

Yusuf BAYRAKTUTAN *

Mehmet ÖZBİLGİN **

Limaneların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri

The Impact of Ports on International Trade and the Role
of Kocaeli Ports for Turkish Economy

Özet

Dünya ticaret hacminin artması sürecinde denizyolu taşımacılığının önemi, limanlara giriş yapan gemilerin sayısı ve yük hacimleri de artmaktadır. Denizyolu taşımacılığının temel bileşenlerinden olan limanların sayı ve kapasitesi gelişmektedir. Ticaret ve ulaşımı destekleyen limanlar, buldukları kentin ve bölgenin ekonomik gelişimi için önemli imkânlar sunmakta; çeşitli ticaret merkezleri arasında güçlü bir bağ kurmaktadır. Bu bağlamda, limanların artan ihtiyaçları karşılamaya hazır hale gelmesi için küresel ölçekte büyük bir rekabet yaşanmaktadır. Kocaeli, bir körfezin etrafında ve transit geçiş yolları üzerindeki konumuyla Anadolu ile İstanbul'u birbirine bağlamaktadır. Dolayısıyla, Kocaeli limanları, kente ve ülkeye önemli stratejik avantajlar sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu taşımacılığı, Liman ekonomisi, Kocaeli limanları.

JEL Kodları: F01, R40

Giriş

Dünya ticaretinin büyük oranda denizyolu taşımacılığı ile yapılmasından ötürü, limanlar uluslararası ticarete önemli bir yere sahiptir. Hem bölgesel hem de ulusal ekonomiye büyük katkı sağlayan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir.

Limanelar, artan teknolojik ve lojistik yenilikler nedeniyle yük elleçleme ve depolama hizmetlerinin yanı sıra çeşitli katma değerli hizmetler yerine getirmektedir. Teknolojinin ilerlemesi ve uluslararası ticaretin genişlemesiyle yeni pazarlar ve yeni ticaret koridorları ortaya çıkmakta, yük hareketleri artmaktadır. Malların daha hızlı ve etkin akışının sağlanması için eski gemilerin yerini modern ve büyük kapasiteli gemiler almakta, limanlar daha büyük alanlara ve daha gelişmiş tesislere dönüşmektedir.

Limanelar, giderek ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli göstergelerden birisi olarak öne çıkmakta; liman sayısı ve kapasitesi, ülkelerin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren önemli bir ölçüt olmaktadır. Limancılık sektörünün istihdam ve katma değer yaratma özellikleri, dünya filusunda artan gemi sayısı ve artan yük hacimlerinin etkisi ve büyük konteynır gemilerin ortaya çıkması ile önemli oranda gelişme yaşamıştır.

Kocaeli limanları, kent sanayisine hizmet vermenin yanı sıra, bulunduğu bölgenin de lojistik hizmet ihtiyacını karşılamaktadır. Kocaeli'ndeki iskele, liman ve konteynır

* Kocaeli Üniversitesi İİB Fakültesi, İktisat Bölümü, ybayraktutan@kocaeli.edu.tr

** Kocaeli Üniversitesi İİB Fakültesi, İktisat Bölümü, mehmet.ozbilgin@kocaeli.edu.tr

terminallerine her yıl artan sayıda gemi ve yük girişi olmaktadır. Kocaeli limanları coğrafi konumu açısından önemli stratejik avantajlara sahip olmasına rağmen, altyapı açısından henüz yeterince gelişmiş durumda değildir. Kocaeli limanlarının bölge sanayisinin ihtiyaç ve taleplerine cevap verecek şekilde gelişmesi ve daha aktif kullanılması için yeni yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu çalışmada limanların iktisadi açıdan önemleri irdelenmiş ve fonksiyonları ele alınmıştır. Bunun yanında, dünya limanları incelenerek Kocaeli limanlarının lojistik potansiyeli ve sorunları değerlendirilmiştir. Çalışmanın amaçları, limanların ekonomiye olan katkılarını ele almak ve Türkiye sanayisinin yoğunlaştığı ve tüm ulaşım türlerinin kesiştiği bir bölgede yer alan Kocaeli limanlarının ülke ekonomisi içerisindeki yerini ortaya koymaktır.

1. Ulaştırma Sektörü ve Uluslararası Ticaret

21. yüzyılda dünya ticareti önemli oranlarda büyüme göstermiştir. Artan ticaret, beraberinde taşıma hizmetleri için talep yaratmış, taşınan yük hacmi de giderek artmıştır. Taşımacılığın daha ucuz, güvenli ve hızlı bir hale gelmesiyle taşıma sektörü giderek daha fazla ön plana çıkmaya başlamıştır. Ulaştırma sektöründeki gelişmeleri ele almak için öncelikle uluslararası ticaret göstergelerine değinmek gerekmektedir.

Tablo 1’de görüldüğü gibi dünyada gerçekleşen taşıma hizmetleri ihracı toplam ticaret ve toplam ihracat ile aynı yönde ve aynı oranlarda gelişim sergilemektedir.

Tablo 1: Dünyada Toplam İhracat, İthalat, Ulaştırma Hizmeti İhracı ve İthalı, 2008-2012

Yıllar	2008	2009	2010	2011	2012
Dünyada Toplam İhracat (milyar \$)	16.154	12.545	15.289	18.291	18.323
Değişim (%)	15,2	-22,3	21,9	19,6	0,2
Dünyada Toplam İthalat (milyar \$)	16.566	12.776	15.504	18.487	18.567
Değişim (%)	15,6	-22,9	21,4	19,2	0,4
Dünyada Ulaştırma Hizmeti İhracı (milyar \$)	890	692	802	874	887
Değişim (%)	16,2	-22,3	15,9	8,9	1,5
Dünyada Ulaştırma Hizmeti İthalı (milyar \$)	1.052	831	979	1.106	1.128
Değişim (%)	16,8	-21,0	17,8	13,0	2,0
Ulaştırma hizmet ihracatının toplam ihracattaki payı	5,5	5,5	5,2	4,8	4,8
Ulaştırma hizmet ithalatının toplam ithalattaki payı	6,3	6,5	6,3	6,0	6,1

Kaynak: WTO, 2013, Time Series On International Trade, <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDDBStatProgramSeries.aspx?Language=E> / 01.04.2013.

Küresel krizin etkisiyle 2008’den itibaren daralan ticaret hacmi 2009’dan sonra genişlemeye başlamıştır. 2012’ye kadar dünyada gerçekleşen ithalat ve ihracat hacmi her yıl yaklaşık %20 oranında büyüme sergilemiştir. 2012’de ise dünya ticaret hacminde bir önceki yıla göre önemli bir değişiklik gözlenmemiştir. Toplam ihracat ve ithalat hacminin bileşeni olan taşıma hizmet ihracı ve ithali benzer şekilde 2010 ve 2011 yıllarında büyüme göstermiştir. Bununla beraber, taşıma hizmet ihracatının toplam ihracattaki payı ortalama %5, taşıma hizmet ithalatının toplam ithalattaki payı ortalama %6 oranındadır.

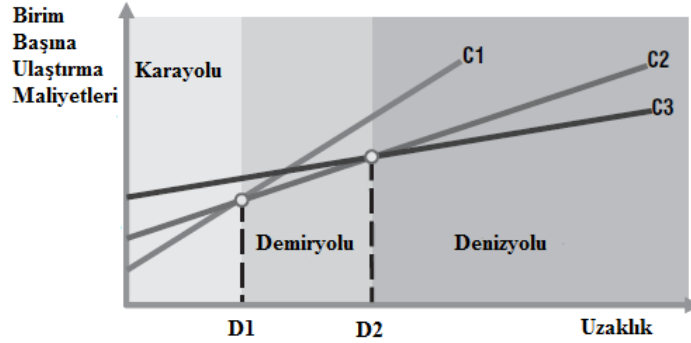
Uluslararası ticaretin artışı ile birlikte enerji ve hammadde talebinin karşılanması, ara ve nihai malların farklı pazarlara taşınması gibi hizmetlere ihtiyaç duyulmaktadır. Taşıma ve dağıtım hizmetleri, dış ticaretin gelişmesi ve ekonominin dünya piyasalarıyla bütünleşmesi açısından önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir.

2. Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı en ucuz ve güvenli taşıma sistemidir. Çok çeşitli yükler için tek seferde ve büyük hacimlerde taşımacılığa imkan vermesi nedeniyle yüksek taşıma güvenliği, düşük enerji tüketimi ve uzun mesafeli taşımalarda düşük maliyet gibi avantajları olmasına rağmen teslimat sürelerinin uzun olması gibi dezavantajlara sahiptir.

Denizyolu taşımacılığının dezavantajlarının iki nedeni bulunmaktadır İlki, gemilerin saatte ortalama 26 km hıza erişebilmelerinden ötürü diğer taşıma türlerine göre yavaş yol almaları; diğeri ise limanlarda yaşanan yükleme ve boşaltma işlemlerinin yarattığı gecikmelerdir. Limanlardaki elleçleme işlemleri birkaç günü almaktadır (Rodrigue vd., 2006: 105).

Grafik 1: Uzaklık, Ulaştırma Türleri ve Ulaştırma Maliyetleri



Kaynak: Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois and Brian Slack, 2006, The Geography of Transport Systems, Routledge, USA, s.113.

Ulaştırma türlerinin her biri farklı maliyet fonksiyonlarına sahiptir. Grafik 1'de görülen C1, C2, C3 sırasıyla karayolu, demiryolu ve denizyolu türlerinin maliyet fonksiyonlarıdır. Daha kısa mesafelerde karayolu taşımacılığı daha düşük maliyet fonksiyonuna sahipken, mesafe büyüdükçe karayolu taşımacılığının maliyet fonksiyonu diğer taşıma türlerinin maliyet fonksiyonlarından daha hızlı artmaktadır. D1 mesafesine kadar yapılan taşımalarda karayolu, D1-D2 arası mesafelerde demiryolu, D2'den daha uzun mesafelerde ise denizyolu taşımacılığı maliyet açısından daha avantajlı olmaktadır. D1 mesafesi 500-750 km arasında değişirken, D2 mesafesi 1.500 km olarak ifade edilmektedir (Rodrigue vd., 2006: 113).

Denizyolu taşımacılığında diğer taşıma sistemlerine oranla daha fazla yük taşınmakta, verimlilik artmakta ve birim taşıma maliyeti düşmektedir. Yüksek kapasiteli taşıma araçlarının birim başına taşıma maliyetlerini düşürmesi, denizyolu taşımacılığında ölçek ekonomilerini öne çıkarmaktadır (Rodrigue, 2012: 3).

Deniz taşımacılığında arz-talep dengesi, taşınacak yük ile onu taşıyan tonaj arasında oluşmakta; arzı tonaj, talebi de yük belirlemektedir (İTO, 2004: 11). Deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi giderek artmaktadır. Bunun yanında, dünyada deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner taşımacılığına doğru kaymaktadır.

2.1. Konteyner Taşımacılığı

Dünyada deniz taşımacılığının büyük bölümü konteyner gemileri ile yapılmaktadır. Çok amaçlı bir taşıma şekli olan konteyner taşımacılığı, denizyolu ile karayolu ve

demiryoluna bütünleşme imkanı vermektedir. Konteynerleşme ilk olarak sanayileşmiş ülkeler arasında gelişim göstermiş, bugün ise tüm dünyada yaygınlık kazanmıştır.

Standart kap niteliğindeki konteyner, yük için hem ulaştırma aracı olmakta hem de ambalaj görevi görmektedir (İTO, 2004: 11). Yükler birimleşerek konteynerler içerisinde paketlenmiş olduğundan ötürü herhangi bir transfer sırasında ara bir elleçlemeye ihtiyaç duyulmamakta, istifleme ve depolama kolaylıkları sağlanmakta ve geminin limanda kalma süresi azalmaktadır.

Konteyner taşımacılığı artan çeşit ve miktarlardaki yüklerin konteynerlerle taşınmasına imkan tanımaktadır. Konteyner ile kazaktan gömleğe, ince ekranlı televizyonlardan bilgisayar donanımlarına ve ahşap veya kağıt ürünlerine kadar geniş çeşitlilikte ürün taşınabilmektedir (RITA, 2011:9). Konteyner taşımacılığının toplam denizyolu ticareti içindeki payı yıllar içinde büyürken, buna paralel olarak konteyner limanlarının sayısında da önemli oranlarda artış yaşanmıştır.

