



## ULAŞIM VE TİCARET COĞRAFYASI AÇISINDAN İSTANBUL LİMANLARI

ISTANBUL PORTS IN TERMS OF TRANSPORTATION AND TRADE GEOGRAPHY

Birsen KOLDEMİR<sup>1</sup> - Cengiz KAHRAMAN<sup>2</sup>

### Öz

Limanlar, geçmiş çağlardan bu yana bulunduğu şehirlerin ekonomik gelişiminde çok önemli işlevler üstlenmiş ticari ve sosyal ünitelerdir. Bir liman şehri olan İstanbul'un ticari ve beşeri hayatında denizyolu ulaştırmasının dolayısıyla limancılığın ayrı bir yeri vardır. Tarihsel süreçte, -sırasıyla- Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu gibi büyük medeniyetlere başkentlik yapan İstanbul, coğrafi ve stratejik konumu nedeniyle dünya ticaretinde her zaman önemli merkezlerden biri olmuştur. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan, Akdeniz-Ege-Karadeniz aksında kritik ve alternatifsiz bir geçiş olan doğal bir boğaza sahip olan İstanbul; tarih boyunca doğal bir liman olma işlevini sürdürmüştür. İstanbul'un çok yönlü hinterlandı ve dağıtım özelliği, hem Karadeniz Havzası hem de Ege/Akdeniz Havzası'na açılan bir liman şehri olmasını sağlamıştır. Bu çalışmada İstanbul il sınırları içerisinde günümüzde faaliyet gösteren ticaret ve yolcu limanları fonksiyonlarına göre sınıflandırılmış, İstanbul ve Marmara alt bölge limanları, ulaşım ve ticaret coğrafyası açısından değerlendirilerek, İstanbul bölgesi kaynaklı ithalat ve ihracat verileri incelenmiştir. Diğer taraftan, bölgenin ticaret yolları perspektifinde limanların sektörel gelişimleri için önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** İstanbul, Liman, Ticaret Coğrafyası, Deniz Ulaştırması, Ekonomi.

### Abstract

The harbors are commercial and social units which have played an important role in the economic development of the cities where they have been located since the past ages. As a port city, Istanbul has a special place in the commercial and human life and therefore porting has a special place. Historically, Istanbul, which has been the capital of major civilizations such as Rome, Byzantium and the Ottoman Empire, has always been one of the important centers of world trade due to its geographical and strategic location. Istanbul has a natural strait that connects Asia and Europe, a critical and non-alternative transition along the Mediterranean-Aegean-Black Sea axis; Throughout history, it has continued to function as a natural harbor. Istanbul's multi-faceted hinterland and distribution has made it a port city that opens to both the Black Sea Basin and the Aegean / Mediterranean Basin. In this study, the trade and passenger ports operating within the provincial boundaries of Istanbul are classified according to their functions. On the other hand, proposals were made for the sectorial development of the ports in the region from the perspective of trade routes.

**Keywords:** Istanbul, Port, Trade Geography, Maritime Transport, Economy.

<sup>1</sup> Dr. Öğretim Üyesi, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Avcılar-İstanbul, [bkr@istanbul.edu.tr](mailto:bkr@istanbul.edu.tr), Orcid: 0000 0002 1614 6624

<sup>2</sup> Dr. İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Avcılar-İstanbul, cengiz. [kahraman@istanbul.edu.tr](mailto:kahraman@istanbul.edu.tr), Orcid:0000-0003-0272-649X

## 1. GİRİŞ

Ulaştırma, ülkelerin ekonomik gelişmelerini sağlayan önemli beşeri faktörlerin başında gelmektedir. Ulaştırma sistemlerinin çeşitliliği bir ülkenin kalkınmışlığını belirleyen göstergelerden birini oluşturmaktadır. Herhangi bir ülkede ulaştırma sistemlerinin çeşitli ve çok yönlü olması, üretilen mal ve hizmetlerin daha etkin dolaşımını sağlarken; ekonomik gelişmeye de daha hızlı katkı sağlamaktadır. Doğru yapılandırılmış bir ulaştırma ile ülkenin ihracat ve ithalat ürünleri başlangıç ve varış noktalarına değer kazanarak ulaşır.

Bir ülkenin ihracatında görülen artış o ülkenin ekonomik büyümesini hızlandırmakta ve ülkenin refah düzeyini yükseltmektedir. Sanayi Devrimi ile birlikte makine gücüne dayalı üretimin artması ve üretim faktörlerinin çeşitlenmesiyle birlikte üretilen ürünlerin pazarlara dağılması için ulaşım öncelikli ve zorunlu bir kavram haline gelmiştir. Ulaşım ve ticaret coğrafyası da bir bilim dalı olarak tarım, sanayi, turizm gibi beşeri ve ekonomik bileşenlerden kaynaklı ulaşım ve ulaştırma ihtiyacını bölgesel ve küresel bazda incelemesiyle gelişim göstermiştir. 1950'lerden sonra hızlanan şehirleşme ve sanayileşme hareketleri ile bölgeler/ülkeler arasındaki iktisadi farklılıklar dikkat çekici hale gelmiş, bu noktada mekânsal-bölgesel ulaştırma sorunlarına analitik bir yaklaşım zorunluluğu doğmuştur. (Özdemir ve Başkol, 2010), (Topcuoğlu ve Çalışkan, 2016)

Bilindiği gibi deniz taşımacılığı ve ulaştırması sahip olduğu avantajlar nedeniyle ekonomik açıdan diğer taşımacılık türlerine bariz bir üstünlük sağlamaktadır. Deniz taşımacılığında sanayi hammaddeleri başta olmak üzere ticari ürünlerin tek seferde bulunduğu yerden alıcı noktaya ulaştırılması, sınır geçişlerinin olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre ise 3,5 kat daha ekonomik olması ve diğer taşıma risklerinin minimum düzeyde olması, nedeniyle küresel ölçekte en çok kullanılan ulaştırma şeklidir (Ece, 2006). Nitekim dünyadaki ticari malların dolaşımında yaklaşık % 85 oranında deniz yolları kullanılmaktadır.

Ülkelerin ticari manada giriş-çıkış kapıları olan limanlar, kara, deniz ve zaman zaman demiryolu ulaştırmasını noktasal olarak birbirine bağlamaları nedeniyle önemli ekonomik merkezler olarak öne çıkarlar. Bu özellikleriyle limanlar sadece ülke ekonomisi için değil küresel ticaretteki mal akışının sağlanmasında da rol oynarlar (Koca, 2017:160). Limanlar, deniz taşımacılığının alt yapısını oluşturmakla birlikte endüstriyel faaliyetlerin temeli olarak da görev yaparlar. Bu çerçevede limanlar, dünya ticaretine konu olan ürünlerin döngüsünü ve dolaşımını sağlamada, ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırılmasında lojistik bir merkez işlevi üstlenirler (Erkmen ve Özkaynak, 2015:2). Limanlar buldukları şehirlere de ekonomik açıdan katma değer yaratan ünitelerdir. Liman operasyonlarından doğan ara sektörler istihdama ve bölgesel kalkınmaya olumlu katkılar yapmaktadır.

Limanlar, ticari alandaki misyonları yanında bir şehrin oluşumunda, gelişiminde ve fonksiyonel işleyişinde büyük bir role sahiptir. Küresel ölçekte değerlendirildiğinde Barselona, Singapur, Hong Kong, Rotterdam Şangay, İskenderiye gibi liman şehirleri tarihte çekirdek bir liman etrafında şekillenen şehirlere örnek oluşturmaktadır. Bu tip şehirlerde limanların kültürel hayatın şekillenmesinde, şehir hayatına denizcilik kültürünün hakim olmasında ve yerleşmesinde önemli etkileri bulunmaktadır.

Çalışma konusunu oluşturan İstanbul, binlerce yıllık geçmişiyle yukarıda belirtilen nitelikteki liman şehirlerinden biridir. İstanbul'un coğrafi konumu ve jeostratejik özellikleri ile çevre coğrafyasındaki çeşitlilik; kara, hava, demir ve deniz yollarının verimli bir şekilde kullanımına olanak sağlamaktadır. Son yıllarda ulaşım sistemlerindeki teknolojik gelişmeye bağlı olarak, ulaşım sistemlerinin tek başına veya birkaç sistemin entegrasyonu ile tek bir ulaşım sistemi gibi kullanılması söz konusu olmaktadır. Türkiye'de ticari ulaştırmanın odak

noktasını İstanbul oluşturmaktadır. İstanbul, geçmişten bu yana sahip olduğu liman özelliklerinin yanında diğer ulaşım sistemlerinin de etkin kullanıldığı bir şehirdir.

