

# BÖLGELERİN KALKINMASINDA LİMANLARIN GELİŞTİRİLMESİ: İZMİR ÖRNEĞİ\*

ENHANCING PORTS IN REGIONAL DEVELOPMENT: CASE OF IZMIR

Dr. Saygın Can OĞUZ  
T.C. İzmir Kalkınma Ajansı  
ORCID: 0009-0000-1336-1129

Cangül KUŞ  
T.C. İzmir Kalkınma Ajansı  
ORCID: 0009-0009-0009-3351

## Öz

Limanlar erişimi güçlendirmeleri, üretimi ve ticareti desteklemeleri, ekonomik ve sosyal canlılığı artırmaları gibi faydaları ile bölgesel kalkınma açısından özel öneme sahiptir. Kadim bir liman şehri olan İzmir bugün 16 liman ve 92 milyon ton yük elleçleme miktarı ile büyük bir liman bölgesidir. Ancak uzun dönemli gözlemlere ve yaşanan gelişmelere rağmen, İzmir limanlarında elleçlenen yükün Türkiye içindeki payının azalma eğilimini işaret etmektedir. İzmir'in liman altyapısı ve liman hizmetlerine dair deneyiminin değişen koşullar içinde daha ileri nasıl taşınabileceğine odaklanan bir strateji çalışması İzmir Kalkınma Ajansı tarafından yapılmıştır. Analiz ve katılımçılık zemini üzerinde geliştirilen ve alanında ilk bölgesel çalışma olarak değerlendirilen İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi; TCDD İzmir Limanı'nın canlandırılması, Aliğa limanlarının güçlendirilmesi, Çandarlı Limanı'nın rüzgar enerjisi ekipmanları taşımacılığı üzerine ihtisaslaşması ve tüm liman bölgesinin liman otoritesi modeliyle etkin biçimde yönetilmesi önerilerini içermektedir. Bu makalede, bölgesel kalkınmada limanlara öncelik veren bir anlayış ile İzmir Bölgesi özelinde yapılan çalışmaların liman ve kalkınma literatürü ile bağlantılı biçimde aktarılması amaçlanmıştır. Elde edilen sonuçlar Türkiye'de liman bulunan bölgelerde limanların güçlendirilmesine ilişkin çalışmaların bölgesel ekonominin gelişimi açısından rol oynadığını, nitelikli analizler ve katılımçılık süreçleri ile hayata geçirilecek doğru politikaların uzun vadede liman kaynaklı gelir, iş ve katma değer artışlarına katkı sağlayabileceğini ortaya koymuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Liman, Bölgesel Kalkınma, Deniz Taşımacılığı

## Abstract

Ports hold significance in regional development with their benefits to regions. Izmir, recognized as an ancient port city, is currently a large port region, home to 16 ports and 92 million tons of cargo handling. However, the share of cargo handled at Izmir ports in Turkey tends to decrease, despite the developments experienced. A regional strategy study focusing on ports was carried out by the Izmir Development Agency. Izmir Ports Current Situation Analysis and Development Perspective, which was developed through of analysis and participation, consists of revitalizing TCDD Izmir Port, strengthening Aliğa ports, specializing Çandarlı Port in the wind energy and shifting to the port authority model. In this article, it is aimed to convey the studies conducted in the Izmir Region with an understanding that gives priority to ports in regional development in connection with the port and development literature. The results revealed that the efforts to strengthen the ports in the regions of Türkiye play a role in the development of the regional economy, and that the implementation of policies based on qualified analyses and participative processes, can contribute to increments in port-based income, jobs and added value increases in the long run.

**Keywords:** Ports, Regional Development, Maritime Transport

\* Bu makale İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi çalışması ve alt analizlerinden üretilmiştir.

## Giriş

Limanlar gemilere hizmet veren ve yükleme, boşaltma, depolama ile ilgili lojistik hizmetlerin yürütüldüğü kıyı tesisleridir. Yapısal nitelikleri ve yerine getirdiği işlevler yanı sıra yarattığı çok boyutlu etkiler limanları kapsayıcı tek bir tanımla ele almayı zorlaştırmaktadır. Kıyının sahip olduğu coğrafi özelliklerle biçimlenen, denizin çevresel etkilerinden yalıtılmış, balıkçıların ihtiyaçlarının karşılanabildiği görece küçük kıyı tesisleri liman örnekleridir. İçerisinde depo, antrepo gibi yapıların olduğu, farklı yük elleçleme hizmetlerinin verildiği, endüstriyel üretim bölgelerine kara yolu ve demir yolu bağlantılarıyla doğrudan erişilebilen, hatta teknoloji ve hizmet firmaları ile beraber bir kümeye dönüşmüş daha büyük ve karmaşık yapıdaki kıyı alanları da liman olarak tanımlanmaktadır. Bu değişen ölçek içinde her ne büyüklükte olursa olsun limanlar ekonomik faaliyetleri destekleyen, etrafında yoğunlaşma yaratan, ekonomik, sosyal ve mekansal olarak biçimlendirme gücüne sahip altyapı birimleridir.

Yerine getirdikleri işlev neticesinde ülkeler ve bölgeler için gelir, iş ve canlılık yaratan, sosyal, kültürel ve ekonomik değişimi tetikleyen limanlar buldukları şehirleri tarih boyunca her yönden etkilemiştir. Bugünün dünyasında ise üretimin doğuda, tüketimin batıda yoğunlaşması deniz taşımacılığını küresel mal ve hammadde akışı için daha önemli bir konuma getirmektedir. 1970'lerden itibaren hız kazanan dünya deniz yolu ticaretinin dünya nüfus artışının çok ötesinde gelişmesinin altında deniz yolu taşımacılığın sunduğu avantajlar yatmaktadır (Oğuz, 2021).

Limanların buldukları bölgeye etkileri ile sağladıkları katkı ve uzmanlık liman şehirleri için bir ayrıcalık ve avantaj unsurudur. Bölgelerde limanların geliştirilmesi liman gelirlerini artırmakta, istihdama katkı sağlamakta, ayrıca limana bağlı diğer sektörlerin de gelişimini tetiklemekte ve hızlandırmaktadır. Üretimin çıkış noktası olan limanların gelişimi ile ilgilenmek, bölgenin liman varlığından elde edeceği faydaları en yüksek seviyeye çıkarmak, bunun yanında olumsuz etkileri bertaraf etmek, farklı boyutlarıyla kalkınmayla ilişkili konulardır.

Türkiye'nin batısında yer alan ve liman şehri kimliği ile ülkenin batıya açılan kapısı olan İzmir 16 limanı ile 2022 yılında ülkede toplam yükün yüzde 17'sini, konteyner yüklerinin yüzde 15'ini elleçlemiştir. İzmir Limanının ülke ekonomisindeki öneminin azalmasına koşut olarak ve liman sayılarındaki artışa bağlı olarak ülke çapındaki payı azalmıştır. Diğer taraftan Aliğa limanları her yıl gelişimini sürdürerek, Aliğa liman bölgesinin etkinliği ile İzmir'in, Türkiye içindeki payı küçük de olsa artış göstermektedir. Bu çerçevede, İzmir Kalkınma Ajansı (İZKA) tarafından İzmir'deki limanları bütünsel olarak değerlendiren ve analiz eden, liman gelişimini bölgesel kalkınma perspektifi ile ele alan bir çalışma yapılmış ve "İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi" adıyla yayımlanmıştır.

Bu makale, liman hizmetleri sektörü ile bölgesel kalkınma arasındaki ilişkiyi esas alarak İzmir örneğinde İZKA'nın çalışmasında sunulan perspektifi incelemekte; son 10 yılda yapılmış benzer çalışmalarla arasındaki farkı ortaya koymakta ve Türkiye'de limanları temel alan bölgesel çalışmalara yönelik yeni tartışma açabilmeyi amaçlamaktadır.

Çalışmanın ilk bölümünde farklı tanım ve yaklaşımları ile beraber liman kavramı irdelenmektedir. İkinci bölümde limanlar ve bölgesel kalkınmaya etkileri ele alınmakta, üçüncü bölümde İzmir limanlarının sergilediği gelişim tarihsel boyutlarıyla açıklanmaktadır. Dördüncü bölümde, İZKA çalışmasında limanların gelişimine ilişkin ortaya koyulan perspektif incelenmektedir. Sonuç ve değerlendirme bölümünde ise literatür incelemesinde elde edilen veriler ve İZKA'nın perspektif çalışmasında ortaya koyulan çerçeve bağlamında Türkiye'deki diğer liman bölgelerine yönelik çalışmalar için yararlanılabilecek stratejik bir ele alış tartışmaya açılmıştır.

## 1. Liman Kavramı

Limanlar tarihsel gelişimleri içinde sadece denizle karanın kesiştiği yerlerden ticari ve endüstriyel merkezlere, sonrasında da lojistik ve dağıtım platformlarına dönüşmüştür (Alderton, 1995: 253, Yercan, 1996: 13, Altınçubuk, 2000: 9, Agerschou,

1985: 2, Branch, 1986: 1). Günümüzde limanlar, uluslararası tedarik zincirlerinin düğüm noktaları olarak tanımlanabilir. Ürünlerin bir nakliye biçiminden diğerine geçtiği yer olmanın ötesinde, ulaştırma zinciri ile bütünleşmiş lojistik merkezlerdir (Esmer, 2009: 7). Limanlar genel olarak hizmet alanlarına, yüklerine, mülkiyetlerine ve hizmet biçimlerine göre sınıflandırılmaktadır.

Hizmet alanına göre kıtalararası limandan yerel limana uzanan şekilde dört tip liman sayılabilir (Baran, 2020: 2):

- *Kıtalararası Liman:* Uluslararası ticarete yönelik yük işlemlerinin gerçekleştirildiği limanlardır. Ülkemizde İstanbul Ambarlı Limanı bir kıtalararası liman örneğidir.
- *Ulusal Liman:* Verilen hizmetin etki alanının ulusal ölçekte sınırlı kaldığı limanlardır. Ülkemizin güneyinde yer alan İskenderun Limanı bu tip limanlara örnek verilebilir.
- *Bölgesel Liman:* Bölgesel yük trafiğine cevap veren limanlardır. Dikili Limanı bir bölgesel liman örneğidir.
- *Yerel Liman:* Etki alanı mahalli düzeyle sınırlı kalan limanlardır. Giresun Tirebolu Limanı bir yerel liman örneği olarak ele alınabilir.

Diğer bir sınıflama limanın odaklandığı ve işlemlerini yürüttüğü yük tipine göre yapılmaktadır. Yük tiplerine göre limanlar aşağıdaki biçimde sınıflara ayrılmaktadır:

- *Konteyner Limanları:* Farklı türdeki yüklerin bir arada taşındığı konteynerlere yönelik elleçleme ve gümrükleme hizmetlerinin verildiği limanlardır.
- *Genel Kargo Limanları:* Paletli, çuvalı, dökme gibi kuru yükler için gerekli operasyonların yapıldığı limanlardır.
- *Dökme Yük Limanı:* Kimyasallar, ham petrol gibi sıvı haldeki yüklerin yanı sıra kömür, tahıllar gibi kuru haldeki dökme yüklerle hizmet veren limanlardır.