Konteynerleşme eğilimi ile birlikte konteyner gemilerinin boyutlarında ve büyük tonajlı gemilerin sayısında artış yaşanmıştır. 1992'de en büyük konteyner gemisinin hacmi 4.500 TEU iken, 2002'de 8.400 TEU'luk gemiler inşa edilmiştir. İlerleyen yıllarda yapılan konteyner gemilerin boyutları ise 14.000 TEU'nun üzerine çıkmıştır (Talley, 2009: 10). Taşımacılıkta konteynerlerin kullanımı ölçek ekonomilerine yol açarak yüklerin daha ucuz ve daha uzak noktalara taşınmasına izin vermekte; elleçleme, ambalaj ve güvenlik maliyetlerini asgari düzeye çekmekte; taşımacılığın etkin bir düzeyde yapılmasını sağlamaktadır. Ancak bu durum, uzmanlaşmış gemilerin inşasını ve konteyner liman yatırımlarını gerekli kılmıştır (Trujillo ve Nombela, 2000: 1). Pazardan daha fazla pay alabilmek için dünya üzerindeki büyük limanların ve taşıyıcıların birçoğu bu değişime ayak uydurmak durumunda kalmıştır. 1980 ile 2000 yılları arasında konteyner taşımacılığı uluslararası taşıma maliyetlerinin düşmesine ve taşınan yük hacminin dört kattan daha fazla artmasına neden olmuştur. Özellikle düşük maliyetli ürünlerin uluslararası ticarete konu olabilmeleri, konteyner taşımacılığının tüm dünyaya yayılmasıyla mümkün olmuştur. (Levinson, 2006: 271).

Konteyner limanları, konteynerin, taşıma türünü değiştirdiği, taşıtandan taşıyana veya taşıyandan taşıtana teslim edildiği, gemiye yüklendiği, gemiden tahliye edildiği ve geçici olarak depolandığı sahalarlardır. Yenilenen ya da değişen taşıma türlerinin birisi denizyoludur. Konteyner, denizden ya da karadan limana ulaştıktan sonra liman sahasında elleçlenerek denizyolundan tekrar denizyoluna veya kara ya da demir yoluna (ya da tersine) aktarılmaktadır (Ateş vd., 2010: 87). Petrol gibi sıvı dökme yük taşımacılığında veya kömür gibi kuru dökme yük taşımacılığında yükleme ve boşaltma limanları belli olduğu için liman tercihi gibi bir durum söz konusu değildir. Ancak, konteyner taşımacılığında sınırsız seçenek bulunmaktadır. Bu yüzden limanlar açısından konteyner taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre rekabetin yüksek olduğu bir taşıma türüdür (Oral ve Esmer, 2012).

2.2. Limanlar ve Limanların Fonksiyonu

Limanlar, yüklerin ve yolcuların karadan gemilere ya da gemilerden karaya aktarıldığı ve taşıma türleri arasındaki akışın sağlandığı alanlardır. Salt yük veya yolcu limanları olduğu gibi, hem yük hem de yolcu transferinin gerçekleştirildiği limanlara da rastlanmaktadır (Talley, 2009: 1). Limanlar kıyı kullanım ve fiziksel özelliklerine göre rıhtım, iskele, dolfin (platform) gibi çeşitli türlerde inşa edilmektedir. Limanların projelendirilmesinde gelecek gemilerin büyüklüğü, elleçlenecek yükün tipi, yıllık gemi ve yük trafiği gibi hususlara dikkat edilmektedir. Limanlar işletmecilik açısından kamu ve devlet limanı olarak sınıflandırılabilir gibi kendi yüklerine, üçüncü şahıs yüklere veya hem kendi hem de

üçüncü şahıs yüklerine hizmet veren limanlar olarak sınıflandırılabilir (Kocaeli Valiliği, 2012: 50).

Limanların ülke ekonomisine büyük katkısı bulunmaktadır. Büyük gelir ve istihdam kaynağı olmalarının yanısıra ülkelerin dünyaya açılan kapıları olarak görülmektedirler. Yeryüzündeki çeşitli bölgeler arasında sosyal ve ekonomik ilişkilerin gelişmesinde önemli rol oynayan limanlar uluslararası ticaretin genişlemesinde büyük rol oynamaktadır.

Denizyolu taşımacılığı sektörünün en önemli bileşenlerinden biri limancılık faaliyetleridir. Liman işletmeciliği modern teknoloji gerektirmesi nedeniyle, fazla sermaye gerektiren bir yatırım türüdür. Dünyada limancılık faaliyetleri oldukça rekabetçi bir ortamda yürütülmektedir. Çoğu gelişmiş ülkede limanlara yönelik yatırımlar öncelikli yatırım konuları arasında yer almaktadır.

Limanlardaki tesisler, alt yapı tesisleri, üst yapı tesisleri, yük elleçleme sistemleri (ekipmanlar) ve destek sistemleri olarak gruplandırılmaktadır (Esmer, 2003: 22). Limanlar aynı zamanda dağıtım ve depolama fonksiyonu ile lojistik merkezi olarak değerlendirilmektedir. Bu yönüyle, yüklerin toplanmasına, dağıtılmasına ve bir ulaşım türünden diğerine aktarılmasına imkan vermekte ve yüksek katma değerli hizmetler sunmaktadırlar. Limanlarda depolama ve dağıtım hizmetleri dışında birçok faaliyet iç içe geçmiştir. Önemli finansman kaynakları gerektirmeleri nedeniyle ve politik ve güvenlik ilgili stratejilerden ötürü büyük kapasiteli limanlar genelde devlet eliyle işletilmektedir.

Yükün hızlı bir şekilde piyasaya girmesi için limanda geçirilen sürenin kısaltılması önem taşımaktadır. Bu yüzden taşımada ve yüklerin aktarılmasında ihtisaslaşma öne çıkmaktadır. Yük çeşidine göre verilen hizmetler farklılaştığından ötürü limanların faaliyet alanı da çeşitlilik kazanmaktadır. Limanlardaki yük trafiği çeşitli formlarda gerçekleştirilmektedir. Bunlar, petrol, sıvılaştırılmış doğalgaz, dökme yük ve konteyner şeklindedir. Her bir yük tipi kendine özgü vinç, pompa vb. gibi yükleme boşaltma araçları gerektirmektedir. Elleçleme tekniklerinin çeşitliliği limanların her yükü kabul etmesini sınırlandıran bir diğer unsurdur (OECD, 2011: 25).

Limanlarda gemilere verilen hizmet karşılığında, fenerler ve tahlisiye ücretleri, gemilerin barınma hizmetleri ücretleri, atıkların alınma ücretleri, kanal geçiş giderleri, depolama ücretleri, gemi yer değiştirme ücreti, tatlı su ücreti, pilotaj, römorkör, palamar ve rıhtım ücretleri şeklinde ödemeler yapılmaktadır. Ayrıca limanlarda, yükleyici kişi ve kurumlara yükleme ve boşaltma giderleri adı altında ücretler ödenmektedir. Liman giderleri, ücret düzeyine, çalışma yöntemlerine ve hızına bağlı olarak limandan limana farklılık göstermektedir (Saban ve Güğçerçin, 2009:6).

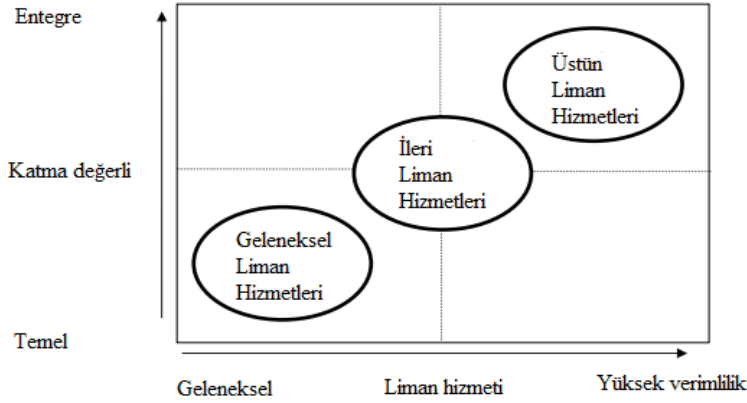
Gemilerin liman seçiminde öncelikli tercih sebepleri arasında, limanın fiziki şartlarının yeterliliği ve hinterlandıyla yeterli bağlantısının olup olmadığı, yükü elleçlemek için yeterli ekipmanının durumu, verilen hizmetin kalitesi ve güvenilirliği gibi faktörler bulunmakta; gerekli imkânlarla sahip olmayan limanlar, gemiler ve işletmecileri tarafından tercih edilmemektedir (Ateş vd., 2010: 88).

Gelişmiş altyapı ve üstyapı özelliklerinin yanında limanların çeşitli ulaştırma türleri vasıtasıyla denizle ve karadaki iç kısımlarla güçlü erişime sahip olması gerekmektedir (Trujillo ve Nombela, 2000: 2). Yüklerin en kısa zamanda gemiye yüklenmesi veya limandan ayrılması, limanla bağlantılı ulaşım sistemlerinin çeşitliliğine ve düzenliliğine bağlı kalmaktadır.

Limanlar, günümüze gelene kadar işlevsel değişimlere uğramışlardır. Önceleri sadece gemilerin barınması için düşünülmüşler, sonraları hizmet üreten merkez konumuna dönüşmüşlerdir. Günümüzde bir liman için gemi barındırma işlevi ikincil bir olgu haline gelmiştir. Artık limanlardan beklenen temel fonksiyon, yüklerin düşük maliyetle, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaştırma sistemleri arasında aktarılmasıdır (Akten vd., 2001: 345). Böylece limanlarda gerçekleştirilen lojistik hizmetlerin çeşitliliği ve verilen hizmetlerin niteliği artış göstermiştir. Özellikle konteyner taşımacılığının gelişmesiyle aktarma ve dağıtım merkezi haline gelen limanlar, yükler için geçiş noktaları haline gelmiştir. Böylece, limanlar ilk ve son durak olma işlevini yitirmiş, ara durak konumuna dönüşmüştür (Akdemir, 2008: 341).

Grafik 2’de yürütülen liman hizmetlerinin zamanla gelişimi ile limanlardaki dönüşümün ortaya çıkardığı hizmet anlayışı ve rekabet avantajı ortaya konulmaktadır. Önceleri sadece temel liman hizmetleri sunmakta olan limanlar gelişen teknoloji ve çeşitlenen talep yapısına göre zamanla katma değerli hizmetler sunmaya başlamış; daha ileri düzeyde ise tedarik zinciri içerisinde yer alan süreçlerin bütünleştiği bir konuma ulaşmışlardır.

Grafik 2: Rekabet Avantajı Matrisi



Kaynak: United Nations, 2002, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations Publication, New York, pp. 21.

Grafik 2’de görülen matrisin sol alt köşesinde yer alan geleneksel hizmet sunan limanların, rakiplerinden ayırt edici özellikleri bulunmamaktadır. Bu limanlar için tek seçenek, matrisin sağ-üst tarafına doğru hareket etmek; yani verimlilik avantajı taşıyan faaliyetler ya da katma değerli hizmetler yürütmektir. Halen limanlar için, geleneksel yük elleçleme gibi temel hizmetlere olan ihtiyaç devam etmektedir. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerdeki birçok liman geleneksel hizmetler ile ilgili fonksiyonlarını artırmaya devam etmektedir. Ancak gelecekte hem verimlilik avantajı sağlayan faaliyetler hem de katma değerli hizmetler sunan limanların başarı sağlayacağı ve ekonominin rekabet gücünü etkileyeceği düşünülmektedir.

Deniz ticaretinde son derece önemli bir role sahip olan limanlar buldukları kentin veya bölgenin ekonomisi üzerinde de etkisini giderek artırmaktadır. Liman arkasında depo konumundaki kentler, limanların son on yıldaki gelişimine bağlı olarak bu konumunu terk etmiştir. Limanların kenti arkasından sürükler hale gelmesiyle, kentler liman adıyla anılmaya başlamış ve liman kentler kavramı ortaya çıkmıştır (Es ve Kudu, 2008 : 38). Özellikle, Rotterdam, Hamburg, Antwerp, Londra, Amsterdam ve Marsilya en önemli liman kentleri arasında gösterilmektedir.

Gün geçtikçe limanlar, sektör düzeyinde rekabetçi üstünlük sağlamanın yollarını aramakta ve altyapıyı geliştirme çabaları içerisine girmektedir. Böylece herhangi bir maliyet avantajı veya hizmet verimliliğindeki gelişme, daha büyük pazar paylaşımını beraberinde getirmektedir (DLH, 2009: 58). Bu açıdan limanların kullanım kapasiteleri artırılmakta, yükte uzmanlaşmaya gidilmekte, ihtisas limanlar ortaya çıkmakta veya limanlarla lojistik merkezler arasında işbirliği kurulmaktadır. Bunun yanında, Avrupa ve Uzakdoğu'daki limanların çoğu, lojistik merkez olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Sahip oldukları avantaj ve üstünlüklerle belirli sektör ve konularda uzmanlaşan limanlar diğer limanlara oranla daha rekabetçi bir yapıyla ulusal ve uluslararası ekonomide yerlerini almaktadırlar. Bu bağlamda limanların sahip oldukları üstünlükler ve taşıdıkları nitelikler önem kazanmaktadır.

