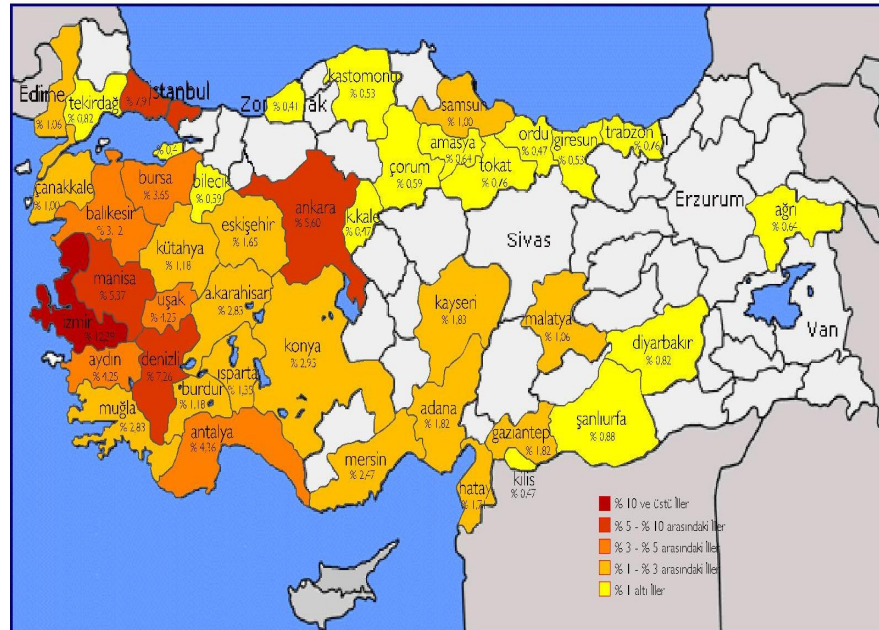
İzmir Alsancak Limanı'nı ihracat veya ithalat yoluyla kullanan 1.694 firma (Türkiye'de faal olan firmalar) Türkiye'nin 46 ilinde yerleşiktir (Tablo 1). Diğer bir ifade ile Alsancak Limanı 46 ile hizmet vermektedir. Liman en fazla %12,4 oran ile İzmir'e, %7,9 oran ile İstanbul'a, %7,3 oran ile Denizli'ye, %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.

İzmir Alsancak Limanı'nı kullanan firmaların % 53'ü Ege Bölgesi, % 31'i Marmara Bölgesi firmalarıdır (Şekil 1). 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 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



Şekil 1. 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)

İzmir Alsancak Limanını 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 Limanını kullanan İstanbul'lu 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 (Tablo 2).

Tablo 2. 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	Firması Sayısı	Oranı (%)
Firmanın Tesislerinin İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	23	52,11
Firmanın Müşterisinin veya Bayisinin İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	11	24,44
Firmanın Hammaddede Kaynaklarının İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	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 Yetişememesi	1	2,22
TOPLAM	45	100

Son yıllar dışında İzmir İli dış ticaret dengesi genelde ya az açık vermiş ya da fazla vererek ithal ettiği için daha fazlasını ihraç etmiştir. Bu da İzmir'in ihracata dayalı bir ekonomisinin olduğunun bir göstergesidir (Tablo 3).

Tablo 3. 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

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'te verilmektedir.

Tablo 4 .İzmir Gümrük Müdürlüğü Dış Ticaret Dengesi

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

Kaynak: TÜİK, 2009

Tablo 4'te 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.

Tablo 5'e göre İzmir Alsancak Limanı konteyner bazında en çok dış ticaret fazlası veren liman konumundadır. 4.9. ve 4.10. 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.

İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların İlçeler Bazında Dağılımı Şekil 2'de verilmektedir. Buna göre 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 kurulu bulunmaktadır.

