T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTA DOĞU COĞRAFYASI VE JEOPOLİTİĞİ ANABİLİM DALI

ORTA DOĞU LİMANLARI VE MERSİN LİMANI

Yüksek Lisans

EVRİM DENİZ TİKEN

İSTANBUL, 2022

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTA DOĞU COĞRAFYASI VE JEOPOLİTİĞİ ANABİLİM DALI

ORTA DOĞU LİMANLARI VE MERSİN LİMANI

Yüksek Lisans

EVRİM DENİZ TİKEN

Danışman: PROF. DR. MEHMET ÜNLÜ

İSTANBUL, 2022

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAY BELGESİ

Orta Doğu Coğrafyası ve Jeopolitiği Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi EVRİM DENİZ TİKEN'İN "Orta Doğu Limanları ve Mersin Limanı" adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun ..... tarih ve .....sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 09/02/2022

Öğretim üyesi Adı Soyadı			**İmzası**
1	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Mehmet ÜNLÜ	
2	Jüri Üyesi	Doç. Dr. Ali Osman KOCALAR	
3	Jüri Üyesi	Doç. Dr. Vedat ŞAHİN	
4	Jüri Üyesi		
5	Jüri Üyesi		

ÖZET

Bu çalışmada, Orta Doğu bölgesinde bulunan önemli limanlardan biri olan Mersin limanı Orta Doğu'daki önemi de dikkate alınarak incelenmiştir. Bu kapsamda çalışmanın ilk bölümünde, Mersin'in konumu ve tarihi, iklimi ve ekonomik, sosyal ve kültürel yapısı incelemiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde, liman kavramının tanımı, limanların tarihi açıdan önemi, limanların sınıflandırılması ve limanların gelişimini etkileyen unsurlar yer almıştır. Ayrıca, ikinci bölümün sonunda Orta Doğu'da ve Türkiye'de bulunan önemli limanlara ait temel özellikler verilmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise Mersin Limanı'nın tarihi, konumu, genel özellikleri ve teknik özelliklerine yer verilmiştir. Ayrıca, Mersin Limanı'nda bulunan deniz hizmetleri, konvansiyonel kargo hizmetleri ve konteyner hizmetleri de üçüncü bölümde yer almıştır. Bunlara ek olarak, Mersin Limanı'nın stratejik önemi ve Mersin Limanı'nın Türkiye ve Orta Doğu açısından önemine de bu bölümde değinilmiştir. Dördüncü ve son kısımda ise önceki bölümlerde ortaya konulan bilgiler genel hatlarıyla değerlendirilmiş ve araştırmada ulaşılan sonuçlar derlenerek sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Mersin, Mersin Limanı, Orta Doğu Limanları

ABSTRACT

In this study, Mersin port, which is one of the important ports in the Middle East region, has been examined considering its importance in the Middle East. In this context, in the first part of the study, Mersin's location and history, climate and economic, social and cultural structure were examined. In the second part of the study, the definition of the concept of port, the historical importance of ports, the classification of ports and the factors affecting the development of ports are included. In addition, at the end of the second chapter, the main features of the important ports in the Middle East and Turkey are given. In the third part of the study, the history, location, general features and technical characteristics of Mersin Port are included. In addition, sea services, conventional cargo services and container services at Mersin Port are also included in the third section. In addition to these, the strategic importance of Mersin Port and the importance of Mersin Port for Turkey and the Middle East are also mentioned in this section. In the fourth and last part, the information presented in the previous chapters was evaluated in general terms and the results obtained in the research were compiled and presented.

Keywords: Mersin, Mersin Port, Middle East Ports

ÖNSÖZ

Tez çalışmamın planlanmasında ve hazırlanma sürecinin her aşamasında bilgilerini, tecrübesini ve zamanını esirgemeyerek çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Mehmet ÜNLÜ' ye, çalışmam esnasında bilgi, birikim ve yönlendirmeleri ile destek veren değerli hocam Araştırma Görevlisi Garip KESKİN'e ve tez jürimde bulunan ve gerekli yönlendirmelerde bulunan Doç. Dr. Ali Osman KOCALAR ve Doç. Dr. Vedat ŞAHİN'e, ile yüksek lisans sürecinde değerli bilgilerini ve tecrübelerini aktaran bölüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Yoğun çalışmalarım sırasında gösterdiği sabır ve verdiği destek için eşim Şenol'a, çalışma saatlerimin en büyük motivasyon kaynağı oğullarım Uras ve Çınar'a, beni sevgi ve saygı kelimelerinin anlamlarını bilecek şekilde yetiştiren aileme, destek olan tüm arkadaşlarıma ve dostlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Evrim Deniz Tiken

İstanbul, 2022

İÇİNDEKİLER

ÖZET **1**

ABSTRACT **2**

ÖNSÖZ **3**

İÇİNDEKİLER **4**

KISALTMALAR **6**

TABLOLAR LİSTESİ **7**

GÖRSELLER LİSTESİ **8**

GRAFİKLER LİSTESİ **9**

1. GİRİŞ **1**

2. MERSİN'İN JEOPOLİTİĞİ **4**

3. LİMAN KAVRAMI VE ORTA DOĞU COĞRAFYASINDAKİ LİMANLAR **9**

3.1. Liman Kavramı 9

3.2. Limanların Tarihi Açıdan Önemi 10

3.3. Limanların Sınıflandırılması 11

3.4. Limanların Gelişimini Etkileyen Unsurlar 16

3.4.1. Doğal Unsurlar 16

3.4.2. Beşerî Unsurlar 16

3.4.3. Teknolojik Unsurlar 18

3.4.4. Politik Unsurlar 19

3.4.5. Ekonomik Unsurlar 20

3.4.6. Uluslararası Unsurlar 22

3.5. Orta Doğu'da Bulunan Önemli Limanlar ve Temel Özellikleri 24

3.5.1. Mersin Limanı 24

3.5.2. Cebel Ali Limanı 25

3.5.3. Raşid Limanı 26

3.5.4. Um Kasr Limanı 27
3.5.5. Bender Abbas Şehit Recayi Limanı 28
3.5.6. Hamad Limanı 29
3.5.7. Shuwaikh Limanı 30
3.5.8. Beyrut Limanı 30
3.5.9. İskenderiye Limanı 31
3.5.10. Cidde Limanı 32
3.5.11. Akabe Limanı 33
3.5.12. Gazimağusa Limanı 34
3.5.13. Hayfa Limanı 35
3.5.14. Limasol Limanı 35
4. YÖNTEM 37
4.1. Araştırmanın Modeli 37
4.2. Araştırmanın Amacı 37
4.3. Verilerin Toplanması ve Değerlendirilmesi 38
5. MERSİN LİMANI VE ÜLKEMİZ VE ORTA DOĞU AÇISINDAN ÖNEMİ 39
5.1. Mersin Limanı'nın Tarihi 39
5.2. Mersin Limanı'nın Konumu 40
5.3. Mersin Limanı'nın Genel Özellikleri 41
5.4. Mersin Limanı'nın Teknik Özellikleri 42
5.5. Mersin Limanı Hizmetleri 43
5.5.1. Deniz Hizmetleri 43
5.5.2. Konvansiyonel Kargo Hizmetleri 45
5.5.3. Konteyner Hizmetleri 46
5.6. Mersin Limanı'nın Stratejik Önemi 47
5.7. Mersin Limanı'nın Ülkemiz ve Orta Doğu Açısından Önemi 48

6. SONUÇ VE ÖNERİLER **51**

6.1. Sonuç 51

6.2. Öneriler 53

KAYNAKÇA **54**

ÖZGEÇMİŞ **60**

KISALTMALAR

AKT	: Akabe Konteyner Terminali
GEPB	: Beyrut Liman Otoritesi
MIP	: Mersin Uluslararası Limanı
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEV	: Yirmi ayak eşdeğer birimi
TOİS	: Terminal Operasyon İşletim Sistemi

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Mersin İklim Tablosu 6

Tablo 2. 2015-2020 Yılları Arasında Mersin Limanı Elleçlenen Yük Miktarı 49

GÖRSELLER LİSTESİ

Görsel 1. Mersin Limanı 25

Görsel 2. Cebel Ali Limanı 26
Görsel 3. Raşid Limanı 27
Görsel 4. Um Kasr Limanı 28
Görsel 5. Bender Abbas Şehit Recayi Limanı 29
Görsel 6. Hamad Limanı 29
Görsel 7. Shuwaikh Limanı 30
Görsel 8. Beyrut Limanı 31
Görsel 9. İskenderiye Limanı 32
Görsel 10. Cidde Limanı 33
Görsel 11. Akabe Limanı 34
Görsel 12. Gazimağusa Limanı 34
Görsel 13. Hayfa Limanı 35
Görsel 14. Limasol Limanı 36

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. 2007-2020 yılları arasında Mersin Limanı ve diğer Orta Doğu Limanlarına yanaşan gemi sayılarının karşılaştırılması …….……44

Grafik 2. 2007-2020 yılları arasında Mersin Limanı ve Orta Doğu'da bulunan diğer limanlara ait konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacimlerinin karşılaştırılması ……...46

1. GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, dünyadaki yük taşımacılığının gelişiminde önemli bir yere sahiptir. Deniz taşımacılığının sorunsuz bir şekilde devam edebilmesi için limanlar ve liman hizmetleri olmazsa olmaz konumdadır. Bu yüzden, limanların kapasitelerinin ve olanaklarının yeterli düzeyde olması deniz taşımacılığı için oldukça önemlidir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013).

Deniz taşımacılığının giderek artan önemiyle bağlantılı olarak, limanların etkisi de artmaktadır. Limanlar, makro ulaşım zincirinin önemli bir halkasını oluşturmaktadır. Hem ülke ekonomisinde hem de makro ulaşım sisteminde limanların yüksek paya sahip olması, liman işletmeciliğinin ülkeler ve limanlar arası rekabetin maksimum verim alınabilecek şekilde iyi planlanması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu yüzden de taşımacılık maliyetlerinin azaltılmasında, zamandan tasarruf sağlanmasında ve performansın artmasında liman faaliyetlerinin profesyonel olarak planlanması ile verimliliğin arttırılması gerekmektedir (Usluer ve Alkan, 2015).

Deniz ulaşımında konteyner taşımacılığı yaygın hale gelinceye kadar, deniz taşımacılığı büyük ölçüde limandan limana yapılmaktaydı. Yani yükler limanda teslim alınıp, yine limanda teslim edilmekteydi. Rasyonel yük taşımacılığı anlayışının sektörde yaygınlaşması ve beraberinde konteyner taşımacılığın ağırlık kazanmasıyla birlikte neredeyse kapıdan kapıya taşımacılık mümkün hale gelmiş; yüklerin teslim alınma/edilme yerleri gönderici ve alıcıların depoları olmuştur. Bu durum aynı zamanda liman gerisi taşımaların da ana taşıma sistemi ile bütünleşmesine ve taşıma zinciri haline gelmesine yol açmıştır. Bu yüzden, taşıma hizmetleri artık entegre taşımacılığa evirilmiştir (Demirlioğlu, 2008).

Avrasya ile Afrika'nın ve Akdeniz ile Hint Okyanusu'nun kesişme noktasında bulunan Orta Doğu limanlar konusunda dünyanın en kritik bölgelerinden biridir (Özdem, 2016). Özellikle konteyner taşımacılığı yapılan limanlarının sayısının fazla olması ve çoğu limanının ana deniz hatlarında yer alması Orta Doğu'da bulunan limanları dünya ölçeğinde önemli bir yere konumlandırmaktadır (Ece, 2020). Orta Doğu bölgesinde 100'ü aşkın liman bulunmakla birlikte, hem Orta Doğu'nun hem de Türkiye'nin en önemli limanlarından biri bu çalışmanın da konusunu oluşturan Mersin Limanı'dır.

1800'lü yılların başında küçük bir balıkçı kasabası olan Mersin; 1850 yılında Bucak ve 1865 yılında ilçe hüviyetine kavuşmuştur.1860 yılından itibaren iskele inşasına büyük önem

verilen ilçede1886 yılında açılan Adana-Mersin demiryolunun da etkisiyle gemi trafiğinde önemli bir artış yaşanmıştır. Bu gemilerin daha hızlı şekilde tahmil ve tahliye edilmesi için çeşitli yollar aranmış, nihayetinde de Mersin Belediyesi tarafından ilk olarak taş iskelesi, sonrasında da gümrük iskelesi inşa edilmiştir. 19.yüzyılda Mersin'in bir liman kenti haline gelmesinin ana nedenleri arasında Amerika İç Savaşı'na sürekli atıfta bulunulmaktadır. İç Savaş nedeniyle Avrupa'nın gereksinim duyduğu pamuğun bir kısmını Mersin'den temin etmeye başlaması, kent açısından bir dönüm noktası kabul edilmektedir. Gemi trafiğinin bir anda arttığı kentte gerçek anlamda bir liman ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu doğrultuda 200.000 TL sermaye ile 29 Ağustos 1927 tarihinde Mersin Liman Şirketi kurulmuştur. Ancak yeni kurulmuş olan devletin yaşadığı parasal sorunlar ve sonrasında da İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, projeden vazgeçilmesine neden olmuştur. Sonraki yıllarda da Liman Şirketi'nin ekonomik yetersizlikleri ile yaşanan doğal afetlerin etkisiyle liman zarar görmüş ve bakımsız kalmıştır. Bu yüzden de Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Limanın modern gereksinimler doğrultusunda yeniden inşa edilmeye başlaması 3 Mayıs 1954 tarihine denk gelmektedir. Yeniden inşa ve modernleştirme işlemleri Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi (Koninklijke Nederlandsche maatschappij voor havenwerken N.V.) tarafından gerçekleştirilmiştir. 25 Nisan 1954 tarihinde temel atma töreni gerçekleştirilen liman, 1962 yılında tam anlamıyla modern olarak işletilmeye başlanmıştır (Artan, 2003). Son olarak da 11 Mayıs 2007 tarihinde Özelleştirme İdaresi tarafından yapılan ihaleyle Mersin Limanı'nın işletme hakkı 36 yıl süreyle PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu'na devredilmiştir.

Mersin'in tarihi ile sosyal ve ekonomik durumunu değerlendirdiğimizde, kentin önce bir liman yerleşmesi olduğu ve bu özelliğinin günümüze kadar devam ettiğini söylemek mümkündür (Ünlü, 2009). Bu çalışmada Mersin'in özellikle bir liman yerleşmesi olduğuna ve kent ekonomisine, kültürüne ve sosyal yaşantısına kattığı değerlere odaklanılmıştır.

Çalışmanın ilk kısmında Mersin'in tarihi, coğrafi konumu, iklimi, kültürel yapısı ve sosyo-ekonomik yapısı ele alınmıştır. İkinci kısımda ise ilk olarak liman kavramı üzerinde durulmuş, liman türleri ile limanların gelişimine etki eden etkenler incelenmiş ve Orta Doğu'da bulunan limanlar ile bunların temel özelliklerine vurgu yapılmıştır. Üçüncü kısımda, Mersin Limanı'nın tarihi, konumu, genel nitelikleri, teknik özellikleri, sunduğu hizmetler, stratejik önemi ve Türkiye ve Orta Doğu açısından taşıdığı değere odaklanılmıştır. Dördüncü ve son kısımda ise önceki bölümlerde ortaya konulan bilgiler genel hatlarıyla değerlendirilmiş ve araştırmada ulaşılan sonuçlar derlenerek sunulmuştur. Bu açıdan, bu araştırmanın probleminin Bu çalışma, Mersin limanının Orta Doğu'da bulunan limanlar özelinde derinlemesine

incelenmesi ve Mersin Limanı'na ait yıllık yanaşan gemi sayısı, konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi ve yılda elleçlenen yük miktarının Orta Doğu'da bulunan diğer limanlarla karşılaştırılması olduğu ifade edilebilir.

2. MERSİN'İN JEOPOLİTİĞİ

Akdeniz'in kuzeydoğu kısmında 36-37° kuzey enlemleri ve 33-35° doğu boylamları arasında yer alan Mersin ilinin kara sınırları 608 kilometre, deniz sınırları ise 321 kilometre uzunluğundadır. Çukurova'nın verimli toprakları üzerinde kurulu olan Mersin şehri, kendisine bağlı 13 ilçe merkezinden oluşmaktadır. Akdeniz kıyısında 15.853 kilometrekarelik yüzölçümüne sahip olup, Akdeniz'in yüzölçümü bakımından geniş illerinden birisini oluşturur. 2020 yılı rakamlarına göre 1 milyon 868 bin 757 kişilik nüfusa ev sahipliği yapar. Mersin ili topraklarının verimli olmasının da bir sonucu olarak hem hızlı bir şekilde kentleşmiş hem de zengin tarım potansiyeli ve sanayi faaliyetleri ile Türkiye'nin sayılı şehirlerinden biri haline dönüşmüştür.

Mersin adının nereden geldiğine dair çeşitli rivayetler mevcuttur. Evliya Çelebi'nin sunduğu bilgiler ışığında, bu topraklarda yaşamış olan Mersinoğlu aşiretinden bölgenin isminin Mersin olarak anıldığı söylenmektedir; ancak 19.yüzyıla kadar kaynaklarda Mersin adına dair herhangi bir tarihsel kayıt mevcut değildir. Aynı zamanda kentin adının yörede bolca bulunan mersin (myrtus) ağacından geldiği de belirtilmektedir (Darkot, 1997: 770).

Mersin, tarih öncesi dönemde de insan yerleşiminin olduğu kentlerden biridir. Yumuktepe bölgesinde yapılan arkeolojik çalışmalar, bu höyüğün 24 katmandan oluştuğunu ve ve her bir katmanda bölgenin tarihine önemli katkılar sağlayacak düzeyde zengin birikimlerin olduğunu göstermektedir. Yazılı tarih döneminde ise bölgenin bilinen en eski ismi Kizuvatna'dır. Bu uygarlık, Hititler ile aynı çağda (M.Ö. 1700-1200) var olmuştur. Kizuvatna, Luviler ile Hurriler'den oluşan bir krallıktır ve bölgede uzun süre hüküm sürmüşlerdir. Kuzeyde bulunan sarp Toros dağlarından dolayı bölge antik dönemde Cilicia Tracheia (Taşlık Kilikya) olarak da isimlendirilmiştir. Bir müddet Persler ile Kue Krallığı yönetiminde kalan bölgede M.Ö. 334 yılında Selevkosların egemenliği başlamıştır. Mersin'in bugün Silifke olarak bilinen ilçesinin adı da buradan gelmektedir. 8.yüzyılda bölge Müslüman devletleri tarafından fethedilmiş, ancak tam anlamıyla İslam hâkimiyeti sağlanamamıştır. 11.yüzyıla gelinceye kadar sürekli olarak İslam orduları ile Bizans orduları arasında el değiştirip durmuştur. 11.yüzyılda ise bölge Selçuklu Devleti'nin egemenliğine girmiş ve uzunca bir süre Selçuklular tarafından idare edilmiştir. Selçukluların yıkılmasıyla birlikte Ramazanoğulları Beyliği tarafından yönetilmeye başlanan Mersin ve civarı, 1516 yılında da Osmanlı egemenliğine girmiştir (Yıldız, 2008).