Konteyner taşımalarındaki artışa paralel olarak, ulaşım araçları ve tesislerinin kapasitelerinde önemli gelişmeler üzerine gemilerin büyüklükleri, limanların su derinlikleri ve rıhtım uzunlukları artmıştır. Limanlarda kullanılan elleçleme araçlarının teknolojisi gelişmiş, konteyner terminalleri kurulmaya başlanmış, terminaller büyümüş, lojistik merkez ve distripark gibi yeni uygulamalar yaygınlaşmıştır (Kaynak ve Zeybek, 2007:43). Gemi kapasitelerinin ve gemi başına elleçlenen konteyner sayılarının artması, yeni limanların daha geniş depolama alanları ile daha gelişmiş ulaşım ağlarına sahip olmasını gerektirmiştir (DLH, 2009: 64).

3. Dünyada Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu yük taşımacılığı ile uluslararası ticaretin gelişimi arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığında yaşanan teknolojik ilerlemeler taşıma kapasitelerini artırarak dünya ticaretinin genişlemesine yol açmıştır. Özellikle konteyner gemilerinin ortaya çıkması, elleçleme tekniklerindeki gelişmeler ve depolama ile bilgi ve iletişim teknolojisinde yaşanan dönüşümler bu süreci hızlandırmıştır (Grossmann vd., 2006: 32). Dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. Geçtiğimiz yüzyıl boyunca giderek artan bir ticaret hacmine ulaşılmasında denizcilik sektörünün büyük payı bulunmaktadır (IMO, 2012: 7).

Tablo 2'de, dünya genelinde gerçekleştirilen denizyolu yük taşımacılığı, limanlarda yüklenen yüklerin bileşimine ve seçilmiş yıllara göre gösterilmektedir. 1970'de dünya limanlarında gemilere yüklenen yüklerin büyüklüğü 2,6 milyar tonu bulurken, 2011'de yükleme miktarı 8,7 milyar tonu geçmiştir.

Tablo 2: Seçilmiş Yıllara Göre Limanlardaki Yüklemler, (milyon ton)

Yıllar	Petrol ve Gaz	Genel Yükler	Diğer Kuru Yükler	Toplam
1970	1.440	448	717	2.605
1980	1.871	608	1.225	3.704
1990	1.755	988	1.265	4.008
2000	2.163	1.295	2.526	5.984
2010	2.772	2.335	3.302	8.409
2011	2.796	2.477	3.475	8.748

Kaynak: UNCTAD, 2012, Review of Maritime Transport 2012, United Nations Publication, pp. 6.

1970’de toplam yüklerin %55’i petrol ve gazdan meydana gelirken, 2011’de bu oran %32’ye gerilemiştir. Genel yükler ve diğer kuru yüklerde ise konteyner taşımacılığındaki hızlı gelişmenin sonucu olarak yaklaşık %12 oranında artış ortaya çıkmıştır.

Dünya deniz ticaret filosunun 1980-2012 yılları arasındaki gelişimi Tablo 3’de verilmiştir. Petrol tankerleri, dökme yük gemileri ve konteyner gemileri dünya ticaret filosu kapasitesinde en büyük paya sahiptir. Buna göre, dünya ticaret filosunda 1980 ile 2012 arasında %124,6 oranında büyüme olduğu görülmektedir. Gemi türlerine göre aynı dönemde büyüme oranı, dökme yük gemilerinde %234,9, genel kargo gemilerinde -%8,6, konteyner gemilerinde %1700, petrol tankerlerinde %49,6, diğer gemilerde ise %222,6’dır.

Son 3 yıl dikkate alınacak olursa dünya filosunda yıllık yaklaşık %10 oranında büyümenin sürdüğü görülmektedir. Gemi türlerine göre bu dönemde büyüme oranı ise dökme yük gemilerinde yıllık yaklaşık %17, konteyner gemilerinde yaklaşık %8, petrol tankerlerinde yaklaşık %6 olmuştur.

Tablo 3: Türlerine Göre Dünya Deniz Ticareti Filosu*, milyon Dwt

Yıllar	Dökme Yük	Genel Kargo	Konteyner	Petrol Tankeri	Diğer	Tablo
1980	186	116	11	339	31	683
1985	232	106	20	261	45	664
1990	235	103	26	246	49	659
1995	262	104	44	268	58	736
2000	276	101	64	282	75	798
2005	321	92	98	336	49	896
2010	457	108	169	450	92	1.276
2011	532	109	184	475	96	1.396
2012	623	106	198	507	100	1.534
2012/1980	%234,9	-%8,6	%1.700	%49,6	%222,6	%124,6

Kaynak: UNCTAD, 2012, Review of Maritime Transport 2012, United Nations Publication, pp. 34.

* Veriler her bir yılın başına aittir. 100 GT (gros ton) ve üzeri gemiler dikkate alınmıştır.

2012 yılının Ocak ayı itibarıyla 39.732 adet gemiden oluşan dünya filosu yaklaşık 1.4 milyar dwt düzeyindedir. 3.989 ile en fazla ticari yük gemisine sahip ülke Almanya iken 224 milyon dwt ile en fazla hacimli filoya sahip ülke Yunanistan’dır. Yunanistan’ın sektördeki payı %16,1 iken, bu ülkeyi %15,6 ile Japonya, %9 ile Almanya takip etmektedir. Türkiye ise 1.174 gemiden oluşan filosu ile %1,7’lik pazar payına sahiptir.

Tablo 4: Dünya Deniz Ticaret Filosu, 2012*

Sıra	Ülkeler	Gemi sayısı	Toplam hacim (milyon dwt)	Pazar payı (%)
1	Yunanistan	3.321	224	16,1
2	Japonya	3.960	217,6	15,6
3	Almanya	3.989	125,6	9
4	Çin	3.629	124	8,9
5	Güney Kore	1.236	56,1	4
6	ABD	2.055	54,5	3,9
7	Tayvan	853	45,5	3,3
8	Norveç	1.992	43,1	3,1
9	Danimarka	1.043	39,9	2,9
10	Hong Kong	703	38,9	2,8
11	Singapur	1.110	38,5	2,8
12	Bermuda	268	30	2,2
13	İtalya	834	25	1,8
14	Türkiye	1.174	23,5	1,7
15	Kanada	456	21,8	1,6
16	Hindistan	560	21,3	1,5
17	Rusya	1.787	20,4	1,5
18	İngiltere	710	18,4	1,3
	Diğer ülkeler	10.042	223,7	16,1
	Toplam	39.722	1.391,8	100

Kaynak: UNCTAD, 2012, Review of Maritime Transport 2012, United Nations Publication, pp. 41.

* Veriler 2012 yılına aittir. 1000 GT (gros ton) ve üzeri gemiler dikkate alınmıştır.

3.1. Dünyada Konteyner Taşımacılığı

Konteynerlerin taşımacılıkta yaygın olarak kullanılmaya başlanması ile birlikte dünyada deniz yolu yük taşımacılığı büyük oranda konteyner gemileri ile yapılmaya başlamıştır. Konteyner taşımacılığı, taşıma sistemleri arasında bütünleşmeye olanak sağlamakta; hız, emniyet ve düşük maliyet gibi avantajlar sunmaktadır. Bundan ötürü dünyada konteynerleşme ile anılan dönem ortaya çıkmış ve konteyner gemilerinin sayılarında artış yaşanmıştır. Dünya konteyner filosunun 1987-2012 yılları arasındaki gemi sayısı ve miktar (TEU) olarak gelişimi ve ortalama gemi büyüklüğü Tablo 5'te görülmektedir. 1987'de dünya genelinde 1.052 adet olan konteyner gemi sayısı 2012'de 5.012'ye yükselmiştir. 1987'de dünyadaki konteyner gemilerinin kapasitesi yaklaşık 1,21 milyon TEU iken, 2012'de yaklaşık 15,4 milyon TEU'ya çıkmıştır. Son 25 yılda konteyner gemilerinin sayısı yaklaşık 4,7 katına, kapasitelerinin büyüklüğü ise yaklaşık 12 katına yükselmiştir.

Tablo 5: Dünya Konteyner Filosu Gelişimi*, 1987-2012

Yıllar	Gemi Sayısı	TEU Kapasitesi	Ortalama Gemi Büyüklüğü (TEU)
1987	1.052	1.215.215	1.155
1997	1.954	3.089.682	1.581
2007	3.904	9.436.377	2.417
2008	4.276	10.760.173	2.516
2009	4.638	12.142.444	2.618
2010	4.677	12.824.648	2.742
2011	4.868	14.081.957	2.893
2012	5.012	15.406.610	3.074
Değişim (2012/2011)	%2,96	%9,41	%6,26

Kaynak: UNCTAD, 2012, Review of Maritime Transport 2012, United Nations Publication, pp. 36.

* Veriler her bir yılın başına aittir. Sadece 1987 verileri yıl ortasında elde edilmiştir. 100 GT (gros ton) ve üzeri konteyner gemileri dikkate alınmıştır.

Tablo 6'da 17 ülkenin 2001 ile 2011 yıllarına ait konteyner trafiği sıralanmıştır. Buna göre 2001'de 235 milyon TEU'nun üzerindeki konteyner yük trafiği, %143 oranında büyüme göstererek 2011'de 572 milyon TEU'nun üzerine çıkmıştır. Bu dönemde ülkeler düzeyinde en fazla artış %390 ile Vietnam'da, ardından %297 ile Türkiye'de gerçekleşmiştir.

Tablo 6: Dünya Konteyner Trafiği, TEU, (2001-2011)

Sıra	Ülkeler	2001	2011	Değişim (2011/2001)
1	Çin	44.726.084	139.736.156	%212
2	AB	49.712.064	91.399.774	%84
3	ABD	27.307.576	42.902.041	%57
4	Singapur	15.572.677	30.727.702	%97
5	Hong Kong	-	24.404.000	-
6	G.Kore	9.287.221	20.830.308	%124
7	Malezya	6.224.913	19.912.891	%220
8	Japonya	13.127.144	18.886.713	%44
9	B.A.E.	5.081.964	16.780.386	%230
10	Hindistan	2.764.757	9.983.940	%261
11	Endonezya	3.901.761	9.044.435	%132
12	Brezilya	2.323.801	8.649.821	%272
13	Tayland	3.387.071	7.171.394	%112
14	Panama	2.376.045	6.658.921	%180

Tablo 6: Devamı

Sıra	Ülkeler	2001	2011	Değişim (2011/2001)
15	Mısır	1.708.990	6.565.502	%284
16	Vietnam	1.290.555	6.324.647	%390
17	Türkiye	1.526.576	6.061.522	%297
	Diğer Ülkeler	44.756.259	106.167.419	%137
	Dünya	235.075.458	572.207.571	%143

World Bank, 2013, Container Port Traffic, <http://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU/01.04.2013>.

Dikkat edilirse 2001-2011 arasında konteyner trafiği yaklaşık 2,4 katına çıkmıştır. Öte yandan, 1990'da dünyada toplam konteyner yük trafiği 85 milyon TEU, konteyner taşıyan gemi sayısı 1.502, kullanılan konteyner miktarı 1,2 milyon iken 2010'daki yük trafiği 1990'a göre yaklaşık 6 kat artarak 531,4 milyon TEU'ya, konteyner gemilerinin sayısı 9.688'e, kullanılan konteyner miktarı 16,2 milyona yükselmiştir (Vedernikov ve Vedernikov, 2012: 132). Buna göre, dünyadaki konteyner yük trafiğinin 1990-2010 arasındaki artış oranı, 2001-2011 arasındaki artış oranından oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 6'daki verilere göre, dünya konteyner trafiğinin yaklaşık dörtte biri Çin, diğer dörtte biri AB ve ABD limanlarında gerçekleşmektedir. AB ve ABD'den sonra listeyi oluşturan hemen hemen bütün ülkeler Asya ve Orta Doğu ülkeleridir. Çin dışındaki Asya ülkelerinin de dünya konteyner trafiğindeki paylarının yaklaşık dörtte bir oranında olduğu görülmektedir. Buna göre AB, ABD, Çin ve Asya ülkeleri dışındaki ülke limanlarının, dünya konteyner trafiğinin ancak dörtte birini gerçekleştirdiği ortaya çıkmaktadır.

2020'ye kadar dünya konteyner yük trafiğinin 1 milyar TEU'nun üzerine çıkacağı öngörülmektedir. Gelişmekte olan Asya ve Afrika ülkelerinin bu büyümede önemli rol oynaması beklenmektedir. Tersanelerin çoğu bu ülkelerden gelen 10 bin TEU üzerindeki boyutlara ulaşan gemi siparişleri ile doludur. Bu konteyner gemileri önümüzdeki yıllarda dünya denizcilik filosunun önemli bir bölümünü oluşturacağı tahmin edilmektedir (Deloitte, 2012: 4).