İstanbul, Boğazına eklenilen ve jeomorfolojik olarak bir “ria” olan Haliç; dalga ve akıntılara karşı korunaklı konumu ile İstanbul için tarih boyunca doğal bir liman işlevi görmüştür. İstanbul’un çekirdek yerleşmeleri de limanların burada bulunması sebebiyle Haliç çevresinde oluşmuştur. Cumhuriyet döneminde fonksiyon değiştiren limanlar Haliç çevresinden İstanbul’un değişik bölgelerine yayılmıştır. Haliç’te günümüzde liman olarak değerlendirilebilecek herhangi bir ünite bulunmamaktadır. Haliç kıyılarında yer alan 3 büyük tersane ise yakın geçmişteki dönüşüm ve temizleme çalışmaları çerçevesinde büyük oranda taşınmış, faaliyetleri oldukça azalmıştır. İstanbul’un sahip olduğu büyük ekonomik potansiyel ve demografik şartlar düşünüldüğünde bu bölgedeki limanların hayati derecede önemli olduğunu söylemek zor değildir. Bu nedenle; gerek ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığında gerekse ticari malların taşınması ve dağıtımında bölgesinde seperatör olabilecek, fonksiyonları doğru tespit edilmiş limanların varlığı, İstanbul için büyük bir önem taşımaktadır.

## 2. VERİ VE YÖNTEM

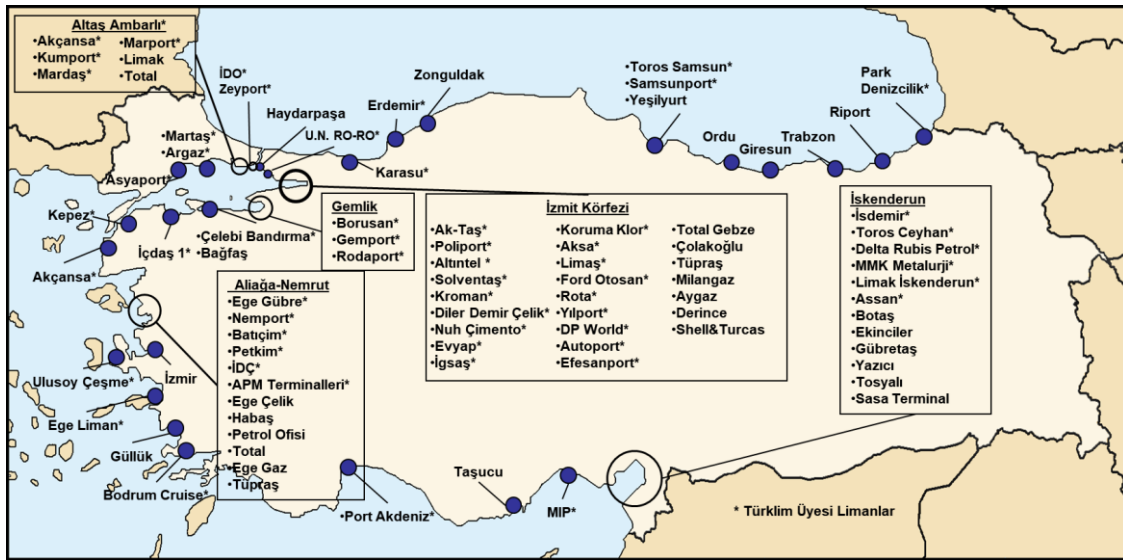
Çalışma, İstanbul il sınırları içinde belirli bir büyüklüğe sahip gümrüklü limanları kapsamaktadır. Bunun dışındaki yerel iskeleler ve kıyı yapıları değerlendirme dışında tutulmuştur. Araştırmaya başlarken İstanbul Limanlarına ilişkin çeşitli kaynaklardan bir literatür çalışması yapılmış ve betimsel tarama yöntemi kullanılmıştır. Çalışmaya dahil olan limanların genel fonksiyonel özellikleri, ve faaliyetlerine ilişkin bilgiler temin edilmiş, bu limanlar kaynaklı ithalat-ihracat verilerine ilişkin çeşitli tablo ve grafikler oluşturulmuştur. Çalışmada ulaşım ve ticaret coğrafyası açısından mal ve hizmetlerin dolaşımı diğer bir deyişle İstanbul bölgesinden diğer ülkelerle gerçekleştirilen ithalat ve ihracat değerleri ile bölgesel kalkınmaya etkileri incelenerek yorumlanmıştır. Yolcu limanlarında ise özellikle kruvaziyer turizmi kapsamında limanlara gelen gemi-yolcu sayıları çalışma kapsamında incelenmiştir.

Türkiye 2018 yılında toplam ihracatının yaklaşık % 55 ini, toplam ithalatının % 61’ini denizyolu ile yapmıştır. Buna karşılık toplam ihracatının % 31’ni, toplam ithalatının ise % 17’sini karayolu ile gerçekleştirmiştir. (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017) Bu durum, denizyolu taşımacılığının ülkeler arası ticarete ne kadar önem taşıdığına bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Bu değerler, ülkemiz için denizyolu taşımacılığının iç ve dış ticarete vazgeçilmez olduğunu göstermektedir. Ülkemizde deniz taşımacılığının odak noktasını oluşturan İstanbul limanlarını ticaret limanları ve yolcu limanları olmak üzere iki bölümde sınıflamak mümkündür. (Tablo 1)

**Tablo 1:** İstanbul’da Faaliyet Gösteren Ticaret ve Yolcu Limanları

	Limana Adı	Bulunduğu İlçe
<b>Ticaret Limanları</b>	Ambarlı Liman Kompleksi	Beylikdüzü
	Zeyport	Zeytinburnu
	Haydarpaşa Limanı	Üsküdar
	Gisaş Rihtimi	Tuzla
	Un Ro/Ro Pendik Limanı	Pendik
<b>Yolcu Limanları</b>	Salıpazarı Limanı (Galataport)	Beyoğlu
	Sarayburnu Limanı (Rihtimi)	Fatih

Tablo 1 incelendiğinde İstanbul il sınırları içerisinde Avrupa yakasında 4 limanın, Asya yakasında ise 3 limanın çalışma kapsamında kaldığı görülmektedir. Bu limanlardan Salıpazarı ve Sarayburnu limanları sadece yolcu hizmeti vermektedir, diğer 5 liman ise ticaret limanı olarak konumlanmıştır. Şekil 1’de ise Türkiye Limanlarının Lokasyonu ve Dağılışı Haritası gösterilmiştir. Haritaya göre limanların büyük çoğunluğunun Marmara ve Ege Bölgesi kıyılarında kümelendiği görülmektedir. Buna karşın, Karadeniz ve Akdeniz kıyıları limanlar yönünden çok zengin özellikler göstermemektedir. Türkiye’nin tarım alanları, yeraltı kaynakları ve bölgesel enerji iletim hatları göz önüne alındığında özellikle Karadeniz ve Akdeniz Bölgelerinde yeni ihtisas limanlarına ihtiyacın bulunduğu değerlendirilmektedir.



Kaynak: Türkiye Limancılık Sektörü Raporu (2018)

Şekil 1: Türkiye Limanlarının Lokasyonu ve Dağılışı Haritası

### 3. BULGULAR

#### 3.1 İstanbul Limanları

İstanbul’un ticaret hayatında limanlar her dönemde önemli olmuş ünitelerdir. İstanbul’un iki büyük kıtayı birleştiren coğrafi konumu ve büyük denizleri birbirine bağlayan su yoluna sahip olması limanların bu şehirdeki önemini bir kat daha arttırmaktadır. Tarihi süreçte İstanbul bölgesindeki limanlar çeşitli ihtiyaçlar çerçevesinde konumlanmış, zaman içerisinde buldukları mekân ve fonksiyonlarında değişimler meydana gelmiştir. İstanbul’un ipek ve baharat yollarının bitim noktasında olması, buraya karadan gelen malların deniz aşırı bölgelere dağıtımında ve ticaretinde önemli bir rol oynamıştır. Bizans döneminde kentin askeri ve ticaret fonksiyonları ön planda olduğundan limanlar daha çok Haliç bölgesi ile Marmara Denizi kıyılarında konumlanmaktaydı. Bu dönemde Haliç’in dalga ve akıntılara karşı korunaklı yapısı ve şehir merkezinde yer alması gözde bir liman bölgesi olmasını sağlamıştır. Osmanlıların İstanbul’a hakim olmasıyla, mevcut limanlar fonksiyonlarını devam ettirmiştir. Ticaret alanlarının genellikle Haliç kıyılarında yer alması limanların da bu bölgede kümelenmesini sağlamıştır. Kuzey kesimde Tophane - Azapkapı aksı, güney kesimde ise Eminönü - Fener hattı irili ufaklı limanların yer aldığı alanlardır. Cumhuriyet döneminde ise Haliç etrafındaki yapılaşma ve fonksiyonel değişimler, limanların bu bölgeden Avrupa yakasında Ambarlı Bölgesi, Anadolu yakasında ise Haydarpaşa ile Tuzla - Pendik hattına kaymasına sebebiyet verilmiştir. Bu bölümde İstanbul’da günümüzde faaliyet gösteren

limanlar, ticaret fonksiyonu bulunan limanlar ve yolcu limanları olmak üzere iki başlık altında incelenmiştir.