Görüldüğü üzere Mersin'in tarihine dair 19.yüzyıldan önceki dönemlere ait pek bilgi mevcut değildir. Bir köy olarak Mersin'in ilk defa ne zaman tarih sahnesinde yer aldığı da bilinmemektedir. Ancak Tarsus Şer'iyye Sicillerine göre, sahilde birkaç baraka ile dükkân bulunmaktaydı (Oğuz: 2006: 16). Buradan hareketle, Mersin'in daha önceden ufak bir balıkçı köyü olduğu akıllara gelmektedir. Mersin ismi bu dönemlerde bir yerleşke adı olmaktan daha çok bir iskele olarak zikredilmektedir. Mersin adının iskeleden bağımsız olarak ilk defa kullanılması ise 1843 yılına denk gelmektedir (Oğuz, 2006: 17). Bu yüzden de Mersin'in ilk olarak Tarsus kazası Gökçeli nahiyesine bağlı bir köy olarak kurulduğu ve bunun da 1830 ila 1840 yılları arasına denk geldiği kabul edilmiştir. Zira bir köy olarak Mersin'den ilk söz eden belge 1847 tarihlidir (Oğuz, 2006: 18).

1846 yılına kadar Adana eyaletinin İçel ve Tarsus adında iki sancağı vardı. Merkezi Silifke olan İçel sancağı batıda yer alırken; Tarsus da doğuda yer almaktaydı. 1934 yılına gelinceye kadar Mersin ile İçel ayrı idari yapılanmalar olarak varlıklarını devam ettirmiştir. 1952 yılına kadar Tarsus kazasına bağlı Gökçeli nahiyesinin bir köyü olan Mersin, bu yılda nahiye merkezi olarak Tarsus'a bağlanmış ve böylelikle büyüme hızı artmıştır. Mersin nahiyesinin 1864 tarihinde kaza merkezi olduğu düşünülmektedir. Bu tarihlerde yürürlüğe giren "Vilayet Nizamnamesi" sonrasında Mersin, Halep vilayetine bağlanan Adana sancağına bağlı ve Gökçeli, Kalınlı ve Elvanlı nahiyelerinden meydana gelen kazanın merkezi konumuna gelmiştir (Oğuz: 2006: 22). Bu dönemde daha batıda kalan İçel sancağının ise bu kez Karaman (Konya) vilayetine bağlı olacak şekilde Anamur, Mut, Gülnar ve Silifke adına dört kazası vardı (Komisyon, 1982: 3640). 1869 yılındaki salnamede Adana'nın yeniden vilayet olarak kabul edildiği görülmektedir. Bu salnamede Mersin'de belediye meclisinin mevcut olduğundan söz edilmektedir. Bu da Mersin'in önemli bir gelişme süreci içerisinde olduğunun göstergesidir (Oğuz, 2006: 24).

1877 yılında çıkarılan vilayet salnamesinde, İçel bağımsız bir sancak olacak şekilde Adana vilayetine bağlıyken; Tarsus ile Mersin vilayetin merkez sancağına bağlı olan iki ayrı kaza olarak konumlandırılmıştır (Komisyon, 1982: 3640). 1888 yılında Mersin, Adana'ya bağlı sancak merkezi haline gelmiş ve bu kez de daha önce kendisinin bağlı olduğu Tarsus, Mersin'in kazası olmuştur. Bu durum kasabanın hızlı gelişiminin bir işaretidir ve bu gelişim hızı Cumhuriyet dönemine kadar kesintisiz devam etmiştir. 20.yüzyılın başlarında (1907-1908), Adana vilayetine bağlı bir sancak merkezi olan Mersin, Tarsus ve Mersin kazalarından oluşmaktadır. Toplamda 15 bin nüfusa sahip olan Mersin'in Kazanlı ve Elvanlı ismiyle anılan iki de nahiyesi bulunmaktaydı (Sakaoğlu, 2007: 174).

Cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra Mersin ile İçel bağımsız iki vilayet haline dönüştürülmüştür. 9845 kilometrekare yüz ölçümüne sahip olan İçel vilayeti Gülnar, Anamur ve Mut kazalarından; 4615 kilometrekare yüz ölçümüne sahip Mersin vilayeti de Mersin ve Tarsus kazalarından oluşmaktaydı. 1933 yılında İçel ve Mersin vilayetleri tek bir vilayet olarak birleştirilmiş ve merkezi Mersin olan İçel vilayeti kurulmuştur. Bu tarihlerde İçel vilayetinin Tarsus, Mersin, Anamur, Gülnar, Mut ve Silifke kazaları da dâhil olmak üzere toplamda 502 köyü bulunmaktaydı. Toplam yüz ölçümü ise 14.460 kilometrekareye denk gelmekteydi.

Uzun tarihsel gelişimine karşın, modern bir kent olarak Mersin son yüzyıllarda ortaya çıkmıştır. Bu yönüyle de yeni bir kent olduğu kabul edilmektedir. Kentin esas kuruluş tarihi ile gelişimi 19.yüzyıl ortalarına denk gelmektedir. Bu dönemde yabancı sermayenin desteklediği pamuk tarımı, kentin gelişimine önemli katkı sağlamıştır (Uğuz, 2016.). Daha öncesinde küçük bir balıkçı kasabası olan Mersin hem tarım kapasitesi hem de sahip olduğu iskele ve liman avantajlarından dolayı sürekli bir gelişim göstermiştir. Nihayetinde Mersin, günümüzün en önemli çekim merkezlerinden biri olarak Türkiye'nin sayılı kentleri arasında yer almaktadır.

Akdeniz ikliminin hüküm sürdüğü Mersin'de yaz ayları sıcak ve kurak, kış ayları ise ılık ve yağışlıdır. Mersin'in yıllık aldığı yağış miktarı ortalama 540 mm, yıllık sıcaklık ortalaması ise 16 derecedir. (Tablo 1). Kentin Akdeniz kıyıları için geçerli olan bu yağış ve sıcaklık değerleri, kuzeye doğru gidildikçe yükseltiye bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Kuzeye gidildikçe sıcaklık düşmekte, yağış miktarı ise artmaktadır.

Tablo 1. Mersin İklim Tablosu

	Ortalama Sıcaklık (°C)	Minimum Sıcaklık (°C)	Maksimum Sıcaklık (°C)	Yağış/Yağış (mm)	Nem (%)	Yağmurlu günler (g)	Güneşli saatler (s.)
Ocak	6,3	2,6	10,2	97	%70	7	6,7
Şubat	7,6	3,4	11,9	67	%69	6	7,7
Mart	10,5	5,6	15,1	53	%69	6	9,2
Nisan	14,1	8,9	18,5	32	%70	4	10,5
Mayıs	18,2	13	22,3	24	%72	3	11,4
Haziran	22,2	17	26,2	8	%72	1	11,8
Temmuz	25,2	20,4	29,1	6	%73	1	11,3
Ağustos	25,6	21,3	29,4	8	%71	1	10,6
Eylül	22,7	17,8	27	14	%65	2	10,4
Ekim	18,4	13,6	23,1	32	%60	3	9,6
Kasım	12,7	8,7	17,4	69	%61	4	8,3
Aralık	8,2	4,6	12,3	130	%66	7	6,9

Kaynak: tr.climate.data.org

Tablo 1'de yer alan bilgilerden yola çıkarak kentteki yıllık yağış miktarının yaklaşık yüzde 54,4'ünün (294 mm) kış aylarında; yüzde 4,1'inin (22 mm) ise yaz aylarında

gerçekleştiğini söylemek mümkündür. En fazla yağış 130 mm ile Aralık ayında; en az yağış ise 6 mm ile Temmuz ayında görülmektedir. 25,6 °C ile en sıcak ay Ağustos iken; 6,3 °C sıcaklık ile en soğuk ay Ocak'tır. Bu verilerden yola çıkarak en sıcak ay ile en soğuk ayın ortalamaları arasındaki farkın 19,3 °C olduğu görülmektedir.

Yerleşim yerlerinin kurulmasında ve gelişmelerinde olduğu kadar, varlıklarını sürdürmelerinde de sosyal, ekonomik, kültürel yapılar belirleyici etkenler olarak ön plana çıkmaktadır. Yerleşimlerin devamının sağlanması da sözü edilen etkenlerin sağlıklı bir şekilde sürdürülmesi ile mümkündür. Önceleri küçük bir balıkçı kasabası olan Mersin kenti de başlangıçta pamuk tarımı, sonrasında da liman ve ulaşım işletmeleri ve günümüzde de sanayi tesisleri ile sürekli olarak gelişim kaydetmiştir. Bu sayede geniş bir bölgeyi hinterlandına katarak nüfusu ile büyüme hızını arttırmıştır.

Küçük bir yerleşim yeri olan Mersin'de, Mersin limanının açılmasından sonraki yıllarda kentte sanayi tesislerinin açılışı konusunda da büyük hamleler yapılmıştır. Hem limanı iç bölgelere bağlayan kara ve demir yollarının yapılması hem de bu gelişmeleri bir fırsat olarak görüp kurulan sanayi tesisleri, kentin büyük bir göç dalgasına maruz kalmasına yol açmıştır. Göç dalgasının önemli bir kısmı, limanın hinterlandı içerisindeki alandan gelmiştir. Kentteki sanayileşmenin ortaya çıkardığı diğer bir değişim de 1960'lı yıllarla başlayarak sürekli artan apartmanlaşmadır. Bu da günümüze kadar Mersin'de canlı olan bir inşaat sektörünün oluşmasına imkân tanımıştır.

Göç, Mersin'in sosyal yapısının değişmesine en çok neden olan olgudur. 1980'li yıllarda görülen hızlı sanayileşme, ticaret ve inşaat faaliyetlerindeki artış yoğun bir göçe neden olmuştur. Adana, Hatay, Konya, Niğde, Kahramanmaraş, Gaziantep, Malatya, Kayseri, Sivas, Diyarbakır ve Adıyaman gibi iller, Mersin'in en çok göç aldığı iller arasındadır (Doğan, 2002: 193). Bu yüzden de kent bir yandan hızlıca gelişmekte, öte yandan da hızlı bir gecekondulaşma süreci yaşanmaktadır. Ayrıca Suriye başta olmak üzere komşu ülkelerde yaşanan savaşlardan kaçan mültecilerin bir kısmının da Mersin'e göç etmesiyle birlikte, kentin sosyal yapısında ciddi anlamda bir değişim yaşanmıştır. Kentteki sanayi kuruluşlarında ve inşaatlarda çalışmak üzere gelen binlerce kişi, Mersin'in dış bölgelerinde ve kente yakın kırsal bölgelerde gecekondulaşma sürecinin başlamasına neden olmuştur (Yıldız, 2008). 2010'lu yıllarda Suriye'de başlayan iç savaş sebebiyle de yoğun bir göç dalgasına maruz kalan Mersin'de şehir nüfusunun önemli bir kısmı, Türkiye'ye sonradan göç edenlerden meydana gelmektedir.

Son yıllarda yaşanan göçlerle birlikte kentin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısında önemli değişimler meydana gelmiştir. Göçler nedeniyle bir yandan toplumsal yapıda gittikçe

artan işsizlik, gelir dağılımında adaletsizlik ve sosyal tansiyonun yükselmesi gibi sonuçlara kapı aralarken; öte yandan sağlıksız barınma koşulları ve altyapı hizmetlerinin tıkanması gibi bir dizi olumsuzluk da görülmeye başlamıştır. Tüm bu etkenler, şehrin dış sınırlarının sürekli olarak genişlemesine ve böylelikle yüksek verimli tarım arazilerinin betonlaşma tehdidi altına girmesine neden olmaktadır. Göçün yarattığı en önemli olgulardan biri de kentsel yoksulluktur. Çeşitli nedenlerden dolayı kendi yaşam alanlarından ayrılarak Mersin'e gelen bireyler, kentte yeteri kadar istihdam olanağı bulamadıkları zaman yoksullaşmakta ve geçimlerini sağlayabilmek adına gayrimeşru ilişki ağlarına dahil olmaktadırlar. Hemşeri örgütlenmesinin yoğun olduğu kentte tablacılık, hamallık, boyacılık, atık toplayıcılığı, işportacılık gibi enformel sektörler sürekli gelişmektedir. Bu aynı zamanda göç edenlerin yoksulluğa karşı mücadele stratejisinin de temelini oluşturmaktadır (Çetin, 2016).

3. LİMAN KAVRAMI VE ORTA DOĞU COĞRAFYASINDAKİ LİMANLAR

3.1. Liman Kavramı

Denizler, dünyanın coğrafi yapısından dolayı dünya ticaretinin etkin ulaşım ortamıdır. Denizyolu ile taşımacılık ise hem kitle taşıma yapılabilmesine olanak sağlaması hem de en düşük maliyetli taşıma biçimi olması dolayısıyla dünya ticaretinde egemen konuma sahiptir. Dünya ticareti içerisinde deniz taşımacılığının payı yüzde 90'ın üzerindedir (Çancı ve Güngören, 2013).

Limanlar, deniz yolu ile yapılan taşımacılığın hem başlangıç hem de bitiş noktasıdır. Liman; yüke, yolcuya ya da gemiye yönelik farklı hizmetlerin sunulduğu, yüklerin depolandığı, hinterlanda aktarımının sağlandığı, bu hizmetlere uygun tesis ve araçlara sahip ticari hizmet üniteleri olarak tanımlanmaktadır. Deniz ulaşımının başlayıp son bulduğu veya taşıma hizmeti esnasında bir sistemin şekil değiştirdiği ulaştırma altyapısı olarak da tanımlanabilmektedir (Akten, 1992). Diğer bir tanıma göre liman; kara taşıtlarından deniz taşıtlarına, deniz taşıtlarından kara taşıtlarına ve deniz araçlarından deniz araçlarına yükleme-boşaltma şeklinde yüklerin transfer edildiği, olumsuz hava koşullarından korunabilmek için gemilerin korunak olarak kullandığı, bu süre zarfında hem gemilerin hem de gemi personelinin gereksinimlerinin karşılandığı, gemilerin tatlı su, yakıt, yağ ve kumanya aldıkları, katı-sıvı atıklarını bıraktıkları, yüklerin depolandıkları ve biriktirildiği ulaştırma amaçlı yapılardır. Bir liman, tek bir yük türüne yönelik hizmet sunabileceği gibi, çeşitli terminallerden de oluşabilmektedir (Arıkan, 2000).

Denizler ile karaların kesişme bölgesinde bulunan limanlar, önemli düğüm noktalarındandır. Günümüzde her şeyden önce limanlar; denizyoluyla gelen yüklerin demiryolu ya da karayolu ulaşım araçlarına, kıyı taşımacılığı yapan daha ufak gemilere, akarsu ve kanal gibi kara içi suyollarına veya bahsedilen ulaşım sektörlerinden tersi şekilde deniz ulaşımına aktarılması için gereksinim duyulan teknik donanımlara sahip yapılardır. Bu ana karakter ve fonksiyonun yanı sıra, limanlar aynı zamanda çeşitli ekonomik uğraşların da deniz taşımacılığına bağlı olarak gelişmiş olduğu yerlerdir (Balık, 2014).

Limanlar, deniz taşımacılığının başladığı ya da bittiği noktalardır. Gemilere çeşitli hizmetlerin sağlandığı bir hizmet ünitesidir. Üretilen yüklerin bir araya getirilmesi ve deniz ötesi pazarlara gönderilmesi veya denizaşırı pazarlardan getirilen ticaret mallarının hinterlanda

doğru dağıtılması limanların öncelikli işlevidir. Yükleri toplama ve dağıtma niteliğinden dolayı limanlar, ekonominin nabzı olma gibi bir işleve de sahiptir (Bengi, 2015).

3.2. Limanların Tarihi Açıdan Önemi

Dünyada yaşamın başladığı günden beri, insanlar yaşamak için su kenarlarını tercih etmiştir. Hem geçmişte hem de günümüzde dünya üzerindeki nüfus yoğunluk haritaları incelendiğinde, denizlerin ve akarsuların çevresinde yoğunlaşma olduğu görülmektedir. İnsanların hayatlarını sürdürebilmeleri bakımından denizler gıda, turizm ve ulaşım gibi avantajlar sağladığından dolayı, yaşamak için fazlaca arzulanmaktadır (Elmas, 2001).

Yerleşim için en çok tercih edilen alanlardan olan denizler, aynı zamanda yatırımların geri dönüş hızlarının fazla olmasından dolayı yüksek sanayileşmenin de görüldüğü yerlerdir. Türkiye'de Akdeniz Bölgesi ile Marmara Bölgesinin limana sahip kentleri ile limanı bulunmayan kentler arasındaki sanayileşme düzeyleri, bu durum için net bir örnektir (Baykal, 2012).

Gayrimenkul yatırımları çerçevesinde ele alındığında da doğrudan deniz gören arsalar ile evlerin fiyatlarının, iç kesimde yer alanlara kıyasla daha pahalı olduğu bilinmektedir. Neticede insanoğlu, sürekli su kaynaklarına ve denize yakın olmayı istemektedir (Altunkaya, 2011:1).

Dünya ticareti açısından limanlar, daima önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Dünyanın diğer bölgelerinde olduğu gibi, Avrupa kıtasında da limanların olduğu yerlerde nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu görülmektedir Chen, Fei, Zhu ve Zhang, 2018). Limanlar üzerinden gerçekleştirilen ticaret, ülkelerin birbirlerine karşı rekabette üstün gelme çabalarını da doğrudan etkilemektedir (Alderton, 1995).

Sonuç olarak limanlar, insanlık tarihi boyunca her zaman önemli işlevler görmüştür. Yüksek işgücü gereksiniminden dolayı da sürekli talep gören bir konumdadır. Tarihi önemi bakımından değerlendirildiğinde, Akdeniz üzerinden yürütülen deniz ticaretinde, Akdeniz'in doğuya açılan büyün kıyılarının ele geçirilmesi ile Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük avantajlara sahip olduğu görülmektedir. Coğrafi keşifler ile birlikte ticaret yollarının değişmesi, Akdeniz limanlarına duyulan ilginin bir nebze azalmasına yol açmış olsa da günümüzde bile bu limanlar dünyanın önemli limanlarına rahatlıkla ulaşabilmek adına büyük öneme sahiptir (Topbaş, 2020).