3.2. Dünyada Öne Çıkan Limanlar

Dünyada denizyolu yük taşımacılığında yaşanan rekabet her geçen yıl artmaktadır. Bu rekabetin en önemli göstergelerinden biri denizyolu yük trafiğini yönlendiren belli başlı limanların ortaya çıkmasıdır.

Elleçleme miktarı, limanların temel ekonomik faaliyetlerinin yapısını göstermesi bakımından önemli bir göstergedir. Belirli limanlardaki yüksek elleçleme hacmi ve gemi veya yük yoğunluğu, bu limanların yük taşımacılığında büyük pay aldıklarını göstermektedir.

Tablo 7: Dünya'daki İlk 10 Konteyner Limanı, 2012

Sıra	Limanlar	Ülke	Konteyner Trafiği (000 TEU)
1	Şangay	Çin	32.529
2	Singapur	Singapur	31.649
3	Hong Kong	Hong Kong	23.117
4	Shenzhen	Çin	22.941
5	Busan	G. Kore	17.046
6	Ningbo-Zhoushan	Çin	16.830
7	Guangzhou	Çin	14.744
8	Qingdao	Çin	14.500
9	Dubai	BAE	13.280
10	Tianjin	Çin	12.300

Kaynak: Hong Kong, 2013, Summary Statistics on Port Traffic of Hong Kong, s. 9.

Tablo 7'de 2012 yılında dünyanın en çok konteyner elleçlemesi yapan ilk 10 limanı sıralanmaktadır. Buna göre 32,5 milyon TEU konteyner yük hacmi ile Şangay Limanı dünyanın en işlek konteyner limanı olma özelliğini taşımaktadır. Listede Çin'den 6 liman yer alırken, Dubai Limanı dışındaki bütün limanlar Doğu Asya ülkelerine aittir.

ABD ulusal liman sistemi yaklaşık 360 ticari deniz ve nehir limanlarında yer alan, büyük, orta ve küçük ölçekte binlerce terminal ve çoklu taşıma tesislerinden oluşmaktadır. Yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin gerçekleştirildiği bu tesislerde, 2006 yılı itibarıyla, 8,4 milyon kişi istihdam edilmekte ve 2 trilyon dolar katma değer yaratılmaktadır. Ekonomik büyümeye büyük katkısı olan ABD limanlarının vermiş olduğu hizmetler sadece denizcilik sektörüne yönelik olarak sınırlanmamakta; toplumun büyük kesimine hitap etmektedir (DOT, 2009: 21). 2009'da ABD limanlarına günlük 81 bin, yıllık 21 milyon konteyner, gemilerle veya karayolu ve demiryoluyla yük girişi olmuştur (RITA, 2011: 25).

Tablo 8'de ABD'nin en büyük beş limanında metrik ton cinsinden elleçlenen yük miktarı ve bunların parasal değeri görülmektedir. 2011'de ABD limanlarında yaklaşık 1,73 trilyon dolar değerinde ve 1.34 milyar metrik ton hacminde yük elleçlenmiştir. Teksas eyaletindeki en büyük liman olan Houston Limanı en çok elleçlemenin yapıldığı ve ülkenin en çok kullanılan limanı olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 8: ABD'nin En Büyük Beş Limanı, Elleçlenen Yük Miktarı, 2011

Sıra	Limanlar	metrik ton	1000 \$
1	Houston-Galveston, TX	262.282.165	242.638.245
2	New Orleans, LA	257.035.109	153.233.680
3	Los Angeles, CA	125.886.243	381.833.282
4	New York City, NY	86.352.217	207.868.315
5	Port Arthur, TX	64.752.817	44.538.288
	Diğer Limanlar	546.781.171	699.786.865
	Toplam (ABD)	1.343.089.722	1.729.898.675

Kaynak: DOT, 2013, U.S. Waterborne Foreign Trade by U.S. Custom Districts, http://www.marad.dot.gov/documents/U.S._Waterborne_Foreign_Trade_by_Custom_District.XLS/01.04.2013.

Los Angeles Limanı ABD'nin en yoğun limanlarından biridir. 2008'de ABD dış ticaretinin % 15'ine denk gelen 244 milyar dolar değerinde ürün Los Angeles Limanında elleçlenmiştir (RITA, 2009: 22). 2011'de ise elleçlenen yüklerin parasal değeri 382 milyar doları bulmuştur.

Louisiana eyaletinde ise, ülkenin en büyük 5 limanının yer aldığı, 28'i aktif ve 5'i gelişme aşamasında olan 33 liman bulunmaktadır. Louisiana limanlarında yaklaşık 73 bin kişi istihdam edilmekte, 11 milyar dolar katma değer ve yaklaşık 300 milyon dolar vergi geliri ekonomiye kazandırılmaktadır. Bunun yanında, limanların dolaylı yollardan diğer sektörleri yeni iş sahaları, 400 bin kişilik istihdam ve 20 milyar dolarlık gelir yarattığı görülmektedir (Richardson, 2012: 8-16).

Florida eyaletinde yer alan ve ülkenin en yoğun yük trafiğine sahip onbirinci limanı olan Miami limanında yıllık 900 bin TEU'nun (8 milyon ton) üzerinde yük elleçlemesi yapılmaktadır. Miami Limanı'na, Panama Kanalı'nın genişleme sürecine uyum sağlayacak biçimde, liman su derinliğinin artırılması ve demiryolu inşası gibi altyapı yatırımlarına 2 milyar dolar değerinde harcama yapılması planlanmaktadır (Port Miami, 2012: 6).

1995'den bu yana ABD'de, daha hızlı, büyük ve uzmanlaşmış gemilerin ortaya çıkmasıyla, konteynerleşme süreci belli başlı limanlardaki yük gemisi ve yük trafiği yoğunluğunu artırmıştır. Boyut olarak iki futbol sahasından daha büyük modern gemiler, 12.500 TEU hacmine denk yükleri bu limanlara taşımaktadır. ABD'nin en yoğun 10 limanında, ülkedeki toplam konteyner trafiğinin %85'i gerçekleşmektedir (RITA, 2011: 18).

2011'de AB limanlarında 3,7 milyar ton yük elleçlenmiştir (Eurostat, 2013: 3). Bunun sırasıyla, 519,5 milyon tonu İngiltere'de, 499,9 milyon tonu İtalya'da, 491,7'si Hollanda'da gerçekleşmiştir. Elleçlenen yüklerin %39'u sıvı yük, %23'ü kuru yük, %20'si büyük konteynerlerden oluşmaktadır. Aynı yıl Avrupa'nın tüm limanlarında toplam 86,4 milyon TEU konteyner trafiği gerçekleşmiştir. Özellikle Almanya ve Belçika limanlarında konteyner yüklerin ağırlığı bulunmaktadır. Rotterdam, Antwerp ve Hamburg Limanları bölgenin en yoğun limanlarıdır. Kıtanın en büyük konteyner limanı olan Rotterdam Limanında konteyner yük hacmi 15 milyon TEU'ya yaklaşmıştır. Antwerp ve Hamburg Limanları konteyner üzerine ihtisaslaşmış limanlardır. Sözkonusu yılda, Hamburg Limanı'nda 9,3, Antwerp Limanı'nda 8,3 milyon TEU konteyner elleçlemesi yapılmıştır.

Tablo 9: AB Limanlarında Elleçleme Miktarı, 2011, (bin ton)

Sıra	Limanlar	Büyük konteyner	Kuru yük	Sıvı yük	Diğer yükler	Toplam
1	Rotterdam (Hollanda)	93.261	80.787	174.749	21.462	370.259
2	Antwerp (Belçika)	85.911	18.996	45.401	18.239	168.547
3	Hamburg (Almanya)	72.376	25.418	14.05	2.524	114.368
4	Marsilya (Fransa)	7.669	9.839	62.66	4.293	84.461
5	Algeciras (İspanya)	38.676	1.458	25.493	3.145	68.772
6	Botaş (Türkiye)	0	6.881	58.208	0.434	65.523
7	Le Havre (Fransa)	17.944	3.058	41.388	0.993	63.383
8	Amsterdam (Hollanda)	0.194	22.194	33.441	3.73	59.559
9	Bremerhaven (Almanya)	50.844	0.146	0.215	4.65	55.855
10	Immingham (İngiltere)	0.863	20.556	21.248	14.56	57.227
11	İzmit* (Türkiye)	5.259	19.747	22.058	7.908	54.972
12	Valencia (İspanya)	42.066	2.374	4.53	5.243	54.213
	Toplam (AB)	717.379	825.89	1.398.04	765.107	3.706.420

Kaynak: Eurostat, 2013, Continued Recovery in Volume of Goods Handled in EU Ports - Issue number 7/2013, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-13-007/EN/KS-SF-13-007-EN.PDF/01.04.2013, pp.4.

* Türkiye aday ülke niteliğinden ötürü AB içerisinde kabul edilmiştir.

Rotterdam Limanı, Şangay ve Singapur Limanlarından sonra dünyanın en büyük üçüncü limanıdır (Grossmann vd., 2006: 38). 2011'de limanda elleçlenen yüklerin %46'sı sıvı yük, %28'i konteyner, %21'i kuru yüklerden meydana gelmiştir. Aynı yıl limanda 1.017 kuru yük, 6.096 sıvı yük, 7.843 konteyner gemisi işlem görmüştür (Port of Rotterdam, 2012). Hamburg, Rotterdam ve Antwerp'ten sonra Avrupa'nın üçüncü büyük limanıdır. Konteyner trafiği bakımından ise Rotterdam'dan sonra Avrupa'da ikinci sırada yer almaktadır. Hamburg Limanı konteyner ve kuru yük, Antwerp Limanı konteyner ve sıvı yük, Rotterdam Limanı daha çok sıvı yük, Bremerhaven Limanı konteyner, Amsterdam Limanı ise konteyner ve kuru yük üzerine uzmanlaşmıştır (Merk ve Hesse, 2012: 10).

2010'da Hamburg Limanının ülke genelinde yarattığı istihdam 261.000, katma değer 20,6 milyar Euro, vergi geliri ise 751 milyon Euro olarak kayda geçmiştir. Yüklerin limana taşınmasında demiryollarının etkin bir şekilde kullanıldığı göze çarpmaktadır. Güçlü demiryolu bağlantılarına sahip olan limanda elleçlenen yüklerin %30'unun bölgelere dağıtım trenlerle gerçekleştirilmektedir. Bu yönüyle Avrupa'daki tüm limanlardan ayrılmaktadır. Ayrıca konteyner yüklerin yaklaşık yarısı 150 km.'den daha uzak mesafelere demiryolu ile taşınmaktadır. İstatistiklere göre, Almanya'da demiryolu ile taşınan yüklerin %12'si Hamburg Limanına uğramaktadır. Öte yandan, Kuzeydoğu ve Güneydoğu Asya, Hamburg Limanı'nın en önemli pazarı olmaya devam etmektedir. Limanda elleçlenen yüklerin yarısından daha fazlası bu bölgeye ait olan mallardır (HPA, 2012: 9-15).

Avrupa limanları daha geniş hinterlanda ve daha fazla avantaja sahip olma gayreti içerisinde. Fransa'da faaliyet gösteren üreticiler, Marsilya, Le Havre ve Dunkirk gibi Fransız limanları yerine Belçika'da yer alan, geniş pazarlara hitap eden, daha gelişmiş depolama hizmetlerine ve düşük maliyetli ihracata imkân sağlayan Antwerp Limanı'nı tercih etmektedir (Cesar, 2006: 17). Antwerp Limanı'nun diğer limanlara göre belli üstünlük ve avantajlara sahip olması rekabetçiliği artıran bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Polonya için dağıtım merkezi fonksiyonu taşıyan Gdansk Limanı'nun en önemli avantajı ise, liman su derinliğinin çok büyük gemilere yanaşma imkanı tanumasıdır (Kasprovicz, 2009:8).

İngiltere limanları ülke ekonomisi açısından büyük önem taşımaktadır. 2011'de toplam istihdamın %0,4'ü olan 117 bin kişinin istihdam edildiği limanlarda yaklaşık 520 milyon ton yük elleçlemesi yapılmış; toplam GSMH'nin %0,5'i olan 8 milyar Sterlin katma değer ve 2 milyar Sterlin vergi geliri elde edilmiştir. Sektörün ekonomiye dolaylı yollardan etkisi de hesaba katılırsa, 400 bine yakın istihdam, 21 milyar Sterlin'in üzerinde katma değer ve 6,2 milyar Sterlin vergi gelirinin ekonomiye kazandırıldığı ortaya çıkmaktadır. Ülkede limancılık sektöründe emek verimliliği yüksektir. Ortalama işçi başına üretilen katma değer 48 bin Sterlin iken limancılık sektöründe işçi başına üretilen katma değer 67 bin Sterlin'in üzerindedir (Oxford Economics, 2013: 1-12).