- *Çok Amaçlı Liman:* Dökme yükler ve genel yüklerle yönelik hizmetlerin bütünleşmiş biçimde verildiği limanlardır.
- *Ro-Ro Limanı:* Römork ve kamyon yükleri ile yapılan tekerlekli yük taşımacılığına hizmet eden limanlardır.
- *Yolcu Limanları:* Kruvaziyer gemileri ile yolcu taşımacılığının yapıldığı ve deniz yoluyla seyahat eden yolculara yönelik hizmetlerin verildiği limanlardır.

Limanların mülkiyet esasına göre sınıflandırılmasını, limanın mülkiyetinin devlete ya da bir şirkete ait olması belirlemektedir. Mülkiyet türüne göre malikin, kamu, özel veya her ikisinin ortak olduğu limanlar söz konusudur. Bu kategorileri aşağıdaki biçimde açıklamak mümkündür:

- *Kamu Limanları:* Liman mülkiyeti, yönetimi ve işletiminin devlet idaresine ait olduğu limanları ifade eder. İzmir Alsancak'ta faaliyet gösteren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İzmir Limanı kamu limanlarına bir örnektir.
- *Kamu-Özel Limanları:* Liman mülkiyeti, yönetimi ve işletmesinin belirlenen koşullar dahilinde kamu idaresi ve özel sektör işletme ve/veya işletmeleri arasında paylaşıldığı limanları ifade eder.
- *Özel Limanlar:* Liman mülkiyeti ve işletmesinin tamamının özel şirketler tarafından gerçekleştirildiği limanlardır. İzmir'de Aliğa bölgesinde faaliyet gösteren limanlar özel limanlara örnektir.

Verdiği hizmete göre limanların sınıflandırılmasında, müşterilerine sağladıkları hizmet tipi dikkate alınmaktadır. Bu kapsamda ana liman, aktarma limanı, uğrak veya besleme limanı yer almaktadır:

- *Ana Liman (Hubport):* Büyük ölçekli ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlendiği, kendi orijinal bölgesel yük çeşitliliğine sahip olan, derinliklerinin dünyanın en büyük gemilerini karşılayabilecek düzeyde olduğu ve denizcilik şirketlerinin az sayıda liman uğrağı

yapmasına olanak veren büyük yükleme boşaltma merkezleridir. Bu limanlara Çinde Şangay, Hollanda'da Rotterdam ve Almanya'da Hamburg limanları örnektir.

- *Aktarma Limanı (Transshipment Port)*: Büyük miktarda yük birleştirilmesi ve dağıtımını yapan aktarma limanları gemi-gemi ya da gemi-kara-gemi arasında aktarma faaliyetlerini yerine getirirler (Fageda, 1999). Genellikle uluslararası yük aktarımının gerçekleştiği aktarma limanlarının kendi art alanlarına (lokal yüklere) hizmetleri düşüktür (Esmer ve Karataş Çetin, 2013). Bu limanlarda yükün en az yüzde 80'lik bölümü aktarma yüklerdir. İspanya'da Algeciras ve İtalya'da Gioia Tauro limanları aktarma limanlarına örnektir (Karataş Çetin, 2004: 96).
- *Uğrak Limanları (Calling Port)*: Uluslararası veya kıtalar arası gemiler uğrasa da aktarma yüklere çalışmazlar. Sahip oldukları potansiyel doğrultusunda uğrak limanlar ana limana dönüşebilmektedir (UDHB, 2010). Ülkemizde Aliğa Nemrut Körfezi'nde yerleşik limanlar uğrak limanı olma özelliğine sahiptir.
- *Besleme Limanı (Feeder Port)*: Yükler ana limanlardan besleme limanlarına aktarılır ve oradan hinterlanda ulaştırılır (UDHB, 2010). Bu tür limanlar, ana denizcilik hatlarına daha uzak bölgeler üzerinde konumlanmıştır. Bu açıdan ana konteyner gemileri bu tür limanlara uğramaz. Genellikle ana limanlardan yaklaşık 1.000 TEU'luk küçük gemilerle gelen yerel yükler, besleme limanlarında elleçlenir (Karataş Çetin, 2004: 98). Lam ve Iskounen (2010) besleme limanlarını yıllık 10.000 TEU – 1.000.000 TEU kapasitesi arasında daha geniş bir yelpazede incelemiş ve bu limanları bölgeler ya da kıtalar arası ticaretin besleyici fonksiyonlarını gerçekleştiren limanlar olarak tanımlamıştır.

Kısaca özetlenen farklı tanımlarıyla ele alınabilen limanlar yapılan sınıflamadan bağımsız olarak tedarik zincirinin merkezinde olan işlevlere sahiptir.

Limanlar bölgeler için iktisadi büyüme, rekabet edebilirlik, sosyal ve siyasal yapıların gelişimi gibi farklı alanlara katkı sağlamaktadır. Limanların çok boyutlu ve bütüncül etkileri, bunları bölgesel kalkınmanın merkezine koymakta, Avrupa ve Asya'nın önde gelen bölgeleri gelişimlerini limanlar üzerinden tanımlamaktadır.

Belçika'nın kuzeyinde konumlanan Flaman Bölgesi, gelişimini limanları üzerinden tanımlayan bölgelere iyi bir örnektir. Antwerp, Zeebrugge, Gent ve Ostend şehirlerinin limanlarından oluşan Flaman Bölgesi limanları, dünyanın operasyonel verimliliği en yüksek liman kümesi olarak öne çıkmaktadır. Bu kümelenme, Antwerp Limanı'nın başında olduğu örnek bir taşımacılık merkezi haline gelmiştir. Sadece lojistik ve ticaret alanında değil, ortak karar ve politikalar, kamu desteği ve insan kaynağına erişim gibi farklılaşan 6 başlıktaki 30 faaliyet alanında iş birliklerine konu olmaktadır (Kuş, 2020).

Hong Kong'da 2019 yılında kurulan stratejik ortaklık ile farklı operatörler tarafından işletilen 8 terminal ve 23 rıhtımın işletmede "tek vücut" haline geldiği Hong Kong Deniz Limanları İttifakı (Hong Kong Seaport Alliance) diğer bir çarpıcı örnektir. Limanların rekabet öncesi iş birliği prensibi ile oluşturdukları ittifak ile gemilerin yük boşaltma sürelerinin iyileştirilmesi, terminaller arası kamyon taşımacılığının azaltılarak nakliye güzergahlarında maliyetlerin düşürülmesi ve böylece denizcilik ve liman endüstrisinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Liman kullanımının iyileştirilerek karbon salımının ve çevresel etkilerinin azaltılması ve Hong Kong'un küresel ticaret merkezi konumunun korunması diğer amaçlar arasındadır.

Sayılan örnekler limanların bölgelerin kalkınmasındaki önemli konumlarını işaret etmektedir. Bu doğrultuda limanların tekil altyapı birimleri olma rollerinin ötesinde, bölgesel kalkınma ile yakından ilişkili iktisadi bileşenler olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.



## 2. Limanlar ve Bölgesel Kalkınmaya Etkileri

### 2.1. Bölgesel Kalkınma Kavramı

Bölgesel kalkınma, bir vizyon doğrultusunda katılımcılık ve sürdürülebilirliği esas alarak bölge ölçeğinde ekonomik ve toplumsal gelişmeyi sağlamayı hedefleyen çalışmalar bütünüdür (İldırar, 2004: 15-16). Şehirler ve kırsal alanlarda refah ve yaşam standartlarını yükseltmeye; bölgelerin, ülke geneli ile kapsayıcı ve dayanıklı toplum yapısına katkılarına daha iyi hale getirmeye yönelik bir çabadır. Bölgesel kalkınma politikası tüm bölgelerdeki ekonomik faaliyetleri destekleyerek bölgesel farklılıkları azaltmayı amaçlar (OECD, 2022). Tarihsel süreç içinde toplumsal ihtiyaçlar ve hakim olan iktisat politikalarına göre canlı bir yapı gösteren bölgesel kalkınma kavramı, küreselleşme sebebiyle geleneksel ele alışlardan daha yeni yaklaşımlara doğru değişim sergilemiştir.

1929 yılındaki Büyük Buhran sonrasında ortaya çıkan erken yaklaşımları, İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1950'li yıllardan itibaren adil bir ekonomik gelişmeyi amaçlayan kalkınmacı anlayış izlemiştir. 1970 yılında yaşanan ekonomik kriz ile beraber 1980 yılı sonrasında neoliberal politikalar öne çıkmış, 1990'lı yıllarda küreselleşme süreci ve rekabet önem kazanmıştır. 2000'li yıllarda küreselleşme ile bölgesel rekabette bilginin ve ağların daha fazla önem kazanması ile gelen değişimler söz konusu olmuştur. Bu değişim ve dönüşüm sürecinde bölgesel kalkınma yaklaşımının amaç ve öncelikleri de sürekli değişime uğramaktadır.

Bölgeyi odağına alan analizler ve modelleme çalışmaları neticesinde zaman içinde çok sayıda teori ve model geliştirilmiştir. Merkezi yerler teorisi, sektörler teorisi, ihracat merkezleri teorisi, birikimli nedensellik teorisi, Keynesyen bölgesel kalkınma teorisi ve neoklasik bölgesel kalkınma teorisi olarak örneklendirilebilecek bu teoriler kendi bakış açılarına göre bölgesel gelişmeye açıklamalar getirmiştir (Vatansever Deviren ve Yıldız, 2014). Ayrıca yeni sanayi odakları, büyüme kutupları, merkez-çevre ve içsel büyüme modelleri sayılabilir.

1929 yılında yaşanan Büyük Buhranın doğurduğu olumsuzluklar neticesinde ortaya çıkan ve refahın oluşturulmasında devletin rolünü savunan Keynesyen bölgesel kalkınma politikaları, sürekli merkezi hükümetin bütçe desteğine ihtiyaç duyması ve bölgesel eşitsizliklere çözüm üretmemesi nedeniyle 1980'lerden itibaren terkedilmeye başlanmıştır. Kalkınmanın gerçekleşmesi için devletin etkinliğinden ziyade piyasanın iç dinamiklerinin işleyişine imkan verilmesi gerektiğini öne süren neoklasik bölgesel kalkınma teorisinde de rekabet şartlarına karşı güçlü olmayan yerel ekonomilerin başarılı olamaması eleştirilmiştir.

1990 sonrasında ortaya çıkan politik ve ekonomik değişimler neticesinde yeni ekonomik coğrafya yaklaşımı ve yeni bölgencilik yaklaşımları ortaya atılmış, bu şekilde geleneksel anlayıştan yeni bölgencilik geçiş söz konusu olmuştur. İçsel dinamiklere dayalı bölgesel gelişme yaklaşımında bölgesel kalkınmanın bölgelerin kendi öz kaynakları ve yerel dinamikler sonucu oluştuğu varsayımı benimsenmiştir (OECD, 2003; Tödtling, 2011; Margarian, 2013). Ekonomik faaliyetlerin belirli coğrafi bölgelerde yoğunlaşması ile birlikte nüfusun toplulaşması, bankacılık başta olmak üzere hizmetler sektörünün yoğunluk kazanması, bu sayede bölgelerde ticaret merkezleri oluşmasına dikkat çeken yaklaşım bu yönüyle ekonomik faaliyetler ve coğrafi dağılım ile mekansal özellikler arasındaki ilişkiyi sorgulamaktadır (Kum, 2011).