3.3. Limanların Sınıflandırılması

Limanlar doğal yapıları, faaliyet alanlar, trafik türleri, kuruluş şekilleri, kullanım amaçları, yönetim biçimleri, sahipleri açısından olmak üzere yedi farklı şekilde sınıflandırılabilirler.

Doğal yapıları bakımından limanların sınıflandırılması yapılmak istenildiğinde; deniz limanları, haliç limanları, göl ve kanal limanları, haliç limanları ve ada limanları şeklinde bir sıralama yapmak mümkündür (Yollu, 2009).

Deniz kıyısında yer alan, hizmet sundukları gemiler açısından su derinlikleri daha fazla olan limanlar, deniz limanı olarak adlandırılmaktadır. Singapur, İstanbul, Marsilya, İzmir ve Mersin limanları, ilk akla gelen deniz limanlarıdır. Nehir limanları ise genellikle nehirlerin ağızlarında ya da büyük nehirlerin iç kısımlarında bulunan limanlardır. Londra, Rotterdam ve Hamburg limanlarını nehir limanları için örnek göstermek mümkündür. Nehirlerin denize döküldüğü alanlarda kurulmuş olan limanlara haliç limanları denilmektedir. Tuna (Köstence) ve New Orleans limanları, başlıca haliç limanlarıdır. Fiyord limanları ise denizin kara içine doğru sokulmasıyla oluşan uzun, dar ve kıvrımlı körfezler üzerine inşa edilen limanlardır. Oslo Limanı, en önemli fiyord limanlarından biridir. Göl ve kanal limanları, dar bir kıyı şeridi sayesinde denizden ayrılan su alanlarının, gemilere geçit sağlanması ve denize bağlanması amacıyla kanal açılması ve her iki yakasına da mendirek yapılmasıyla oluşturulan limanlardır. Deniz sahillerinden uzak, kıyı ile herhangi bir bağlantısı bulunmayan limanlar ise ada limanı olarak tanımlanmaktadır (Zorlu, 2008).

Limanlar faaliyet alanlarına göre ele alındığında; dünya trafiğine yanıt veren, milli trafiğe yanıt veren, bölgesel trafiğe yanıt veren ve mahalli trafiğe yanıt veren limanlar olmak üzere dört başlık altında değerlendirilebilmektedir

Dünya trafiğine yanıt veren limanlar, dünyanın her bölgesi ile iyi derecede ulaşım bağlantısı bulunan, pek çok liman tesisine ve büyük yük hacmine sahip olan limanlardır. Yalnızca kendi bölgesine hizmet veren, yıllık yük hacmi 2 ila 10 milyon ton arasında kalan limanlar, milli trafiğe yanıt veren limanlardır. Bölgesel trafiğe yanıt veren limanlar ise daha dar bir bölgede faaliyet gösteren ve en yakın şehirler ile etrafındaki hinterlanda hitap eden, büyük ölçekli limanlardan gelen feeder gemilere hizmet sunan limanlardır. Öte yandan yalnızca kabotaj ve milli seferleri yapan küçük tonajlı gemilere hizmet veren sunan limanlar ise mahalli trafiğe yanıt veren limanlar olarak isimlendirilmektedir (Yercan, 1996).

Stradle taşıyıcı ve ağır konteyner vinci gibi ağır yüklerin taşınmasında kullanılan aktarma ekipmanları bulunan, geniş açık ambar alanlarına sahip, yolculara ve kara araçlarına günlük hizmet verebilecek niteliklerle donatılmış feribot terminalleri olarak da adlandırılabilen, muntazam hatta faaliyet gösteren gemilere hizmet veren limanlar, muntazam hat limanları olarak isimlendirilmektedir. Ro-ro, konteyner, feribot ve konvansiyonel gemilere hizmet verecek şekilde donatılmış limanlar ise genel yük limanları sınıfına girmektedir (Balık, 2014). Yalnızca akaryakıt boşaltma, yükleme, depolama ve taşıma amaçlarına yönelik özel olarak dizayn edilmiş olan ve boru hattı tesisleri bulunan limanlar, akaryakıt limanlarıdır. Dökme yük limanları ise cevher, hububat, kömür, boksit, alüminyum ve fosfat gibi kuru dökme yüklere yönelik hizmetler sunan kuru yük limanlarına verilen isimdir. Ülkelerin kıyıları arasında deniz yolu ile taşımacılık yapılabilmesine olanak tanıyan limanlar, kabotaj limanlarıdır. Genellikle kıyı taşımacılığı alanında faaliyet gösteren bu limanlarda su derinlikleri azdır ve rıhtım alanları da apronlar ile kısıtlıdır. Gelişmiş sanayiye sahip ülkelerde sıklıkla görülen iç suyolu trafiği limanları ise uygun su genişliği ve derinliğine sahip nehirlerde, dökme nakliyatlarının sağlandığı limanlardır. Kamyonlar ile arabaların yüklenmesinin ve boşaltılmasının kısa süre içerisinde hızla yapıldığı, yolcu ve yük gemilerine bir başka ifadeyle feribotlara hizmet veren, apronları görece daha geniş olan limanlar ise yük-yolcu limanları olarak bilinmektedir. Bir ülkenin zengin olması, limanların her iki tarafında da insan yoğunluğunun fazla olması, seyir mesafesinin çok uzun olmaması ve limanların hizmet düzeylerinin artması, yolcu limanlarının gelişebilmesi açısından elzemdir (Yercan, 1996)

Kuruluş şekilleri bakımından da limanlar; doğal limanlar, yapay limanlar, med-cezir limanları, açık limanlar ve dok limanları olmak üzere beş başlık altında toplanmaktadır (Yollu, 2009).

Herhangi bir koruyucu yapılaşmaya gereksinim duymayan limanlar, doğal liman olarak adlandırılır. Doğal olarak korunamayan, dalga ya da akıntı gibi etkilere karşı mendirekler ve dalgakıranlar inşa ederek gemilerin daha güvenli bir şekilde yanaşmasına ve demirlemesine olanak tanıyan limanlar ise yapay limanlardır (Karaca, 2009).

Su seviyesi değişim düzeyleri yüksek olan ve bu yüzden de med-cezire karşı koruma altına alınan limanlar, med-cezir limanlarıdır. Su derinliğinin yeterli olduğu zamanlarda gemilerin girebildiği, diğer zamanlarda ise liman dışında beklediği limanlara ise med limanları denilmektedir. Olanaklarının ve kapasitelerinin daha sınırlı olmasından dolayı büyük ve pahalı gemiler bu limanları tercih etmemektedir. Dokların liman ve tesislerini med-cezir etkisinden koruduğu limanlar ise dok limanlarıdır. Dok limanlarında tüm gemilere aynı hizmetler

verilebilmektedir. Ancak dok limanı inşa etmenin maliyetinin yüksek olmasından dolayı, bu yöntem yalnızca gelişmiş ülkelerin büyük limanlarında görülmektedir. Havuz ve pahalı dok inşası gerektirmeyen, gemilere her zaman hizmet verebilen limanlar ise açık limanlar olarak isimlendirilmektedir (Altınçubuk, 2000).

Limanlar, kullanım amaçlarına göre sığınma ve barınma limanları, balıkçı limanları, yat limanları, gemi inşa ve onarım limanları, akaryakıt limanları, ticari limanlar, askeri limanlar ve serbest limanlar olmak üzere çeşitlenmektedir (Nomer, 2014).

Her türlü olumsuz hava koşulunda gemilerin sığınabilecekleri ve demir atabilecekleri, aynı zamanda tüm gereksinimlerini karşılayabilecekleri limanlardır. Balıkçı teknelerini barındıran, bu teknelerin bakım ve onarımlarının yapıldığı, deniz ürünlerinin ticari endüstriye aktarıldığı limanlara balıkçı limanı denilmektedir. Küçük yatlar ile teknelerin barındırılabilmesi için mendireklerle çevrilen ya da bir liman alanı içerisinde ayrılmış olan su alanı ise yat limanı olarak tanımlanmaktadır. Gelişmiş bir yat limanında; dinlenme ve tatil merkezleri, kızak ve çeki yerleri, elektrik-su ve telefon tesisatı, şamandıralar ve iskeleler, telsiz ve komünikasyon araçları, oteller, restoranlar, spor ve oyun tesisleri, parklar, alışveriş merkezleri, çocuk parkları, akaryakıt istasyonları, sergi ve toplantı salonları gibi olanaklar mevcuttur. Gemi yapım ve onarım limanları; gemilerin inşa edilmesi, bakımlarının ve onarımlarının yapılması için inşa edilmiş, kızaklara, çekçeklere, yüzer havuzlara, vinçler ile çeşitli atölyelere sahip olan limanlardır (Yercan, 1996). Akaryakıt yükleme, boşaltma, depolama ve taşıma gibi amaçlara yönelik, özel olarak tasarlanmış limanlar ise akaryakıt limanları olarak isimlendirilmektedir. Diğer bir liman türü olan askeri limanlar; askeri gerekçelerle inşa edilmiş, savaş gemilerinin beklediği, donatıldığı ve savaş hazırlıklarının yapılması için çeşitli olanakların bulunduğu limanlardır. Gümrük kanunlarına göre yurtdışı olarak kabul edilen bölgelerde kurulan limanlar da serbest limanlardır. Serbest limanlarda gemilerin hiçbir gümrük işlemi yapmadan yükleme, boşaltma yapabilmeleri ve limandan ayrılabilmeleri olanaklıdır (Demirci, 2011).

Limanların yönetim biçimleri; limanların yer aldığı bölgenin üretim ve tüketim yapısına, dengelerine ve işletme kültürüne bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Limanlar yönetim biçimlerine göre başlıca özerk, özel, kamu, belediye ve serbest bölge limanları olmak üzere 5 başlıkta incelenmektedir (Küçükçakır, 2010).

Özerk (otonom) limanlar; yasa doğrultusunda halka açık bir şekilde kurulan, yönetim kurulunda yer alan üyeler pay sahibi girişimciler tarafından seçilmiş ve hükümet tarafından atanmış kişilerden meydana gelen, uzun vadeli politikaları genellikle girişimciler tarafından tayin edilen ve bağımsızca yönetilen limanlardır. Bu tür limanlar, hükümetin belirlemiş olduğu

genel liman politikası doğrultusunda altyapı ve üstyapının sağlanmasında sorumluluk sahibi olan, limanları kullananlarla yerel kamu idareleri ve bakanlık temsilcilerin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcilileri tarafından oluşturulmuş bir kurul eliyle, ortaklaşa yönetilmektedir. Her ne kadar teorik olarak özerk limanlar hükümetten bağımsız olarak görünseler de esasında denizcilikle ilgilenen bakanlığın denetim ve direktifleri doğrultusunda, hükümetin mali ve ekonomik kontrolünde faaliyetlerini sürdürmektedir (Zorlu, 2008). Sonuç olarak otonom limanlar; belediyelerin de yönetimde yer aldığı, çeşitli kuruluşların temsilcilerinin de yer aldığı bir yönetim tarafından idare edilmektedir. İskoçya'nın Dundee limanı, ilk otonom liman olarak kurulmuş ve 1830 yılında "Harbour Trust" olarak tescil edilmiştir. Uluslararası öneme sahip ilk otonom liman ise Liverpool Limanı'dır. Otonom yönetimden kastedilen, meclis kararıyla kurulmuş ve bir hükümet sözleşmesi varmış gibi işleyen yönetimdir. Bu tür limanlar, bulundukları yerlerdeki teşebbüsler tarafından atanan kişilerce politikası belirlenen ve yönetilen limanlardır (Altınçubuk, 2000).

Otonom liman idarelerinde devlet yalnızca mülkiyeti elinde tutmakta, işletme ve yönetimi ise devretmektedir. Diğer bir ifadeyle yönetim özerk hale gelmektedir. Liman idarelerinde yük elleçleme hizmeti verilmemekte, liman hizmetleri yük elleçleme operatörleri olarak adlandırılan özel şirketler tarafından bu hizmetler sağlanmaktadır. Fransa'da Le Havre, Rouen, Marsilya, Bordeaux ve Nantes limanları; İtalya'da ise Cenova Limanı otonom limanlar için iyi bir örnektir. Bahsedilen limanlar, kâr amacı gütmeyen ve hükümetten yönetim bakımından bağımsız olan işletmelerdir (Özaslan, 2006).

Özel sektör tarafından işletilen limanlar ya da diğer bir ifadeyle özel limanlar, bir veya birden fazla kuruluş tarafından bölgenin liman gereksinimlerinin karşılanmasını sağlayan ve özel bir kuruluşun sahipliğinde ve yönetiminde olan liman işletmeleridir. Bu limanların bazı birimlerinin satılması ya da kiraya verilmesi de mümkündür. Yalnızca bazı yük türlerine yönelik hizmet sunan şirket topluluklarının limanları da özel liman kategorisinde değerlendirilebilmektedir (Balık, 2014). Özel limanların, ticari esaslara göre işletilmesi önemlidir. Maksimum kârın hedeflendiği ve esnek tarife politikalarının uygulandığı özel limanlarda, elleçleme hizmeti de hızlı ve güvenli şekilde sunulmaktadır. Özel sermaye tarafından işletilen limanlar; belirli endüstriyel girişimlerin gereksinimlerini karşılamak ya da mahalli endüstriyel gruplara hizmet vermek için inşa edilmişlerdir. Bu tür limanlarda, normal limanların sağlamış olduğu avantajların yanı sıra sermaye artırımının zor olması ve milli liman politikaları ile zaman zaman uyumsuzluklar yaşanması gibi olumsuz yanları da bulunmaktadır. Özel limanlar, hizmet sunan sanayi kuruluşunun bir parçası olarak görülebilir ve şirket, limanı

kendisine ait diğer işletmeler gibi yönetebilir. Özel limanların bir diğer türü de limandan yararlananların genel kullanımına yönelik inşa edilen limanlardır. Bu tür limanlarda meydana gelecek kazanç ve kayıplar, özel teşebbüs sahipleri tarafından karşılanmaktadır (Altınçubuk, 2000).

Mülkiyeti devlete ait olan ya da yönetiminde kamuya açık, merkezi yönetim tarafından belirlenmiş kişilerin yer aldığı limanlar, kamu limanları olarak adlandırılmaktadır. Belediye limanları, bulunduğu bölgenin ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla kurulmuş, bölgenin kalkınmasını ve gelişmesini amaçlayan, yerel yönetimler tarafından idare edilen ve kamuya açık olan limanlardır. Yönetim ve işletme uygulamaları bakımından kamu limanları ile otonom limanlar arasında bir dizi benzerlik bulunmaktadır. Dünyadaki belediye limanlarının önemli bir kısmında, belediyenin sorumluluğu temel altyapının sağlanması ile sınırlandırılmıştır. Kamu limanlarında genellikle bu limanı kullanan şirketler tarafından cüzi bir kira karşılığında alt yapı kullanılmaktadır. Bu şirketler, ayrıca limanı kendi ihtiyaçları doğrultusunda uygun ekipman ve teçhizatlar ile donatmaktadır. Mülk sahibi olarak da tanımlanan liman otoritesi, kiracıların işletme faaliyetlerine herhangi bir müdahalede bulunmamaktadır. Ancak kamu limanlarının bir belediye ya da konsey tarafından kontrol edilmeleri ve politik etkiler altında kalmaları söz konusudur. Yerel ya da bölgesel planlamanın da önem arz ettiği kamu limanlarında, kredi alabilmek de olanaklıdır.

Siyasi olarak bir ülkenin sınırları içerisinde kalan ancak gümrük anlaşmaları nedeniyle gümrük kısıtlamalarından muaf olan ve serbest bölge olarak anılan yerlerde inşa edilen özel statülü limanlar, serbest bölge limanları olarak anılmaktadır (Deniz, 2007).

Bu sınıflandırmanın dışında yer alan hizmet limanlarında ise yük elleçlemesi ile altyapı ve üstyapı hizmetlerinin tamamı liman idaresi tarafından sağlanmaktadır. İngiltere hariç, batılı ülkelerde bu tür limanları görebilmek neredeyse olanaksızdır. Türkiye, Güney Amerika, Afrika ve Güneydoğu Asya ülkelerinde hizmet limanlarına daha sık rastlanmaktadır. Hizmet limanları genellikle kamu kuruluşu olan tek bir otoritenin kontrolü altındadır. Genellikle demiryolları ile bağlantısı bulunan hizmet limanları hem merkezi kontrole hem de mali güce sahiptir. Kullanıcı temsilcilerinin yer almadığı hizmet limanlarında rekabet eksikliği mevcuttur. Bu yüzden de organizasyon yapısı oldukça hantaldır (Deniz, 2007).

Limanlar, sahiplerine göre üç sınıfta incelenmektedir. Bunlar; kamu limanları, özel limanlar ve kamu-özel limanlardır (Reel ve Terzi, 2008).

Devletin, yerel ya da bölgesel yönetimlerin sahip olduğu limanlar kamu limanı olarak adlandırılırken; rıhtım ötesinde inşa edilen demir-çelik, alüminyum ve çimento gibi ticari malları imal eden tesislerin gereksinimleri olan yarı mamullerin temini ve ürünlerin hem iç hem de dış pazara denizyolu ile taşınmasını sağlayan gemilere çeşitli hizmetler sunan endüstriye ait limanlar ise özel limanlar olarak ayrılmaktadır. Özel limanları kendi içerisinde; ticari firmalara ait limanlar ve demiryolu nakliye şirketlerine ait limanlar olmak üzere ikili bir ayrıma tabi tutmak mümkündür. Kamu-özel limanları ise devlet ile birlikte özel şirketlerin belirli oranda pay sahibi oldukları ve ortak işlettikleri limanlardır (Yercan, 1996).

3.4. Limanların Gelişimini Etkileyen Unsurlar

3.4.1. Doğal Unsurlar

Limanlar, kaçınılmaz şekilde ekolojik duyarlılığı yüksek olan bölgelerde inşa edilmektedir. Deniz kıyıları hem sudaki hem de karadaki canlıların yaşamı açısından oldukça değerlidir. Bu bölgelerin kullanımı ile korunması hususundaki baskılar, küresel politik arenada her geçen gün daha merkezi bir hale gelmektedir. Limanlar halen daha sık sık tarama ihtiyacı olan, su derinliklerine ulaşmayı gerektiren ve daha geniş alanlara yayılarak kapasitesini arttırmayı amaçlamaktadır. Limanların bu gereksinimleri onların yasalar, çevre örgütleri ve kamuoyunun geneli ile çatışmalı bir konuma getirmektedir. Bu yüzden de çevresel kaygılar, limanların geliştirilmesi adına günümüzdeki en önemli kısıtlar arasında yer almaktadır (Esmer, 2007).