İngiltere'nin en büyük yolcu ve ikinci büyük konteyner limanı olan Southampton Limanı'na 2007'den bu yana 100 milyon Sterlin değerinde yatırım yapılmıştır. Böylece 2030'a kadar toplam yük trafiğinin %61, yolcu trafiğinin ise %173 artması öngörülmektedir (Drivylas, 2011: 2-3).

1990'lı yıllarda Çin, Malezya ve Tayland'a dev limanlar inşa edilmiştir. Bu limanların kullanılmaya başlamasıyla firmalar düşük maliyet, tasarruf artışı ve zaman avantajı kazanmıştır (Levinson, 2006: 272). Doğu Asya limanları dünyanın en büyük konteyner limanları arasında bulunmaktadır. Bunlardan biri olan Singapur Limanı, dünya ticaretinin %30'dan fazlasının gerçekleştiği ve günlük 2.000'in üzerinde yük gemisinin yol aldığı bir güzergâhın kesişiminde yer almaktadır. Hong Kong Limanı, dünyanın en büyük sanayi merkezlerinden olan Çin ve Guanji Bölgesi hinterlandıyla doğrudan bağlantıya sahip merkezi bir konuma sahiptir. Çin'in en yoğun limanlarından biri olan Şangay Limanı ise yeni yatırımlarla 2020'ye kadar kapasitesini önemli ölçüde artırmayı planlamaktadır. G. Kore'nin en büyük limanı olan Busan Limanı, Asya içi ticaret açısından önemli bir fonksiyon görmektedir. Coğrafi olarak Çin ve Japonya arasında konumlandığından ötürü hem Çin limanlarıyla hem de Kobe ve Osaka gibi Japon limanlarıyla rekabet etmektedir (Grossmann vd., 2006: 49).

Dünya limanlarındaki yük trafiği göstergelerine göre Uzak Doğu limanları artan oranlarda büyüme göstermektedir. Özellikle Çin'in dünya ticaretindeki performansı liman trafiğine de yansımıştır. Uzak Doğu ülkelerinin, 2000 yılından sonra limanlara yatırımlar yaptığı ve liman kapasitelerini arttırdığı bilinmektedir (DLH, 2009 : 78). Çin'de sayısı 15 olan serbest ticaret bölgelerinin tamamı ülkenin doğusunda okyanusa kıyısı olan liman kentlerinde yer almaktadır (UN, 2005: 65). Bunun yanında, 1998'den 2004'e kadar, Çin'in toplam dış ticaretinin %94'ünü sahil şeridindeki kentlerin gerçekleştirdiği görülmektedir. 332 kente sahip olan ülkede doğrudan yabancı yatırımların %83'ü 11 liman kentinde yoğunlaşmakta ve ülkedeki üretimin önemli bir bölümü bu kentlerde gerçekleştirilmektedir (Wang, 2007:397). Hong Kong limanlarında 2012'de 270 milyon ton yük elleçlemesi yapılmıştır. 106 binin üzerinde gemilik bir filoya sahip olan ülkenin taşıdığı konteyner yükü ise 23 milyon TEU'nun üzerine çıkmıştır (Hong Kong, 2013: 4).

Güney Afrika limanlarında 2008-2009 döneminde toplam 236 milyon ton yük elleçlemesi yapılmıştır (DBSA, 2012: 27). Bunun yaklaşık yarısı kuru yük, %22'si konteyner, %21'i sıvı yük, %3,4 , %1,7 taşıt türü yüklerden oluşmaktadır. Ülkenin en büyük limanlarından biri olan Durban Limanı konteyner, Richards Bay Limanı kuru yük (kömür), Cape Town Limanı konteyner, Saldanha Limanı kuru yük (demir), Elizabeth Limanı konteyner, Ngqura Limanı konteyner, East London Limanı sıvı yük (petrol), konteyner ve taşıt, Mossel Bay Limanı sıvı yük (petrol ve türevleri) üzerine uzmanlaşmıştır.

Güney Afrika'nın doğusunda yer alan Durban Limanı kıtanın en yoğun ve en büyük konteyner limanıdır. Doğrudan ve dolaylı yollardan 103 bin kişinin istihdam edildiği limanda ülke dış ticaretine konu olan malların %65'i elleçlenmektedir. Limana her yıl yaklaşık 4.500 ticari gemi giriş yapmaktadır. Konteyner kapasitesi 2,9 milyon TEU olan Durban Limanında 2001'de 1 milyon TEU olan elleçleme hacmi 10 yılda %170 oranında büyüme göstererek 2011'de 2,7 milyon TEU'yu bulmuştur. Sözkonusu miktar Afrika'nın konteyner yükünün %70'ine denk gelmektedir. (Maharaj, 2013: 3-13).

Güney Afrika'dan sonra Afrika'nın iktisadi olarak gelişmiş ülkelerinden biri Nijerya'dır. Petrol ve gaz gibi değerli doğal kaynaklara sahip olan ülkede denizcilik ekonominin en önemli sektörlerinden biridir. Ancak ülkede sermaye ve yatırımların yetersizliği ile zayıf ulaştırma altyapısı sektörün potansiyelini düşürmektedir. Afrika'nın en önemli petrol ihracatçısı olan ülkenin denizyolu taşımaları yabancı firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir. Yıllık 180 milyon tonun üzerinde gerçekleşen yük trafiği 6,8 milyar dolar katma değer yaratmasına rağmen bunun %80'den daha fazlası dış ülkelerin eline geçmektedir. Ülkedeki önemli limanlar özel teşebbüs tarafından işletilmesine rağmen modern ve gelişmiş liman eksikliği liman yatırımlarını gündeme getirmektedir (Ekpo, 2012: 112-114).

Suudi Arabistan Limanları, Kızıldeniz kıyı şeridinde ve Basra Körfezi kıyılarında konumlanmışlardır. Ülkenin en büyük limanı Jeddah Islamic Limanı Hint Okyanusu, Akdeniz ve Avrupa arasında kilit bir konumdadır. Liman, ülkenin Kızıldeniz'e açılan kapısı olarak görülmekte ve aynı zamanda Müslümanların kutsal şehirleri olan Mekke ve Medine'nin lojistik hizmetlerini yerine getirmektedir. Yeni nesil konteyner gemilerine hizmet verecek altyapıya sahip olan limanın konteyner kapasitesi 6.500 TEU'nun üzerindedir (Aldagheiri, 2010: 2).

Avustralya'nın batısında yer alan Fremantle Limanı ülke için büyük öneme sahip bir konteyner limanıdır. 2011'de yaklaşık 600 bin TEU konteyner trafiği yaşanan limana yıllık 1 milyonun üzerinde konteyner giriş çıkışı olmaktadır (FPC, 2012: 4-6).

4. Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye ekonomisi içerisinde denizcilik sektörünün önemli bir yeri bulunmaktadır. Bunun yanında Türk denizcilik sektörü, küresel ölçekte etkisini giderek daha fazla göstermektedir. Ekonomik gelişmeler, uluslararası pazara yakınlık, uygun iklim ve çevre koşulları, Türkiye'yi çok avantajlı bir konuma getirmektedir. Denizyolu taşımacılığı belli yıllarda Türkiye'de hızlı büyüme gösterirken, küresel krizin etkilerinin görüldüğü 2009'da %1,6 oranında küçülme göstermiştir.

Tablo 10: Türkiye Limanlarında Elleçleme Miktarı, 2005-2012

Yıllar	Sıvı Dökme Yük (ton)	Konteyner (ton)	Diğer Yükler (ton)	Toplam Elleçleme (ton)	Değişim (%)
2005	69.071.670	36.857.885	107.096.039	213.025.594	-3,7
2006	80.847.217	41.815.705	121.339.003	244.001.925	14,5
2007	108.622.167	48.644.314	134.307.150	291.573.631	19,5
2008	121.486.988	52.530.084	140.592.644	314.609.716	7,9
2009	133.352.244	46.030.743	130.053.719	309.436.706	-1,6
2010	134.474.303	61.175.130	152.986.434	348.635.867	12,7
2011	129.992.302	70.381.257	162.973.164	363.346.723	4,2

Kaynak: DTGM, 2012, Deniz Ticaret İstatistikleri Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri, , http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/YAYINLAR/20120810_150422_64032_1_64346.pdf/01.04.2013, s.27.

2011'de Türkiye limanlarında yaklaşık 363 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bunun yaklaşık %36'sı sıvı yük, %20'si ise konteyner yüklerden oluşmaktadır. Bununla beraber, konteyner yüklerin toplam yük içerisindeki payı giderek artmaktadır.

Türkiye'nin kullanılan yollar itibariyle dış ticaret taşımalarının mevcut durumu Tablo 11'de gösterilmektedir. 2006'dan bu yana deniz taşımacılığının kara taşımacılığına kıyasla payı artış göstermiştir. Türkiye'de dış ticaretin %50'den fazlası denizyoluyla yapılmaktadır. Karayolunun ağırlığı son yıllarda azalırken 2012'de havayolu yük taşımacılığında artış yaşanmıştır.

Tablo 11: Yollara Göre Toplam Dış Ticaret Hacmi, (2006-2012)

Yıllar	Denizyolu (%)	Karayolu (%)	Havayolu (%)	Demiryolu (%)	Diğer (%)
2006	49,3	30,1	8,3	1,4	10,9
2007	50,1	30,0	8,6	1,3	10,0
2008	51,6	27,6	8,2	1,1	11,5
2009	49,8	31,2	8,8	1,1	9,1
2010	52,2	29,5	7,6	1,2	9,5
2011	55,1	25,2	8,0	1,2	10,5
2012	53,2	23,1	11,7	0,9	11,1

Kaynak: TÜİK, 2013, Yollara Göre İhracat, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=642/01.04.2013, Yollara Göre İthalat, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=643/01.04.2013

4.1. Türkiye'de Liman İşletmeciliği

Türkiye'de yakın zaman kadar liman işletmeciliği ile inşası kamu tarafından gerçekleştirilmiş ve uzun yıllar kamu idaresinde bulunan limanlar dünyadaki gelişmelerin gerisinde kalmıştır. 1980'li yıllara kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) kamu limanlarını işletirken, sonraki süreçte demir yolu bağlantılı limanlar Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryollarına (TCDD) devredilmiştir. 1987'de Türkiye'de ilk özel liman işletmeciliğinin faaliyete geçmesiyle, limanlara yönelik özelleştirme süreci hızlanmıştır. TDİ limanlarından sonra TCDD'nin işlettiği İskenderun, Mersin, İzmir, Bandırma, Derince ve Samsun limanları özelleştirme sürecine girdiyse de bu limanlardan sadece Mersin limanının teslimi gerçekleştirilmiştir (Çağlar vd., 2010: 925-934). Özel sektörün işlettiği limanlar, sadece kendi yüklerini, hem kendi hem üçüncü şahıs yüklerini veya sadece üçüncü şahıs yüklerini elleçleyenler olarak sınıflandırılmaktadır. Bu limanların altyapı çalışmaları bulunmamaktadır (DLH, 2009: 11).

Marmara Bölgesi Türkiye'nin en büyük dış ticaret hacmine sahip olmanın yanında, ülkenin en önemli limanlarına da ev sahipliği yapmaktadır. Bölgedeki limanlar Ambarlı, İzmit Körfezi ve Gemlik Körfezi'nde yoğunlaşmaktadır. Ambarlı limanları, İstanbul'un yanı sıra ülke sanayine ve ticaretine hizmet vermektedir. İzmit körfezindeki limanlar, Kocaeli, Adapazarı ve İstanbul başta olmak üzere doğu batı ekseninde geniş bir hinterlanda sahiptir. Bursa - Gemlik limanları ise güney Marmara ve Kuzey Ege olmak üzere batıda Trakya doğuda ise iç Anadolu bölgesine kadar geniş bir alana hitap etmektedir (Oral ve Esmer, 2011).

Türkiye'deki limanlar gelişmiş ülke limanlarının hizmet kalitesinin uzağında kalmıştır. Bu yüzden limanların etkin kullanıldığını ve ekonomik getirilerinin yüksek olduğunu söylemek güçtür. Bunun yanında, büyük gemilerin yanaşmasına ve barınmasına imkan tanıyacak şekilde inşa edilmemiş olmaları, kentsel alanlar içinde yer almaları, depolama tesislerinin yetersiz olması gibi sorunlar öne çıkmaktadır. Türkiye'deki limanların büyük bölümü yetersiz geri saha nedeniyle boşaltma hizmetleri dışında limancılığın temel fonksiyonlarını icra edememektedir (Esmer ve Oral, 2008: 557). Limanlarda demiryolu kullanımı lojistik etkinliğin sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Buna rağmen, Türkiye'de liman geri sahasında çerçevesinde yapılan taşımaların %95'i karayolu ile gerçekleşmektedir (Tuna, 2001: 223).