Bölgesel kalkınma gündeminde önemli yer tutan yeni bölgencilik kavramı ise yerel potansiyele, olanaklara ve içsel değerlere odaklanmaktadır. Bu şekilde ekonomi politikasının odağında konumlanan bölgeler (Webb ve Collis, 2000), rekabet için yerel kaynakların harekete geçirilmesini amaçlamaktadır (Amin, 1999). Girişimci kent, öğrenen bölgeler (Erkut ve Gönül, 2010: 381), Ar-Ge, yenilikçilik ve ağ tabanlı yönetim gibi kavramlar yine bölgelerin ekonomik gelişimi bağlamında öne sürülmüştür. Bölgesel kalkınmada 1950 ve 1960'lı yıllarda geçerli olan yaklaşımlardan farklı olarak (Çakmak ve Erden, 2004), devlet ya da ondan tamamen bağımsız bir model yerine bölgesel ve yerel girişimleri dikkate alan karma bir anlayış esas alınmaktadır. Küreselleşme ile gelen sorunlarla

başa çıkılabilmesi ve piyasa sisteminin işlemesi için düzenleyici bir kurum olarak devletin varlığı gerekli görülmektedir. Keynesyen refah devleti anlayışından uzak bir biçimde devletin düzenleyici ve belli ölçüde destekleyici rolü olması öngörülmektedir (Çakmak ve Erden, 2004). Yereldeki kaynaklardan kalkınma için istifade etmeyi amaçlayan, bölgelerin dışa dönük ağlarına, hizmetlerine ve kendi ekonomik gücüne dayanan (Yücebaş, 2014: 21) yeni bölgecilik kavramı, bu yaklaşım ile bölge düzeyindeki güncel kalkınma çalışmaları için de bağlam sunabilmektedir.

İçsel dinamiklere dayalı bölgesel gelişme yaklaşımı ve yeni bölgecilik yaklaşımlarıyla şekillenen bölgesel politikanın, yeni ekonomik coğrafya kuramıyla birlikte kalkınmanın mekansal boyutuna odaklandığı görülmektedir. Bölgesel rekabet edebilirliğin ön plana çıkması ile bölgenin kendi potansiyelini kullanarak rekabet edebilirliğinin güçlendirilmesi önem kazanmıştır. Ekonomik faaliyetlerin ve birbirini tamamlayan ilişkilerin (ağların) güçlendirilmesi, ekolojik ve sürdürülebilir mekansal düzenlemeler ve yenilikçi yönetim mekanizmalarıyla bölgelerin rekabet gücünün artırılması amaçlanmaktadır.

## 2.2. Liman ve Bölgesel Kalkınma İlişkisi

Limanların ticaretin maliyetlerini düşürdükleri, katma değer ve istihdam yarattıkları ve limanla ilgili sektörlerde inovasyonu geliştirdikleri bilinmektedir (Merk, 2013). Farklı limanların performansları ile bölgesel ekonomik gelişmeyi beraber inceleyen çalışmalar genel olarak liman gelişimlerinin ekonomik büyüme ile ilişkili olduğunu göstermektedir (Munim ve Schramm, 2018). Acciaro (2008), limanların ekonomide yarattığı olumlu etkilere ilişkin faktörleri şu şekilde özetlemektedir:

1. Bir ulaşım düğüm noktası olarak iyileştirilmiş erişilebilirlikten kaynaklanan etkiler
2. Ülkenin veya limanın bulunduğu bölgenin sanayisini geliştirici etkileri
3. İstihdam üzerindeki etkiler
4. Liman ve bağlı işlevlerle metropol ve kentsel alanların gelişiminin yarattığı etkiler

Ferrari ve diğerleri (2010) çalışmalarında kullanılan girdi-çıkıtı literatürünün terminolojisine bağlı olarak limanların bölgesel ekonomiye dört çeşit etkisinden bahsetmektedir:

- Doğrudan etkiler: Limanın doğrudan inşası ve işletilmesinden elde edilen istihdam ve gelir
- Dolaylı etkiler: Mal ve hizmet tedarik zinciri tarafından oluşturulan istihdam ve gelir
- Teşvik edilen etkiler: Doğrudan ve dolaylı etkilerin yarattığı gelirlerin çalışanlar tarafından harcanmasından elde edilen istihdam ve gelir
- Katalitik etkiler: Limanın üretkenlik artışının itici gücü ve ardından yeni firmaları çeken bir çekici olarak oynadığı rolden kaynaklanan istihdam ve gelir

Sanayi Devrimi ile başlayan ve etkileri 18. yüzyılın sonundan itibaren deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri sektöründe de gerçekleşen değişimler göz önüne alındığında, liman ve kent ilişkisi, kentsel kimlikte önemli bir faktör olarak her zaman kentsel gelişimi yönlendirmiştir. Şehir merkezlerinden uzun süre önce liman faaliyetlerinin taşındığı durumlar olsa da Kobe, Hamburg, Antwerp ve Pire gibi şehirler, liman şehir karakterlerini değiştirmeden korumaktadır. Bu kentler, limanlarını şehirle sorunsuz bir şekilde entegre etmeyi başardıkları gibi, farklı kültürel, ulusal ve etnik yapılar için sosyal ve kültürel tesisleri liman etkileşim sahalarına dahil eden, liman-kent entegrasyonunu sosyal, ekonomik ve rekreasyonel işlevlerle harmanlayabilen iyi örneklerdir (Dündar vd., 2014: 259).

Literatürde belli liman bölgeleri bazında veya ulusal ve uluslararası boyutta limanın etkilerine yoğunlaşan çok sayıda çalışma mevcuttur. Bu çalışmalar liman ile bölgesel ekonominin gelişimi arasındaki ilişkileri farklı boyutlarıyla ortaya koymaktadır. Warf ve Cox (1989) deniz ticaretinin yarattığı ekonomik etkiyi inceledikleri çalışmalarında New York Limanı'nda 1977 yılına göre 1987'de toplam tonajın düşmesine rağmen 24.000 iş, 600 milyon Amerikan doları kişisel gelir, 340 milyon Amerikan doları firma geliri ve 1,9

milyar Amerikan doları bölgesel üretim yarattığını göstermiştir. Bahse konu ilerlemelerin sağlanmasına konteyner taşımacılığının gelişmesi başta olmak üzere malların türünde ve elleçleme biçimlerindeki değişimler katkı sağlamış, ilerlemelerin yaklaşık yarısı liman ile ilişkili endüstrilerden kaynaklanmıştır (Warf ve Cox, 1989).

Santander Limanı'nın (İspanya) Cantabria bölgesinde oluşturduğu ekonomik etkiyi bölgesel girdi çıktı tablosu kullanarak araştıran Castro ve Millan (1998) çalışmalarında liman faaliyetinin, bölgenin istihdamını, maaş gelirlerini, brüt işletme fazlasını ve brüt katma değerini yaklaşık yüzde 17 oranında etkilediği sonucuna varmıştır. Bottasso ve diğerleri (2014) 13 Avrupa ülkesinde TL3<sup>1</sup> seviyesindeki 621 bölgeyi incelemiş, liman elleçlemesindeki yüzde 10 düzeyindeki artışın bölgelerde gayri safi yurtiçi hasılayı (GSYİH) yüzde 0,01 ila yüzde 0,03 oranında artırdığını tespit etmiştir. Doğrudan etkiler yanı sıra toplam etkiler de dikkate alındığında, tüm bölgelerde yüzde 0,06 ila yüzde 0,2 GSYİH artışı gözlenebilmektedir. Çalışmada limanın sadece bulunduğu TL3 bölgesine değil, komşu bölgelere de önemli ekonomik fayda sağladığı belirtilmektedir (Bottasso vd., 2014).

Shan ve diğerleri (2014) Çin'deki liman bölgelerinde yaptıkları araştırmada, liman kargo elleçlemesindeki yüzde 1'lik artışın kişi başına GSYİH büyümesini yüzde 7,6 artırdığını, ayrıca komşu ekonomilere yansıyan olumlu etkilerin görüldüğünü ortaya koymuştur. Güney Afrika'ya odaklanan çalışma (Chang vd., 2014) ise liman faaliyetindeki bir birimlik düşüşün ülke ekonomisinde yüzde 17 oranında kayıp yaratabileceğini vurgulamaktadır. Park ve Seo (2016) Güney Kore bölgelerini 2000-2013 dönemi verileriyle analiz etmiş ve tüm limanların genel olarak buldukları şehirde ekonomiyi geliştirdiklerini ortaya koymuştur. Çalışma aynı zamanda olumlu etkilerin özellikle konteyner limanları ve yeterli yük hacmine sahip limanlarda belirginleştiğinin altını çizmektedir.

Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) Fransa, Almanya, Finlandiya, Türkiye, Hollanda, Şili, Slovakya, Güney Afrika ve Çin'deki 150 limanın limanların buldukları şehirler üzerindeki etkisini değerlendirmek ve bu şehirler üzerindeki olumlu etkilerin artırılması için politika önerileri sağlamak amacıyla yürüttüğü meta-çalışma çarpıcı sonuçlar sunmaktadır. Buna göre ortalama olarak bir tonluk liman yük hacminin 100 Amerikan doları değerinde ekonomik katma değer yarattığı ortaya koyulmuştur (OECD, 2013). İncelenen limanların üçte ikisinde katkı, 50 Amerikan doları ile 250 Amerikan doları arasındadır. Ayrıca, üretilen ekonomik katma değer yük tipleriyle de ilişkili olduğu görülmektedir. Kuru dökme ve sıvı dökme yüklerde ton başına katma değer proje kargo, genel kargo ve konteynerli kargoya göre genellikle daha sınırlıdır. ABD limanları için bakıldığında elleçlenen bir ton tahıl, ortalama 20 Amerikan doları üretirken bu katkı, otomobiller için 220 Amerikan doları ve konteynerli kargo için 90 Amerikan doları olmaktadır (OECD, 2013). Liman gelişmelerinin hangi yük tipi ile sağlandığı, bu gelişimleri hedefleyen bölgesel politika ve yatırımların mahiyeti, limanların bölge ekonomilerini geliştirme gücünü de etkilemektedir.

Ekonomik etkiler dışında limanlar kalkınmanın diğer bir boyutu olan sosyal açıdan da bölgeleri etkilemekte, özellikle yarattıkları canlılık ile ilişkilendirilmektedir. Limana sahip kıyı şehirleri günümüzde bir nevi küresel arayüzler olmakta, gerçekleştirdikleri ticaret sonucunda yaratılan ekonomik refah ile insanların ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşma gösterdiği kümeler haline gelmektedir (Wang, 2016). Limanların diğer ülke, şehir ve bölgelerle kurduğu bu etkileşim, şehrin dokusunu ve sosyoekonomik yapısını da etkilemektedir. Şehrin dış dünyayla bağlantı noktası olarak çalışan limanlar salt yüklerin girip çıktığı bir yer olmaktan çıkıp sosyoekonomik bir merkez karakterine bürünmektedir. Bu şekilde liman bölgeleri, uluslararası etkileşime açıklıkları ve süreklilik gösteren ilişkileri ile hızlı sosyokültürel gelişme de sergilemektedir (Koca, 2017).