Yeni bir liman bölgesi inşa edileceğinde, bölgenin tektonik özelliklerinin mutlaka göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Muhtemel tsunami ya da depremlere karşı liman bölgesinin kuruluşunda en yeni ve modern teknolojilerden yararlanılmalıdır. Toplama-dağıtım amacıyla kurulan daha büyük ölçekli limanlarda iklim, akıntı, rüzgâr, jeolojik ve oşinografik özelliklerin de dikkate alınması gerekmektedir. Topografik yönden az engebeli ve alçak alanlar, liman inşası için daha uygundur. Batimetrik niteliklerinin de liman inşasına uygun derinlikte olması gerekmektedir. Rüzgâr ve akıntıların bazen liman bölgesini doldurmasından dolayı, zaman zaman dip taraması gerekebilmektedir (Balık, 2014; Bolat vd. 2020).

3.4.2. Beşerî Unsurlar

Sanayi Devrimi ile birlikte büyük ölçekli sanayi ve ona bağlı ekonomik faaliyetler ortaya çıkıncaya kadar, iklim ile çeşitli fiziki faktörlerin etkisi altında kalan tarım, nüfus dağılımının esas belirleyeni konumundaydı. Buradan yola çıkarak, bir alandaki nüfus

dağılımına etki eden beşerî faktörlerin başında, o alandaki ekonomik faaliyetlerin türü ile ölçeğinin geldiğini söylemek mümkündür. Ekonomik ve teknolojik alanda yaşanan gelişmelerle birlikte, ekonomik uğraşların türü ile ölçeği, nüfusun yoğunluğunun ve dağılımının en önemli sebebi haline gelmiştir. Sanayi Devrimi'ne kadar son derece dengeli dağılmış olan tarımsal nüfus, sanayileşmenin ortaya çıkışına paralel olarak kömür havzaları, enerji kaynakları, haberleşme ağları, ulaşım yolları ve limanlar etrafında yoğunlaşmıştır. Sanayi Devrimi, o güne kadar nüfus toplanmaları biçiminde yaşayan nüfusun, dağılış kalıbı içerisine girmesini sağlamıştır. Ekonomik faaliyetlerin giderek daha farklı ve karmaşık bir hal almaya başlaması, nüfus dağılımını daha da düzensizleştirmekte ve eşitsiz hale getirmektedir (Demirci, 2011).

Limanların varlığı, kentlerin gelişimi açısından önemli bir yer tutmaktadır. Limanı bulunan kentler genellikle yoğun ticaretin olduğu, pek çok alanda beşerî faaliyetlerin arttığı yerlerdir. Kent ve liman, bir çarkın dişlileri gibi iç içedir. Her ikisi de gelişim için karşılıklı etkileşime girmektedir. Liman faaliyetlerinin gelişmesi ticareti ve sanayiyi geliştirip, beraberinde daha fazla nüfusun kente akın etmesini sağlarken; gelişen ticaret ve sanayi faaliyetleri teşvik edilmekte, artış göstermektedir. Bu doğrultuda liman kentlerinin ulaşım ve ticaret işlevlerinin gelişmiş olduğundan söz etmek mümkündür. Zira limanlar çok eski tarihlerden beri önemli ticaret merkezleri olarak kabul edilmektedir. Karayolu ve denizyolu ile yapılan ulaşım ile taşımacılık limanlarda toplanmakta ve buradan tanzim edilmektedir (Göney, 1995). 21.yüzyılda tüketici taleplerinin artmasına paralel olarak liman faaliyetleri de büyük ölçüde değişim göstermiştir. Limanların lojistik maliyetlerinin minimum düzeye indirilmesi ve beraberinde hizmet kalitesinin arttırılması önem arz eden noktalardan biri haline gelmiştir. Bu sayede limanlar, lojistik merkez hüviyetine kavuşmuşlardır.

Türkiye'de, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi büyük kapasiteli ve bazı yüklerde uzmanlaşmış limanlar bulunmamaktadır. Var olan limanlardaki demiryolu bağlantılarının az olması, limanlar ile kara bağlantısının sadece karayolu aracılığıyla yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Daha uzak sanayi merkezleri için de bölgeye yakın olan limanlar kullanılmaktadır. Bu yüzden de Türkiye'de büyük hacimli birkaç liman yerine, her biri kendi bölgesine hitap eden, iş hacimlerinin transit yükler ile desteklenmediği pek çok orta ölçekli bölgesel liman mevcuttur. Ülkemizde uzun yıllardan beri aynı liman politikası uygulanmaktadır. Bu yüzden de esas görevi yük toplamak ve dağıtmak olan limanlar; armatörler ve gemiler açısından cazip olmanın çok ötesindedir. Bu durumun sonucunda hem çok sayıda ölü yatırım ortaya çıkmış hem de küresel deniz taşımacılığı pastasından Türkiye yeteri kadar pay alamamıştır. Bu noktada

halkın ekonomik düzeyinin de göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Liman kentlerinde halkın önemli bir kısmı yaşamlarını liman geliri ile sürdürmekte ve aksi durumda işsizlik ile göç gibi durumların ortaya çıkması kaçınılmaz hale gelmektedir (Topaloğlu, 2007).

Bir zamanlar popüler olan limanlar, çeşitli nedenlerden dolayı zaman içerisinde işlevlerini kaybedebilmektedir. Mitolojik dönemin en önemli limanları arasında yer alan Efes Limanı, Küçükmenderes nehrinin doldurulmasından sonra kıyının 10 kilometre içinde kalmış ve liman özelliğini kaybetmiştir. Bu da büyük oranda nüfusun azalmasına yol açmıştır. Güney Karadeniz'in en korunaklı limanlarından biri olan ve 20.yüzyıl boyunca önemli bir işleve sahip olan Sinop Limanı, Anadolu'nun iç kısımlarıyla daha kolay bağlantı kurabilen Samsun ve Trabzon limanları gibi limanların gelişimine paralel olarak önemini kaybetmiştir (Gürbüz, 2000)

3.4.3. Teknolojik Unsurlar

"Değişim" çağımızın üzerinde en çok konuşulan konularından biridir. Teknik alanda yaşanan gelişmelere paralel olarak makro ve mikro ölçekte tüm organizasyonların değişime uğraması kaçınılmaz hale gelmiştir. Artan küreselleşme ve rekabet, malzeme ve bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, yeni icatlar, yeni pazarların ortaya çıkması, demokrasi ve insan hakları alanlarındaki ilerlemelerle birlikte insana saygının ön plana çıkmaya başlaması, insan işgücü ile ekonomik kalkınmanın ayrılmaz bir bütün olduğunun farkına varılması, müşteri bilinci ile beklentilerin değişime uğraması, çalışanların yönetimde söz sahibi olma ve demokratikçe yönetilme arzuları, demografik yapının değişmesi gibi unsurlar organizasyonlar için değişimi zorunlu hale getirmiştir. Söz konusu değişimin neticesinde hiyerarşiler azalmış, bölümler arasındaki katı sınıflar hafifletilmiş, dış dünyada yaşanan gelişmelere daha hızlı adapte olabilecek esnek yapıların oluşturulması gündeme gelmiştir (Coto-Millan, Pesquera, ve Castanedo, 2010).

Ulaşım teknolojileri alanında yaşana gelişmeler, liman endüstrisinde de köklü değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Deniz taşımacılığında konteynırların kullanılmaya başlaması, dış ticaret taşıma zincirinde ekonomik ölçeğin artmasına neden olmuş ve yükler daha uzak mesafelere, daha uygun maliyetlerle taşınabilir hale gelmiştir. Deniz taşımacılığında konteynırların devreye girmesiyle birlikte görülen çoklu (multimodal) taşımacılık ile denizyolu taşıyıcıları, taşıma pazarlarında daha fazla liman olanağı ve daha fazla serbestlik kazanmışlardır. Belirli bir limanın hinterlandı olarak kabul edilmiş pazarlara artık pek çok kapıdan (demiryolu, karayolu, havayolu) giriş yapılabilmektedir. Bu yüzden de artık bireysel

limanlar, kara pazarları üzerinde özel kontrole sahip değildir ve limanlar da kendi bölgelerindeki ticaretin garantisi olma özelliklerini yitirmişlerdir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak, hinterland trafiğinden yük alımlarında limanlar arası rekabet artmıştır (Deveci, 2010).

Deniz taşımacılığında konteyner kullanımı gibi yeniliklere uyum sağlayabilmek ve başarı elde edebilmek için gereksinim duyulan yatırımlar, liman endüstrileri tarafından yapılmıştır. Modern elleçleme teçhizatları satın almak, terminal alanlarını daha geniş hale getirmek ve hem kıyıda hem de sahada operasyonları daha seri hale getirebilmek için bir dizi mekanize saha ekipmanı yatırımı yapmak bu endüstriler için kaçınılmaz hale gelmiştir. Liman işletmeleri, maliyeti yüksek olan altyapı ve üstyapı yatırımları yapmak suretiyle kendilerini konteyner hizmeti vermek zorunda hissetmektedirler. Bu terminallerin aynı zamanda ileri derecede gelişmiş iletişim ve bilişim sistemleriyle de donatılması gerekmektedir (Esmer, vd., 2007).

Deniz taşımacılığında konteynırların kullanılmaya başlanmasından sonra limanlar üzerinde etkili olan bir diğer gelişme de gemilerin teknolojik özelliklerindeki gelişmelerdir. Bu gelişmeleri; dünya konteynır filosunun daima artması, gemilerin boyutlarının büyümesi, istif sistemlerinin gelişmesi ve yakıt tüketimlerinin azalması şeklinde sıralamak mümkündür. Buna bağlı olarak limanlar, elleçleme olanaklarını geliştirmek ve modernizasyon yapmak, hizmet alanlarını genişletmek ve hızlanmak durumunda kalmışlardır (Şengönül, 2009).

Gemilerde görülen teknolojik gelişmelere paralel olarak limanlar da sürekli bir şekilde altyapı ve üstyapı imkânlarını geliştirmekte, teknolojinin olanaklarını daha fazla kullanarak hizmetlerini sürdürmektedir. Liman elleçleme ve aktarma ekipmanlarındaki gelişmeler ile bilgisayar sistemlerindeki gelişmeler, limanlarda insan işgücüne duyulan gereksinimin minimum düzeye inmesine neden olmuştur. Limanların büyük ölçüde otomasyon sistemlerine geçmesi, yakın gelecekte insan gücünün yerine, bilgisayar kontrollü oto-limanların kullanılacağını göstermektedir. Deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren şirketler daha büyük gemiler inşa ettirerek hem limanda geçen zamanın daha verimli hale gelmesini sağlamakta hem de gemi yapım maliyetlerinden büyük oranda kâr elde etmektedirler (Demirci, 2011).

3.4.4. Politik Unsurlar

20.yüzyılın sonlarında küresel ölçekte gerçekleşen teknolojik ve politik gelişmeler, dünya deniz ticareti üzerinde de etkili olmuş ve bir dizi yapısal değişimi zorunlu hale getirmiştir. Gemi üretim teknolojilerinde yaşanan gelişmelere koşut olarak daha büyük ve hızlı

gemiler inşa edilmeye başlanmış, uzak pazarlara ulaşım kolaylaşmış, soğuk savaşın yerini ekonomik savaşa bırakmasıyla birlikte özellikle ulus-aşırı ticaret ve bunun temel aktörü olan deniz ticareti alanlarında amansız bir rekabet görülmeye başlamıştır (Çancı ve Erdal, 2003:271).

Liman özelleştirmeleri, dünya çapında giderek daha fazla ilgi görmektedir. Günümüzde İngiltere'nin başını çektiği 40'tan fazla ülkede limanların özelleştirildiği görülmektedir. Küresel ölçekli liman işletme şirketleri satın alma, özelleştirme ve kiralama yöntemleriyle genişlerken, çok sayıda yerel liman da küresel şirketlerin yönetimi altına girmektedir (Ateş, 2014).

Avrupa Birliği ve Dünya Ticaret Örgütü gibi uluslararası kuruluşlar, ticari politikalar geliştirirken çıkar çatışmaları yaşayabilmektedir. Denizyolu taşımacılığı yapan şirketler, taşımacılık maliyetlerini minimum düzeye indirmek istemektedirler. Bu amaç doğrultusunda çeşitli konferanslar düzenlemekte ve kartel oluşturma yoluna başvurmaktadırlar. Limanlar bir yandan sürekli genişlerken, öte yandan işlevselliklerini koruyabilmek adına çevresel yatırımlar yapmak durumunda kalmaktadır. Limanlar için kredi veren bankalar açısından, bu istenen bir durumdur. 11 Eylül saldırılarıyla birlikte önce Amerika'da başlayan liman güvenlik düzenlemeleri, limanlar üzerindeki mali yükümlülükleri arttırmıştır (Demirci, 2011).

3.4.5. Ekonomik Unsurlar

Limanlar; deniz taşımacılığında gemi ve yük ile denizden karaya hizmet sunan yapılardır. Kesişen çok sayıdaki faaliyetin oluşturduğu karmaşık bir sisteme sahip olan limanlar, ulaşım zincirindeki önemli düğüm noktalarından biri olduklarını, ticari ve ekonomik sistemlerdeki değişikliklerin yaşandığı noktalar olmasında da göstermektedir. Ticari malların bir ülkeye girdiği ya da çıkış yaptığı yerler olan limanların, ülkelerin sosyo-ekonomik yapısı üzerindeki etkileri oldukça fazladır (Cullinane, vd., 2004).

Denizciliğin diğer alanlarında olduğu gibi, liman işletmeciliği alanında da teknolojinin ilerlemesine bağlı olarak değişik atılımlar yapılmaktadır. Bölgesel ekonomilerin gelişebilmesi açısından limanlar önemli bir potansiyel taşımaktadır. Her liman, bulunduğu bölge ve hinterlandını hem sosyal hem de kültürel yönlerden etkileyen ve gelişmelerini sağlayan bir role sahiptir. Denizciliğin alt sistemlerinden biri olarak görülen limanlarda gerçekleşen ekonomik faaliyetler, ülkelerin ekonomilerine doğrudan olumlu katkı sağlamaktadır (Yercan, 1996).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) limanlardan, boğaz geçişlerinden ve limanlardaki fener ve tahlisiye rüsumu ile römorkör hizmetlerinden çeşitli ücretler tahsil etmektedir. Yaklaşık 8300 kilometre kıyı şeridine sahip olan Türkiye; 12 ana limana, 30 civarında belediye iskelesine ve 35 kadar da endüstri şirketlerine ait özel limana sahiptir. Artan trafik ve ülke gelişimine bağlı olarak, Türkiye'deki limanlar modern yönetim teknikleri ile yönetilebilecek hale gelmiştir. Modernizasyon kapsamında, dünyada yaygın kargo paketleme yöntemi olarak kullanılan konteynerizasyona uyum sağlayabilmek adına, 1985 yılından sonra konvansiyonel taşımacılıktan konteyner taşımacılığına geçiş çalışmalarına hız verilmiştir. 80'li yılların bitiminde Mersin, Haydarpaşa ve İzmir limanlarına konteyner terminalleri inşa edilmiş ve bu limanlar konteynırlar için özel ekipmanlar ile donatılmıştır (Saatçioğlu ve Kolbaşı, 2012).

Ekonomik koşulların kesintisiz bir şekilde değişime uğraması, her türlü işletmede olduğu gibi liman işletmelerinde de köklü etkiler yaratmaktadır. Ekonomide imal edilen ürün ve hizmetlerin arz-talep dengesi, tedarik ve üretim gibi pazar şartlarında görülen dalgalanmalar, ekonomik yönelimler, ülkenin egemen ekonomik sistemi ve ekonomik büyüme gibi nedenler, liman işletmelerinin yeniden yapılanmasını zorunlu hale getiren etkenler arasındadır. Limanların organizasyon yapıları üzerinde etkili olan gelişmeler ise ekonominin bölgesel dağılım göstermesi, ulusal ekonominin geniş bir alana yayılması, iç ve dış etkenlerden kaynaklı ekonomik krizler, kısmi özerklik politikalarının uygulanması ve bölgesel ekonomik gelişmelerdir (Balık, 2014).

Ticari malların toplanması ve dağıtılması görevini üstlenen limanlar, ekonominin nabzını oluşturmaktadır. Ulusal bir ekonominin dış ticaret kapısı olarak görülen limanlar, ticareti geliştirmenin ötesinde ticaret merkezlerinin gelişmesine ve büyümesine de katkı sağlamaktadır. Diğer bir ifadeyle limanlar, bir ekonominin ulus-aşırı denizlere açılmasının altyapısını hazırlayan hizmet üniteleri olarak görülmekte; bununla birlikte ekonomik büyüme hızını arttırıcı, yeteri kadar önem verilmediğinde de büyümeyi köstekleyici stratejik altyapı niteliğine sahiptir (Tatar, Özer ve Kartal, 2019).

Yeterli kapasiteye sahip ve çağdaş yönetim ilkeleri uyarınca yönetilen bir liman işletmesi, ekonomik büyümenin gerçekleşmesinde itici bir güce sahiptir. Buradan yola çıkılarak, verimli bir liman işletmeciliğinin, ekonomik büyümenin temelinde yer aldığını söylemek mümkündür. Küresel ticaret hacimlerinin artması ve ülkelerin ticaret hacimlerinin gelişmesi gibi nedenler, limanların doğrudan etkilenmesine neden olmuş, limanlar için daha büyük yatırımlar yapmayı zorunlu hale getirmiştir. En önemli ticari unsurlardan biri olarak

zamanın doğru kullanılabilmesi adına, gemilerin hızlıca doldur-boşalt yapabilmeleri oldukça önemli kabul edilmektedir. Yeni nesil limanlar, gemilerin yanaşmasının yanı sıra depolama, yükleme, boşaltma ve sevk gibi hizmetlerin de sunulduğu terminallerdir. Bu yüzden de limanlar, büyük ekonomik yatırımlar haline gelmişlerdir. Liman yatırımların büyümesi, global liman işletmeciliği şirketlerinin sektördeki payının artmasını da beraberinde getirmiştir (Eroğlu-Pektaş, Mersin ve Ormanlı, 2018).