### 3.1.1 Ticaret Fonksiyonu Bulunan Limanlar

Ticari Limanlar uluslararası mal akışında önemli rol oynayan ve diğer ulaşım sistemleri ile bütünleşen lojistik merkezlerdir. Ticaret limanlarının bu özelliği bölge ve ülke ekonomilerine katma değer yaratan merkezler olmasını sağlamıştır. İstanbul’da deniz ticaretinin odak noktalarını Avrupa yakasında Ambarlı Liman kompleksi ile Anadolu yakasında Haydarpaşa Limanı oluşturmaktadır. İstanbul Bölgesi kaynaklı ithalat ve ihracatın büyük bir oranı bu iki limandan sağlanmaktadır.

Tablo 2 ‘de 2011-2018 yılları arasında İstanbul Limanlarına uğrayan Ticari gemi sayıları ve gros tonları gösterilmiştir. Tabloya göre, Türk Bayraklı gemilerde 7.182 olan gemi sayısı 2013yılına gelindiğinde 8.171 e ulaşmıştır. 2013-2018 yılları arasında ise İstanbul limanlarına gelen ticari gemi sayısında sürekli bir azalma meydana gelmiş, gemi sayısı 2018 yılında 6.020’ye gerilemiştir. Yabancı bayraklı gemilerde ise 2011 yılında 5.072 olan gemi sayısı 2013’te 5.041 olmuş, 2014 yılında ise 4.843’e gerilemiştir. Kuşkusuz 2013 yılından sonraki azalmada daralma eğilimi gösteren yerel ekonominin ve küresel ölçekte yaşanan ekonomik krizin önemli bir etkisi bulunmaktadır. İstanbul’a gelen gemi sayısındaki azalmanın ithalat ve ihracat değerlerine de olumsuz yansımaları olmaktadır.

**Tablo 2:** 2011-2018 yılları arasında İstanbul Limanlarına Gelen Ticari Gemi Sayısı ve Gros Ton Miktarları

YIL	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
2011	7.182	32.958.427	5.072	102.251.454	12.254	135.209.881
2012	7.255	37.161.610	5.021	111.1381.42	12.276	148.299.752
2013	8.171	35.769.842	5.041	117.424.588	13.212	153.193.972
2014	7.535	34.265.445	4.843	117.305.201	12.378	151.570.645
2015	7.263	41.069.035	4.821	113.483.067	12.084	154.552.102
2016	6.884	43.474.717	4.170	91.284.706	11.054	134.759.423
2017	6.489	44.512.175	3.936	99.741.461	10.425	144.253.636
2018	6.020	40.682.060	3.784	101.328.703	9.804	142.010.763

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2019)

Tablo 3 ve 4’te ise İstanbul limanlarında 2011-2018 yılları arasında elleçlenen toplam yük ve konteyner miktarları gösterilmiştir. Tablolarda gösterilen toplam elleçleme miktarlarının 2014 yılından sonra azalma eğilimine girdiği görülmektedir. Bu değerler ile aynı zaman periyodunda İstanbul’a gelen yerli ve yabancı gemi sayısındaki azalma arasında önemli bir benzerlik bulunmaktadır. 2011 yılında toplam elleçleme yük için 48.172.385/ton ve konteyner için 29.349.382/ton dur. Bu değerler, her iki yük çeşidinde de 2014 yılından sonra azalma trendine girmiş, 2018 yılında toplam elleçlenen yük miktarı yaklaşık % 10’luk bir azalmayla 44.213.238/ton olmuştur. Konteyner da ise 2016 yılından sonra bir toparlanma görülmüş, toplam elleçlenen konteyner miktarı 2018 yılında 32.908.817/tona ulaşmıştır.

**Tablo 3:** 2011-2018 yılları arasında İstanbul Limanlarında elleçlenen yük miktarı (Ton)

YIL	TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
2011	6.558.689	8.958.607	48.172.385
2012	9.427.062	11.337.679	48.764.598
2013	11.272.088	12.603.205	51.117.846
2014	10.301.017	9.213.159	52.015.232
2015	8.956.296	8.014.035	46.883.525
2016	7.525.678	5.046.894	42.507.787
2017	8.379.829	7.524.633	46.286.326
2018	7.741.329	9.585.478	44.213.238

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2019)

Ticari limanlara gelen gemi sayısı ile ticaret hacmi arasında görülen ilişki deniz ticaretinin dolayısıyla limanların önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. İstanbul limanlarındaki ticaret hacmi bölgede yaşayan nüfusa göre oldukça azdır. 2018 yılı TÜİK Nüfus verilerine göre İstanbul nüfusu 15.067.724 olmuştur. Bu denli yüksek nüfusun hem ürettiği mal ve hizmetler hem de tüketim ihtiyaçları dikkate alındığında limanlardaki ticari büyüklüğün en az iki kat fazla olması gerekmektedir. Diğer taraftan, İstanbul'un coğrafi koşulların verdiği avantaj başta olmak üzere tarım ve sanayi bölgeleriyle olan elverişli ulaşım imkanları, limancılık sektörüne yatırımın artırılmasını zorunlu kılmaktadır.

**Tablo 4:** İstanbul Limanlarında 2011-2018 yılları arasında konteyner elleçleme miktarı

YIL	TOPLAM KABOTAJ			TOPLAM TRANSİT			TOPLAM ELLEÇLEME		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
2011	87.601	122.673	1.087.378	504.023	740.022	8.881.199	1.828.618	2.830.793	29.349.382
2012	155.254	215.598	2.265.488	579.209	882.630	11.286.849	2.042.106	3.182.662	33.630.683
2013	182.776	249.215	2.355.414	642.969	976.210	12.602.238	2.208.291	3.460.207	35.347.268
2014	171.739	232.822	2.231.600	507.864	745.854	9.207.387	2.281.164	3.576.387	37.129.099
2015	164.881	229.186	2.082.792	440.205	632.550	7.981.688	2.047.553	3.184.520	33.545.194
2016	148.120	211.031	1.700.783	277.529	406.762	4.979.179	1.858.202	2.890.499	30.476.961
2017	200.599	281.148	2.624.177	381.147	553.301	7.508.792	2.062.555	3.208.012	33.899.932
2018	205.375	290.344	2.720.482	489.422	737.431	9.578.298	2.047.657	3.225.091	32.908.817

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2019)

**Ambarlı Liman Kompleksi:** İstanbul Ambarlı da yer alan Liman Kompleksi çoklu işletmeler tarafından kullanılan büyük bir tesis olma özelliği ile dikkat çekmektedir. 1980'li yıllara gelindiğinde İstanbul'un artan nüfusu ve ticaret hacmi metropolitan alan dışında yeni limanların oluşturulmasını zorunlu kılmıştır. Bu amaçla, daha önce Zeytinburnu sahilinde faaliyet gösteren S.S. İstanbul Batı Yakası Kumcuları Üretim ve Pazarlama Kooperatifi 1989 yılında Ambarlı - Yakuplu bölgesine taşınmıştır. Bölgede, ilk olarak Kumcular Barınağı

olarak 1989 yılında onaylanan İmar Planı ile Ambarlı Limanı Kompleksinin temelleri atılmıştır (Altaş, 2019). Daha sonra liman bölgesinin çok yönlü ve fonksiyonel faaliyet gösterme kapasitesi göz önüne alınarak Ulaştırma Bakanlığı'nın talebi ile 9 Eylül 1992 tarihinde ALTAŞ Ambarlı Liman tesisleri Tic. A.Ş. kurulmuştur. Günümüzde, Kumport, Mardaş, Akçansa, Marport ve Beylikdüzü Belediyesi'ne ait rıhtım ve tesisler bulunmaktadır.



Kaynak: <http://www.altasliman.com/terminaller.php>

### Fotoğraf 1: Ambarlı Liman Kompleksi

**Zeyport:** Zeytinburnu sahilinde 1999 yılında hizmete giren liman öncelikle çevre ülkelerle yapılan bavul ticaretine yönelik olarak inşa edilmiştir. Bu liman Ambarlı Liman Tesislerine nazaran oldukça küçük ölçekli bir liman olup, iç ve dış hatlarda düzenli sefer yapan ro-ro hatlarına hizmet verilmektedir. Ayrıca, genel kargo operasyonları için yük elleçleme hizmeti verilmektedir. Bu hizmetlerin yanı sıra gümrükten arındırılmış alanda gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere hizmet verilmektedir.