1 OECD tarafından kullanılan, Avrupa Birliği İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması sistemiyle uyumlu idari sınıflama olup Düzey-3 bölgelere tekabül etmektedir.

Limanların büyüme ve gelişmeleri bölgesel düzeyde liman hizmetleri iş kolunda daha fazla istihdam anlamına gelmektedir. Genova Limanı özelinde yürütülen ve İtalya'da liman bulunan bölgeler ile diğerlerinin kıyaslanmasına dayanan çalışmaya göre limanın Genova'ya toplam istihdamın yüzde 20'si düzeyinde, 35.771 kişilik istihdam etkisinin olduğunun altı çizilmektedir (Musso vd., 2000). Bottasso ve diğerleri (2013) tarafından yürütülen ve 10 Batı Avrupa ülkesindeki 560 liman bölgesinde liman faaliyetlerinin yerel istihdam üzerindeki etkisini inceleyen çalışmada, net 1 milyon tonluk ilave liman hacminin 400 ila 600 adet iş yarattığı tespit edilmiştir.

Diğer taraftan OECD (2013), 1 milyon tonluk liman yük hacminin ortalama 800 iş anlamına geldiğini hesaplamıştır. Taşınmasında daha çok boru hatları kullanılan sıvı dökme yükler (ham petrol, petrol ürünleri vb.) dışarıda bırakıldığında, bu sayı iki katına ulaşabilmektedir (Bottaso vd., 2013). Acciaro (2008), Sardunya ekonomisinde limanların rolünü inceleyen çalışmasında limanın ve limanla ilişkili sektörlerin yarattığı istihdamı ele almıştır. Analizlere göre liman yerel ekonomilerindeki tüm iş gücünün yüzde 8'inin limanlara bağlı olduğu, limanın adadaki doğrudan istihdam etkisinin ise yüzde 3 dolayında seyrettiği belirtilmektedir (Acciaro, 2008). Ferrari ve diğerleri (2010) ekonometrik bir model yardımıyla İtalya örneğinde limanlar ve yerel kalkınma arasındaki ilişkiyi inceledikleri çalışmalarında sektöre (imalat,

hizmet vb.) bağlı olarak istihdamın liman yük trafiğine olan esnekliğinin 0,015 ile 0,022 değerleri arasında değiştiğini tespit etmiştir.

Limanlar kendi içlerinde istihdam yaratmalarının yanı sıra, diğer sektörlerin gelişimini desteklemeleri ile bölgesel düzeyde istihdamı artırmaktadır. Bu iki boyut arasında limanın bölgesel ekonomideki etkisi, kendi istihdam yaratma potansiyeline göre daha dikkate değerdir. Limanların sağladığı sektörel gelişim sadece liman şehri ile sınırlı kalmamakta, limanın yakın bölgesi için de geçerli olmaktadır. Chen (2015) liman kentinin ekonomik büyümesinin kente yönelik nüfus hareketini artırdığını, bununla gelen iş gücü artışının şehirdeki tüm endüstrilerin gelişimini teşvik edebildiğini ve bu gelişimin bir döngü olarak şehri desteklediğini belirtmektedir. Bu bağlamda şehir ve bölgelerde ekonomiyi güçlendirmeyi, istihdam ve geliri artırmayı hedefleyen politikalarda limanların geliştirmesi, liman hizmetlerinin ve buna bağlı ulaşım faaliyetlerinin etkin, verimli ve sürdürülebilir hale getirilmesi önem taşımaktadır.

Günümüzde liman şehirlerinin gelişimine ilişkin çalışmalar rekabet, sürdürülebilirlik, şehirle uyum gibi konulara odaklanmaktadır. Literatürde belirli liman şehirlerine ilişkin farklı konularda vaka çalışmaları geniş yer tutsa da limanların ve liman şehirlerinin gelişimine ilişkin politikaları tanımlayan; konuya bütüncül yaklaşan çalışmaların nadir olduğu görülmektedir. Bu kapsamda son 10 yılda ele alınmış seçili örneklere Tablo 1'de yer verilmektedir.



**Tablo 1: Liman Şehirlerinin Gelişimine İlişkin Son 10 Yılda Yapılan Seçilmiş Örnek Çalışmalar**

(Kaynak: OECD, 2013; AIVP, 2015; Fransa Hükümeti, 2021; EUKN, 2021; Flaman Hükümeti, 2021; HPA, 2023; Port Technology, 2015'den uyarlanmıştır.)

Kapsam	Yıl	İlgili Kurum /Kuruluş	Konu ve Öneriler
Fransa, Almanya, Finlandiya, Türkiye, Hollanda, Şili, Slovakya, Güney Afrika ve Çin'deki 150 limanın incelenmesi ve liman şehirleri için politika önerileri	2013	OECD	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deniz bağlantılarının, liman operasyonlarının ve iç bölge bağlantılarının güçlendirilmesiyle bölge ekonomisine katkı sağlanması ve rekabet gücünün artırılması</li> <li>- Denizcilik hizmetleri kümelenmeleri ve limanlarla ilgili kıyı gelişiminin endüstriyel gelişime katkısı ve bölgeye sağladığı fayda</li> <li>- Liman şehrinin performansının artırılması için kullanılan kamu politikası araçları: denizcilikte katma değeri yüksek şirketleri çekmeye yönelik teşvik programları, bilgi aktarım planları, eğitim ve öğretim programları vb.</li> </ul>
ABD, Fransa, Avustralya, Güney Afrikadaki örnek liman uygulamaları bağlamında liman şehirleri için strateji önerileri	2015	The Worldwide Network of Port Cities (AIVP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Yoğun ve karmaşık tasarımlarla liman sahasından tasarruf edilmesi</li> <li>- Suyun ve sahilin kullanımının liman ve şehir arasında paylaşılması</li> <li>- Liman ve şehir arasında geçiş alanlarının öne çıkarılması</li> <li>- Sirkülasyonu artırmak için limana ulaşımın kolaylaştırılması</li> <li>- Mimari kimliğin korunması</li> </ul>
Akıllı Liman Stratejisi (smartPORT)	2015	Hamburg Liman Otoritesi (HPA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limanın verimliliğini artırmak, emisyonları azaltmak ve yenilikçi hareketlilik modellerini devreye sokmak için akıllı dönüşümü içeren bütüncül strateji önerisi</li> <li>- Lojistik, enerji, ulaşım, izleme, alan ve trafik yönetimi gibi konularda teknoloji odaklı proje uygulamaları</li> </ul>
Fransa Ulusal Liman Stratejisi	2021	Fransa Cumhuriyeti Ekoloji ve Deniz Bakanlıkları	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 ana başlıkta (lojistik zincirlerin parçaları, bölgesel ekonomik gelişimin araçları, ekolojik dönüşümün hızlandırıcısı, yenilik ve dijital dönüşümün itici gücü olarak limanlar) 16 stratejik öncelik</li> </ul>
Limn Şehirleri için Sürdürülebilir Dönüşümler	2021	The European Urban Knowledge Network (EUKN)	<p>Limn şehirleri için örnek çalışmalar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Havre'de (Fransa) akıllı liman şehri projesi</li> <li>- Rotterdam'da (Hollanda) karbon nötr liman şehri uygulaması</li> <li>- Hamburg'da (Almanya) kapsayıcı liman şehri anlayışı</li> <li>- Incheon'da (G. Kore) yeniden oluşturulan liman-şehir ilişkisi</li> </ul>
Flaman Liman Stratejisi	2021	Flaman Hükümeti Hareketlilik ve Bayındırlık İşleri	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flaman Liman Bölgesi'nin rekabetçi konumunun güçlendirilmesi, sürdürülebilir büyümenin ve kalkınmanın başarılması, gerçekleştirilecek yeni faaliyetlerle katma değerin ve yeniliğin artırılması</li> <li>- Temel öncelik alanları: Lojistik merkezinin iyileştirilmesi, modal geçişlerin artırılması ve yeşil dönüşümün güçlendirilmesi</li> </ul>

### 3. İzmir'de Limanlar ve Liman Gelişimi

Eski Çağ boyunca Batı Anadolu'daki diğer limanlarla rekabet halinde olan İzmir, yerleşmeye uygun yapısı ve stratejik konumu nedeniyle ticari gelişimi ile siyasi ve askeri önemi bakımından diğer liman bölgelerinden ayrılmıştır (Goffman, 2000). Efes, Milet, Didim, Priene gibi tarihi liman şehirleri zamanla yok olmuş ancak İzmir uzun tarihindeki badirelere rağmen günümüze kadar ulaşmıştır (Balköse, 2007).

İzmir'in yükselişi, Bizans kontrolünden Osmanlı İmparatorluğu kontrolüne geçtiği aşamada, Avrupa devletlerince potansiyelinin fark edildiği, 1.300

nüfuslu bir kıyı kasabasından Akdeniz'in en önemli liman şehri haline geldiği 17. ve 18. yüzyıllarda yaşanmıştır. İzmir tarihinde limanın canlanmaya başlaması 16. yüzyılın ikinci yarısına dayanmaktadır. 17. yüzyılın ortalarından itibaren Uzak Doğu ipliklerinin doğrudan İzmir'e gelmesiyle İzmir hem ekonomik hem de nüfus açısından gelişimini hızlandırmıştır. Artan ticaret ile birlikte fiziksel görünümünü de değiştiren kentte, 1640 yılında 60 olan han sayısı, 1670'li yıllarda 82'ye ulaşmış, ticari yaşamın gelişimi İzmir'i aynı zamanda bir "hanlar şehrine" dönüştürmüştür (Ünverdi ve Ekşioğlu Çetintahra, 2012). 18. ve 19. yüzyılda (özellikle