Rekabetin sebep olduğu fiyat düşüklüklerinden dolayı, uluslararası faaliyet gösteren liman işletmeleri açısından liman masrafları önemli gider kalemleri arasında yer almaktadır. Bu masrafların düşürülebilmesi için duyulan istek, günümüzde limanlar üzerinde büyük bir baskı oluşturmaktadır. Türkiye'de ise limanların tek bir merkezden yönetilmemesi, limanların yönetiminde bakanlıkların, belediyelerin ve çeşitli devlet kuruluşlarının yer alması, yönetimdeki her paydaşın kendince haklı bulduğu değişik mali uygulamalar ile karşı karşıya kalınmasına neden olmaktadır. Limanlar için getirilmiş olan harç ve vergiler nedeniyle özel limanlar, elde ettikleri gelirlerin önemli bir kısmını devlete aktarmaktadır. Bu durum da limanların gelişimlerini olumsuz etkilemektedir (Ünal, 2006).

3.4.6. Uluslararası Unsurlar

Küresel ticaretin son 40 yılda göstermiş olduğu artış, gelişmenin ve ekonomik büyümenin temelindeki itici güçtür. Önceki dönemlerde pek çok ülke kendi kendine yetme ve ulusal pazarı koruma politikalarını benimserken, günümüzde kalkınmanın yolunun küresel ekonomiye entegre olma düzeyiyle bağlantılı olduğuna dair artan bir eğilim bulunmaktadır (Schandl vd., 2018). Bu durumun bir neticesi olarak devletler hem ticaretin hem de yatırımların önündeki engelleri azaltmayı hedefleyen politikaları benimsemişlerdir. Ticari engellerin ortadan kalkması ve doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının artması, ticari alanda düşük değerli mallardan yüksek değerli mallara geçişi hızlandırmış ve ticaret hacimlerindeki büyümenin de temel motivasyonu haline gelmiştir (Baccini, 2018). Bu iki yönelim, denizyolu taşıyıcıları ile liman işletmecilerinin birlikte yeni ve genişletilmiş hizmetler sunmaya itmiştir.

Konteyner taşımacılığının 1960'lardan beri dünya çapında yaygınlaşması, değişimin itici güçlerinden biri olmuştur. İlk dönemler Atlantik kıyılar konteyner taşımacılığının merkezi olarak kabul edilirken; konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ve makroekonomik politikalar ile mikroekonomik politikaların karşılıklı etkileşimlerinden dolayı Doğu Asya bu unvanı ele geçirmiştir. Dünya ticareti, piyasaların serbestleşmesi ve ticari engellerin kaldırılması neticesinde kolaylaşmıştır. Devletin, limanların önemini daha iyi anlamaya başlamasıyla

birlikte deniz taşımacılığında iyi yönetişim konusu, üzerinde daha fazla durulan konulardan biri haline gelmiştir (Lin, Wang ve Yin, 2020). Pazarların liberizasyonu ile birlikte, küresel ölçekte lojistik gelişmeler artmıştır.

Küreselleşme ve yeni pazarlara yayılma, ürünlerin ve pazarların bölümlenmesine karşın özel üretim, yalın üretim uygulamaları ve üretim maliyetlerindeki kayma gibi durumların bir sonucu olarak, yeni lojistik modelleri geliştirilmiş ve tedarik zincirleri daha kompleks hale getirilmiştir. Müşterilerin geniş bir ürün yelpazesinde tamamen entegre edilmiş hizmet ve yeteneklere duydukları gereksinim, taşıma araçları ve ekipmanları gibi fiziksel varlıklardan bağımsız olarak yeni pazarların açılmasına olanak sağlamıştır. Bu yeni hizmet şekli, dördüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılar olarak adlandırılan firmalar tarafından verilmektedir (Esmer, vd., 2007). Bunun bir sonucu olarak devletler, ticaretin önündeki engelleri kaldıracak uygulamalara yönelmiş ve düşük değerli ürünlerden ziyade, daha pahalı ürünleri tercih etmeye başlamıştır. Bu yeni eğilimler, limanlar ve denizyolu taşımacılığı ile birlikte daha önemli hale gelmiştir.

Sanayi üretimlerinde gereksinim duyulan hammaddeleri toplu halde tek seferde bir yerden başka bir yere taşımaya olanak tanıması, diğer yöntemlere göre daha güvenilir olması, sınır aşımı gibi sorunların olmaması, taşıma zayiatının minimum düzeyde olması, havayolu ile kıyaslandığında 14, karayoluna göre 7 ve demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması gibi nedenler deniz taşımacılığını dünyada en çok tercih edilen taşımacılık yöntemi haline getirmektedir (Demirci, 2011).

Dünya ticaretinde ihraç ya da ithal edilen ticaret ürünlerinin yüzde 90'dan fazlası, denizyoluyla taşınmakta olup; bu hacim her geçen yıl daha da artmaktadır. Özellikle son yıllarda deniz taşımacılığı, toplam küresel ticaret hacmi içerisinde sürekli yükselen bir grafiğe sahiptir. Ulusal ekonomilerin giderek daha serbest hale gelmesi ve sanayileşmenin yoğunlaşması, ticari ürünlere duyulan talebin artmasını da beraberinde getirmiştir. Teknolojik gelişmeler sayesinde günümüzde ulaştırma hizmetleri daha hızlı ve etkin bir şekilde yapılabilmektedir (Coraddu vd., 2019).

Türkiye'nin bulunduğu stratejik ve coğrafik konum, büyük bir avantaj sağlamaktadır. Dünya konteyner trafiğinin yaklaşık yüzde 25'i Akdeniz üzerinden gerçekleşmekte olup, özellikle Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki uzun mesafeli konteyner seferleri için Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz tercih edilmektedir. Buna bağlı olarak Türkiye limanları da gelişen küresel ticaretten etkilenmektedir. Türkiye'nin yakın çevresindeki yük trafiği her geçen gün artmaktadır. Önemli ulaştırma ve enerji hatlarının üzerinde yer alan

Türkiye'de, limanların bu gelişmelerden etkilenmemesi olanaksızdır. Küresel ticaretle her geçen gün daha fazla entegre olan dış ticaretimiz sayesinde taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinde Türkiye limanlarına duyulan ilgi de artmaya başlamıştır (Demirci, 2011).

3.5. Orta Doğu'da Bulunan Önemli Limanlar ve Temel Özellikleri

Orta Doğu, okyanuslara olan sınırlarından dolayı deniz ve kara ticaretinin birlikte gerçekleştirildiği dünyanın önemli bölgelerinden biridir. Bundan dolayı, Orta Doğu bölgesinde bulunan neredeyse her ülkede limanlar bulunmakta ve bu limanlar ülkelerin ekonomisi için önem arz etmektedir. Sınırlarının önemli bir kısmı Orta Doğu'da bulunan Türkiye'de tamamıyla TCDD'ye bağlı olan ve TCDD tarafından özelleştirilen ve denetlenen pek çok liman işletmesi bulunmaktadır. Bununla birlikte özel şirketlere ait liman sayısı da oldukça fazladır. Bu çalışmada ise Orta Doğu bölgesinde Türkiye haricinde bulunan 12 önemli liman ve Türkiye'nin en büyük limanı olarak kabul edilen Mersin Limanı hakkında genel bilgilere yer verilmiş ve çalışmanın üçüncü kısmından sonra da bu tezin ana konusunu oluşturan Mersin Limanı detaylı olarak ele alınmıştır.

3.5.1. Mersin Limanı

Geniş bir hinterlandı bulunan Mersin Limanı (Görsel 1) yurt içine iyi bir şekilde bağlanmasını sağlayan kara ve demiryollarına sahiptir. Limana 50 kilometre mesafede yer alan Adana Havalimanı, en yakın havalimanıdır. Akdeniz'deki en önemli limanlardan biri olan Mersin Limanı bir yandan Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısı olma işlevini üstlenirken; öte yandan da Orta Doğu ülkelerinin transit geçiş merkezlerinden biridir. Bu liman, gemilerin gereksinim duyabilecekleri her türlü hizmeti verme kapasitesine sahiptir. Toplamda 3370 metre uzunluğa sahip olan ve 21 tane de rıhtımı bulunan Mersin Limanı, aynı anda 60'a yakın geminin doldurma ve boşaltma yapabilmesine olanak tanımaktadır. Limanın toplam alanı 112 hektar civarındadır. Her yıl ortalama 44 milyon ton yük elleçlemesi yapılan limanın Ro-Ro kapasitesi ise yıllık 150 bin araç düzeyindedir. Mersin Limanında dökme yük, konteyner, canlı hayvan taşımacılığı, yolcu taşımacılığı, hububat taşımacılığı ve akaryakıt taşımacılığı yapılabilmektedir. Danimarkalı bir şirketten kiralanan tarak makinesi sayesinde deniz tabanı derinleştirilmiştir. Deniz tabanı derinliği 6 ila 15,8 metre arasında değişiklik göstermektedir. Liman içerisindeki iskelelere -8,5 ila -22,5m draftlı gemiler alınabilmektedir (MIP, 2021).



Görsel 1. Mersin Limanı

3.5.2. Cebel Ali Limanı

Cebeli Ali Deniz Limanı (Görsel 2), Cebel Ali bölgesi sınırları içerisinde yer alır. Birleşik Arap Emirlikleri'nin en büyük kenti olan Dubai'nin 35 kilometre güneybatısında yer alan bir liman yerleşimidir. 300'den fazla konutun yer aldığı gelişmekte olan bir yerleşim merkezi, aynı zamanda göçmenlerin de sıklıkla ilgisini çekmektedir. 2018 yılında elde edilen veriler, bölgede 226 bin 675 kişinin yaşamakta olduğunu ve bu yerleşim alanının 47,1 kilometrekare alan üzerinde yer aldığını göstermektedir. Bu yerleşim üzerinde aynı zamanda 120 ülkeden, 5 bin 500'den fazla şirket yer almaktadır (Padron, Itriago ve Al Abbar, 2007).

Cebeli Ali Gümrüksüz Bölgesi (CAGB veya JAFZA) 1985 yılında kurulmuştur. Aynı adı taşıyan deniz limanının çevrelediği bu alan, gümrüksüz bölgenin sağladığı avantajları kullanmak isteyen küresel pazarlama şirketlerinin üs tuttuğu yerlerdendir. Bu alanda kurulu olan şirketler; kurumlar vergisi, kişisel gelir vergisi, ithalat ya da ihracat vergisi gibi muafiyetlerden yararlanmakta, para birimi sınırlaması olmaksızın ticaret yapabilmektedir. Aynı zamanda deniz limanının dışında yer alan yakın bir alanda da El Maktum Uluslararası Havalimanı kurulmuştur (Padron, Itriago ve Al Abbar, 2007).

Cebeli Ali, dünyanın en işlek limanları listesine 2011 yılında dokuzuncu sıradan girmiştir. 13 milyon 10 bin TEU kargo taşımacılığı yapılmıştır. Bu liman aynı zamanda, Amerika Birleşik Devletleri donanmasının, ülke sınırlarında yer alan limanlardan sonra en sık uğradığı liman olma özelliğini taşımaktadır. Liman tesislerinin ölçüsü ve liman dip derinliği, Nimitz sınıfı uçak gemilerinin demirleyebilmesine olanak tanımaktadır.



Görsel 2. Cebel Ali Limanı

3.5.3. Raşid Limanı

Raşid Limanı (Görsel 3), Birleşik Arap Emirlikleri'nin en büyük kenti olan Dubai'de yer alan ticari bir limandır. 1972 yılında Şeyh Raşid bin Said el Maktum tarafından açılışı yapılan bu liman,1978 yılında 35 manevra alanı boyutunda genişletildi. O dönemin çerçevesinden bakıldığında bu ölçü, en geniş beş konteyner gemisinin yan yana yanaşabilmeleri anlamına gelmektedir. Bugün limanda 13 m. (43 feet) derinlikte 9 vinç rampası ile (her biri 20 feetlik ve 34 m³'lük) 1 milyon 500 bin TEU konteyner yer almaktadır (Abulibdeh, Al-Awadhi ve Al-Barwani, 2019)

Raşid Limanı günümüzde kargo gemilerine, yolcu gemilerine ve Roro gemilerine hizmet vermektedir. 1980'li yılların ilk yarısında bu liman, Abu Dabi sınırına yakın bir noktada yer alan Cebeli Ali Limanı'yla desteklenmiştir. 2008 yılında limanın yeniden geliştirileceğinin açıklanması ile birlikte, 2008 yılının Mart sonuna kadar tüm kargo işlemlerinin Cebeli Ali Limanı üzerinden devam ettirilmesine karar verilmiştir. Bu doğrultuda liman, yolcu gemilerine hizmet verecek şekilde dönüştürülmüştür. Liman arazisinin bir kısmı 200 bin kişilik konut alanı inşa etmek isteyen 'Nahil' (Nakheel) firması tarafından satın alınmış, böylelikle liman alanı küçülmüştür. İngiltere'nin eski okyanus ötesi gemisi Kraliçe Elizabeth 2 halen daha Raşid Limanı'nda demirlidir (Nassar, Alan-Blackburn ve Duncan-Whyatt, 2014).



Görsel 3. Raşid Limanı

3.5.4. Um Kasr Limanı

Um Kasr Limanı (Görsel 4), Irak'ın güney bölgesinde yer alan bir liman kentidir. Basra Körfezi içerisinde oluşmuş Havr Abdullah halici boyunca, körfez kıyısında inşa edilmiştir. Burada yer alan küçük bir koy, Kuveyt ile Irak arasında sınır görevi görmektedir. Önceleri küçük bir balıkçı kasabası olan Um Kasr, kıyıya büyük bir liman yapılması ve burada ticaretin gelişmesi ile birlikte askeri amaçlarla kullanılan bir liman olmuştur. İ.Ö. 325 yılında Büyük İskender'in Mezopotamya çıkarmasını yaptığı bu yer, İkinci Dünya Savaşı esnasında da Müttefik Sovyetler Birliğinin gemilerinin uğrak yakıt ikmal noktalarından biri olmuştur. Savaşın sona ermesinden sonra kapatılan liman, 1950'li yıllarla birlikte, II. Faysal Hükümeti tarafından sürekli olarak kullanıma açılmıştır (Hamdan, Abbas ve Al Asadi, 2019).

1958 yılında gerçekleşen Irak Devrimi'nden sonra bu limanda bir donanma üssü inşa edilmiştir. 1961 yılında da Abdülkerim Kasım tarafından limanın modernizasyonu yapılmıştır. İsveç, Batı Almanya ve Lübnan'dan gelen şirketler, limanın inşa edilmesinde büyük roller üstlenmiş ve aynı zamanda Basra-Bağdat demiryolu da kurulmuştur. 1967 yılının Temmuz ayı ile birlikte de Um Kasr Limanı kalıcı olarak ticari kullanıma açılmıştır (Hamdan, Abbas ve Al Asadi, 2019).



Görsel 4. Um Kasr Limanı

3.5.5. Bender Abbas Şehit Recayi Limanı

Bender Abbas Şehit Recayi Limanı (Görsel 5), 1980'lerden bu yana ülke içinde ve dışında milyarlarca ton transit, ihracat ve ithalat malların geçiş noktası olan İran'ın en aktif ve aynı zamanda en büyük ticari limanıdır. Önemli ve stratejik Şehit Recayi Limanı, Hürmüzgan ilinin başkenti Bender Abbas'ın 23 km batısında, Keşm Adası ve Hürmüz Boğazı'nın kuzeyinde yer almaktadır. Uluslararası limanla denizcilik ilişkileri ve ticaretiyle İran ekonomisinin en büyük ticari ve konteyner limanı ve altın kapısıdır ve İran'ın ticaretinin %50'sini oluşturmaktadır. Ülkenin en büyük konteyner limanı ve İmam Humeyni limanından sonra konteyner dışı ikinci büyük limanıdır. Şehit Recayi Limanı, petrol terminalleri, konteynerler, büyük demiryolu ve zürafa vinçleri, demiryolu bağlantıları ve destek arazileri gibi çeşitli olanaklarıyla ülkenin İran'ın denizcilik ekonomisi için hayati bir rol oynamaktadır. Fars Körfezi ve Hürmüz Boğazı girişinde yer alan modern ekipmanların kullanılması, uluslararası demiryolu ağına bağlantısı, arazi ve diğer tesislerin özel yatırımcılara devredilme imkânı ve diğer onlarca avantajı, bu limanı Orta Doğu'daki en başarılı liman kuruluşlarından biri haline getirmiştir (Gürkaş, 2007).



Görsel 5. Bender Abbas Şehit Recayi Limanı

3.5.6. Hamad Limanı

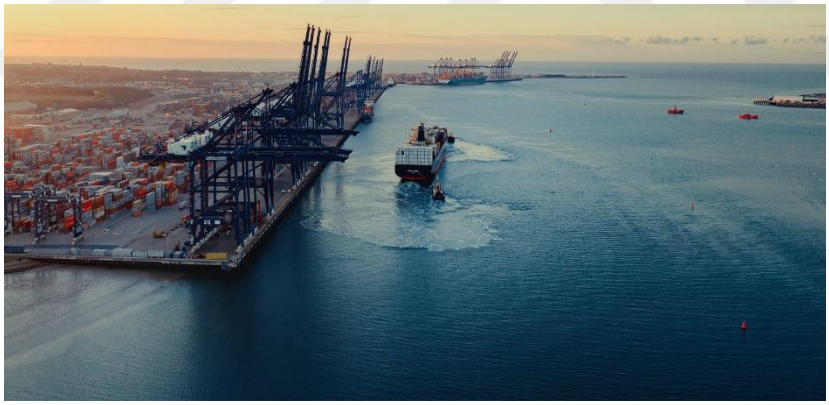
Hamad Limanı (Görsel 6), Doha'nın güneyinde Umm Al-Houl bölgesinde yer alan Katar'ın ana limanıdır. Limanın inşaatı 2010 yılında başlamış ve liman 2016 yılının Aralık ayında faaliyete geçmiştir. Resmi olarak Eylül 2017'de açılmıştır ve 2020 yılına kadar tam olarak faaliyete geçmesi beklenmektedir. Liman, Çin kıyılarından güneye Hindistan'ın güney ucundan Mombasa'ya, oradan Kızıldeniz üzerinden Süveyş Kanalı üzerinden Akdeniz'e, oradan da kuzeyde Yukarı Adriyatik bölgesine uzanan Deniz İpek Yolu'nun bir parçasıdır. 26 km²'lik bir alanı kaplayan limanda canlı hayvan, araç ve genel terminaller, açık deniz ikmal deposu, Katar sahil güvenlik tesisleri ve tahıl tesisi bulunmaktadır. Yılda 7,8 milyon tona kadar ürün elleçleme kapasitesine sahip olan limandan gerçekleştirilen ticaretin büyük kısmını gıda ticareti oluşmaktadır (Collins, 2018).