**Haydarpaşa Limanı:** İstanbul'un Anadolu yakasında bulunan Haydarpaşa Limanı Türkiye'de intermodal taşımacılığın yapıldığı limanlardan biridir. Roma ve Bizans dönemlerinde burada yer alan Kalkedon Limanı ile aynı lokasyonda yer alan bu tarihi liman, 20.04.1899 tarihinde Anadolu - Bağdat demiryollarının denize açılan kapısı olarak inşa edilmiştir. Liman, Anadolu demiryolları hatlarının Anadolu'da genişlemesiyle İstanbul'un yük ve yolcu taşımacılığının en önemli merkezlerinden biri olmuştur. Haydarpaşa Limanı 1924 yılına kadar Anadolu-Bağdat Demiryolları Kumpanyası tarafından işletilmiştir. Doğudan demiryolları vasıtasıyla gelen ürünler buradan gemiler ile batı ülkelerine gönderilmiş ve uzun süre bu misyonunu sürdürmüştür. Daha sonraki dönemde Cumhuriyetin ilanını takiben 24.05.1924 tarih ve 506 sayılı Kanunla Haydarpaşa Limanı, Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınmıştır. 01.05.1927 tarih ve 1042 sayılı Kanun ile de Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devren tahsis edilmiştir. Haydarpaşa Limanı günümüzde başta konteyner taşımacılığı olmak üzere birçok fonksiyonel özelliği ile ülkemizin en önemli limanlarından biri olma misyonunu sürdürmektedir.



Kaynak:<http://virahaber.com>

### Fotoğraf 2: Haydarpaşa Limanı

**Gisaş Rıhtımı:** İstanbul Tuzla’da Gemi İnşa ve Onarım Sanayi Bölgesi’nde faaliyet gösteren liman, 1995 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Tuzla tersaneler bölgesindeki tersanelerin ihtiyacı olan malzemelerin uygun koşullarda ve sağlıklı bir şekilde tedariki amacıyla kurulan tesis, tersane faaliyetleri ile entegre bir yapı içinde çalışmaktadır. (Gisaş, 2019) Günümüzde de bu faaliyetlerini sürdüren tesisin bölgedeki tersanelerin büyümesiyle işlem hacmi ve ticaret yaptığı ülke sayısı da her geçen gün artmaktadır.

**Un Ro-Ro Pendik Limanı:** İstanbul Pendik’te bulunan Liman, 1994 yılında İtalya’nın Trieste Limanı’na yük taşımak amacıyla kurulmuştur. Un Ro-Ro, yurtdışındaki ilk yatırımını Trieste’de faaliyet gösterdiği Samer Seaports’u bünyesine katarak gerçekleştirmiştir. Şirket Avrupa Komisyonu tarafından tanınan, Avrupa, Amerika ve Japonya genelinde 90’dan fazla üyesi olan tek tarafsız Avrupa Intermodal kuruluşu Avrupa Intermodal Derneği (EIA) tarafından “En İyi Intermodal Projesi” ödülüne layık görülmüştür. Günümüzde çoğunlukla Avrupa seferleri ile faaliyetlerini sürdürmektedir.(Un Ro Ro, 2019)

1938

### 3.1.2 Yolcu Limanları

Yolcu limanları iç kabotajda olduğu kadar uluslararası turizmde önemli bir büyüklüğe ulaşan kruvaziyer turizmi için de son derece önem taşımaktadır. Kruvaziyer turizmi dünyada hızla gelişen, üretici ve oerasyonel ülkelerin ekonomilerine önemli kazançlar sağlayan bir sektördür. Genel bir tanım yapmak gerekirse ulaşım amacından ziyade önceden belirlenen destinasyonları ziyaret etme, yolculuk süresince de tatil yapma esasına dayanır. Kruvaziyer turizmde, denizde seyahat ederek gemide sunulan aktivitelerden faydalanma isteği yanında, ziyaret edilen limanlar ve çevresinde bulunan alışveriş imkanlarından yararlanmak, yakın çevredeki tarihi ve kültürel değerleri ziyaret etmek hedeflenen diğer amaçlar arasındadır (Kahraman, 2018:330). İstanbul binlerce yıllık tarihi ve sahip olduğu kültürel değerleriyle bir kruvaziyer destinasyonu için son derece elverişli bir şehirdir. İstanbul’un sahip olduğu bu misyona rağmen kruvaziyer sektörden aldığı pay istenilen düzeyde değildir. Tablo 5 incelendiğinde 2011 yılında 296 kruvaziyer gemisinin İstanbul Limanlarına geldiği anlaşılmaktadır. Bu sayı 2015 yılında 305’i bulmuş ancak bu yıldan sonra Galataport projesinin başlaması ve Salıpazarı Limanı’nın bu operasyonlar için kullanılmaması nedeniyle gelen gemi sayısında sert bir düşüş yaşanmıştır.2018 yılında Kruvaziyer



operatörlerince İstanbul'un tur programından çıkarılması nedeniyle hiç kruvaziyer gemisi gelmemiştir. Günümüzde devam eden Galataport projesinin tamamlanmasıyla 2020 yılından sonra İstanbul'un dünyada önemli kruvaziyer turizmi duraklarından biri olacağı beklenmektedir.

**Tablo 5:** İstanbul Limanlarında 2011-2018 yılları arasında konteyner elleçleme miktarı

	KRUVAZİYER GEMİ			KRUVAZİYER YOLCU			
	KRUVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
<b>2011</b>	296	124	420	80.947	85.827	461.123	627.897
<b>2012</b>	297	85	382	46.920	50.390	498.717	596.027
<b>2013</b>	307	74	381	78.505	87.349	523.563	689.417
<b>2014</b>	239	78	317	74.941	74.822	369.172	518.935
<b>2015</b>	305	40	345	100.734	105.020	390.126	595.880
<b>2016</b>	46	10	56	9.353	10.238	23.952	43.543
<b>2017</b>	4	0	5	331	347	654	1.332
<b>2018</b>	0	0	0	0	0	0	0

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2019)

**Salıpazarı Limanı (Galataport):** Karaköy'den Fındıklı'ya uzanan tarihi bir bölgede yer alan Salıpazarı Limanı, tarih boyunca bölgenin adeta dışı açılan bir kapısı olmuştur. Tarihi süreçte İngiliz, Fransız, Hollandalı ve Venediklilere ait gemiler, burada karaya yanaşarak yükleme ve tahliye yaparlardı. Galata limanı, Azapkapı ile Tophane arasında bulunan iskelelerdi. Bunlar; Azapkapı İskelesi, Funda İskelesi, Kürkçükapı İskelesi, Yağkapanı İskelesi, Balıkpazarı İskelesi, Karaköy İskelesi, Mumhane İskelesi, Kireçkapı İskelesi, Eğrikapı İskelesi, Debbaghane İskelesi ve Tophane İskelesi idi. (Mardaş Time, 2015:5) 2013 yılına kadar kruvaziyer gemilerine hizmet veren liman bu tarihte Galataport ismi ile özel sektöre ihale edilmiştir. Proje ile, şu anda erişime kapalı olan Karaköy sahil şeridi, halkın kullanımına açılarak şehri denizle buluşturan bir liman kompleksine dönüştürülecektir.



**Kaynak:** <https://www.tdi.gov.tr>

**Fotoğraf 3:** Salıpazarı Limanı

**Sarıburnu Limanı (Rıhtım):** İstanbul Sarıburnu'nda yer alan rıhtım eski devirler de liman olarak kullanılan bir bölgede yer almaktadır. Bizans döneminde Prosforion adıyla bir limanın bulunduğu bölge özellikle ticaret gemileri açısından bir bağlama yeri olarak işlev görmüştür (Eyice, 1997:266). Rıhtım, Osmanlı döneminde de liman olma işlevini sürdürmüştür. Cumhuriyet dönemi ile birlikte iç kabotoja hizmet veren liman son yıllarda yapılan rıhtım düzenlemesi ile kruvaziyer gemilerine hizmet veren gümrüklü bir liman haline gelmiştir.

1940

### 3.2 Limanların Bölgesel Etkileri ve Ekonomik Coğrafya Açısından Önemi

Ekonomik coğrafya kavram olarak mekân-insan ilişkilerinden doğan beşeri ve ekonomik faaliyetleri inceleyen, bölge ve kent ekonomisi gibi teorilerinin temelini oluşturan bir bilim dalıdır. Başta iklim ve topoğrafya olmak üzere coğrafi şartlar açısından avantajlı bölgelerin diğer bölgelere oranla daha fazla geliştiği bilinen bir durumdur. Bu manada belirli bir coğrafi ünite, bulunduğu bölgenin nüfusuna, gelir durumuna, doğal kaynaklarına ve ekonomisine bağlı olarak içsel bir döngü halinde gelişimine devam eder. Bölgelerin gelişimindeki hızın ve ekonomiye kazandırdıkları ivmenin zaman zaman diğer coğrafi bölgelerden dikkat çekici bir şekilde ayrıldığı görülmektedir. Bu durum coğrafya ile ekonomi arasındaki ilişkiyi net olarak göstermektedir.