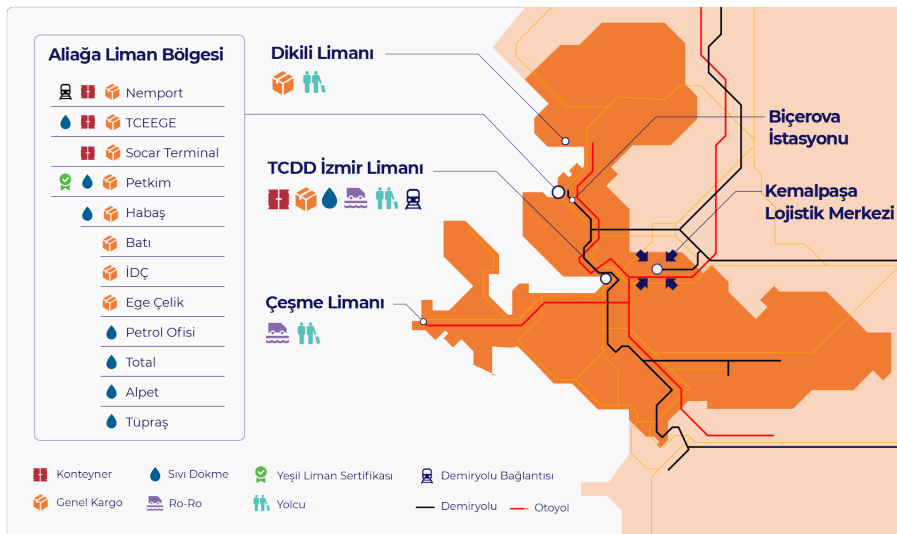
1770-1870 arasındaki 100 yıllık dönemde) aracı işlevinden sıyrılarak Batı Anadolu'nun değerli tarım ürünlerini (pamuk, afyon, üzüm, incir, zeytinyağı, sabun ve doğal kök boya) dünya pazarlarına aktaran bir çıkış noktası ve ticaret limanı olarak güç kazanan İzmir, Osmanlı dönemindeki ilk demir yolu hattı olarak Aydın-İzmir demir yolu hattının açılması ile 19. yüzyıldan itibaren ihracat limanı özelliği kazanmış ve "Levant'ın Başkenti" haline gelmiştir (İZKA, 2022; Yavuz, 2021). Tarihi kayıtlar, 1890 yılında Anadolu'nun 7 limanından (İzmir, Trabzon, Samsun, Antalya, Mersin, İskenderun ve Sinop) gerçekleştirilen ihracatta İzmir'in yüzde 61,4 oranında paya sahip olduğunu göstermektedir (Topuz, 2009). Yaşanan gelişmeler ekonomik ve sosyal yapı yanında mekansal yapıyı da belirlemiş, şehrin ana ulaşım aksları ile hanlar, depolar ve idari binalar ortaya çıkmıştır. 19. yüzyılda bugünkü Kordon'un oluşması ve oteller, restoranlar ve ofislerle canlılık kazanması, İzmir'deki kent yaşamını zenginleştirmiş ve şehrin cazibesini artırmıştır. Diğer Doğu Akdeniz liman şehirlerinde olduğu gibi, limanın gelişimi ile beraber şehrin mekansal yapısı şekillenmiştir (Tekeli, 2017; Ünlü, 2020).

İzmir'de 1876 yılında hizmete giren Pasaport İskelesi 1959 yılında TCDD İzmir Limanı yapılarına kadar kente hizmet vermiştir. 1961 yılında Aliağa ilçesinde demir-çelik ve petrokimya gibi ağır sanayi gelişimleri sonrası yeni ihtiyaçlar doğmuştur. Bu doğrultuda Aliağa'da Nemrut Körfezi'nde fabrikalara ait liman

tesislerinin kurulumu başlamış ve bölge bugünkü Aliağa liman bölgesinin nüvesi olarak gelişmeye başlamıştır (İZKA, 2022). Aliağa'da gelişen sanayi faaliyetleri limanların da gelişmesini sağlamış; limanların gelişmesi sanayi tesislerinin yatırımlarının artmasına neden olmuş ve bu şekilde sanayi ile liman faaliyetleri birbirine paralel gelişme sergilemiştir (Eroğlu ve Bozyiğit, 2013).

İzmir limanları bugün TCDD İzmir Limanı, Aliağa bölgesi limanları, Dikili ve Çeşme limanlarından oluşmaktadır (Şekil 1). Aliağa'daki Biçerova İstasyonu ile yapımı süren Kemalpaşa Lojistik Merkezi önemli lojistik unsurlardır. İzmir'de 274 km otoyol, 2.481 km devlet yolu, 2.648 km il yolları olmak üzere toplam 5.403 km uzunluğunda kara yolu ağı ile yaklaşık 400 km uzunluğunda demir yolu ağı mevcuttur. 2022 yılı verilerine göre İzmir 92 milyon ton yük hacmini gerçekleştirmiş olup halihazırda Türkiye'nin sayılı liman şehirlerinden biri olarak gelişimini sürdürmektedir (İZKA, 2022).

İzmir limanlarında elleçlenen yük hinterlandta yer alan 8 ilden alınmaktadır. Başta İzmir olmak üzere Ege Bölgesi'nin diğer illeri olan Manisa, Aydın, Denizli, Muğla, Afyon, Uşak ve Kütahya; İzmir limanlarının hinterlandını oluşturmaktadır (Şekil 2). Ege Bölgesi'nde dağlar ve akarsuların denize dik konumu, demir yolu ve kara yolu ağları ile beraber İzmir'in geniş bir hinterlanda erişmesini sağlamıştır (Balköse, 2007).



Şekil 1: İzmir Limanlarına İlişkin Bilgiler (Kaynak: İZKA İnternet Sitesi)



Şekil 2: İzmir Limanları ve Hinterlandı (Kaynak: İZKA, 2021c)

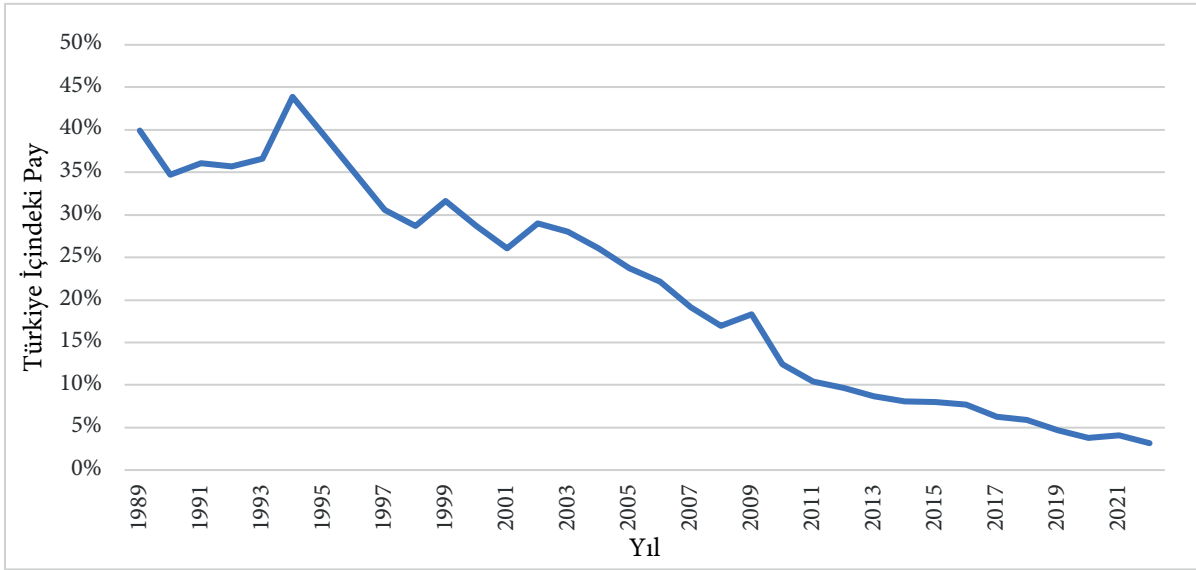
İzmir limanları ve hizmet ettikleri bölgenin ticari hacmini anlamak için ihracat ve ithalat verilerini uzun dönemli olarak incelemek gerekmektedir. En fazla ihracat yapılan ürünler olarak Afyon ve Aydın'da madencilik, Denizli'de hazır giyim ve konfeksiyon, İzmir'de kimyevi maddeler ve mamulleri, Kütahya'da çimento, Manisa'da elektrik ve elektronik, Muğla'da su ürünleri ve Uşak'ta halı göze çarpmaktadır<sup>2</sup> (İZKA, 2021c). İhracat verileri, İzmir'in liman hinterlandının yapısı ve dünyadaki eğilimlere ilişkin analizler doğrultusunda, İzmir için stratejik yük konteyner olarak belirlenmiştir (İZKA, 2021c; İZKA, 2021a).

İzmir'de TCDD İzmir Limanı, Ege Gübre Limanı, Nempport Limanı ve Socar Terminali olmak üzere 4 liman konteyner gemilerine hizmet vermektedir. 2022 itibarıyla 1,9 milyon TEU konteyner elleçlemesi gerçekleştiren İzmir'de, kapasite 2,6 milyon TEU olarak hesaplanmaktadır. Konak'ta bulunan TCDD İzmir Limanı ve Aliağa'daki Nemrut Körfezi limanları aynı hinterlanda hizmet vermektedir. 2022 yılında Türkiye'deki toplam yükün yüzde 17'si, konteyner

elleçlemesinin yüzde 15'i İzmir limanlarında elleçlenmiştir. Kamu tarafından işletilen, her çeşit gemi ve yüke hizmet verebilen TCDD İzmir Limanı bölgenin en büyük hizmet sağlayıcısıdır (İZKA, 2022; DGM, 2023).

Uzun dönemli gözlemler, yaşanan gelişmelere rağmen İzmir limanlarında elleçlenen yükün Türkiye içindeki payının azalma eğilimine işaret etmektedir. 1990-1995 yılları arasında Türkiye'de tek başına yüzde 35 paya sahip olan İzmir Limanı, 2022 yılında Türkiye'deki konteyner yük hacminden yaklaşık yüzde 3 oranında pay almıştır. Rakamlar İzmir Limanı'nın son otuz yılda çarpıcı biçimde yük kaybı yaşadığını göstermektedir (Şekil 3). İhtiyaç duyulan yatırımların İzmir Limanı'nın 2004 yılında özelleştirme sürecine girmesi neticesinde yapılamaması, Marmara başta olmak üzere Türkiye'nin diğer bölgelerinde liman ve ulaşım altyapılarının güçlenmesi ve İzmir'de Aliağa limanlarının hızlı gelişimleri ile yükü çekmeye başlaması düşüşün altında yatan sebepler olarak sayılabilir (İZKA, 2019).

2 İllerin ürün grupları bazında detaylı 10 yıllık ihracat ve ithalat değerlendirmeleri için İZKA (2021c) çalışması incelenebilir.



Şekil 3: İzmir Limanı Konteyner Elleçlemesinin Yıllara Göre Türkiye içindeki Yüzde Payı  
(Kaynak: İZKA, 2019:82; DGM, 2023)

2016 yılında özelleştirme kapsam ve programından çıkarılan TCDD İzmir Limanı yaşanan gelişmelerle ciddi bir yük ve pazar kaybı ile karşı karşıya kalmıştır. Söz konusu kayıpların İzmir ekonomisine verdiği zararın tespitine ilişkin analiz çalışmasında, 2005-2018 yılları arasındaki dönemde Türkiye dış ticareti içinde İzmir'in payının azalmasının, kent ekonomisinde 29,5 milyar Amerikan doları düzeyinde kayba neden olduğu hesaplanmıştır (İZKA, 2019).

Konteyner yüklere ilişkin son beş yıllık gözlemler de TCDD İzmir Limanı'nın gerilemeye devam ettiğini; Aliağa limanlarının her yıl gelişimini sürdürdüğünü; Aliağa liman bölgesinin etkinliği ile İzmir'in Türkiye içindeki payının küçük de olsa artış sergilediğini göstermektedir. 2018-2022 yılları arasında Türkiye'de konteyner elleçlemesi yüzde 12 oranında artış sergilerken Aliağa liman bölgesinde artış yüzde 58 düzeyindedir. TCDD İzmir Limanı ise yüzde 36 oranında düşüş göstermiştir (Tablo 2).