Görsel 6. Hamad Limanı

3.5.7. Shuwaikh Limanı

Shuwaikh Limanı (Görsel 7) Kuveyt'in en önemli limanı olarak görülmektedir. Kuveyt Şehri merkezinin hemen batısında, Basra Körfezi açıklarında Kuveyt Körfezi'nin güney kıyılarında yer almaktadır. Shuwaikh Limanı, Kuveyt Liman İdaresi tarafından işletilmektedir. Liman, derin su rıhtımlarında okyanusta giden gemilere hizmet vermekte ve geniş modern konteyner tesislerine sahiptir. Ülkenin en önemli ticari limanıdır ve 320 hektar arazi ve 120 hektar su yüzeyini kaplamaktadır. Kuveyt Körfezi içindeki Navigasyon Kanalı, 8,5 metre (minimum gelgit seviyesi) derinliğe kadar taranır ve yaklaşık sekiz kilometre uzunluğundadır. Herhangi bir gelgitte Shuwaikh Limanı, 7,5 metre su derinliğine kadar gemileri alabilir. Gelgitte 9.5 metre su derinliğine kadar olan gemiler Shuwaikh Limanı'na girip çıkabilirler. Shuwaikh Limanı, toplam uzunluğu 4055 metre olan 21 rıhtım içermektedir. Rıhtımların on dördü 10 metre derinliğe, dördü 8,5 metre derinliğe ve üçünün birlikte 6,7 metre derinliğe sahip. Shuwaikh Limanı'ndan geçen kargo gemileri arasında ticari gemiler ve astarlar, trampetler, balıkçı trolleri ve küçük yolcu gemilerinin yanı sıra kargo yüklü konteyner ve roll-on / roll-off gemileri ve mavnaları içeren diğer gemiler bulunur.



Görsel 7. Shuwaikh Limanı

3.5.8. Beyrut Limanı

Beyrut Limanı (Görsel 8), Beyrut Nehri'nin batısında, Beyrut'un kuzey Akdeniz kıyısındaki Saint George Körfezi'nin doğu kesiminde bulunan bir limandır. Doğu Akdeniz'in en büyük ve en işlek limanlarından biridir.1887'de Osmanlı yönetimi sırasında, Liman bir Fransız Şirketi olan Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth'a (Beyrut Limanı, Rıhtımları ve Depoları Şirketi) verilmiştir. Osmanlı yönetimi, Lübnan'da önemli bir liman haline gelen Beyrut Limanı'nın yönetiminde şirkete daha fazla imtiyaz ve özerklik

vermiştir. 1920'de Lübnan, Büyük Lübnan olarak hareket ederek Suriye ve Lübnan Mandası altında Fransız Yönetimi'ne girmiştir. Bu, Limanın Fransız finansmanına ve ticaretine erişimini sağlamıştır.

Limanın çoğu Lübnan İç Savaşı sırasında hasar görmüştür. Savaştan sonra liman ve çevresi yeniden inşa edilmiş ve Beyrut Limanı yeniden büyük bir liman haline gelmiştir. Liman, Gestion et Exploitation du Port de Beyrouth (GEPB), ("Beyrut Liman Otoritesi") tarafından işletilmekte ve yönetilmektedir. 1990 yılında, Beyrut Limanı, şirketin sözleşmesinin sona ermesinin ardından Lübnan Hükümeti'nin doğrudan mülkiyeti altına girdi ve GEPB tarafından işletilmeye devam etmektedir.

4 Ağustos 2020'de limanda yanlış depolanmış amonyum nitratın neden olduğu büyük bir patlama meydana gelmiş ve en az 221 kişinin ölümüne, 6.000'den fazla kişinin yaralanmasına ve 300.000 kişinin de evsiz kalmasına neden olmuştur. Beyrut'un tahıl rezervlerinin çoğu da dâhil olmak üzere, limanın ve altyapısının büyük bölümleri tahrip olmuş ve şehir genelinde milyarlarca dolarlık hasar meydana gelmiştir. Patlamaların yol açtığı büyük çaplı hasar nedeniyle Beyrut Limanı kapanmak zorunda kalmış ve kargolar Trablus ve Tire gibi daha küçük limanlara yönlendirilmiştir.



Görsel 8. Beyrut Limanı

3.5.9. İskenderiye Limanı

İskenderiye Limanı (Görsel 9), Mısır'ın en önemli ikinci kenti olan İskenderiye'de, Mariut Gölü ile Akdeniz arasındaki Nil Deltası'nın Batı yakasında yer almaktadır. Ülkeni ana limanı olarak kabul edilen İskenderiye Limanı, T biçimindeki bir yarımada ile bölünmüş iki

limandan meydana gelmektedir. Bu limanlar Doğu limanı ve Batı limanı olarak ayrılmaktadır. Daha sığ bir yapıda olan Doğu limanı, büyük gemiler tarafından kullanılmamaktadır. Ticari gemiler daha çok Batı limanını tercih etmektedir. Birleşen iki dalgakıranın oluşturduğu İskenderiye Limanı, dünyanın ilk limanları arasında yer almaktadır. Bu bölgedeki en eski liman, M.Ö. 1900'lerde o dönemde adı Rhakotis olan köyde kurulmuştur. Bu liman daha çok kıyı taşımacılığı ve Pharos Adası'nın gereksinim duyduğu kaynakların sağlanması için kullanılmıştır.

İskenderiye Limanı, 20.yüzyılın son çeyreğinde, liman kapasitesinin çok üzerinde bir ticaret hacmine sahipti. Bu yüzden de 1980'li yıllarda, Dekhela yakınlarında bulunan çelik fabrikasına hizmet sunacak ve konteyner taşımacılığına destek verecek şekilde yeni bir liman kurulmuştur. İskenderiye Limanı'nda yer alan tersanede yapılan ilk geliştirme, 1960'lı yıllarda Sovyetler Birliği'nin sağladığı finansman ile mümkün olmuştur. 2004 yılında da ise bu tersane Savunma Bakanlığı tarafından devralınmıştır. Kızıldeniz ve Akdeniz kıyılarında Mısır'a ait toplamda 15 tane ticari nokta yer almaktadır. İşletmeciliğini İskenderiye Liman İdaresi'nin üstlendiği İskenderiye Limanı, Mısır'ın uluslararası ticaretinin yüzde 55'inin gerçekleştiği alandır ve aynı zamanda ülkenin en büyük limanıdır.



Görsel 9. İskenderiye Limanı

3.5.10. Cidde Limanı

Cidde Limanı (Görsel 10), Suudi Arabistan'ın konteyner yük taşımacılığına hizmet eden en büyük limandır. Ağırlıklı olarak ithalat yükleri Cidde Limanı'ndan çekilmektedir. Kızıldeniz üzerinde yer alan Dünyanın en yoğun Limanları arasında gösterilmektedir. Suudi Arabistan ihracattan çok ithalata dayalı ticaret yapmaktadır. O nedenle ticari ürünlerin çoğunu ithal etmektedir. Cidde Limanı'da en işlek Limanları içerisindedir. Ekipman yönünden yeni nesil

HC konteyner gibi konteyner taşımacılığına imkân sağlarken aynı zaman flat track, open top konteyner ekipmanlarını da Cidde Limanı'nda yer alır. Parsiyel ve full konteyner taşımalarında Liman eleçleme ve fiyat bakımından Cidde Limanı Dünya'nın en iyi limanları arasında gösterilmektedir.



Görsel 10. Cidde Limanı

3.5.11. Akabe Limanı

Akabe limanı (Görsel 11) Osmanlıların limanı Şam ve Medine'ye bağlayan Hicaz demiryolunu inşa etmesinden sonra oldukça önem kazanmış ve yıllarca aktif olarak kullanılmıştır. Bugün, Akabe ekonomisi büyük ölçüde liman sektörüne dayanmaktadır. 2006 yılında liman, daha derin su seviyesinden dolayı şehir merkezinden güneye taşınmıştır.

Liman, Ürdün'ün tek konteyner limanı olan Akabe konteyner terminalini (AKT) ve konteyner hacmine göre Kızıldeniz'deki en yoğun ikinci tesisi içermektedir. AKT bir lojistik merkezdir ve Ürdün ekonomisinin önemli bir parçasıdır. Ürdün pazarı için birincil kapıdır ve bölgedeki ülkeler arasında taşınan kargolar için çok önemli bir geçiş noktasıdır. AKT, 2006 yılında imzalanan 25 yıllık bir yap-işlet-devret anlaşması kapsamında Aqaba Development Corporation ile APM Terminalleri arasında bir ortak girişimdir. Ekim 2013'te tamamlanan bir terminal genişletme projesiyle terminale 460 metre daha eklenmiş, yıllık konteyner üretim kapasitesi 1,3 milyon TEU'ya çıkmış ve toplamda bir kilometre uzunluğunda rıhtım uzunluğu oluşturmak için mevcut rıhtıma ekleme yapılmıştır. 2009 yılında başlayan genişleme programı, 22 konteyner sıralı erişim mesafesine sahip iki yeni gemiden kıyıya vincinin ve dört lastik tekerlekli portal vincin teslimatını içermiştir.



Görsel 11. Akabe Limanı

3.5.12. Gazimağusa Limanı

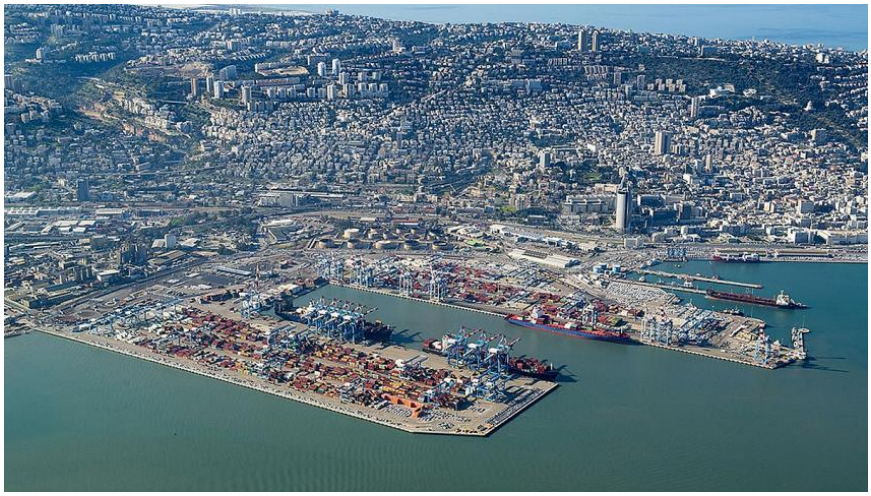
Mağusa Limanı veya Gazimağusa Limanı (Görsel 12), Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) bağlı Gazimağusa ilçesi sınırları içerisinde yer alan ticari amaçlı bir limandır. Limanın inşası ilk olarak 1902 tarihinde Britanya Kıbrıs yönetimi zamanında başlanmış ve 1904 yılında hizmete girmiştir. O tarihten bugüne kadar limanda iki defa genişletme, bir defa da yenileme işlemi yapılmıştır. Liman iskelesinin toplam uzunluğu 99 metredir. Limanın iç rıhtımı 540; dış rıhtımı ise 655 metre uzunluğundadır. Bu rıhtımlar denizden 1,8 metre yüksekliktedir. 2003 yılından beri toplanan veriler incelendiğinde, limanın sağladığı kârda genel bir artış yaşandığı görülmektedir. Mağusa Limanı aynı zamanda adını kendisinden alan ve 103 bin metrekarelik alana sahip olan Gazimağusa Serbest Liman ve Bölgesi adını taşıyan ticaret merkezinin ortasında yer almaktadır. Bu alan hem yerli hem de yabancı yatırımcıların ticari ve transit faaliyetlerine açıktır. KKTC Limanlar Dairesi Müdürlüğü tarafından sağlanan veriler incelendiğinde, limanın aylık yerli ve yabancı toplamda 80 gemiye hizmet verdiği görülmektedir.



Görsel 12. Gazimağusa Limanı

3.5.13. Hayfa Limanı

Hayfa'nın yanında bulunan körfezde suyun derinliğinin uygun olması ve Carmel Dağı'nın körfezi güçlü güneydoğu fırtınalarından bir kalkan gibi koruması Hayfa körfezinin doğal bir liman olmasını sağlamıştır. Önceleri ticaret yapan gemilerin şartların uygunluğundan dolayı Hayfa'yı liman olarak kullanması Hayfa'nın ekonomisini güçlendirmiş ve bölgeye iskele ve gümrük dairesi kurulmasını sağlamıştır. Hayfa'nın liman için oldukça uygun bir yer olduğunu fark eden ilk kişi Benjamin Zeev Herzl'dir. Deneme sondajları 1920'nin sonlarında başlamıştır. İki yıl sonra mühendis Sir Frederick Palmer Filistin'in bütün kıyısını incelemiş ve Hayfa'nın derin bir su limanı olması için en uygun yer olduğunu onaylamıştır. Hayfa Limanı (Görsel 13) resmi olarak 31 Ekim 1933 yılında açılmıştır. 1936 yılında yüz bin civarında nüfusa sahip olan Hayfa'nın nüfusu limanın ekonomik avantajları sayesinde hızlı bir şekilde artmaktadır. İkinci Dünya Savaşı ile birlikte limanın gelişimi biraz yavaşlamış fakat 1948 yılında İsrail Devleti'nin kurulmasıyla liman yeniden aktif bir şekilde kullanılır olmuş ve günümüze kadar gelişimini devam ettirmiştir (Nijman, 2020).



Görsel 13. Hayfa Limanı

3.5.14. Limasol Limanı

Limasol Limanı (Görsel 14) Doğu Akdeniz'de yer almaktadır ve Akdeniz transit ticaretinde en yoğun limanlardan biri olarak kabul edilmektedir. 1974'te Gazimağusa Limanı'nın KKTC sınırları içinde kalması Limasol'u Güney Kıbrıs'ın en önemli limanı haline getirmiştir. Limasol şehri, çok sayıda küresel nakliye şirketi için bir merkezdir. Adanın

kargolarının çoğu (ithalat ve ihracat) da bu limanda elleçlenmektedir. 2020 yılında, yaklaşık olarak 6589 ton kargo elleçlenirken, kabaca 2 milyon yolcu geliş ve gidişi gerçekleştirilmiştir (toplam trafiğin >%90'ı). 100'den fazla uluslararası yolcu gemisi, Kıbrıs'ı Akdeniz rotalarına dâhil ederek yolcu trafiğinin çoğunu oluşturmaktadır.

Liman, 45 ft (14 m) suda yanaşmak için 820 ft (250 m) büyüklüğe kadar olan gemileri elleçleme kapasitesine sahiptir. İki dalgakıranın uçları arasında 49 ft (15 m) derinliğinde ve 492 ft (150 m) genişliğinde bir yaklaşma kanalından girilmektedir. 2016 yılında liman, konteyner terminali için Eurogate International liderliğindeki bir konsorsiyuma özelleştirilmiştir.



Görsel 14. Limasol Limanı

4. YÖNTEM

4.1. Araştırmanın Modeli

Bu çalışma, Mersin limanının Orta Doğu'da bulunan limanlar özelinde derinlemesine incelendiği ve Mersin Limanı'na ait yıllık yanaşan gemi sayısı, konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi ve yılda elleçlenen yük miktarının Orta Doğu'da bulunan diğer limanlarla karşılaştırılmasının amaçlandığı tarama modelinde bir araştırmadır. Tarama modeli, geçmişte ve halen var olan durumu var olduğu şekilde betimlemeyi amaçlayan bir araştırma yaklaşımıdır.

4.2. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı, Mersin Limanı'nın tarihi, konumsal, teknik ve genel özelllikler açısından incelenmesi ve Mersin Limanı'nın ülkemiz ve Orta Doğu açısından öneminin ortaya koyulmasıdır. Bu temel amaç kapsamında aşağıdaki sorulara yanıt aranmıştır.

1. Mersin Limanı'nın tarihi nasıldır?

2. Mersin Limanı konumu itibariyle ülkemiz ve Orta Doğu bölgesi açısından nasıl bir önem ifade etmektedir?

3. Mersin Limanı'nın genel özellikleri nelerdir?

4. Mersin Limanı'nın teknik özellikleri nelerdir?

5. Mersin Limanı'nda sunulan deniz, konvansiyonel kargo ve konteyner hizmetlerinin özellikleri nelerdir?

6. Mersin Limanı'na yıllık yanaşan gemi sayısı ile araştırma kapsamında belirlenen diğer Orta Doğu limanlarına yıllık yanaşan gemi sayısı ortalaması arasında fark var mıdır?

7. Mersin Limanı'nın yıllık konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi ile araştırma kapsamında belirlenen diğer Orta Doğu limanlarının yıllık konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi ortalaması arasında fark var mıdır?

8. Mersin Limanı'nın ülkemiz ve Orta Doğu açısından stratejik önemi nedir?

4.3. Verilerin Toplanması ve Değerlendirilmesi

Araştırma kapsamında iki farklı veri toplama yöntemi kullanılmıştır. Bunlardan ilki literatürün taranmasıdır. Literatür taraması sonucunda elde edilen bilgiler değerlendirilerek 1, 2, 3,4, 5 ve 8. araştırma soruları yanıtlanmıştır. 6 ve 7. araştırma sorularının yanıtlanması için kullanılan veriler ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na ait web sitesinde bulunan Denizcilik İstatistikleri bölümü, Mersin Limanı'nı 2007 yılında itibaren işleten firma olan MIP ve uluslararası nitelik taşıyan birçok limana ait istatistiki bilgilerin yer aldığı reportlinker.com adresinden ulaşılmıştır.

5. MERSİN LİMANI VE ÜLKEMİZ VE ORTA DOĞU AÇISINDAN ÖNEMİ

5.1. Mersin Limanı'nın Tarihi

Mersin'in temellerinin, Çukurova'nın Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu olan İbrahim Paşa tarafından ele geçirilmesinden sonra atıldığı düşünülmektedir. Çukurova'yı 8 yıl bağımsız olarak idare eden İbrahim Paşa döneminde, tarımsal faaliyetlerin gelişimine büyük önem verilmiştir. 8 yıl süren bu idare süresince şeker pancarı ve pamuk üretimine odaklanılmıştır. Ayrıca bölgede yaşanabilecek sel felaketlerinin engellenebilmesi adına çeşitli kanallar inşa edilmiştir. Modern tarım yöntemlerini kullanan ve bu alanda yaşanan yenilikleri sürekli destekleyen İbrahim Paşa, Mısır'a gidip dönerken kullandığı Karaduvar ve Kazanlı iskelelerinin alüvyonla dolmasından ötürü, bugün Mersin Limanı'nın bulunduğu yere iskele yaptırmıştır (Develi, 2011).