Coğrafi ünitelerde meydana gelen ekonomik büyüme, ekonomik faaliyetlerdeki kümelenmeyi de beraberinde getirmektedir. Ekonomik faaliyetlerdeki kümelenme ile (aynı üretimi ve hizmeti sağlayanların) rakiplerin bir arada olması dezavantaj olarak görülse de, rakiplere destek sağlayan diğer sektörler (içsel ekonomiler) o bölgede faaliyet gösterdiği için üreten açısından avantaj sağlamaktadır. Ayrıca rakiplerin hizmet ettiği müşterilerin de aynı kümelenme içinde olması mekânsal açıdan avantaj olarak değerlendirilmektedir.

Bölgesel ekonomiler mal ve hizmetlerin talebe bağlı olarak üretilmesi, üretilenin dağıtılması ve üretilenin tüketiciye ulaştırılması (pazarlama ve satış) işlemlerini içeren ve giderek büyüyen bir sistemler bütünüdür. Son yıllarda ülkeler ekonomik kalkınmada güçlü oldukları sektörleri; sermaye, işgücü ve ulaşım maliyetlerindeki avantajlı yönlerini öne çıkaracak özel ekonomi bölgeleri yaratma çabasıdadırlar. Bu bölgelerde üretilen mal ve hizmetlerin üretildiği coğrafyadan farklı olarak, diğer coğrafi bölgelerden de talep edilmesi

söz konusu olmaktadır. Bölgesel kalkınma için son derece önemli olan bu durum üretilen mal ve hizmetlerin ekonomik bir şekilde taşınması/ulaştırılması ihtiyacını doğurmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma türleri içerisindeki avantajları nedeniyle en fazla tercih edilen ulaştırma şeklidir. Deniz yolu taşımacılığında herhangi bir ürünün tek seferde ve büyük miktarlarda ekonomik bir şekilde ülkeler ya da kıtalararası taşınabilmesi ve oldukça gelişmiş durumdaki lojistik ağları nedeniyle günümüzde de hızlı bir gelişim kaydetmektedir.

Deniz ulaştırma sistemlerinin temel bileşenlerinden biri limanlardır. Günümüzde global ticaret hacminin artışı ile birlikte limanların da önemi artmaktadır (Pektaş, Mersin vd, 2018:760). Liman, deniz taşımacılığında gemi ile diğer ulaşım araçları arasında yük ve yolcu aktarılmasını, gerektiğinde yükün depolanmasını güvenle sağlamayı amaçlayan ve buna ilişkin ekonomik işlevlerin gerçekleşmesine olanak veren tüm altyapı ve donanımın var olduğu bir hizmet yeridir (Koldemir, 2008). Böylece limanlar gemi ile yükün bir araya geldiği, zaman zaman uluslararası ticaretin de gerçekleştiği alanlardır. Özellikle dış ticaret yapan ülkelerde limanlar ticaret coğrafyası açısından bölgenin dışa açılan kapıları görevini üstlenmiştir. Bu özellikleriyle limanlar sadece ülke ekonomisi için değil küresel ticaretteki mal akışının sağlanmasında da rol oynarlar (Koca, 2017:160).

Limanlar gerek bulunduğu coğrafi koşullar gerekse buradaki yük hareketleri ve bu hareketlerin meydana getirdiği ticari, sosyal kültürel hareketlilik gibi beşeri faaliyetlerdeki dinamizm bakımından coğrafyanın konuları içerisinde önemli bir yere sahiptir (Akova,1996: 220). Limanların varlığı şehirlerin gelişiminde de önemli bir yere sahiptir. Limana sahip şehirler genellikle ticaretin yoğun olduğu, beşeri faaliyetlerin arttığı mevkilerdir. Diğer taraftan liman ve şehir gelişimlerinde karşılıklı etkileşime sahiptirler (Akova, 1996:222).

Kuruluş yeri itibariyle limanlar genellikle gelen yükün entegre edilebileceği karasal ulaşım sistemlerinin gelişmiş olduğu, merkezlerde kurulmuşlardır. Coğrafi ünitelerde ekonomik faaliyetlerin çeşitliliği ve yoğunluğu limanların bütünleşik ulaşım sistemlerine olan ihtiyacı arttırmaktadır. Ulaşım imkânlarının limanlara bağlı olarak gelişmesi şehirlerinde buna bağlı olarak büyümesini de sağlamaktadır. Bu özelliğiyle liman şehirleri, uluslararası etkileşime açıklık ve ilişkideki süreklilik nedeniyle sosyo-kültürel gelişmenin ve değişimin en hızlı yaşandığı şehirlerdir (Koca, 2017:160). Liman şehirleri ticari anlamda büyük bir hacme sahip yerleşmelerdir. Bu şehirler çoğunlukla elverişli hinterlanda sahip, kıtalar ya da bölgeler arası elverişli coğrafi konumda yer almışlardır.

Çalışmanın liman bölge ekonomisi bağlamında ilişkilendirilmiş olması nedeniyle uzak doğu bölge ekonomisi için Singapur Limanı iyi bir örnek teşkil etmektedir. Singapur bir ada ülkesi olmanın dezavantajlarına karşın, bulunduğu coğrafi konumu avantaja çevirmiş, ithalatının yarısını ihraç ederek bölgede önemli bir dağıtım merkezi olmuştur (Şişmanyazıcı, 2019). Singapur limanı verimlilik açısından iyi bir konteyner limanı ve toplanma merkezidir. Büyük yatırımlar yapılmış olması yanında tüm işlemler hızla gerçekleşmekte olup, bu, limanın daha fazla elleçleme yaparak gelirlerinin artışını ve hizmet sağlayıcıların maliyet tasarrufu yapmalarını sağlamaktadır (Kalyoncu, 2016:101-124). Küresel ölçekte bakıldığında Rotterdam, Barcelona, Hamburg, Antwerp, Şangay, Valencia, Newyork gibi şehirlerdeki limanların bölgesel kalkınmada çok önemli işlevleri olduğu görülmektedir.

### 3.3 İstanbul Bölgesi Deniz Ticareti ve Sosyo-Ekonomik Özellikler

Türkiye 8333 km<sup>2</sup>'yi bulan kıyı uzunluğu ile önemli denizlere açılan bir coğrafyaya sahiptir. Hem coğrafi konumun sağladığı avantajlar hem de sahip olduğu doğal ve beşeri kaynaklar ile deniz taşımacılığında çok önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak, bu potansiyelin deniz yolu ulaştırması bağlamında çok verimli kullanıldığı söylenemez. Denizyolu taşımacılığının dolayısıyla bu sistemin ana arterleri olan limanların şehirselleşmesi ve

ekonomik büyüme üzerindeki olumlu katkısı düşünüldüğünde Türkiye'nin özellikle bölgesinde toplayıcı ve dağıtıcı özellikleriyle fonksiyonel yeni limanlara ihtiyacının olduğu kuşkusuzdur.

Şekil 2'de Türkiye alt bölgeler bazında denize kıyısı olan iller gösterilmiştir. Buna göre, Karadeniz Bölgesinde 11 il, Marmara Bölgesinde 10 il, Ege Bölgesinde 3 il ve Akdeniz Bölgesinde 4 ilin denize kıyısı bulunmaktadır. Buna karşın Şekil 1'de verilen limanlar incelendiğinde liman sayısının denize kıyısı olan iller bağlamında ve ihtisaslaşmış bölge limanları bazında oldukça yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye'de mevcut limanlar daha çok Marmara ve Ege Bölgesinde kümelenmiştir. Bu kıyılardaki yoğunlaşma Akdeniz-Karadeniz ana ulaşım havzalarının etkisi ile elverişli coğrafi mevki sebebiyle oluşmuştur.