Tablo 2: Türkiye Geneli ve İzmir Limanlarında Konteyner Elleçlemeleri, 2018-2022 (Kaynak: DGM, 2023)

Yıl	Türkiye Toplamı (TEU)	TCDD İzmir Limanı (TEU)	Türkiye'de İzmir Limanı Payı (Yüzde)	Aliağa Bölgesi Limanları (TEU)	Türkiye'de Aliağa Limanları Payı (Yüzde)	İzmir Toplamı (TEU)	Türkiye'de İzmir Toplamı Payı (Yüzde)
2018	11.065.236	610.908	5,5	944.705	8,5	1.555.613	14,1
2019	11.591.838	541.679	4,7	1.132.480	9,8	1.674.159	14,4
2020	11.626.650	436.385	3,8	1.275.521	11,0	1.711.906	14,7
2021	12.591.470	516.376	4,1	1.389.367	11,0	1.905.743	15,1
2022	12.366.382	390.275	3,2	1.493.841	12,1	1.884.116	15,2
<b>2018-2022 Yüzde Değişim</b>	<b>+11,8</b>	<b>-36,1</b>		<b>+58,1</b>		<b>+21,1</b>	

TCDD İzmir Limanı'nın canlılığını yitiriyor olması, Aliağa limanlarının hızlı gelişim sergilemesi, Çandarlı'da planlanmış yeni bir limanın bulunması ve İzmir liman ekosisteminin bölge üretimi ile beraber bütüncül bir değerlendirmeye ihtiyaç duyması, İzmir

limanlarının stratejik bir yaklaşımla ele alınmasını gerektirmektedir. Bu çerçevede İZKA tarafından gerçekleştirilen İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi çalışması önem taşımaktadır.

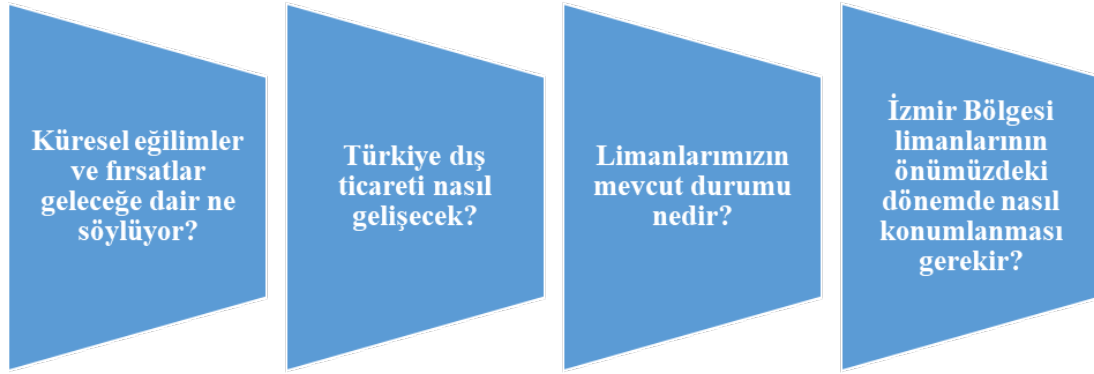


#### 4. İzmir Limanları Gelişim Perspektifi

İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi, bölgesel gelişme bakımından liman hizmetlerini ve deniz taşımacılığını merkeze alan dünya örneklerinde olduğu gibi, İzmir bölgesinin iktisadi gelişiminde “sert çekirdeği” oluşturan liman hizmetleri sektörünü merkezine alan ilk bölgesel çalışma olma özelliğine sahiptir. Önceki bölümde tanımlanan ihtiyaçlar doğrultusunda bölgesel bir bakış ve odaklı analizlerle hazırlanan çalışma İzmir limanlarını güçlendirmeye, bölgenin istihdamında,

gelir ve katma değer üretiminde deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri sektörlerinin payını güçlendirmeye yönelik konumlanma önerileri sunmaktadır.

“İzmir’in sahip olduğu güçlü liman geçmişi ve deneyimini, günümüzün değişen koşulları içinde daha ileriye nasıl taşıyabileceği, deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri özelinde bölge cazibesinin artırılabilmesi için neler yapılması gerektiği, çalışmanın temel sorusunu ve arayışını oluşturmaktadır” (Şekil 4) (İZKA, 2022).



Şekil 4: Çalışmanın Temel Soruları (Kaynak: İZKA, 2022)



Şekil 5: Çalışmanın Aşamaları (Kaynak: İZKA, 2022)

Çalışma kapsamında bölgesel düzeyde gerçekleştirilen alt analizler için deniz taşımacılığı ve limanlar konusunda uzmanlaşmış kurum ve kuruluşlarla

yürütülen iş birliği ve gerçekleştirilen analizler Tablo 3'te sunulmaktadır.

**Tablo 3: Gerçekleştirilen Analiz Çalışmalarına İlişkin Bilgiler** (Kaynak: İZKA, 2022)

Başlık	İş birliği Yapılan Kurum/Kuruluş	Konu
TCDD İzmir Alsancak Limanı'nın Geçmişten Günümüze Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi	Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	Limanın geçmişten günümüze İzmir ekonomisi içerisindeki konumunun değerlendirilmesi
Türkiye ve İzmir Dış Ticaretinin Gelişimi Analizi	Piri Reis Üniversitesi	Türkiye'nin dış ticaretinin gelişimi senaryolarına göre limanların değerlendirilmesi
İzmir Limanlarının Mevcut Durum ve Gelişim Analizleri	İskenderun Teknik Üniversitesi Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Liman merkezli lojistik ve stratejik yükler açısından analizler, Ege Bölgesi bazında 10 yıllık ihracat ve ithalat yükleri analizi
Deniz Taşımacılığında Konteyner Hareketleri ve Rota Aramalarına İlişkin Büyük Veri Analizi	ShipsGo	Yükleme hareketlerine ilişkin büyük veri analizleri
İzmir İli Rüzgar Sanayii Lojistik İhtiyaç Analizi	Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	Rüzgar enerjisi sektörü lojistiği ve Çandarlı Limanı'nın bu konuda uzmanlaşmasına dair değerlendirme

Dünyadaki eğilimler, Türkiye ve İzmir ölçeğindeki analizler, katılımcılık süreçleriyle elde edilen bilgiler bütünsel olarak değerlendirildiğinde, liman kenti İzmir'in deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri özelinde cazibesinin artırılabilmesi için dört temel müdahale alanı belirlenmiştir. Bu müdahale alanları;

1. TCDD İzmir Limanı'nın canlandırılması,
2. Aliağa limanlarının güçlendirilmesi,
3. Çandarlı Limanı'nın rüzgar enerjisi özelinde ihtisaslaşması,
4. İzmir Liman Otoritesi'nin oluşturulmasıdır (İZKA, 2022).

#### *Perspektif 1-TCDD İzmir Limanı'nın Canlandırılması*

Coğrafi yapısının elverişliliği ile dünya çapında sayılı doğal liman örneklerinden biri olması, liman sahasına ulaşan demir yolu bağlantısı, kamu işletmesinde tüm yük tiplerinin elleçlenebildiği çok amaçlı bir liman olması ve tarihsel arka planı, TCDD İzmir Limanı'nı ülkemiz içinde önemli bir yere koymaktadır. İZKA çalışması, limanın yeni yatırım gereksinimlerine karşın önemini devam ettirdiğini, bölgenin “amiral gemisi” niteliğindeki limanı olarak konteynerdeki gelişme performansına hızla yanıt verebilecek potansiyele sahip olduğunu göstermektedir (İZKA, 2022).

“TCDD İzmir Limanı'nın Canlandırılması” perspektifinin temel amacı, Batı Anadolu'nun ürettiği mallar için tarihi ihracat limanı karakterine sahip olan limanın potansiyelinin harekete geçirilmesine, liman ekosistemi, bağlantıları ve hinterlandı doğrultusunda canlanmasına yardımcı olmaktır. Bu yaklaşım OECD çalışmasına (OECD, 2013) benzer şekilde, deniz bağlantılarının, liman operasyonlarının ve iç bölge bağlantılarının güçlendirilmesiyle bölge ekonomisine katkı sağlanması ve rekabet gücünün artırılması odaklı bir strateji barındırmaktadır.

Çalışmadan önce gerçekleştirilmiş olan ve limanın ihtiyaç duyduğu yatırımları teknik ve finansal boyutlarıyla ortaya koyan analiz ve fizibilitelelerden yararlanılarak öncelikle ele alınması gerekli uygulamalar belirlenmiştir. İzmir Körfezi'nin yaklaşım kanalının derinleştirilmesi, liman sahasında ikinci kısım dolgu işlerinin tamamlanması ve rıhtımın hizmete alınması, rıhtımların denize doğru ötelenmesi, antrepo binasının düzenlenmesi ve ekipmanlarda iyileştirmeler yapılması limanın güçlendirilmesi için önerilmiştir (İZKA, 2022).

#### *Perspektif 2- Aliağa Limanlarının Güçlendirilmesi*

Aliağa bölgesi limanlarının ülke içindeki hızlı gelişme performansları Tablo 2'de görülmektedir. İZKA'nın çalışmasında bu performansa karşın ulaşım ve lojistik

bakımından eksiklikleri bulunduğu belirtilmekte; sanayi tesislerinin bulunduğu Nemrut Körfezi arka alanında kara yolu ve bağlantı yolları bakımından altyapı yetersizliklerinin liman gelişimi üzerinde olumsuz etkileri değerlendirilmektedir.

İkinci perspektifte, ulaşım altyapısının nitelik ve nicelik olarak limanların kapasite ve ihtiyaçlarına uygun hale getirilmesi, limanlarla bağlantıların güçlendirilmesi, depolama ve lojistik imkanların artırılması öne çıkan temel ihtiyaçlar olarak belirlenmiştir. Bu yaklaşım AIVP'de (2015) ABD, Fransa, Avustralya ve Güney Afrika'daki liman şehirleri için önerilen limana ulaşımın kolaylaştırılması önerisiyle örtüşmekle birlikte İZKA çalışmasında ayrıca Aliğa liman bölgesinin gelişiminde aynı körfez içinde yan yana faaliyet gösteren limanların birbirine yakınlaştırılması ihtiyacına da vurgu yapılmaktadır. Literatürde öne çıkan başarılı liman kümesi örneklerinde olduğu gibi, Aliğa limanları arasında güven tesis edilmesi, iletişim ve iş birliğinin güçlendirilmesi önerilmektedir. Çalışmada limanları ve sanayi kuruluşları ile çok aktörlü bir yapı sergileyen Aliğa'da bu unsurlara sahip yeni bir yönetim modeli önerisi rekabet gücünün önemli bir bileşeni olarak yer almıştır (İZKA, 2022).

#### *Perspektif 3-Çandarlı Limanı'nın Rüzgar Enerjisi Üzerine İhtisaslaşması*

Çalışmanın üçüncü perspektifi, yer seçimi 1970'li yıllarda yapılmasına karşın inşa aşamasında olan ve ülkesel ölçekte önemli bir yatırım konumunda bulunan Çandarlı Limanı'na odaklanmaktadır. Limanın yapım aşamasında geçen uzun süre dikkate alınarak bu önemli yatırımı etkileyecek değişen koşullar incelenmiştir. Çalışmada elde edilen veriler 2010 yılı sonrası faaliyete geçen Aliğa limanları ile Kuzey İzmir'de konteyner elleçleme kapasitesinin arttığını göstermektedir. Diğer yandan, sanayi olarak rüzgar enerjisi ekipman üretimi sektörü gelişim göstermiştir. Çalışmada gerçekleştirilen kapasite analizleri, konteyner yükler açısından İzmir'de (lokal yüklerde) bir darboğaz bulunmadığını göstermiştir.