Türkiye, Uzak Doğu-Avrupa eksenli ana ticari rotalara çok yakın bir konumda yer almakta ve transit yük taşımacılığında önemli bir potansiyele sahip bulunmaktadır. Ancak söz konusu rotalarda faaliyet gösteren büyük ölçekli liman alt yapısının yetersizliği nedeniyle transit yük trafiğinden hak ettiği payı alamamaktadır (Ateş ve Esmer, 2011).

ABD, Kanada, Japonya, Çin gibi ülkelerin sınai nitelikli ve birimleştirilmiş malları, Kuzey Avrupa limanları ile bağlantısı olan uluslararası düzenli hatlar aracılığıyla taşınmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelerle olan dış ticaret ilişkileri de büyük ölçüde söz konusu limanlar üzerinden karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu sistemleri ile yerine getirilmektedir (Günay, 2009: 48). Türkiye üzerinden transit geçen uluslararası konteyner trafiğinin yükleme-boşaltma ve aktarma hizmetleri, Güney Kıbrıs Rum kesimi limanları ile Yunanistan limanlarında gerçekleşmektedir. Dolayısıyla bu limanlar aktarma limanı olarak önemli bir gelir elde etmektedir. Bu durumda, Amerika ve Uzakdoğu'dan yapılan düzenli hat taşımacılığında Türkiye devre dışı kalmaktadır (MGS, 2009: 8).

Büyüyen ve üretimi çeşitlenen Türkiye ekonomisinin limanlar üzerindeki baskısı giderek artmaktadır. Yük boyutlarındaki büyüme ve gemi trafiğindeki artış limanların yapısal olarak yetersiz kalmasına neden olmaktadır (Akten vd., 2001: 348). Türkiye'de yeteri kadar konteyner gemisinin bulunmaması, limanların konteyner taşımacılığına uygun olmaması, altyapı eksikliği, limanlardaki diğer ulaştırma türlerinin yetersizliği, gümrük sorunları gibi nedenler konteyner taşımacılığını sınırlandırmıştır (Haldenbilen vd., 2008: 349).

Konteyner taşımacılığı geniş alanlar isteyen hızlı bir taşımacılık türü olmasına rağmen Türkiye'deki limanların çoğu, altyapı ve donanımları uygun olmadığı halde konteyner

gemilerine hizmet vermeye başlamışlardır. Genel kargo ve dökme yük gemilerine yönelik olarak tasarlanmış bu limanlar yanaşma yeri olarak rıhtım yerine iskele yapmış ve sadece ekipman yatırımı ile geçici çözümler üretmişlerdir. Yoğun talep nedeniyle iskelelerinde konteynır gemilerine hizmet veren bu limanlar gelecekte ihtisaslaşmış konteynır limanlar ile rekabet edemeyecektir (Esmer ve Oral, 2008: 557).

4.2. Kocaeli Limanları

Kocaeli, Türkiye'nin önde gelen ticaret ve sanayi merkezlerinden biri olmasının yanı sıra coğrafi konumu dolayısıyla lojistik sektörü açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Karadeniz ve Marmara Denizi'ne kıyı olması, körfezin etrafında konumlanması ve önemli ulaşım ağlarının merkezinde yer alması kenti erişilebilirlik yönünden avantaja sahip kılmaktadır. Kentte 404 km il ve devlet yolu, 91 km otoyol, 158 km demiryolu bulunmaktadır. Türkiye karayolu ağında trafik yoğunluğunun en yüksek olduğu kesim Marmara Bölgesi olurken, bölge içinde en yoğun eksen İstanbul-Kocaeli-Sakarya güzergahıdır. Hammadde ve nihai ürün bazında İstanbul ile Anadolu arasında yoğun ürün ve trafik akışı vardır. Bu trafik zorunlu olarak TEM otoyolu ve D100 karayolu vasıtasıyla Kocaeli ili üzerinden geçmektedir. Bunun yanında Haydarpaşa'dan başlayan demiryolu ağı kent merkezinden geçerek Arifiye'ye kadar uzanmakta ve Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır. Kentte hizmete açık bir havaalanı bulunsa da, henüz yoğun kullanılmamaktadır. Buna rağmen Kocaeli, İstanbul'un Avrupa yakasındaki Atatürk Havalimanına ve Anadolu yakasındaki Sabiha Gökçen Havalimanı'na yakın konumundan dolayı İstanbul havalimanlarından faydalanabilmektedir (Bayraktutan vd., 2012: 63).

Kocaeli'nde denizcilik sektörü gün geçtikçe gelişme göstermektedir. Kocaeli limanları, bölgede hızla gelişen sanayinin ihraç ve ithal ürünlerinin, ülke giriş ve çıkışlarını deniz yoluyla sağlayan en önemli kapılarıdır. Kocaeli sınırları içinde 33 adet faal, 2 adet ise inşa halinde olmak üzere toplam 34 adet liman tesisi (iskele, rıhtım, şamandıra, platform, dolfin) bulunmaktadır. Bunlardan 12'si temel faaliyet alanı olarak liman işletmeciliği yapmaktadır. Bu tesislerin kapasite kullanım oranları genel olarak yüksektir. Kalan 22 tesis ise bağlı oldukları fabrika ve işletmelere hizmet vermek amacı ile kurulmuştur. Bu tesislerin kapasitesi ise genellikle düşük ve orta seviyede kalmaktadır. Kapasite düşüklüğünün başlıca nedeni, iskele boyunun yeterince uzun olmaması ve iskeleye yanaşma derinliğinin düşük olmasından ötürü büyük tonajlı gemilerin yanaşamamasıdır. Düşük kapasite kullanımının diğer bir nedeni de liman sahasında bulunan stoklama ve depolama alanlarının yetersizliği ve liman tesislerinin demiryolu bağlantılarının bulunmamasıdır. Sadece, TCDD Derince Liman İşletmesi, Karayolları Tavşancıl Asfalt Tesisleri, Tüpraş İzmit Rafinerisi ve Gübretaş tesislerinin demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. İzmit Körfezinde bulunan liman tesisleri, Gölçük ile Çayırova arasındaki yaklaşık 70 kilometrelik kıyı boyunca, belirli bölgelerde kümeleşmiş olmakla birlikte, genel olarak dağınık bir yapıda bulunmaktadır (Kocaeli Valiliği, 2011:36). Komşu iller ve burada yer alan organize sanayi bölgeleri dikkate alınır, Körfez'in hinterlandı oldukça geniş bir alana yayılmaktadır. Hinterlant başta İstanbul olmak üzere Kocaeli, Sakarya, Yalova, Bursa, Bilecik, Düzce, Bolu ve Ankara'ya uzanmaktadır (Erdoğan, 2011: 58).

Tablo 12: Kocaeli Limanlarında Gerçekleştirilen Elleçleme Miktarları, 2004-2012

Yıllar	Toplam elleçleme (bin ton)	Pay (%)	Konteyner elleçleme (bin TEU)	Konteyner elleçleme (bin ton)	Pay (%)
2004	45.193	21,2	42	393	1,1
2005	44.975	21,1	50	431	1,2
2006	55.102	22,2	63	4.821	10,5
2007	55.836	19,1	132	1.188	2,4
2008	53.850	17,1	252	2.032	3,9
2009	48.626	15,7	280	2.732	5,9
2010	54.553	15,6	416	4.369	7,1
2011	55.001	15,1	508	5.280	7,5
2012	61.458	15,9	630	6.807	8,6

Kaynak: Denizcilik Bakanlığı, 2013, <http://www.denizcilik.gov.tr/istatistik/modul/Default.aspx?dizin=DENIZ%20TICARET%20ISTATISTIKLERI%20-%202011/01.04.2013>.

Kocaeli limanlarındaki yük hareketleri incelendiğinde, 2004'te yaklaşık 45,2 milyon ton olan toplam elleçleme hacminin 2012'de 61,4 milyon tona yükseldiği görülmektedir. Ancak 2004'ten itibaren Kocaeli limanlarındaki elleçleme miktarının ülke genelindeki payı sürekli azalmaktadır. 2004'te elleçleme miktarı ülkedeki toplam elleçleme hacminin %21,2'si iken, 2012'de bu oran %15,9'a gerilemiştir. Öte yandan, konteyner elleçleme hacmi 2012 yılı itibarıyla ülkedeki toplam konteyner elleçleme hacminin %8,6'sı olan 6,8 milyon tona (630 bin TEU) ulaşmıştır. Kocaeli limanlarındaki konteyner elleçleme miktarının ülke genelindeki payı ise zaman içerisinde artmıştır.

Tablo 13: Sefer Türlerine Göre Limanlarda İşlem Gören Gemi Sayısı, 2011

Sefer Türleri		Kocaeli	Türkiye	Oran (%)
Uluslararası Seferler Türk Bayraklı	Gemi Sayısı	1.648	12.143	13,6
	Gros Ton	9.455.614	68.630.035	13,8
Uluslararası Seferler Yabancı Bayraklı	Gemi Sayısı	5.760	34.865	16,5
	Gros Ton	62.875.591	451.650.926	13,9
Uluslararası Seferler Toplam	Gemi Sayısı	7.408	47.008	15,8
	Gros Ton	72.331.205	520.280.960	13,9
Kabotaj Seferi	Gemi Sayısı	2.549	25.091	10,2
	Gros Ton	7.216.154	37.230.882	19,4
Transit aktarma	Gemi Sayısı	602	3.035	19,8
	Gros Ton	10.717.281	49.662.000	21,6
Toplam	Gemi Sayısı	10.559	75.134	14,1
	Gros Ton	90.264.641	607.173.842	14,9

Kaynak: DTGM (2012)'den faydalanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 13’de görüldüğü gibi 2011’de Kocaeli limanlarına 10.559 gemi giriş çıkış yapmıştır. Bunun 1.648’i uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler, 5.760’ı uluslararası sefer yapan yabancı bayraklı gemiler, 2.549’u kabotaj seferi yapan gemiler ve 602’si transit aktarma yapan gemilerdir. Yükleme yapılan gemiler içerisinde yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta olması Kocaeli limanlarının ihraç limanı olduğunu işaret etmektedir.

Tablo 14’te Kocaeli’nde bulunan limanların 2011 yılına ait yük trafiği görülmektedir. Buna göre en fazla elleçlemenin gerçekleştiği liman Tüpraş Terminalidir. Bu limanda elleçlenen yaklaşık 17 milyon ton yükün 13 milyon tonu ithal ve ihraç ürünlerden, 4 milyon tonu ise kabotaj yüklerinden meydana gelmektedir.

Tablo 14: Kocaeli Limanları Elleçleme Miktarı, 2011

Sıra	Limanlar	Toplam ithalat -ihracat (ton)	Toplam kabotaj (ton)	Toplam transit (ton)	Toplam elleçlenen yük (ton)
1	Tüpraş Terminali	13.003.506	3.952.040	0	16.955.546
2	Yılport Terminali	4.837.195	206.969	0	5.044.164
3	Evyap Limanı	3.501.625	53.875	38	3.555.538
4	Çolakoğlu Limanı	3.314.593	51.300	0	3.365.893
5	Poloport Limanı	2.910.848	327.141	0	3.237.989
6	Diler İskelesi	3.002.765	19.450	0	3.022.215
7	Kroman Çelik İskelesi	2.612.528	193.742	0	2.806.270
8	Efesport Limanı	1.836.403	182.867	0	2.019.270
9	Nuh Çimento Limanı	1.834.747	79.148	0	1.913.895
10	Rota Limanı	1.286.612	623.668	0	1.910.280
11	İğsaş Limanı	1.655.416	43.606	0	1.699.022
12	Derince TCDD Limanı	1.589.021	15.083	2.662	1.606.766
13	Solventaş Limanı	1.400.805	118.856	0	1.519.661
14	Limaş İskelesi	852.575	130.327	0	982.902
15	Derince Poaş Terminali	701.595	199.087	0	900.682
16	Autoport Limanı	659.520	3.655	0	663.175
17	Yarımca Aygaz Terminali	580.241	17.250	0	597.491
18	Gebze Total Oil Terminali	465.523	98.774	0	564.297
19	Gübretaş Liman Tesisi	448.611	89.320	0	537.931
20	Milangaz Terminali	373.641	22.047	0	395.688
21	Aslan Çimento Limanı	171.641	164.459	0	336.100
22	OP-AY Terminali	16.916	312.924	0	329.840

Tablo 14: Devamı

Sıra	Limanlar	Toplam ithalat -ihracat (ton)	Toplam kabotaj (ton)	Toplam transit (ton)	Toplam elleçlenen yük (ton)
23	Derince Shell&Turcas Terminali	105.853	96.170	0	202.023
24	Habaş Körfez Terminali	190.767	0	0	190.767
25	Koruma Klor Alkali Limanı	127.751	13.475	0	141.226
26	Altıntel İskelesi	136.694	0	0	136.694
27	Aktaş Terminali	117.584	4.900	0	122.484
28	Turkuaz Melas İskelesi	72.025		0	72.025
29	Marmara Transport İskelesi	46.574	0	0	46.574
30	Bayramoğlu İskelesi	1.500	24.390	0	25.890
31	Kocaeli Limanı Demir Sahası	5.286	1.030	0	6.316
32	Petline Körfez Terminali	0	3.650	0	3.650
33	Ford Otosan Limanı	32	0	0	32
	Kocaeli Limanları Toplam	47.860.393	7.049.203	2.700	54.912.296
	Türkiye Toplam	255.323.090	43.644.483	64.379.150	363.346.723

Kaynak: DTGM (2012) Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü, Ankara, ss. 40-42.