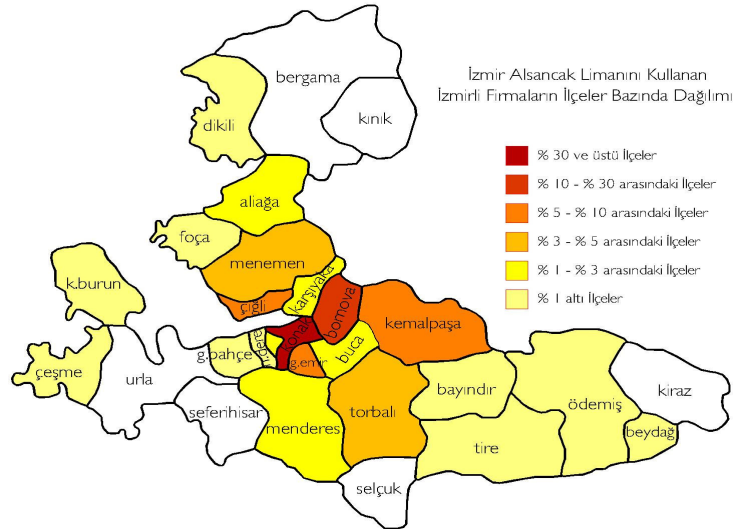
244 firma ile Konak'ın lider olmasının sebebi firmaların merkez ofislerinin bu ilçede olması, lojistik ve dış ticaret sektöründe yer alan firmalara ev sahipliği yapmasıdır. Bornova'da sanayi tesislerinin varlığı bu ilçeyi ikinci sıraya çıkarmıştır. Çiğli Atatürk OSB ile üçüncü sırada, Kemalpaşa yine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

sırada, Torbalı da sınırları içerisindeki sanayi tesisleri ile altıncı sırayı almış bulunmaktadır.

Tablo 5. 2008 Yılında Türkiye’de Konteyner Limanlarında Elleçlenen Konteyner İstatistikleri

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

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı



Şekil 2 İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların İlçeler Bazında Dağılımı

Kaynak: TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmanın sonucunda ortaya çıkan tespitler ve geleceğe dair öngörüler aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır:

- 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 artırıldığı 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, makinalar, 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 kurulu bulunmaktadır. 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 Aliağa, Torbalı, Kemalpaşa, Tire ve hatta Manisa gibi alt merkezler kurmuşlardır. Hatta Alsancak Limanı'nın bizzat kendisi maliyetli ve sorunlu olduğu için Aliağa'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 etmenddir. İzmir Alsancak Limanı Batı Anadolu ve Türkiye için ideal bir bölgesel limandır. İzmir Alsancak Limanı'nın ana aktarma limanı olabilecek bir iddiası bulunmamaktadır böyle bir potansiyele de sahip değildir. Ancak limana gerekli yatırımlar yapıldığı, kapasitesinin arttırıldığı ve derin su yolu açıldığı takdirde limanın verimliliği artacak; İzmir ve Türkiye ekonomisine katkısı katlanacaktır.

KAYNAKLAR

- Baran, Hitay. (2008). *TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması*, İzmir: İzmir Ticaret Odası, Kent Danışmanlığı Ofisi.
- Baran, Hitay. (2010). *Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı)*, Doktora Tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Barda, Süleyman. (1982). *Ulaştırma Ekonomisi*. İstanbul: Mentesh Kitabevi.
- 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.
- Durgu, C. (2000): *Liman İşletmeciliği*, Yayınlanmamış Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi.
- İzmir Ticaret Odası (1996). *İzmir Limanı Stratejik Planı. Komisyon Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası
- Kocagil, B. (2004). *Liman Planlamasında Matematiksel Yöntemler Ve Mersin Limanı Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Oral, E.Z. Deveci, D.A. ve Çetin, İ.B. (2005) Konteyner Limanlarındaki Gelişme ve Değişmeleri 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 Kıyılar 04 Konferansı Bildiriler Kitabı*. Muğla: Muğla Üniversitesi.
- 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

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

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

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 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.

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