Bu çerçevede üçüncü perspektifte, bölgedeki sanayi yoğunlaşması doğrultusunda Çandarlı Limanı'nın rüzgar enerjisi ekipmanları lojistiği başta olmak üzere

proje yüklerde ihtisaslaşması önerilmektedir. Limanın Kuzey Ege Otoyolu ile güçlü ulaşım bağlantısı, sektöre uygun arka depolama ve üretim alanları imkanları, derinlik, yaklaşma genişliği ve benzeri konulardaki uygunlukların önerilen uzmanlaşmayı desteklediği belirtilmektedir. Çalışmada rüzgar enerjisinin yaygın olan karasal uygulamaları yanında dünya örneklerine benzer şekilde deniz üstü uygulamaların geliştirilmesine yönelik politikalar da değerlendirilmekte ve böylece limanın öneri işlevinin güçleneceği öngörülmektedir (İZKA, 2022).

#### *Perspektif 4-İzmir Liman Otoritesi'nin Oluşturulması*

Çalışmanın arka planında incelenen dünya örnekleri liman bölgelerinin liman otoritesi ile etkin biçimde yönetimini öngörmektedir. Liman otoritesi modeli limanların idari ve operasyonel anlamdaki yönetimini bütünsel olarak içermektedir. İtalya, İspanya, Hollanda, ABD gibi çok sayıda ülkede liman bölgelerinin ihtiyaç duyduğu liman, lojistik, ulaşım, şehir ile ilişki gibi çok boyutlu ve taraflı konular liman otoritelerinin yetkileri ile verimli biçimde yönetilebilmektedir. Bu doğrultuda, İZKA çalışmasının son perspektifinde İzmir limanlarının rekabet gücünü artıracak yeni bir yönetim anlayışı olarak İzmir Liman Otoritesi'nin oluşturulması önerilmektedir. Bu önerinin ülkede ilk uygulama olacağı ve diğer liman bölgeleri için örnek teşkil edebileceği öngörülmektedir (İZKA, 2022).

İzmir'in sahip olduğu liman potansiyelini daha ileriye götürmeyi amaçlayan İZKA çalışmasında perspektifi oluşturan önerilerin hayata geçirilmesi için yerel ile ulusal ölçekte iş birliğinin sağlanması, yasal, yönetsel ve finansman anlamında gerekli adımların atılması gerekmektedir. Çalışmanın geliştirilmesi için mevcut önerilere dair maliyet detaylandırılmalarının yapılması, karar vericilerin fayda maliyet boyutunda analizlerle desteklenmesi ve önerilerin hayata geçirilmesinde ihtiyaç duyulacak etaplamanın yapılması faydalı olacaktır. Dünya örneklerinde giderek daha fazla öne çıkan kombine taşımacılığın, liman ve lojistik ilişkisinin, yeşil liman ve akıllı liman dönüşümleri gibi kavramların entegre edilmesi yine çalışmayı geliştirebilecek unsurlardır.

## 5. Sonuç ve Değerlendirme

Liman ve bölgesel kalkınma ilişkisini inceleyen güncel çalışmalar bölgelerin gelişiminde limanların önemli bir faktör olduğunu göstermektedir. Liman bölge için gelir yaratmakta, istihdam sağlamakta, bütün bir ekonominin gelişmesine katkı verecek doğrudan ve dolaylı etkiler doğurmaktadır. Bu etkiler sadece limanın bulunduğu şehirle sınırlı kalmamakta, komşu bölgelere de pozitif dışsallık sağlanmaktadır. Liman ve doğurduğu ticaret akımı nüfus ve iş artışı getirmekte, bu artışın ise kalkınmanın ihtiyaç duyduğu refah ve standardın sağlanmasına yansımaları olmaktadır. Liman gelişimleri yarattığı erişilebilirlik imkanları, nüfus artışları ve üretim olanaklarıyla şehrin tüm mekansal gelişimini de belirlemektedir (Oğuz, 2023).

Günümüzde bölgesel kalkınmaya dair hakim yaklaşımlarda yerel kaynaklar öne çıkmakta, yerel potansiyelin harekete geçirilmesi kalkınmanın itici gücü olmaktadır. Limanlar hem hizmet üreten hem de bölgesel üretimi tetikleyen yapıları ile bölgesel kalkınmada büyük bir potansiyeli oluşturmaktadır. İzmir'in bugüne kadarki gelişiminde bu potansiyel iyi biçimde gözlemlenmektedir.

Tarihsel olarak bakıldığında, bir kasaba yerleşiminden Doğu Akdeniz'de öne çıkan bir liman şehri haline gelen İzmir, Osmanlı döneminde imparatorluğun ikinci büyük kenti ve Akdeniz'in büyük ticaret merkezlerinden biri olmuştur. 20. yüzyıla girerken yabancı tüccarların akın ettiği kozmopolit bir şehir haline gelen İzmir, her dönemde liman kimliğini korumuş ve buna bağlı olarak gelişimini sürdürmüştür.

İzmir bugün 16 limana sahip, Türkiye yüklerinin yüzde 17'sini elleçleyen bir liman bölgesidir. Akdeniz'in korunaklı doğal limanı olarak günümüze ulaşabilen TCDD İzmir Limanı'na ilave olarak, İzmir Körfezi'ne komşu körfezlerde ortaya çıkan yeni limanlar ile bölge bir denizcilik kümesine dönüşmüştür. Girdi-çıkı analizleri Türkiye'nin sektörel üretimi ve katma değerine İzmir'in en fazla katkı yaptığı sektörün (yüzde 28 ile) su yolu taşımacılığı olduğunu göstermektedir (İZKA, 2021b). Bu katkı, deniz taşımacılığı ve limancılıkta İzmir'in uzmanlığının ve tarihsel birikiminin bir yansımasıdır.

Literatürde incelenen ve liman ile bölgesel kalkınma ilişkisini nicel yöntemlerle tespit eden çalışmalarda vurgulandığı üzere, liman şehirlerinde refahın artmasının önemli bir bileşeni, liman altyapısının iyi biçimde kullanılmasıdır. Bu bakımdan, kamu limanı olan TCDD İzmir Limanı başta olmak üzere, İzmir limanlarının Dünya ve Akdeniz taşımacılığındaki konumunu geliştirecek politika ve uygulamalara odaklanması gereği açıktır.

TCDD İzmir Limanı'nın ihtiyaç duyduğu yatırımların zamanı içinde hayata geçirilmemesi ve İzmir'in Türkiye dış ticaretindeki payının azalması, şehre büyük ekonomik kayıplar yaşatmıştır. Bunun yanında, limanın kan kaybetmesinin şehrin kalbi olan merkezi iş alanı (MİA) üzerindeki olumsuz etkileri de göz önünde tutulmalıdır.

İZKA koordinasyonunda hazırlanan ve bu makalenin temelini oluşturan İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi çalışması, literatürde belirli liman şehirlerine yönelik ortaya koyulan çalışmalar arasında İzmir limanlarını bölgesel ve bütünsel bir bakış açısı ile ele alan, İzmir ekonomisinde deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri sektörlerinin payının artırılabilmesine yönelik kapsamlı bir strateji tanımlayan özgün bir örnek olarak değerlendirilmektedir. İZKA perspektif çalışması limanları bir altyapı yatırımından öte denizcilik hizmetleri kümelenmesi ve yönetim odaklı kavrayan ve yeniden konumlandırmayı hedefleyen yenilikçi bir çalışmadır. Pek çok çalışmanın aksine limanları tekil bazda değil bölgesel bazda ele alan, limanı yükle beraber inceleyen, uzun vadeli ve tarihselliğe sahip gözlemler sunan ve veriye dayanan bu çalışma, İzmir gibi kalkınmasını mavi büyüme üzerine kurgulamayı amaçlayan liman şehirleri için örnek teşkil edebilecek yöntem ve sonuçlara sahiptir.

Limanlar uluslararası, ulusal ve bölgesel ölçekler olmak üzere farklı katmanlarda ekonomik ilişkiler, ulaşım ağları, kıyısız coğrafya ve liman kentinin konumu ve özellikleri açısından önem taşıyan kırılma noktalarıdır. Bu bağlamda ülkenin kıyı şeridindeki bölgelerde limanların bölgesel faydasının farkında olunması, artı değer olarak görülmesi, bölgesel kalkınmada yerel kaynaklar olarak limanların



güçlendirilmesine ilişkin çalışmalara ağırlık verilmesi önemli görülmektedir.

Söz konusu çalışmaların, güncel örneklerde olduğu gibi bölgelerin en büyük hizmet sunucusu konumundaki limanlarda operasyonel verimliliğin artırılması, erişilebilirliğin ve lojistik unsurlarla bağlantıların güçlendirilmesi, akıllı ve yeşil dönüşüm uygulamalarının devreye alınması ve şehirle bütünleşme sağlanması gibi önceliklere odaklanması gerekmektedir.

Bölgelerde liman kaynaklı gelir, iş ve katma değer artışlarına katkı sağlayacağı düşünülen bu tarz çalışmalarda İZKA örneğinde olduğu gibi nitelikli analizlerin gerçekleştirilmesi, tarihsel geçmişe dayalı gözlemlere yer verilmesi, katılımcı süreçlerin işletilmesi ile üst ölçekte strateji ve politikaların belirlenmesi ve uygulamaya yönelik kapsamlı teknik çalışmaların yapılması önerilmektedir.

## Bilgilendirme

### **Yazar Katkıları**

**Yazar 1:** Literatür taraması/makale fikrinin oluşturulması/yöntemin planlanması/makalenin içeriğinin belirlenmesi ve organizasyonu/verilerin elde edilmesi ve işlenmesi/analiz/makale yazımı/inceleme

**Yazar 2:** Literatür taraması /makalenin içeriğinin belirlenmesi ve organizasyonu/verilerin elde edilmesi ve işlenmesi/analiz/makale yazımı

### **Çatışma Beyanı**

Yazarlar tarafından herhangi bir potansiyel çıkar çatışması beyan edilmemiştir.

### **Fon Desteği**

Bu çalışmada herhangi bir resmi, ticari ya da kar amacı gütmeyen organizasyondan fon desteği alınmamıştır.

### **Etik Standartlara Uygunluk**

Yazarlar tarafından çalışmada kullanılan araç ve yöntemlerin Etik Kurul İzni gerektirmediği beyan edilmiştir.

### **Etik Beyanı**

Yazarlar tarafından bu çalışmada bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu; yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan edilmiştir.