1859 yılında Süveyş Kanalı'nın inşa edildiği sırada gereksinim duyulan kerestelerin Toros dağlarından karşılanması, Mersin Limanı'nın gelişimine büyük katkı sağlamıştır. Dünya pamuk ihracatının önemli bir kısmını elinde tutan Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşanan iç savaşın pamuk arzını azaltması ve buna bağlı olarak Çukurova bölgesinin pamuk üretiminde ön plana çıkmaya başlaması da Mersin Limanı'nın değerini arttırmıştır. Zira pamuk ihraçları, bu liman üzerinden yapılmıştır. Üretilen pamukların limana kadar taşınması için de Adana-Mersin demiryolundan yararlanılmıştır. O dönemde Tarsus'a ait bir köy olan Mersin, yaşanan bu gelişmelerin ardından kurulmuştur (Akkaya: 2004).

1841'de küçük bir balıkçı köyü olan Mersin; 1850'de bucak, 1865'te de ilçe haline gelmiştir. 1860 yılından sonra ilçede iskele inşası büyük önem kazanmıştır. 1886'da Mersin-Adana Demiryolu hattının açılmasına bağlı olarak gelen-giden gemi sayısında gözle görülür bir artış yaşanmış ve bu gelişmelerin daha hızlı bir şekilde tahmil ile tahliye edilmesi için çeşitli olanaklar aranmıştır. Bu doğrultuda ilk olarak Mersin Belediyesi tarafından "Taş İskelesi" sonrasında da "Gümrük İskelesi" inşa edilmiştir (Durak, 2006)

Bölgede deniz ticaretinin göstermiş olduğu hızlı gelişim, tecrübeli bir liman yönetiminin ortaya çıkmasına neden olmuş ve bu doğrultuda 29 Ağustos 1927 tarihinde; Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan Belediyeleri, Seyrisefain Acentesi, Mersin Ticaret Odası ve Mersin Hususi Muhasebesi tarafından ortak olarak Mersin Liman Şirketi kurulmuştur. 200 bin Türk lirası sermaye ile kurulan şirket, yaşanan doğal afetlerden olumsuz etkilenmiş ve 1942 yılında tasfiye edilmesi yönünde karar alınarak devlete devredilmiştir. 400 bin Türk lirası bedel karşılığında,

Milli Koruma Kanunu'nun 6. maddesine istinaden Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devri hakkındaki K/323 sayılı karar, Bakanlar Kurulu'nun 14 Mayıs 1942 gün ve 5106 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 9 Mayıs 1942 tarih ve 2/17874 sayılı karar doğrultusunda devir gerçekleştirilmiştir. Limanın yeniden muhafazalı ve modern bir şekilde inşa edilebilmesi için Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi ile anlaşma yapılmış ve şirket 3 Mayıs 1954 tarihinde liman inşasına başlamıştır. Tüm tesisleri ve altyapısı ile yeniden inşa edilen liman, 1962 yılında dönemin gerekliliklerine uygun modern bir liman olarak işletmeye açılmıştır. 1 Mayıs 2007'ye kadar limanın idaresi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yapılmış ve sonrasında Özelleştirme İdaresi'nin yapmış olduğu ihaleye istinaden 11 Mayıs 2007'den itibaren 36 yıllığına Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş (MIP)'ye devredilmiştir (Eroğlu ve Pektaş, 2018). Günümüzde de halen daha aynı şirket tarafından işletilmeye devam edilmektedir. 2017 yılında, Avustralya merkezli bir fon şirketi olan IFM, liman hisselerine ortak olmuştur. Hem Orta Doğu hem de Karadeniz bölgesi ile bağlantısı olan Mersin Limanı, aynı zamanda Akdeniz'deki en önemli konteyner limanları arasında yer almaktadır. Hinterlant genişliği, ulaşım olanaklarının kolay ve fazla olması gibi özelliklerinden dolayı, Türkiye'nin dış ticaretinin önemli bir kısmı bu liman üzerinden gerçekleşmektedir. Yıllık elleçlenen toplam ürün miktarı ve hâlihazırda var olan geri sahasıyla, Mersin Limanı Türkiye'nin en büyük limanı olma niteliğine sahiptir.

5.2. Mersin Limanı'nın Konumu

Mersin Limanı, Akdeniz'in kuzeydoğusunda, Türkiye'nin ise güneyinde yer almaktadır. Bağlantı olanakları ve konumu dolayısıyla, Türkiye'nin sanayileşmiş kentleri ile güneydoğuda yer alan şehirlerinin temel ihracat ve ithalat kapısı olma işlevini üstlenmektedir. Aynı zamanda temel denizcilik rotalarının da kesişim noktasındadır. Mersin Limanı, Doğu Akdeniz Bölgesi'nde gerçekleşen transit ticaret rotaları için işlevsel bir aktarma limanı olacak şekilde konumlanmıştır (MIP, 2021).

Mersin Limanı; iş hacmi, hinterlant genişliği, coğrafi konumu, yurtiçiyle ve yurtdışıyla çok yönlü bağlantılarının bulunması dolayısıyla hem Doğu Akdeniz hem de Türkiye ekonomisinde ayrıcalıklı bir yere sahiptir. Sahip olduğu demiryolu ağı, gelişmiş karayolu ulaşım olanakları ve 69 kilometre uzağında yer alan Adana Şakirpaşa Havalimanı sayesinde Mersin Limanı, lojistik operasyonlar için çeşitli kolaylıklar sağlamaktadır. Liman aynı zamanda Gaziantep, Ankara, Karaman, Konya, Kayseri ve Kahramanmaraş gibi sanayi kentleri ve diğer uluslararası demiryolu istasyonları ile doğrudan bağlantılıdır. Bunların yanı sıra, liman

içerisindeki konteynırların taşınması için kullanılan dört hatlı bir demiryolu istasyonu mevcuttur. Terminalden yurtiçinde Kayseri, Konya, Ankara, Gaziantep ve Kahramanmaraş'a; yurtdışında ise İran ve Irak başta olmak üzere yakın bölgelere hizmet sağlanmaktadır. Aynı zamanda Kayseri, Konya, Kahramanmaraş ve Gaziantep gibi sanayi kentleri ile Mersin Limanı arasında doğrudan karayolu bağlantısı bulunmaktadır. Karayolu aracılığı ile Orta Doğu'nun çeşitli ülkeleriyle de doğrudan bağlantı sağlanabilmektedir. Mersin'de yer alan serbest bölge, limanın yanı başında yer almaktadır ve karayolu bağlantısına sahiptir. Liman ile karayolunun bağlantılı olması hem zamandan tasarruf edilmesine hem de yük trafiğinden avantaj sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Mersin Serbest Bölgesi ile Mersin Limanı, koridor olarak adlandırılan karayolu bağlantısıyla Türkiye'nin tek limanı olma niteliğine sahiptir (MIP, 2021).

Mersin Limanı, Orta Doğu bölgesinde yer alan diğer limanlar ile karşılaştırıldığında; diğer limanların ya sadece yük taşımacılığı ya da sadece yolcu taşımacılığı amacıyla kullanıldığı, Mersin Limanı'nın ise her iki amaca uygun bir altyapıya sahip olduğu görülmektedir. Derin bir liman olmasından dolayı, diğer limanlara göre gel-gitten etkilenme oranı daha düşüktür. Bu özelliği, gemilerin limana yanaşmaları ve ayrılmaları için herhangi bir engelin olmaması anlamına gelmektedir. İskenderun Limanı'nın Mersin Limanı'na yakın bir konumdan olması zaman zaman bir dezavantaj olarak algılansa da esasında her iki limanın kullanım amaçları birbirlerinden farklıdır ve belirli yük türlerinde faaliyet gösterdikleri için bir risk söz konusu değildir (Topbaş, 2020).

5.3. Mersin Limanı'nın Genel Özellikleri

Mersin Limanı, sahip olduğu özellikler ile Orta Doğu bölgesinde yer alan limanlar arasında önemli bir altyapı tesisi olarak ön plana çıkmaktadır. Limanın kapasitesi, coğrafi konumu ve hinterlandının genişliği bu özelliklerin en belirgin olanlarıdır (Altunkaya, 2011).

Mersin Limanı'nın coğrafi konumundan hareket edildiğinde, bu limanın Akdeniz bölgesinde yalnızca Mersin için değil; Kahramanmaraş, Gaziantep, Adana, Şanlıurfa ve bu güzergâh üzerinde bulunan tüm kentlerin erişimine açık bir yapıda olduğu görülmektedir. Ayrıca Kahramanmaraş üzerinden Kayseri ve Ankara gibi İç Anadolu kentlerine de bağlanılabilmektedir. Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayacak olan bağlantı yolu da Mersin Limanı'na geçiş olanağına sahiptir. Akdeniz bölgesinin önemli bir kısmında dağlar kıyılara paralel olarak konumlanmış olsa da Mersin'den iç kesimlere doğru ulaşım, otobanlar üzerinden kolaylıkla sağlanabilmektedir (Aytemiz, Korkmaz ve Tuncer, 2015).

Mersin Limanı, kapasite bakımından ele alındığında, limanın kendine ait serbest bölgesi olduğu ve 69 kilometre mesafedeki Adana Şakirpaşa Havalimanı ile havayoluyla da bağlantılı olduğu görülmektedir. Karayollarının yanı sıra demiryollarıyla da erişimi bulunan Mersin Limanı, tüm hatlara ulaşım çarpanına sahiptir. Teknik altyapısından yola çıkıldığında, Ro-Ro-dökme yük taşımacılığı ve yük taşımacılığı gibi amaçlara uygun bir altyapıya sahip olduğunu söylemek mümkündür. Çok amaçlı olarak kullanılan limanlar arasında, sahip olduğu 21 rıhtımı sayesinde, çeşitli büyüklüklerdeki gemilere aynı anda yükleme-boşaltma yapılabilmektedir. Bu yönü, Mersin Limanı'ndan 30 milyon tondan fazla elleçleme yapılabilmesine olanak tanımaktadır (Birkan, 2019).

Mersin Limanı, 112 hektar arazi üzerinde kuruludur ve limana gelen yüklerin depolanması ya da bekletilmesi için yeterince alan mevcuttur. Yüklerin daha kolay takip edilebilmesi için kullanılan web takip sistemi, haftanın her gününde ve günün her saatinde boşaltma-yükleme işlemlerinin takip edilebilmesini sağlamaktadır. Bu sayede uluslararası ticaret ile uğraşan firmaların en büyük kaygılarından biri olan yükleme ya da boşaltma durumu anlık olarak takip edilebilmektedir. Bununla birlikte, yüklerin güvenliğinin sağlanabilmesi için tüm liman alanını kapsayacak şekilde yerleştirilmiş bir kamera ağı da mevcuttur. Bu yönüyle de Mersin Limanı, diğer limanlardan öne çıkmaktadır. İthalat ve ihracat yapan firmalar, liman üzerindeki operasyonları sürekli olarak takip edebilmektedir (Çalık, 2005).

Mersin Limanı'nın genel özelliklerinden yola çıkılarak bir sonuca varmak gerekirse; bu liman üzerinden farklı türlerde taşımacılığın yapılabilmesi, tüm işlemlerin yüksek güvenlik ve izlenebilirlik içerisinde gerçekleşmesi, hinterlandının genişliği ve hem yurtdışında hem de yurtiçinde taşıma imkânına sahip olması, limanın önemli bir tesis olduğunu ortaya koymaktadır.

5.4. Mersin Limanı'nın Teknik Özellikleri

Mersin Limanı'nın kapasitesi ve sahip olduğu olanaklar, her yük çeşidine hizmet verilebilmesini sağlamaktadır. Türkiye'de aynı saha içerisinde tüm liman hizmetlerini sağlayabilen en büyük liman olma özelliğine sahip olan Mersin Limanı, sahip olduğu 21 rıhtım sayesinde eş zamanlı olarak 30 civarında geminin yükleme ve boşaltma yapmasına olanak sağlamaktadır. Senede 30 milyon tondan fazla elleçleme yapılan bu limanın toplam sahası 112 hektar, derinliği ise 15 metre civarındadır. Yıllık 2 milyon 600 TEU kapasiteye sahip olan Mersin Limanı'ndaki genel kargo kapasitesi ise 1 milyon ton civarındadır. Limanın dökme kuru yük kapasitesi 8 milyon ton, dökme sıvı yük kapasitesi 1 milyon ton, Ro-Ro kapasitesi ise ortalama 150 bin araçtır (Selamoğlu, 2020).

Aktif olarak kullanılan teknolojiler ve ekipmanlar bakımından değerlendirildiğinde Mersin Limanı'nda saha uygun 14 kantar, tır ve konteynırlar için 3 adet x-ray, 12 adet sabit konteyner istif vinci (SSG), 38 adet hareket edebilen konteyner vinci (RTG), 13 adet EHC, 5 adet konteyner vinci (MHC), 100 adet konteyner taşıyıcı terminal traktörü, 12 adet kalmar vinç, 13 adet mini loader, 90 adet forklift, iç dolum ve boşaltım amacıyla kullanılan ve bant olarak da bilinen 22 adet konveyör bulunduğu görülmektedir (MIP, 2021).

Mersin Limanı'nda yapılan tüm operasyonlar, Terminal Operasyon İşletim Sistemi (TOİS) üzerinden sürdürülmektedir. Web tabanlı olan bu sistem ile bilgisayarlardan ve diğer akıllı cihazlardan 7/24 erişim ve yönetim olanağına sahiptir. Liman sahasında ve çevresinde güvenliğin sağlanabilmesi için 300'den fazla güvenlik kamerasıyla izleme yapılmaktadır. Limandaki güvenliği ve iletişimi sağlayabilmek adına tasarlanmış bir ağ da bulunmaktadır. TOİS sayesinde limandan tüm müşterilere detaylı raporlar sunulabilmektedir. Limanda yer alan tüm bu sistemler, gerçek zamanlı veri tabanına girilen veriler sayesinde bilgi sağlamaktadır (Selamoğlu, 2020).

5.5. Mersin Limanı Hizmetleri

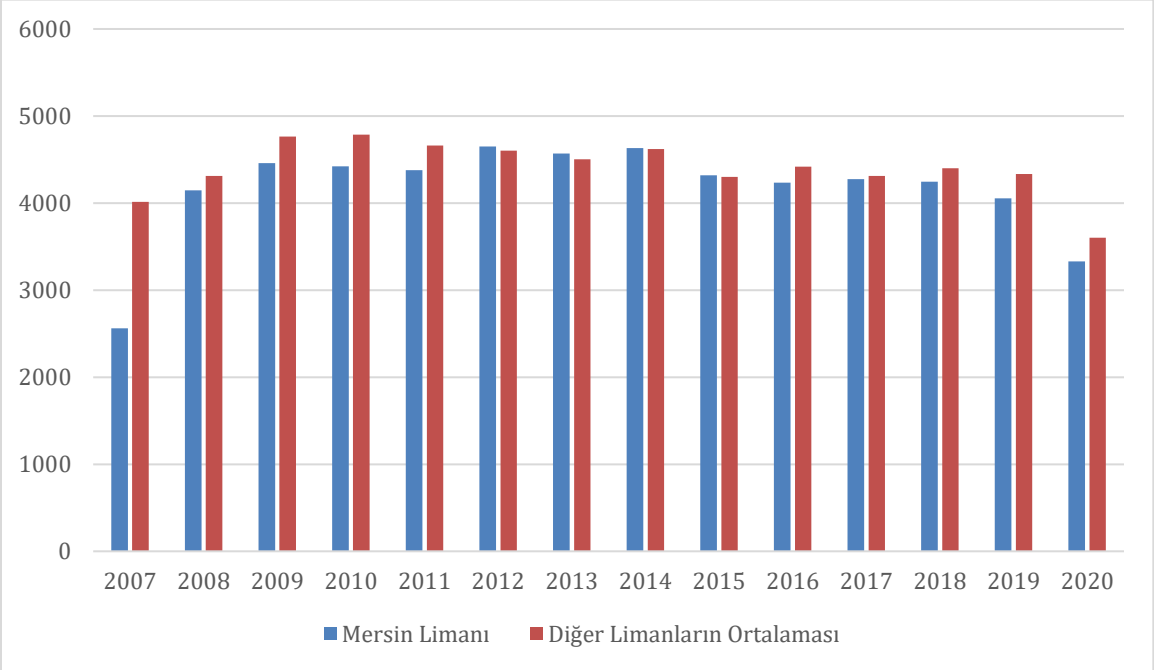
Yüklerin bir yerden, farklı bir yere taşınması esnasında tedarik zinciri içerisinde limanla ayrıcalıklı bir yere sahiptir. Limanlarda bulunan mevcut olanaklar ile terminaller, çoğu zaman limanda elleçlemesi yapılan yüklerin türüne, adedine ve limanın konumuna göre değişiklik göstermektedir. Liman faaliyetlerinin etkin bir şekilde, ekonomik olarak yürütülebilmesi, limanların verimli kullanılması ile doğrudan bağlantılıdır. Günümüzde limanlar üzerinden verilen belli başlı hizmetler bulunmaktadır. Gemilerin barınmaları, su-yakıt ve kumanya hizmetlerinin sağlanması, işleyişleri, bakım ve onarımlarının yapılması, GPS ve trafik kontrolleri gemilere yönelik sunulan başlıca hizmetlerdendir. Yükleme ve boşaltma, yük elleçleme hizmetlerinin sağlanması, evrak tanzim hizmetleri, kısa ya da uzun süreli ambarlama, gümrükleme ve denetim, tıbbı kontroller için gereksinim duyulan teçhizat, yolcular il gemi personelinin kullanabileceği sosyal tesis alanları, atık hizmetleri, tamir ve bakım, su bağlama, güvenlik ve çevre temizliğinin sağlanması da bu hizmetler arasında yer almaktadır (Oğuztimur, 2008).