**Kaynak:** Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (2018)

### Şekil 2: Alt Bölgelere göre Türkiye'de denize kıyısı bulunan iller

Aynı bölgede yer alan ve coğrafi mevki açısından birbirine yakın olan limanlar aynı hinterlandtan beslendikleri için yük özellikleri de birbirlerine benzerdir. Bu da limanları alt bölgelere ayırma prensibini doğurmuştur. Türkiye'de en fazla nüfusu barındıran ve sanayi gelirleri ile ekonomik gelişmişlik açısından 1. sırada yer alan Marmara Bölgesi'nin alt bölgelerine ilişkin 2016-2017 yıllarındaki arasındaki Gayri Safi Yurtiçi Hasıla miktarları Tablo 6'da gösterilmiştir. Kuzeydoğu, Kuzeybatı ve Güney Marmara olmak üzere üç alt bölgeye ayrılan Marmara Bölgesi'nde en büyük pay alt bölgeler içerisinde önemli limanları bulunan şehirlerin diğer illere göre daha fazla GSYH sahip oldukları anlaşılmaktadır. Burada özellikle Kuzeydoğu Marmara alt bölgesinin (İstanbul dahil) adeta bir sanayi ve liman körfezi durumundaki İzmit Körfezi'ni de içine alması nedeniyle diğer bölgelere oranla daha fazla GSYH sahip olmuştur. 2017 yılı verilerine göre İstanbul, iller bazında en yüksek GSYH sahip olup 970,19 milyar TL ile toplam hasılanın % 31'ini almıştır. İstanbul yine 2017 yılında Kişi Başına GSYH' da 65,05 bin TL ve 17,82 bin dolar ile tüm iller sıralamasında 1. sırada yer almaktadır. Kuzeydoğu Marmara Bölgesi'nde yer alan Kocaeli ili 64,66 bin TL ile 2. sıradadır. Bu değerler Türkiye ortalamasının çok üzerinde olup, sanayileşmenin yoğunlaştığı bölgeleri işaret etmektedir. Ayrıca İstanbul, TÜİK verilerine göre sanayi sektörünün % 29 payını barındırmakta olup, en yüksek paya sahip ilimizdir.

**Tablo 6:** Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgeleri illeri ile Türkiye Kişi Başı GSYH

Marmara Alt Bölgeler	İller	2016/ TL	2017/TL
Kuzeydoğu Marmara	İstanbul	54.933,08	65.040,57
	Kocaeli	53.266,93	64.659,29
	Sakarya	30.493,05	36.314,38
	Yalova	35.880,48	42.117,41
Kuzeybatı Marmara	İstanbul	54.933,08	65.040,57
	Tekirdağ	40.083,12	47.478,72
	Kırklareli	33.299,54	38.619,14
	Edirne	27.802,69	31.550,62
Güney Marmara	Bursa	36.780,02	43.706,61
	Balıkesir	27.425,12	32.126,70
	Çanakkale	32.852,35	38.292,20

Kaynak: TÜİK

Liman yoğunluğunun ekonomik gelişmişliğe etkisi bağlamında Coğrafi Bölgeler bazında ise 2003 yılı sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi incelendiğinde ise Marmara Bölgesi'nin 1. sırada, Ege Bölgesi'nin 2. sırada olduğu tespit edilmiştir. Sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi (SEGE) 2011 yılı mali, demografik, istihdam, sağlık, rekabet, kapasite, erişilebilirlik ve yaşam kalitesi değişkenleri kullanılarak oluşturulan verilere göre Marmara Alt Bölgelerinin gelişmişlik endeksleri Tablo 7'de gösterilmiştir.

1943

**Tablo 7:** Kuzeydoğu Marmara, Kuzeybatı Marmara ve Güney Marmara alt bölgeleri illeri Sosyo-ekonomik gelişmişlik Endeksi (SEGE) 2011

Marmara Alt Bölgeler	İller	SEGE-2011 sırası	Endeks Değeri
Kuzeydoğu Marmara	İstanbul-Anadolu Yakası	1	4,5154
	Kocaeli	4	1,6592
	Sakarya	18	0,5641
	Yalova	13	0,6263
Kuzeybatı Marmara	İstanbul-Avrupa Yakası	1	4,5154
	Tekirdağ	9	0,9154
	Kırklareli	15	0,5923
	Edirne	12	0,6383
Güney Marmara	Bursa	6	1,3740
	Balıkesir	22	0,4764
	Çanakkale	14	0,5999

Kaynak: Türklim, 2017

Tablo 7 incelendiğinde, 4,5154 ile en yüksek gelişmişlik endeksine sahip olan ilin İstanbul olduğu görülmektedir. Bunu 1,6592 endeks değeri ile Kocaeli ve 0,9154 endeks değeri ile Tekirdağ takip etmektedir. Sosyo-ekonomik endeks açısından alt bölgeler içerisinde ilk üç sırayı alan iller limancılık faaliyetleri açısından da gelişmiş bölgelerdir. Sosyo

ekonomik açıdan gelişmiş bölgeler aynı zamanda nüfus yoğunluğunun ve demografik hareketlerin yoğun olarak görüldüğü bölgelerdir. Türkiye nüfusu 2018 yılı TÜİK verilerine göre 82.003.883 kişidir. Türkiye genelinde nüfus yoğunluğu  $\text{km}^2$  başına 2018 yılı için 105,12 kişidir. Marmara alt bölgelerde yer alan illerin nüfus yoğunluğu ülke ortalamasının çok üzerindedir. Sosyo-ekonomik endekste 1. sırada bulunan İstanbul'un 2018 yılı nüfusu 15.067.724 iken, İstanbul'da nüfus yoğunluğu  $\text{km}^2$  başına 2.759 kişi gibi çok yüksek bir sayıya tekabül etmektedir. Bu değerler Türkiye nüfusunun % 18,37'sinin toplam yüzölçümünün %0,70 inde yaşadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Nüfus yoğunluğunun yanı sıra İstanbul ve çevresindeki iller okuryazarlık oranının en yüksek olduğu illerdir. İmalat sanayine ait iş yerlerinin % 31'i, yeni kurulan şirketlerin toplam sermayesinin % 50'si İstanbul'dadır. Mali göstergelerde ve vergi gelirlerinde İstanbul yine 1. sırada yer almaktadır.

Yukarıda işaret edildiği gibi limancılık faaliyetleri ile ekonomik gelişmişlik arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Türkiye Limanlarında 2017 yılında 471,1 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu yüklerin 233,6 milyon tonu ithalat, 113,6 milyon tonu ihracat, 63,4 milyon tonu transit ve 60,3 milyon tonu da kabotaj yüküdür. Bölgeler bazında incelendiğinde, 2017 yılında elleçlenen 471,1 milyon tonun 185,1 tonunun (%39,29) Marmara Bölgesi'ndeki limanlarda elleçlendiği görülmektedir. (Türklim, 2018) Coğrafi bölge olarak Marmara Bölgesi limanlarının 2017 yılı yük elleçleme (ton) değerleri Tablo 8'de gösterilmiştir. Tablo incelendiğinde, İstanbul ilinin bulunduğu Kuzeydoğu Marmara ve Kuzeybatı Marmara Bölgeleri en fazla elleçlemenin yapıldığı bölgelerdir.

Limancılık faaliyetlerinin özellikle Kuzeydoğu ve Kuzeybatı Marmara'da yoğunlaşması, büyük bir nüfusun bölgede yaşaması ve fonksiyonel limanların varlığı ile yakından ilişkilidir. Bunun yanı sıra ulaşım ağlarına yakınlık, alternatif ulaştırma sistemleri ile bağlantılılar, limanda bekleme süresinin azlığı, limanda hızlı işlem sağlanması, yüksek düzeyde araç-ekipman ve bilişim sistemleri teknolojisinin kullanılması da bu limanların yoğun bir şekilde kullanılmasında rol oynamaktadır. Üretim sektöründe ise hammadde, yarı mamul ve mamulün taşınması ürün fiyatının önemli bir kalemini teşkil etmektedir. Yani ulaşım sadece hammaddenin temini için değil, üretilen ürünün pazara ulaştırılması açısından da önemlidir. Bu bağlamda Marmara Bölgesi özellikle Kuzeydoğu ve Kuzeybatı alt bölgeleri uygun coğrafi konumu ve ekonomik gelişmişliği ile en çok tercih edilen liman bölgelerini oluşturmaktadır.

**Tablo 8:** Alt Bölgeler itibariyle limanlarımızda elleçlenen yük miktarı (2017)

Alt Bölgeler	Elleçlenen Yük (Ton)	Genel Toplam Payı (%)
<b>Kuzeydoğu Marmara</b>	84.726.012	18
<b>Kuzeybatı Marmara</b>	60.978.125	13
<b>Güney Marmara</b>	39.364.464	8
<b>TOPLAM</b>	<b>185.068.599</b>	<b>39</b>
<i>Türkiye Genel Toplamı</i>	<i>471.173.896</i>	<i>100</i>

Kaynak: Türklim (2018)

İhracat herhangi bir ülkenin ekonomisini geliştiren ana dinamiklerden biridir. İhracatın rekabet yaratması, döviz girdilerinde artış sağlaması, dış ticaret aracı ile milli geliri arttırması, ödemeler bilançosunda fazlalık meydana getirmesi, beşeri sermayede artış meydana getirmesi gibi sebeplerle ekonomik gelişmeye çok önemli katkılar sağlamaktadır (İzgi ve Yılmaz, 2018:56). Türkiye'de İhracatın büyük oranda denizyolu ile yapılması, İstanbul gibi sanayi ve ticaret bölgelerinin odak noktası durumunda olan şehirlerde fonksiyonel limanların

oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır. İstanbul'da taşınacak yükün niteliğine göre yeni ihtisas limanlarının oluşturulmasının ihracat değerleri üzerinde olumlu katkılar yapacağı düşünülmektedir.