Kocaeli limanlarından 14'ünün ana faaliyet konusu doğrudan liman işletmeciliği iken kalan 20'si sanayi işletmelerinin kendi tesislerine hizmet vermesi şeklinde kullanılmaktadır. Bu 20 liman tesisi içinde 12'si ise kendi tesislerinin yanı sıra üçüncü şahıslara hizmet sunmaktadır.

Tablo 15: Kocaeli Limanlarının Faaliyet Konuları ve Uzmanlık Alanları

Limanlar	Faaliyet Konusu	Uzmanlık Alanları
Tüpraş Terminali	Rafineri	Petrol ve türevleri
Yılport Terminali	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük, Petrol ve türevleri, Konteyner ve Ro-Ro
Evyap Limanı	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük, Kimyasal madde, Konteyner ve Ro-Ro
Çolakoğlu Limanı	Metal İşletmesi	Genel kargo dökme yük
Poliport Limanı	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük, Kimyasal madde
Diler İskelesi	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük
Kroman Çelik İskelesi	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük
Efesport Limanı	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük
Nuh Çimento Limanı	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük
Rota Limanı	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük
İgşaş Limanı	Üretim (gübre vb)	-
Derince TCDD Limanı	Liman İşletmesi	Petrol ve türevleri, Genel kargo dökme yük, Konteyner ve Ro-Ro
Solventaş Limanı	Liman İşletmesi	Kimyasal madde, Petrol ve türevleri
Limaş İskelesi	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük, Kimyasal madde, Konteyner ve Ro-Ro
Derince Poaş Terminali	Akaryakıt Deposu	Petrol ve türevleri
Autoport Limanı	Liman İşletmesi	Genel kargo dökme yük, Konteyner ve Ro-Ro
Yarımcı Aygaz Terminali	LPG Deposu	Lpg/İng
Gebze Total Oil Terminali	Akaryakıt Deposu	Petrol ve türevleri
Gübretaş Liman Tesisi	Üretim (gübre vb)	Genel kargo dökme yük, Kimyasal madde
Milangaz Terminali	LPG Deposu	Lpg/İng
Aslan Çimento Limanı	Çimento Üretimi	Genel kargo dökme yük
OP-AY Terminali	Akaryakıt Deposu	Petrol ve türevleri
Derince Shell&Turcas Terminali	Akaryakıt Deposu	Petrol ve türevleri
Habaş Körfez Terminali	LPG Deposu	Lpg/İng

Tablo 15: Devamı

Limanelar	Faalıyet Konusu	Uzmanlık Alanları
Koruma Klor Alkali Limanı	Üretim (kimyasal madde)	Kimyasal madde
Altıntel İskelesi	Sıvı Kimya Deposu	Kimyasal madde, Genel kargo dökme yük, Petrol ve türevleri
Aktaş Terminali	Limanel İşletmesi	Kimyasal madde
Turkuaz Melas İskelesi	Sıvı Yük Deposu	Petrol ve türevleri
Marmara Transport İskelesi	Tersane	Genel kargo dökme yük
Bayramoğlu İskelesi	Limanel İşletmesi	Dökme yük, Genel kargo
Karayolları Tavşancıl Asfalt Tesisleri	Asfalt Deposu	Petrol ve türevleri
Petline Körfez Terminali	Akaryakıt Deposu	Petrol ve türevleri
Ford Otosan Limanı	Araç Üretim	Konteyner ve Ro-Ro
Belde Limanel İşletmeleri	Limanel İşletmesi	

Kaynak: Kocaeli Valiliği, 2012, Kocaeli Limanlarının Demiryolu ve Karayolu Bağlantılarının Yapılması, Coğrafi ve Fiziki İmkanları Uygun Olan Limanların Birleştirilmeleri ve İhtisas Limanların Oluşturulması, Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu, ss. 8-9.

Kocaeli limanlarından sadece 6'sı (Derince, Tüpraş, Po-aş, Rota, Gübretaş, Evyapport Limanı) demiryolu-denizyolu entegre altyapısına sahip bulunmaktadır. TCDD tarafından işletilen Derince limanı, özelleştirme çalışmalarının devam ettiği tek limandır. Bölgede proje ve inşaa aşamasında, Dubai Port ve Belde Limanel tesisleri olmak üzere 2 adet limanel tesisi bulunmaktadır.

Haydarpaşaa Limanı'nun yükünün İzmit Körfezi'ne kayması, Kocaeli'nde sanayinin büyümesi ve yeni OSB'lerin açılması, Körfez Geçişi Projesi, Muallimköy Bilişim Vadisi, Cengiz Topel Havaalanının faaliyete geçmesi, çevredeki diğer illerin İzmit Körfezi'ni etkilemesi, Kuzey Anadolu Otoyolu bağlantı yollarının yapılması gibi unsurlar İzmit Körfezinde yer alan limanların kapasitesini ve bu limanlara olan talebi artırmaktadır. Karasu Limanı Projesiyle Sakarya'dan İzmit Körfezi'ne olan baskının azalma olasılığı, katma değeri yüksek ve tonajı düşük üretimin yaygınlaşması, olası İstanbul depremi, afet riski, ekonomik krizler ise Kocaeli limanlarına olan talebi düşürücü unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır (Kocaeli Valiliği, 2011:39). Bununla beraber, bölge sanayisindeki büyüme, limancılık hizmetlerine duyulan talebi artırmıştır. Mevcut 34 limandan 18'i genişleme için başvuru yaparken, bunlardan 7'si onay aşamasında bulunmaktadır (Kocaeli Valiliği, 2012: 5).

Kocaeli limanları, Marmara Bölgesinde geniş bir hinterlanda hizmet veren irili ufaklı onlarca limandan meydana gelmektedir. Bu tesislerin küçük kapasitede olmaları ve körfez boyunca gelişigüzel yığılmaları hem kapasite kaybına neden olmakta hem de limanların komşu ülke limanlarıyla rekabet edememesine yol açmaktadır (DLH, 2009: 98). Geçmişte İzmit Körfezi'ne limanel yerine iskele kurulmaya başlaması ile yanlış limancılık politikasının temelleri atılmıştır (Akten vd., 2001: 349). Birbirinden bağımsız, ayrı ayrı iskele kurmak yerine organize bir limanel yatırımının hayata geçirilmesi etkinlik ve rekabetçilik açısından daha

rasyonel bir girişim olarak görülmektedir. Boyutları küçük olan tesislere büyük, modern ve verimli ekipmanların yerleşmesi mümkün olmadığından, komşu ülkelerin limanlarıyla rekabet zorlaşmakta, ana gemiler bölgeyi tercih etmemektedir (OSD, 2008: 86). Ayrıca, mevcut limanlardaki su derinliğinin yetersiz kalması büyük tonajlı gemilerin limanlara yanaşmasını ve limanlardan hizmet almasını engellemektedir (Erdoğan, 2011: 64).

Kocaeli limanlarının bir kısmı Dilovası OSB önünde bir kısmı da D-100 karayolunun kıyısında yer almaktadır. OSB içinde büyük bir yük hareketi olmasına ilave olarak liman tesislerinin yarattığı karayolu trafik yükü sıkışıklığa yol açmaktadır. Transit taşımanın da TEM Otoyolu üzerinden yapılması ile D-100'den TEM'e çıkmak isteyen araçlar hem bağlantı yollarında hem de TEM üzerinde karayolu trafiğini aksatmaktadır. Bunun yanında, 2X2 şeritli olması gibi nedenlerden ötürü TEM ve D-100 Karayolunun yetersiz kalması ve genişletme imkânının olmaması, liman tesislerinin karayolu bağlantılarının yeterli seviyede yapılamamasına neden olmaktadır (Kocaeli Valiliği, 2012: 39). Bunun yanında, liman sahalarında bulunan stoklama ve depolama alanlarının yetersizliği ve liman tesislerinin demiryolu bağlantılarının bulunmamasından ötürü düşük kapasite kullanımı sorunu meydana gelmektedir (Kocaeli Valiliği, 2011: 36). Kentteki ve civar bölgelerdeki birçok sanayi kuruluşu, yaşanan ulaşım sıkıntıları nedeni ile ihracatlarını diğer illerde bulunan limanlardan karşılamaya çalışmaktadır. Bu durum, ihracatçılara ek maliyetler getirmektedir. Bu bakımdan, İzmit Körfezi'nde bulunan limanların ilerleyen yıllarda artış gösterecek olan ticaret hacmini kaldıracak şekilde modernizasyonlarının yapılması için limanların ana yollara bağlantılarının düzeltilmesi ve demiryolu bağlantılarının yapılması gerekmektedir (Zeytinoğlu, 2009: 59).

Kocaeli liman işletmelerine yönelik yapılan bir ankette bölgedeki limanların ortak sorunu olarak; evrak ve izin işlemlerinin ağır işlemesi nedeniyle gümrükte sıkıntılar yaşanması (bürokratik engeller) ve kuru liman (dryport) alanı yetersizliği (bekleme/ depolama alanı yetersizliği nedeniyle ithalat yada ihracat esnasında yüklemeye beklemeler yaşanması) öne çıkmıştır (Erdoğan, 2011: 55). Limanlarda genişleme alanlarının sınırlı olması, yükleme ve boşaltma sahalarının yetersizliğine neden olmaktadır. Sözkonusu sorunlar, liman yatırım ihtiyacının yüksek olduğuna işaret etmektedir.

Sonuç

Dünya ticareti açısından denizyolu taşımacılığı her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Deniz ticaretinin en önemli altyapısını ise limanlar oluşturmaktadır. Konteynerin denizyolu taşımacılığında kullanılmasının ardından diğer ulaştırma türlerinde de kullanımı giderek yaygınlaşmıştır. Büyük konteyner gemilerinin giderek sayılarının artması, liman yatırımlarını büyümeye zorlamaktadır.

Sanayi ve ticaretin yoğun olduğu kentlerden biri olan Kocaeli, Türkiye açısından hem ithalatta hem ihracatta oldukça önemli bir yere sahiptir. Kentte, petrol ve yan sanayi, otomotiv ve yan sanayi, kimya, ilaç, temizlik maddeleri, çimento, giyim, gıda, plastik ve demir çelik gibi birçok sektörde üretim gerçekleştirilmektedir. Kocaeli ekonomisinin yarattığı katma değer ve ulaştığı dış ticaret hacmi Türkiye açısından önemli boyutlardadır. Ülkenin dış ticaret hedefine ulaşabilmesi için Kocaeli'nin sanayi ve ulaştırma alanlarında atması gereken adımların belirlenmesi önem kazanmaktadır.

Kocaeli limanları, Kocaeli'nin ticari hayattaki öneminin artmasına neden olmaktadır. Ancak bu limanlar bölge sanayisinin üretim hacmi ile doğru orantılı olarak gelişmemiştir. Limanların altyapı sorunları yatırımcıları kısıtlayan unsurların başında gelmektedir. Kocaeli limanları bölgenin artan yük trafiğini karşılamakta yetersiz kalmakta ve talebi karşılama yönündeki sorunları giderek artmaktadır. Bu durum yerli firmalar açısından pazar, ülke ve

gelir kaybına neden olmaktadır. Kocaeli limanlarının yavaşma ve elleçleme imkanlarının, giderek büyüyen konteyner gemilerine hizmet verecek şekilde geliştirilmesi gerekmektedir.

Kocaeli limanlarındaki yük hareketleri incelendiğinde toplam elleçleme hacminin son yıllarda giderek arttığı, elleçleme miktarının ülke genelindeki payının ise sürekli azaldığı görülmektedir. Bu durum Kocaeli limanlarının müşterilerini zamanla ülkedeki diğer limanlara kaptırdığına işaret etmektedir. Bu yüzden, daha verimli ve kaliteli hizmetler sunma yolları araştırılmalı ve ihtiyaç duyulan yatırımlar hayata geçirilmelidir. Bu bağlamda, kentteki limanların geliştirilmesi ve daha ekonomik olarak işletilebilmesi için verimlilik ve kapasite artırıcı yatırımlara öncelik verilmesi gereği öne çıkmaktadır.