**Kaynakça**

- Acciario M. (2008). The Role of Ports in The Development of Mediterranean Islands: The Case of Sardinia. *International Journal of Transport Economics*, Vol. XXXV, No 3, October 2008.
- Agerschou, H. (1985). *Planning, Design of Ports and Marine Terminals*. London: John Wileyand Sons Ltd.
- AIVP (The Worldwide Network of Port Cities). (2015). Plan the City with the Port: Guide of Good Practices, France, 1-131.
- Alderton, Patrick M. (1995). *Sea Transportation: Operation and Economics*. Fourth Edition. London: Thomas Reed Publications.
- Altınçubuk, F. (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Amin A. (1999). An Institutional Perspective on Regional Economic Development. *International Journal of Urban and Regional Research*, 23 (2), 365-378.
- Balköse, Ö. Ö. (2007). Ege Limanlarının En Önemlisi İzmir Limanı; Dünü, Bugünü, Yarını. 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, İzmir: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 189-196.
- Baran, S. (2020), *Ana Liman Seçim Kriterleri ve Türkiye’de Ana Liman Seçimine Yönelik Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Bottasso A., Conti M., Ferrari C., Merk O., Tei A. (2013). The Impact of Port Throughput on Local Employment: Evidence from a Panel of European Regions. *Transport Policy* 27, 32–38.
- Bottasso A., Conti M, Ferrari C., Tei A. (2014). Ports and Regional Development: A Spatial Analysis on a Panel of European Regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 65, 44–55.
- Branch, A. E. (1986). *Elements of Port Operation and Management*. London: Chapman and Hall, Ltd.
- Castro J. V. and Millan P. C. (1998). Port Economic Impact: Methodologies and Application to the Port of Santander. *International Journal of Transport Economics* Vol. XXV-No. 2-June 1998, 159-179.
- Chang Y. T., Shin S. H., Lee P. T. W. (2014). Economic Impact of Port Sectors on South African Economy: An Input-Output Analysis. *Transport Policy* 35, 333–340.
- Chen, Z. (2015). Research on the Interaction Between Innovation and Port-City Economic System: A Case from China. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, vol. 2015, 1-9.
- Çakmak, H. K. ve Erden, L. (2004). Yeni Bölgesel Kalkınma Yaklaşımları ve Kamu Destekleme Politikaları: Türkiye’den Bölgesel Panel Veri Setiyle Ampirik Bir Analiz. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6 (3), 77-96.
- DGM (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü). (2023). “Konteyner İstatistikleri”, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/konteyner-istatistikleri>, (Erişim tarihi: 06.01.2023).
- Dündar, Ş., Karataş, N., Erdin, H.E. (2014). İzmir Port: A Major Debate on the Urban Agenda. In Piotr Lorens (Ed.), *New Faces of Harbour Cities*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 235-267.
- Erkut, G. ve Gönül, D. (2010). Türkiye’de ve Dünyada Bölge Planlama Politikalarının Evrimi ve İzmir Kalkınma Ajansı Deneyiminden Yansıyanlar. İçinde Birol Akgül ve Nispet Uzun (Editörler), *Türkiye’de Bölgesel Kalkınmanın Yeni Örgütleri: Kalkınma Ajansları*. Bursa: Ekin Yayınevi, 375-414.
- Eroğlu, İ. ve Bozyiğit, R. (2013). Aliğa Limanı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 81-116.
- Esmer, S. (2009). *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Esmer, S. ve Karataş Çetin, Ç. (2013). *Liman İşletme Yönetimi. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*. G. Cerit, D. A. Deveci ve S. Esmer (Editörler), İstanbul: Beta Yayınları.
- EUKN (The European Urban Knowledge Network). (2021). Port Cities and Megatrends: Glocal Approaches to Sustainable Transitions, France, 1-30.
- Fageda, X. (1999). *Load Centres in the Mediterranean Port Range: Ports Hub and Ports Gateway*. Paper presented at 40th Congress of the European Regional Science Association, Barcelona.
- Ferrari C., Percoco M., Tedeschi A. (2010). Ports and Local Development: Evidence from Italy. *International Journal of Transport Economics*, Vol. xxxvii, No 1, 9-30.
- Flaman Hükümeti (2021). “Vlaamse Havenstrategie”, [https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/AIVP-guide-of-good-practices-english\\_adherent.pdf](https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/AIVP-guide-of-good-practices-english_adherent.pdf), (Erişim tarihi: 14.09.2023).
- Fransa Hükümeti (2021). “National Port Strategy”, [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210122\\_strategie-nationale-portuaire%20EN\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210122_strategie-nationale-portuaire%20EN_0.pdf), (Erişim tarihi: 14.09.2023).

- Goffman, D. (2000). İzmir ve Levanten Dünya (1150-1650). 2. Baskı. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 43.
- HPA (Hamburg Liman Otoritesi). "SmartPort – The Intelligent Port", <https://www.hamburg-port-authority.de/en/hpa-360/smartport>, (Erişim tarihi: 15.09.2023).
- Ildırar, M. (2004). *Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Stratejileri*, Ankara: Nobel Yayın.
- İZKA (İzmir Kalkınma Ajansı). (2022). İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi. İzmir, 1-83.
- İZKA (İzmir Kalkınma Ajansı). (2021a). İzmir Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Perspektifi, Kuramsal Arka Plan Raporu. İzmir, 1-49.
- İZKA (İzmir Kalkınma Ajansı). (2021b). İzmir Bölgesel Girdi Çıktı Analizi Raporu. Basılmamış Rapor, İzmir, 1-87.
- İZKA (İzmir Kalkınma Ajansı). (2021c). İzmir Limanları Mevcut Durum ve Gelişim Analizleri, İzmir, 1-133.
- İZKA (İzmir Kalkınma Ajansı). (2019). TCDD İzmir Alsancak Limanının Geçmişten Günümüze Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi, Basılmamış Rapor, İzmir.
- İZKA (İzmir Kalkınma Ajansı). "Mavi Büyüme", <https://izka.org.tr/mavi-buyume/>, (Erişim tarihi: 06.01.2023).
- Karataş Çetin, Ç. (2004). *Uluslararası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Deniz yolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Koca, Y. N. (2017). Türkiye'de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar. *Journal of Current Researches on Social Sciences*. 7-3, 159-180.
- Kum, M. (2011). İktisadın Yeni Coğrafik Açılımı: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (30), 235-255.
- Kuş, C. (2020). "Deniz Taşımacılığında Kümelenme Yoluyla Rekabet Edebilirliğin Geliştirilmesi: Flanders Limanları ve İzmir", İzmir Kalkınma Ajansı Kalkınma Güncesi Yazısı, Yayın Tarihi: 10 Temmuz 2020, <https://kalkinmaguncesi.izka.org.tr/index.php/2020/07/10/deniz-tasimaciliginda-kumelenme-yoluyla-rekabet-edebilirliğin-gelistirilmesi-flanders-limanlari-ve-izmir/>, (Erişim tarihi: 06.01.2023).
- Lam, L. and Iskounen, A. (2010). Feeder Ports, Inland Ports and Corridors – Time For A Closer Look. *HTG Yearbook 2010*, 19-23.
- Margarian, A. (2013). A Constructive Critique of the Endogenous Development Approach in the European Support of Rural Areas. *Growth and Change*, 44 (1), 1-29.
- Merk, O. (2013). Ports as Sources of Prosperity for Their Cities. *Port Technology International Edition* 59, Paris, 25-27.
- Munim, Z. H. and Schramm, H. J. (2018). The Impacts of Port Infrastructure and Logistics Performance on Economic Growth: The Mediating Role of Seaborne Trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3 (1), 1-19.
- Musso, E., Benacchio M., Ferrari C. (2000). Ports and Employment in Port Cities. *International Journal of Maritime Economics*, Vol. 2, No. 4, 283-311.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). (2003). Entrepreneurship and Local Economic Development Program and Policy Recommendations. OECD Publishing, Paris, 1-235.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. Olaf Merk (Der). OECD Regional Development Working Papers, 2013/13, Paris, 1-183.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). (2022). "Regional Development Policy", <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/regionaldevelopment.htm>, (Erişim tarihi: 23.09.2023).
- Oğuz, S. C. (2023). Liman Şehir İlişkisi: İzmir Örneği, İçinde Ö. B. Özdemir Sarı ve G. P. Sarioğlu Erdoğan (Editörler), *Konut, Afetler ve Kentleşme Üzerine Yazılar*. Ankara: İdealkent, 263-291.
- Oğuz, S. C. (2021). "Dünyada Deniz Taşımacılığı ve Akdeniz", İzmir Kalkınma Ajansı Kalkınma Güncesi Yazısı, Yayın Tarihi: 4 Ağustos 2021, <https://kalkinmaguncesi.izka.org.tr/index.php/2021/08/04/dunyada-deniz-tasimaciligi-ve-akdeniz/>, (Erişim tarihi: 06.01.2023).
- Park, J. S. and Seo, Y. J. (2016). The Impact of Seaports on the Regional Economies in South Korea: Panel Evidence From the Augmented Solow Model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 85, 107-119.
- Port Technology (2015). "Port of Hamburg: smartPORT", <https://wpassets.porttechnology.org/wp-content/uploads/2019/05/25182620/078-0792.pdf>, (Erişim tarihi: 14.09.2023).
- Shan, J., Yu, M. and Lee, C. Y. (2014). An Empirical Investigation of the Seaport's Economic Impact: Evidence From Major Ports in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 69, 41-53
- Tekeli, İ. (2017). İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir Tarih Projesi Tasarım Stratejisi Raporu. 3. Basım. İzmir: Dinç Ofset.

- Topuz, H. (2009). XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi Ve Dış Ticaretine Yönelik Bir Analiz (1878–1913). *SDÜ Vizyoner Dergisi*, 1 (1), 114-128.
- Tödting, F. (2011). Endogenous Approaches to Local and Regional Development Policy. In A. Pike, A. Rodriguez-Pose and J. Tomaney (Eds.), *Handbook of Local and Regional Development*. New York: Routledge, 93-339.
- UDHB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı). (2010). Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu, Ankara, 1-395.
- Ünlü, T. S. (2020). On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı. *Planlama* 2020, 30 (1), 1–14.
- Ünverdi, N. ve Ekşioğlu Çetintahra, G. (2012). Osmanlı Döneminde İzmir Limanının Kentin Ticari Yapısına ve Mekansal Gelişimine Etkileri. *Uluslararası Osmanlı Medeniyetinde Şehir Sempozyumu 25 - 27 Kasım 2011*, Ankara: Çorum Belediyesi Kültür Yayınları, 497-514.
- Vatansever Deviren N. ve Yıldız O. (2014). Bölgesel Kalkınma Teorileri ve Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımının Türkiye'deki Bölgesel Kalkınma Politikalarına Etkileri. *Akademik Bakış Dergisi*, 44, 1-35.
- Wang, J. J. (2016). *Port-City Interplays in China*. Routledge.
- Warf, B. and Cox, J. (1989) The Changing Economic Impacts of the Port of New York. *Maritime Policy & Management*, 16 (1), 3-11
- Webb, D. and Collis, C. (2000). Regional Development Agencies and the New Regionalism in England. *Regional Studies*, 34 (9), 857-864.
- Yavuz, M. (2021). İzmir'in Mavi Ekonomisi için İşbirliklerine Açtığımız Röportaj Metni. *7deniz Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı: 53, Eylül-Ekim 2021.
- Yercan, F. (1996). *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*. Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Yücebaş, E. (2014). *Yeni Bölgeselleşme Paradigması ve Sanayisizleşme: İzmir Örneği*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.