İstanbul, Türkiye ticaret hayatı açısından son derece önemli bir merkez ve ticari odak noktasıdır. İstanbul ili dış ticaret verileri Tablo 9 incelendiğinde, 2017 yılında Türkiye'de gerçekleşen toplam 157.055.370.554 dolar ihracatın 81.485.772.426 doları (% 52) İstanbul iline kayıtlı firmalar tarafından gerçekleştiği görülmektedir. Türkiye toplam dış ticaretinin % 55'nin İstanbul ilinin ticari faaliyetleri ile gerçekleşmesi, İstanbul'un bölge ve ülke ekonomisi açısından nedenli önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

**Tablo 9:** Türkiye ve İstanbul İline kayıtlı firmaların ithalat ve ihracat istatistikleri (\$) (2017)

Parametre	Türkiye	İstanbul	İstanbul'un Payı(%)
İthalat	233.791.662.053	134.679.347.285	58
İhracat	157.055.370.554	81.485.772.426	52
TOPLAM	390.847.032.607	216.165.119.711	55

**Kaynak:** Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2017)

Türkiye'nin İstanbul bölgesine yakın ülkelerle yük elleçleme dağılımına bakıldığında ise (Tablo 10) en fazla yük elleçlemesinin Rusya ile (48.176.196 ton), en az elleçlemenin yapıldığı ülkenin ise karayolu ile ticaretin daha rahat yapılabilmesi nedeniyle Bulgaristan olduğu (6.184.482 ton) görülmektedir. Rusya'nın geniş bir coğrafyaya sahip olması, demografik büyüklüğü ve nüfusunun başta tarım ürünleri olmak üzere çok geniş bir yelpazede ürünlere ihtiyaç duyması nedeniyle ticaret hacmi de buna paralel olarak gün geçtikçe artmaktadır. İthalatta ise aynı ülke ile yapılan ticaretin büyük bir oranını başta doğalgaz olmak üzere petrol ve türevleri oluşturmaktadır. Ticaret hacminde Rusya'yı 19.175.281 ton ile Yunanistan ve 15.241.258 ton ile Ukrayna izlemektedir.

**Tablo 10:** Türkiye sıralaması itibarıyla İstanbul Bölgesine yakın ülkelerle yük elleçleme dağılımı (ton) (2017)

Türkiye Sıralaması	Ülkeler	İhracat	İthalat	Transit	Toplam
2.	Rusya	2.551.213	43.909.847	1.715.136	48.176.196
5.	Yunanistan	5.791.801	11.180.102	2.203.378	19.175.281
7.	Ukrayna	1.877.797	12.502.743	859.818	15.240.258
13.	Romanya	2.531.349	3.781.870	1.569.115	7.882.334
17.	Bulgaristan	1.151.303	3.976.789	1.056.390	6.184.482

**Kaynak:** Türklim 2018

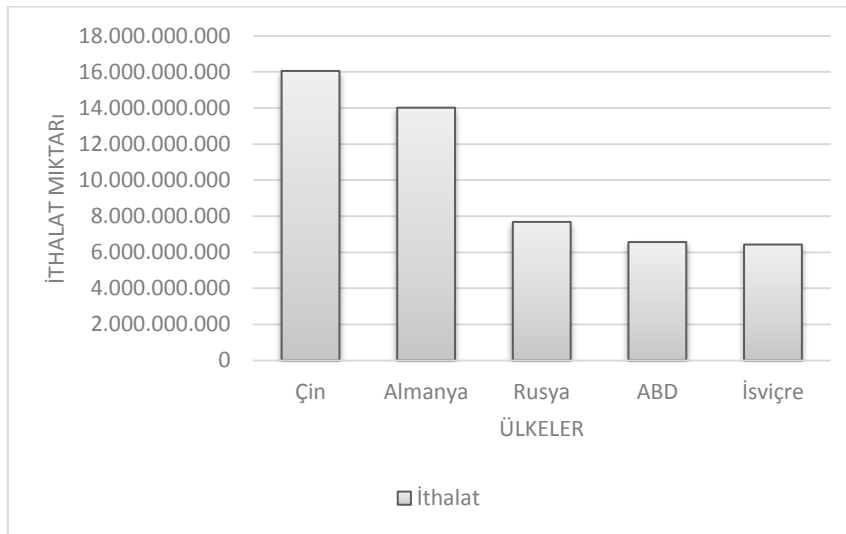
İstanbul kaynaklı ithalat ve ihracat verilerine bakıldığında ise (Tablo 11 ve Şekil 3-4) 2017 yılında İstanbul'dan en çok ithalat yapılan ülke 16.053.881.196 dolar ile Çin olmuştur. Çin'i 14.015.643.357 dolar ile Almanya, daha sonra ise 7.682.491.349 dolar ile de Rusya gelmektedir. İstanbul'dan en çok ihracat yapılan ülke 16.053.881.196 dolar ile Almanya olmuştur. Almanya'yı 14.015.643.357 dolar ile BAE, bunu 7.682.491.349 dolarla İngiltere izlemiştir.

**Tablo 11:** İstanbul Bölgesinden Gerçekleştirilen Dış Ticaret Verileri (\$) (2017)

Bölge	Ülkeler	İthalat	Ülkeler	İhracat
İstanbul Bölgesi	Çin	16.053.881.196	Almanya	7.766.454.721
	Almanya	14.015.643.357	BAE	7.677.012.503
	Rusya	7.682.491.349	İngiltere	6.314.751.085
	ABD	6.566.133.507	Fransa	3.671.139.438
	İsviçre	6.427.620.900	İtalya	3.605.140.025

**Kaynak:** Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2017)

Yakın bir geçmişe kadar İstanbul kaynaklı ithalatta 1. sırada olan Almanya'nın yerini son yıllarda Çin almıştır. Çin'in küresel piyasalarda olduğu gibi Türkiye'ye de benzerlerine göre daha ucuz ürünler sunması bu yükselişte ana etken olarak görülmektedir. Diğer taraftan Çin kaynaklı ürünlerde zaman zaman yaşanan kalite sorunu bu ülkeden yapılan ithalatın sürdürülebilirliği açısından en büyük engeldir. İhracat değerlerinde ise Almanya 1. sıradaki yerini korumaktadır. Almanya, çoğunluğu İstanbul çıkışlı olmak üzere tarım ürünleri, tekstil, hammadde ve yarı mamul ürünler ithal etmektedir. Türkiye'de son yıllarda motorlu kara taşıtları, makine, kazan, mekanik aletler ve cihazlar gibi endüstri ürünleri üretiminde görülen gelişme, ihracatına da yansımış henüz yeterli düzeyde olmasa da birçok Avrupa ülkesine bu alandaki ihracatını arttırmıştır. Bu ihracatın önemli bir bölümü de İstanbul limanlarından gerçekleşmektedir.

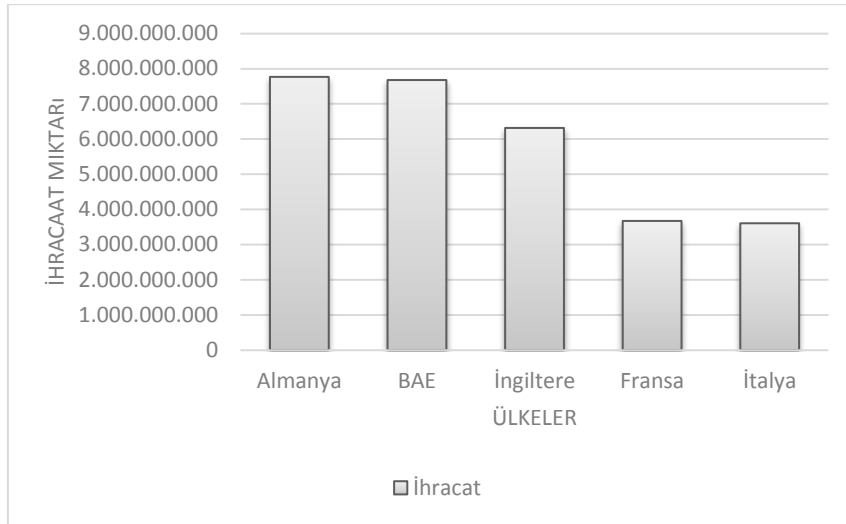


**Kaynak:** Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2017)

**Şekil 3:** İstanbul İlinden En Çok İthalat Yapılan Ülkeler (\$), (2017)

İstanbul Bölgesine ait dış ticaret verilerine göre; 2017 yılında İstanbul'dan en çok ithalat yapılan ülke 16 milyar dolar ile Çin olmuştur. Çin'i yaklaşık 14 milyar dolar ile Almanya, bunu 7,6 milyar dolarla ise Rusya izlemiştir. İstanbul Bölgesine ait 2017 yılı dış ticaret verilerine bakıldığında, aşağıdaki grafikten de görüleceği üzere İstanbul'dan en çok ihracat yapılan ülke 7,7 milyar dolar ile Almanya olmuştur. Almanya'yı 7,6 milyar dolar ile BAE, bunu 6,3 milyar dolarla İngiltere izlemiştir.





Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2017)

Şekil 4: İstanbul İlinden En Çok İhracat Yapılan Ülkeler (\$) (2017)

#### 4. SONUÇ

Dünya ticaretinin ortalama % 85’lik bölümü deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Deniz yollarının ticari döngüde bu denli yoğun kullanımının nedeni bir seferde taşınan yük miktarının ve yolcu sayısının ekonomik bir şekilde taşınmasından kaynaklanmaktadır. Yük ve yolcu taşımacılığı limanların bulunduğu coğrafi mevki ile yakından ilişkilidir. Limanların buldukları ulaşım ağında konumlarının avantaj yaratmasına bağlı olarak yük ve yolculara verilen hizmet de artmaktadır. Coğrafi açıdan limanın ana ulaşım ağına (rotaları üzerinde bulunması) yakınlığı ve ticari olarak iç ve dış pazar bölgelerine hizmet vermesi limanın tercih edilebilirliğini arttırmaktadır.

İstanbul bulunduğu coğrafi konum nedeniyle yukarıda işaret edilen avantajları taşıyan dünyada sayılı liman şehirlerinden biridir. İstanbul bölgesindeki limanlar zaman içerisinde yer değiştirmiş ve ekonomik ihtiyaçlara göre fonksiyonlarında değişimler meydana gelmiştir. İstanbul Limanlarına ulaşım ağları içerisindeki konumlarına ve deniz ticareti içerisindeki fonksiyonlarına bağlı olarak farklı büyüklükte gemiler farklı oranlarda uğrak yapmakta ve önemli bir ticaret hacmi yaratmaktadır.

İstanbul Limanlarında 2018 yılı verilerine göre toplan 77.122.055/ton yük elleçlenmiştir. İstanbul’daki limanlarda elleçlenen yüklerin ülkemiz açısından bölge ve ülke kalkınmasına etkisi yanında uluslararası düzeyde bölgesel önemi olması sebebiyle çevre ülkeleri açısından da önemi bulunmaktadır. İstanbul bölgesindeki limanlar, ürünün pazara ulaşması açısından ithalat ve ihracatın odağında bulunduğu ulusal ekonomimize önemli katkı sağlamaktadır.

Türkiye ihracatının büyük bir bölümünün deniz yolu taşımacılığı ile yapıldığı ve toplam ihracatta İstanbul limanlarının payı (%52) dikkate alındığında bölgenin ülke ekonomisi için önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, Türkiye sanayisi ve ticareti açısından odak noktası olan İstanbul çevresinde yeni fonksiyonel limanların oluşturulmasının gerekli olduğu düşünülmektedir. Dünya ekonomik konjüktürü çerçevesinde yeni ihtisas limanlarının oluşturulması hem bölge hem de ülke ekonomisi üzerinde önemli katkılar sağlayacaktır.

Diğer taraftan bölge coğrafyası açısından son derece önem taşıyan depoloma tesisleri ve aktarma limanlarına ihtiyaç bulunmaktadır. İstanbul’un Karadeniz kıyılarında yeni gelişmelere cevap verecek bir limanın yapılması yerinde olacaktır. Kruvaziyer turizminde ise

gerekli ekonomik payın alınabilmesi için Galataport projesinin bir an önce hayata geçirilmesi ve İstanbul gibi dünyada önde gelen tarihi ve kültürel özellikleri zengin olan şehrin tanıtımına ağırlık verilmesi gerekmektedir.

## KAYNAKÇA

- Akova, S.B. (1996). Mersin Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, S:31, s. 219-257.
- Ece, J. N. (2006). Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı. [http:// www.kaptanhaber.com/yazar/11/100107/dr-jale-nur-ece.html](http://www.kaptanhaber.com/yazar/11/100107/dr-jale-nur-ece.html). Erişim Tarihi: 05.06.2019.
- Erkmen, T., Özkaynak, S. (2015). Liman İşletmeciliğinde Sürdürülebilir Liman Ekonomisi Stratejisi. II. Ulusal Liman Kongresi, İzmir, s.1-18.
- Eyice, S. (1997). Haliç. *Türkiye Diyanet Yayınları, İslam Ansiklopedisi*, C.15. s.264-280.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2017). <http://istanbulbolge.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/2017-yili-itibariyle-istanbul-gumruk-ve-ticaret-bolge-mudurlugu-dis-ticaret-verileri>. Erişim Tarihi: 03.09.2019.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2017). *Temel ve Ekonomik Göstergeler*, Ankara, 2017.
- İzgi,B., Yılmaz, H. (2018). Türkiye’de Ekonomik Büyüme, İhracat ve İthalat: Nedensellik İlişkisi (1992-2016). *İktisadi Yenilik Dergisi*, C.5, S.2, s.54-74.
- Kahraman, C. (2018). Kuşadası Körfezi Kıyı Alanları Kullanımı ve Sorunları. İstanbul: *Artikel Yayınevi*.
- Kahraman, K. (2016). Ekonomik Coğrafya, Turizm, Sağlıkkent ve Medikalpark Önerisi. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C:6, S:10, s:101-124.
- Koca, Y. (2017). Türkiye’de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar. *Journal of Current Researches N Ocial Sciences*. Year:2, Issue 2. S.159-180.
- Koldemir, B. (2008). Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Morfolojisinin Önemi: Silivri Limanı. *Uygulamalı Yerbilimleri Dergisi*, C:7, S:1, s: 32-45.
- Mardaş Time. (2015). Bizans’tan Osmanlı Dönemine Liman Şehri: İstanbul. S:5.
- Metin Özdemir, M., Başkol, M. (2010). Thünen’den Krugman’a: Yeni Ekonomik Coğrafya (Gerçekten) Yeni mi? VI. Ulusal Coğrafya Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Ankara Üniversitesi D.T.C.F. Ankara, s. 129-137.
- Pektaş, G.Ö., Mersin K., Ormanlı F. (2018). Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 19, S. 35, .757-775.
- Şişmanyazıcı, H. (2019). Singapur Ekonomi Politikası ve Singapur Liman İşletmesi. <http://www.denizhaber.com/singapur-ekonomi-politikasi-ve-singapur-liman-isletmesi-makale,101112.html>. Erişim 16.02.2019.
- Türkiye Limancılık Sektörü Raporu. (2017). Türkiye Liman İşletmecileri Derneği.
- Türkiye Limancılık Sektörü Raporu. (2018). Türkiye Liman İşletmecileri Derneği.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2019). [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_gemi.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_gemi.aspx), Erişim Tarihi: 24.08.2019.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2019). [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_konteyner.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx), Erişim Tarihi: 25.08.2019.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2019). [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx), Erişim Tarihi: 25.08.2019.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2019). [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_kruvaziyer.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx), Erişim Tarihi: 25.08.2019.

Topcuoğlu, A., Çalışkan, M. (2016) Bölgesel İktisatta Mekânın Önemi Üzerine Bir Değerlendirme: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı. Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, S:4, s. 101-112.

[www.altasliman.com/sirket\\_profil\\_tarihce.php](http://www.altasliman.com/sirket_profil_tarihce.php) Erişim Tarihi: 05.06.2019

[www.dfds.com.tr/sirket-profil/tr/665/tarihce/13](http://www.dfds.com.tr/sirket-profil/tr/665/tarihce/13) Erişim Tarihi: 05.06.2019

[www.gisasgemi.com/hakkimizda/](http://www.gisasgemi.com/hakkimizda/) Erişim Tarihi: 05.06.2019

[www.tdi.gov.tr/salipazari-liman-](http://www.tdi.gov.tr/salipazari-liman-) Erişim Tarihi: 05.10.2019

[www.tuik.gov.tr/start.do](http://www.tuik.gov.tr/start.do) Erişim Tarihi: 05.06.2019

[www.virahaber.com](http://www.virahaber.com) Erişim Tarihi: 05.06.2019