Kaynakça

- Akdemir, Sevim (2008) Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları ve Ekonomik Sonuçları, Çeşitli Yönleriyle Cumhuriyetin 85. Yılında Türkiye Ekonomisi, (Edt. Gülen Elmas Arslan), Gazi Üniversitesi Yayını, Ankara.
- Akten, Necmettin, Güler Bilen Alkan ve Burak E. Akten (2001) AB Eşiğinde Türk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması, 5. Ulaştırma Kongresi, 30-31 Mayıs, 1 Haziran, İstanbul.
- Aldagheiri, Mohammed (2010). The Economic Importance of the Saudi Arabian Ports, 12th WCTR, July 11-15, Lisbon, Portugal.
- Ateş, Alpaslan, Şengül Karadeniz ve Soner Esmer (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye’nin Yeri, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi, 2 (2): 83-98.
- Ateş, Alpaslan ve Soner Esmer (2011). Veri Zarflama Analizi ile Türkiye’deki Konteyner Terminallerinin Etkinlik Ölçümü, 12. Uluslararası Ekonometri, Yöneylem Araştırması ve İstatistik Sempozyumu, 26-29 Mayıs, Denizli.
- Bayraktutan, Yusuf, Şevket Tüylüoğlu ve Mehmet Özbilgin (2012). Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi: Kocaeli Örneği, Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, C:4, S:3, ss. 61-71.
- Cesar, Ducruet (2006). Port-city Relationships in Europe and Asia, Journal of International Logistics and Trade 4(2), pp. 13-35.
- Çağlar, Volkan, Soner Esmer ve Ersel Zafer Oral (2010). Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi, 7. Ulusal Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları Kongresi Bildiriler Kitabı, ss. 925-935.
- DBSA (2012). The State of South Africa’s Economic Infrastructure: Opportunities and Challenges 2012, Development Bank of Southern Africa Publication, South Africa.
- Deloitte, (2012). National Conference on Container Infrastructure in India 2012 Background Paper, <http://www.deloitte.com/assets/Dcom-India/Local%20Assets/Documents/>

Thoughtware/Containerization%20Infrastructure%20in%20India%201402_Final.pdf/01.04.2013.

Denizcilik Bakanlığı, (2013). Deniz Ticaret İstatistikleri, <http://www.denizcilik.gov.tr/istatistikmodul/Default.aspx?dizin=DENIZ%20TICARET%20ISTATISTIKLERI%20-%202011/01.04.2013>.

DLH (2009). Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, Revize Birinci Ara Rapor,

DOT, (2009). America's Ports and Intermodal Transportation System January 2009, <http://www.glmri.org/downloads/Ports&IntermodalTransport.pdf/01.04.2013>.

DOT, (2013). U.S. Waterborne Foreign Trade by U.S. Custom Districts, http://www.marad.dot.gov/documents/U.S._Waterborne_Foreign_Trade_by_Custom_District.XLS/01.04.2013.

Drivylas, Ilias (2011). Economic Impact of The Port of Southampton Final Report, <http://www.marinesoutheast.co.uk/docs/research/01.04.2013>.

DTGM (2012). Deniz Ticaret İstatistikleri Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri, http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTG_M/tr/YAYINLAR/20120810_150422_64032_1_64346.pdf/01.04.2013.

Ekpo, Imoh Ekpo (2012). Impact of Shipping on Nigerian Economy: Implications for Sustainable Development, Journal of Educational and Social Research Vol. 2 (7): 107-117.

Erdoğan, Oral (2011). Kocaeli Denizyolu Taşımacılığı Fizibilite Çalışması Raporu, <http://www.kosano.org.tr/uploaded/file/dila/fizrap.pdf/01.04.2013>.

Es, Muharrem ve Engin Kudu (2008).Liman - Kent İlişkileri ve Dünyada Liman Kentleri - II, Yerel Siyaset, Sayı:35, ss. 28-39.

Esmer, Soner (2003). Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Esmer, Soner ve Ersel Zafer Oral (2008). Türkiye'de Konteyner Limanlarının Geleceği, 7. Ulusal Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları Kongresi Bildiriler Kitabı, ss. 551-558.

Eurostat (2013). Continued Recovery in Volume of Goods Handled in EU Ports - Issue number 7/2013, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-13-007/EN/KS-SF-13-007-EN.PDF/01.04.2013.

FPC (2012). Fremantle Port Container Movement Study 2012, <http://www.fremantleports.com.au/SiteCollectionDocuments/Fremantle%20Port%20Container%20Movement%20Study%202012.pdf/01.04.2013>.

Grossmann, Harald, Alkis Otto, Silvia Stiller, Jan Wedemeier, Cornelia Koller, Wolfgang Pflüger, Axel-Adrian Roestel (2006). Maritime Trade and Transport Logistics, Berenberg Bank, Hamburg, Germany.

- Günay, Muzaffer (2009). Türkiye'nin 2001 - 2005 Genel Dış Ticaret Gerçekleşmeleri ve Türkiye - Mısır Arasında RO/RO Konteyner Hattı Talep Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi Sayı : 1 Cilt :1, ss. 45-60.
- Haldenbilen Soner, Nesrin Baykan ve İbrahim Alyanak (2008). Konteyner Taşımacılığı İçin Denizli Kara Terminalinin Planlanması, 4. Ulaştırma Kongresi, ss. 347-357, Denizli,
- Hong Kong (2013). Summary Statistics on Port Traffic of Hong Kong, http://www.pdc.gov.hk/docs/summary_statistics.pdf/01.04.2013.
- HPA (2012). Hamburg is Staying on Course The Port Development Plan to 2025, <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/port-development-plan2025.pdf/01.04.2013>.
- IMO, (2012). International Shipping Facts and Figures - Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf/01.04.2013>.
- İTO, (2004). Deniz Taşımacılığı Sektör Profili, <http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-26.pdf/01.04.2013>.
- Kasprowicz, Janusz (2009). The Port of Gdańsk A Port For Every Kind of Cargo, Baltic Transport Journal, No:3/2009 (29), pp. 8-9.
- Kaynak, Muhteşem ve Hülya Zeybek (2007). İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9 (2) : 39 - 58.
- Kocaeli Valiliği (2011). İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu, <http://www.marka.org.tr/Uploads/Files/%C4%B0zmit%20K%C3%B6rfezi%20Liman%20B%C3%B6lgesi%20Raporu.pdf/01.04.2013>.
- Kocaeli Valiliği (2012). Kocaeli Limanlarının Demiryolu ve Karayolu Bağlantılarının Yapılması Coğrafi ve Fiziki İmkanları Uygun Olan Limanların Birleştirilmeleri ve İhtisas Limanlarının Oluşturulması, Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu, Kocaeli.
- Levinson, Marc (2006). The box: How The Shipping Container Made The World Smaller and The World Economy Bigger, Princeton University Press, Princeton.
- Maharaj, Ajiv (2013). Economic Development Position Paper On Port Expansion, [http://www.durban.gov.za/media_publications/edge/Documents/Port%20Expansion%20Research%20Paper%20\(Feb%202013\).pdf/01.04.2013](http://www.durban.gov.za/media_publications/edge/Documents/Port%20Expansion%20Research%20Paper%20(Feb%202013).pdf/01.04.2013).
- Merk Olaf and Markus Hesse (2012). The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Hamburg - Germany, OECD Regional Development Working Papers, 2012/06, OECD Publishing, France.

- MGS (2009). Mersin Konteyner Limanı Projesi ÇED Başvuru Dosyası, http://www.interport.com.tr/dokuman/mersin_limani.pdf/01.04.2013.
- OECD (2011). Competition in Ports and Port Services, <http://www.oecd.org/daf/competition/48837794.pdf/01.04.2013>.
- Oral, Ersel Zafer ve Soner Esmer (2011). Bursa Gemlik Limanlarının Günümüzdeki ve Gelecekteki Rollerini, Bursa 3. Kent Sempozyumu, 29-30 Nisan, Bursa.
- Oral, Ersel Zafer ve Soner Esmer (2012). Doğu Akdeniz’de Konteyner Potansiyeli: İskenderun ve Mersin Limanlarının Rekabeti, 9. Ulusal Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları Kongresi Bildiriler Kitabı, ss. 805-812.
- OSD (2008). Marmara Bölgesi Otomotiv Lojistik Planlaması, <http://www.osd.org.tr/lojistik.pdf/01.04.2013>.
- Oxford Economics (2013). The economic impact of the UK’s Maritime Services Sector, <http://maritime.wisshost.net/wp-content/uploads/2012/01/Maritime-UK-stats.pdf/01.04.2013>.
- Port of Rotterdam, (2012). Port Statistics 2009-2010-2011, <http://www.portofrotterdam.com/en/Brochures/Port-Statistics-2011.pdf/01.04.2013>.
- Port Miami (2012). Directory 2012-2013-Miami-Dade Portal <http://www.miamidade.gov/portmiami/library/brochures/port-directory.pdf/01.04.2013>.
- Richardson, James A. (2012). The Economic Impact of the Ports of Louisiana, <http://portsoflouisiana.org/wp-content/uploads/2012-final-report.pdf/01.04.2013>.
- RITA (2009). America’s Freight Transportation Gateways, Bureau of Transportation Statistics Publications, Washington.
- RITA (2011). America’s Container Ports: Linking Markets at Home and Abroad, Bureau of Transportation Statistics Publications, Washington.
- Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois and Brian Slack, (2006). The Geography of Transport Systems, Routledge, USA.
- Saban, Metin ve Gülay Güğçerçin (2009). Deniz Tasımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi, 1 (1) : 1-16.
- Talley, Wayne K. (2009). Port Economics, Routledge, USA. Trujillo, Lourdes and Gustavo Nombela (2000). Multiservice Infrastructure Privatizing Port Services, <http://rru.worldbank.org/documents/publicpolicyjournal/222Truji-10-24.pdf/01.04.2013>.

- Tuna, Okan (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Cilt 3, Sayı:2, ss. 208-226.
- TÜİK, (2013a). Yollara Göre İhracat, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatis tikTablo.do?istab_id=642/01.04.2013.
- TÜİK, (2013b). Yollara Göre İthalat, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatis tikTablo.do?istab_id=643/01.04.2013.
- UN (2005), Free Trade Zone and Port Hinterland Development, Thailand: United Nations Publications.
- UNCTAD, (2012). Review of Maritime Transport 2012, United Nations Publication, Geneva.
- United Nations, (2002). Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, : United Nations Publication, New York.
- Vedernikov, Yuri V. and Dmitry Y. Vedernikov (2012). Development of Chinese Sea Transport at The Turn of XX-XXI Centuries, Asia-Pacific Journal of Marine Science Education, Vol:2, No:1, pp. 129-141.
- Wang, James; (2007), "Logistics in China", Donald Waters (eds.), Global Logistics New Directions in Supply Chain Management, Kogan Page, pp.391-402.
- World Bank (2013). Container Port Traffic, <http://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU/01.04.2013>.
- WTO, (2013). Time Series On International Trade, <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDStatProgramSeries.aspx?Language=E/01.04.2013>.
- Yüksel, Yalçın, Esin Çevik, Adnan Akyarlı, Ahmet Cevdet Yalçın ve Işıkhan Güler (2002). Dünya Liman Örnekleri ile Türkiye Limancılık Politikası Üzerine Bir Çalışma, 4.Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu, 24-27 Ekim, Antalya.
- Zeytinoğlu, Ayhan (2009). Türkiye'nin İhracatıyla Parlayan Şehri Kocaeli, İhracat Dergisi, Yıl:1, Sayı:4, ss.58-60.

THE IMPACT OF PORTS ON INTERNATIONAL TRADE AND THE ROLE OF KOCAELI PORTS FOR TURKISH ECONOMY

Yusuf BAYRAKTUTAN •

Mehmet ÖZBİLGİN ••

Abstract

Along with the increasing world trade, the relative importance of maritime transport, and the number and volume of vessels arriving in ports tend to increase. As a basic component of maritime transport, ports are growing and evolving. Ports supporting trade and transportation, offer important opportunities for the economic development of the cities and regions, establish a strong bond among various trading centers. In this regard, a great competition in order to meet the rising demand on a global scale has been experienced. Kocaeli, as a city located on a gulf and around transit routes, connects Istanbul to Anatolia. Thus, Kocaeli ports provide important strategic advantages for the city, as well as the country.

Keywords: Maritime transport, Economics of ports, Kocaeli Ports.

JEL Codes: F01, R40

• Kocaeli Üniversitesi İİB Fakültesi, İktisat Bölümü, ybayraktutan@kocaeli.edu.tr

•• Kocaeli Üniversitesi İİB Fakültesi, İktisat Bölümü, mehmet.ozbilgin@kocaeli.edu.tr