5.5.1. Deniz Hizmetleri

Deniz araçlarının römorkör ya da kılavuz kaptan eşliğinde liman alanlarına giriş ve çıkış yapmaları, rıhtımlara yanaşma veya ayrılmaları, mendireklere bağlanmaları, demirlemeleri,

kıçtankara olmaları, buradan ayrılmaları ya da herhangi bir nedenden dolayı yer değişikliği yapmaları için sunulan hizmetleri ifade etmektedir. Römorkaj, kılavuzluk ya da palamar hizmetleri, genellikle liman idaresi tarafından yetkilendirilmiş olan kurumlar tarafından sağlanmaktadır. Ayrıca sağlanan bu hizmetlerin, doğrudan limanı işleten firmalarca sunulması durumunda, gemilere yönelik temel hizmetleri kategorisi içerisinde ele alınmaktadır (Yıldırım, 2018).

Mendireklerle korunmuş bir alan içerisinde bulunan Mersin Limanı, Serbest Bölge ile diğer kurumların iskele ve rıhtımlarına, ayrıca petrol ürünlerinin elleçlendiği ve mendireklerin dışında yer alan şamandıra tesislerine yanaşan tüm gemilere römorkaj, kılavuzluk ve palamar hizmeti verilmektedir (MIP, 2021). Mersin Limanı'na yıllara göre yanaşan gemi sayıları Grafik 1'de gösterilmiştir.



Grafik 1. 2007-2020 yılları arasında Mersin Limanı ve diğer Orta Doğu Limanlarına yanaşan gemi sayılarının karşılaştırılması

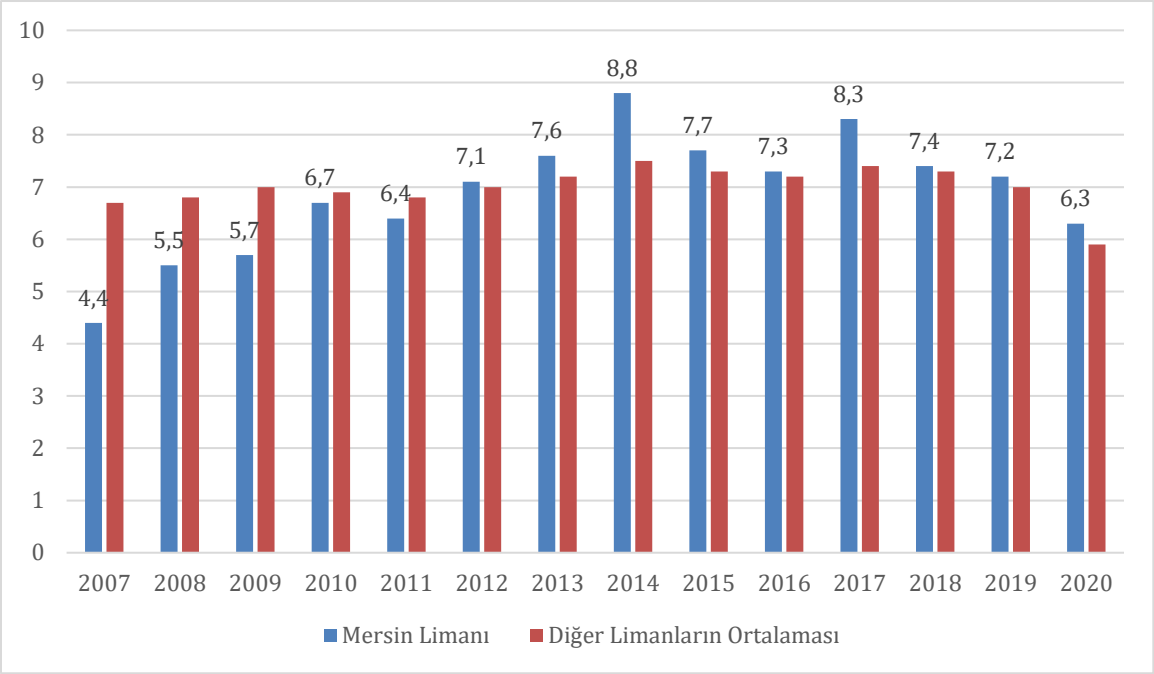
Grafik 1'e göre, Mersin Limanı'na 2007 yılında 2.562 adet gemi yanaşmışken, 2008 yılında 4.148 adet, 2009 yılında 4.459 adet, 2010 yılında 4.423 adet, 2011'de 4.379 adet, 2012 yılında 4.651 adet, 2013 yılında 4.571 adet, 2014 yılında 4.633 adet, 2015 yılında 4.320 adet, 2016 yılında 4.233 adet, 2017 yılında 4.275 adet, 2018 yılında 4.247 adet, 2019 yılında 4055 ve 2020 yılında da 3331 geminin yanaştığı görülmektedir. 2012 yılına kadar Mersin Limanı'na

yanaşan gemi sayısı diğer Orta Doğu limanlarına yanaşan gemi sayılarının ortalamasında azken, 2012 yılından sonra Mersin limanına yanaşan gemi sayısı bazı yıllarda öne geçmişken bazı yıllarda geri kalmıştır. Bu açıdan, özellikle 2012 yılından sonra Mersin Limanı'nın yanaşan gemi sayısı bakımından diğer Orta Doğu limanlarını yakaladığı ifade edilebilir.

5.5.2. Konvansiyonel Kargo Hizmetleri

Konvansiyonel kargo taşımacılığı, sıvı ve katı yüklerin dökme olarak proje kargo yükleri gibi konteyner ile taşınmasının mümkün olmadığı yüklere alternatif bir taşımacılık türüdür. Hem dünyada hem de Türkiye'de taşımacılık sektöründe genellikle konteyner taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Diğer yandan gübre, maden filizleri, kireçtaşı, çimento, tahıllar, un, şeker ve benzeri katı yükler, kimyasal ürünler, bitkisel yağlar, meyve suları, sıvı gazlar, su, süt ve alkollü içecekler gibi sıvı dökme yüklerin taşınması noktasında, konvansiyonel taşımacılık daha avantajlı bir yöntemdir (Uslu-Zeren, 2017).

Mersin Limanı üzerinden konvansiyonel taşımacılık ile dökme katı ve sıvı yükleri, proje kargo yükleri ile genel kargo yükleri ve Ro-Ro yükler için işlem yapılmaktadır. Günlük ortalama 20 bin ton civarında hizmet sunulan Mersin Limanı'nda elleçlenen kuru yüklerde ürün grubu olarak; gıda ürünleri, kömür çeşitleri, inşaat malzemeleri, madenler ve benzeri yükler ilk sırada yer almaktadır. Asit, sülfat, kostik soda, yağ çeşitleri ve daha farklı türden yağların elleçlenerek yağ tanklarına depolanması da verilen hizmetler arasındadır. Proje kargo yüklerinde ise beton santralleri, kazanlar, iş makineleri, enerji santralleri, fabrikalarda kullanılan teçhizat ve makineler, mega borular, prefabrik yapılar, farklı niteliklerdeki tanklar, her türlü araç ve taşıtların depolanması ve elleçlenmesi hizmeti sunulmaktadır. Genel kargo yükleri noktasında ise rulolar, bigbaglar, torbalar, palet, külçe ya da balya biçiminde olan her türlü yükün elleçlenmesine ve depolanmasına olanak tanımaktadır. Limanda yer alan Ro-Ro rıhtımı sayesinde, transit olarak tüm kıtalara servis hizmeti sağlanmaktadır. Burada aynı zamanda her türden tır, taşıt ve kamyonun depolanması için yeterli alan bulunmaktadır (Selamoğlu, 2020). Mersin Limanı'nın yıllara göre konvansiyonel kargo hacimleri Grafik 2'de gösterilmiştir.



Grafik 2. 2007-2020 yılları arasında Mersin Limanı ve Orta Doğu'da bulunan diğer limanlara ait konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacimlerinin karşılaştırılması

Grafik 2'ye göre Mersin Limanı'nda 2007 yılında yapılan konvansiyonel kargo hizmeti toplam iş hacmi 4.1 milyon ton iken, 2008 yılında 5.5 milyon ton, 2009 yılında 5.7 milyon ton, 2010 yılında 6.7 milyon ton, 2011 yılında 6.4 milyon ton, 2012 yılında 7.1 milyon ton, 2013'de 7.6 milyon ton, 2014 yılında 8.8 milyon ton, 2015 yılında 7.7 milyon ton, 2016 yılında 7.3 milyon ton, 2017 yılında 8.3 milyon ton, 2018 yılında 7,4 milyon ton, 2019'da 7.2 ton ve 2020 yılında da 6.3 milyon tondur. Mersin Limanı ve Orta Doğu'da bulunan diğer limanlar karşılaştırıldığında ise 2007 yılından 2012 yılına kadar Mersin Limanı'nın konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi bakımından Orta Doğu'da bulunan diğer limanların gerisinde kaldığı fakat 2012 yılından itibaren Mersin Limanı'nın konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi bakımından Orta Doğu'da bulunan diğer limanların önüne geçtiği görülmektedir.

5.5.3. Konteyner Hizmetleri

Yüklerin ya da ürünlerin konteynerlere doldurulması ya da boşaltılması, konteynerlerin depolanması, elleçlenmesi, taşınması, herhangi bir taşıma modundan farklı bir moda aktarılması, geçici olarak korunması veya alıcıya teslim edilmesi için tasarlanmış olan yerler, konteyner terminalleri olarak adlandırılmaktadır. Ürünlerin ve yüklerin bir noktadan farklı bir noktaya taşımak için tasarlanmış büyük kutular konteyner olarak adlandırılmaktadır. Konvansiyonel yükler ile kıyaslandığı zaman konteyner kullanımı; daha az yük ambalajı, yükün

zarar görmemesi ya da daha az zarar görmesi ve maksimum verimlilik sağlanması gibi çeşitli avantajlar sunmaktadır. Konteynerlerin boyutları standarttır. Konteynerlerin bir noktadan farklı bir noktaya taşınması için kullanılabilecek yöntemler çeşitlilik göstermektedir. Denizler üzerinde konteynerlerin taşınması gemiler ile sağlanırken; karada tır, kamyon ya da demiryolu vasıtasıyla taşınabilmeleri mümkündür. Konteynerlerin bir taşıma modundan, farklı bir taşıma moduna geçişlerini sağlamak için terminaller ile limanlardan yararlanılmaktadır. Bir konteyner terminalinde ya da limanında yer alan konteynerlerin trenden indirilerek gemiye yüklenmesi bu duruma örnek teşkil etmektedir (Dursun, 2019).

Türkiye'nin güney bölgesinde yer alan ve en büyük konteyner limanı olma niteliğine sahip olan Mersin limanı, bulunduğu bölgedeki büyük endüstriyel hinterlanda hizmet vermektedir ve bu yönüyle Türkiye'nin dış ticaretine büyük oranda katkı sağlamaktadır. Düzenli uğrak haline gelmiş 20'den fazla konteyner hattı sayesinde, dünyada bulunan tüm ana limanlarla bağlantısı mevcuttur. Mersin Limanı üzerinden gerçekleştirilen temel konteyner hizmetlerini şu şekilde sıralamak mümkündür: Yükleme/Boşaltma/Kabotaj/Tekrar Sevk, Sabitlenmiş Yükleri Çözme (Unlashing)/ Sabitleme (Lashing), Konteyner Sabitleme (Twistlock) Hizmeti, Container Freight Station (CFS) Hizmetleri, Konteyner İç Boşaltım ve Yükleme, Tam Tespit, Soğutuculu Konteyner Hizmetleri (Reefer), Kontrol ve Muayene, IMCO Konteyner Hizmetleri (MIP, 2019).

5.6. Mersin Limanı'nın Stratejik Önemi

Coğrafi konumu dolayısıyla ticaret yollarının üzerinde yer alması ve çok sayıda boru hattının kesişim noktasında bulunması, Mersin Limanı'nın stratejik bir öneme sahip olmasını sağlamaktadır. Limanın gereksinim duyulması halinde askeri amaçlarla kullanılabilecek altyapıya sahip olması, bu stratejik önemi daha da arttırmaktadır. Olası bir yurt savunması esnasında limana getirilecek olan askeri malzemelerin, demiryolları üzerinden tüm yurda dağıtılabilmesi olanağı mevcuttur. Çevresinde çok sayıda havalimanının yer alması da yurtdışına planlanan teslimatlar için de Mersin Limanı'nı önemli hale getirmektedir. Liman savunması açısından ele alındığında, koy niteliğinde olduğundan dolayı gemilerle çevrelenmesi halinde zarar görmeden faaliyetlerini sürdürebileceği görülmektedir. Bunlara ek olarak, limandan sağlanan lojistik ihtiyaçların farklı alanlara güvenli bir şekilde ulaştırılabilmesi de mümkündür (Durak, 2006).

Türkiye'nin yaşayabileceği diplomatik sorunlar göz önünde bulundurulduğunda da limanın önemli işlevler üstlenme potansiyeline sahip olduğu görülmektedir. En yakın

sorunlardan biri olan Kıbrıs ve Doğu Akdeniz petrolleri açısından bakıldığında, bütün bölgenin korunmasında Mersin Limanı'nın önemli katkılar sağlayabileceği açıktır. Limanın kendi ihtiyaçlarını karşılayabilmesi için bölgenin önde gelen sanayi kentlerinden oluşuyor olması da üzerinde durulması gereken bir diğer avantajdır. Esnek sanayi altyapısı ve bölgede yer alan teknolojik olanakların kullanımı sayesinde limanın stratejik olarak ihtiyaç duyabileceği hemen her şey kolaylıkla temin edilebilmektedir. Ancak limanın bazı dezavantajlarının olduğu da göz ardı edilmemelidir. Küresel sistemin bir zorlaması olarak hem pandemi hem de fiat para sisteminin getirdiği kısıtlar neticesinde pazarlama imkanlarının geniş olduğu yerlerde ekonomiler daralmaktadır. Bu da ortaya çıkan fırsatların, tehditler nedeniyle kısıtlanmasına yol açmaktadır.

Sonuç olarak söylemek gerekirse Mersin Limanı, bölgenin tüm gereksinimlerini karşılayabilecek ticaret ağına sahiptir ve bölgede kendisini destekleyebilecek kaynaklara rahatlıkla erişim olanağı bulunan hem askeri hem de ekonomik olarak önemli bir liman olarak karşımıza çıkmaktadır (Eroğlu vd., 2016).

Liman kullanımının hem ekonomik hem de stratejik nedenlerden dolayı artış göstermesi de Mersin Limanı'nın önemini arttırmaktadır. Bu durum, bölgeye doğru yaşanan nüfus hareketliliği ile açıklanabilmektedir. Limanın yaratmış olduğu doğrudan ve dolaylı iş olanakları nedeniyle, bölgenin yüksek oranda göç aldığı ve buna bağlı olarak hızlı bir nüfus artışı yaşadığı görülmektedir. Ayrıca Suriye'de yaşanan iç savaş nedeniyle ülkemize mülteci olarak gelen kişiler için de Mersin bir buluşma noktası haline gelmiştir.

5.7. Mersin Limanı'nın Ülkemiz ve Orta Doğu Açısından Önemi

Tedarikçiler ile nihai tüketiciler arasındaki bağlantıyı sağlayan, farklı taşıma seçeneklerinin yer aldığı uzun bir nakliyat ağının bağlantı noktası olan limanlar, deniz araçları başta olmak üzere diğer ulaştırma vasıtaları arasında ürünlerin ve insanların güvenli bir şekilde taşınabilmesi için gereksinim duyulan altyapı, üstyapı ve teçhizata sahip hizmet alanlarıdır. Ürünlerin ve yolcuların aktarılmasını ya da taşınmasını içeren taşıma işlevinden dolayı sanayi, ticari faaliyetler, depolama ve dağıtımı da kapsayan ticari bir işlev barındırmaktadır. Ekonomi, taşeronlar ve armatörler açısından limanlar önemli bir rol üstlenmektedir. Limana gelen gemileri bekletmeden liman operasyonlarını gerçekleştirmek, krizleri iyi yönetmek, ekipmanları ve faaliyetleri etkin bir şekilde organize etmek oldukça önemlidir. Hem dış ticaret hem de ulusa ticaret alanı olarak kabul gören limanlar, aynı zamanda sanayi faaliyetleri de geliştirmektedir. Liman hizmetlerinin yaygınlaşması, uluslar için kalkınma fonksiyonunu da

bünyesinde barındırmaktadır. Bölgeselleşme ve küreselleşme nedeniyle uluslararası taşımacılık sektörünün daha serbest hale gelmesi, limanların rekabete dayalı, ivedi, etkin, daha verimli ve güvenli hizmetler sunabilen dağıtım merkezlerine dönüşmesini sağlamıştır.

Mersin Limanı üzerinden işlem gören yıllık yük miktarı, son yedi yılın verileri incelendiğinde 2020 dışındaki tüm yıllarda en az 30 milyon tona ulaşmaktadır (Tablo 2). 2020'de elleçlenen yük miktarında yaşanan düşüşün, tüm dünyayı etkileyen Covid-19 pandemisinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Ayrıca, Mersin Limanı'nda elleçlenen yük miktarının 2015 yılından beri araştırmaya dâhil edilen diğer Orta Doğu limanlarında elleçlenen ortalama yük miktarından yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum, coğrafi konumu, jeopolitik konumu, serbest bölgesi, mevcut limanı, güçlü karayolu bağlantıları ve mevcut havayolu ile geniş hinterlandı, lojistik faaliyetler bakımından Mersin'in gerekli altyapıya sahip olduğunu ve Orta Doğu'nun önemli limanlarından biri olduğunu göstermektedir (Taşoğlu, 2012).

Tablo 2. 2015-2020 Yılları Arasında Mersin Limanı Elleçlenen Yük Miktarı

Yıllar	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	Transit (Ton)	Toplam (Ton)	Diğer Limanların Ortalaması (Ton)
2015	12 171 979	18 531 807	6 778	30 710 564	29 008 988
2016	12 096 595	19 965 582	4 240	30 066 417	30 013 270
2017	13 602 327	19 012 061	7554	32 621 942	30 891 025
2018	14 757 789	16 985 102	133 864	31 876 755	30 526 810
2019	15 822 960	19 005 560	511 127	35 339 647	31 313 958
2020	14 033 941	15 238 435	125 511	29 937 887	28 053 125

Orta Doğu bölgesinin en büyük limanlarından biri olarak kabul edilen Mersin Limanı üzerinden Sydney'e, Tunus'a, Abıdjan'a, Panama'ya, Liverpool'a, Odessa'ya kadar; Amerika, Avrupa, Asya, Afrika ve Avustralya kıtalarının neredeyse tamamına düzenli olarak gemi çıkışı yapılmaktadır. Mersin Limanı'nın yurtiçindeki rakibi İskenderun Limanı; uluslararası piyasalardaki rakipleri ise Lübnan'da yer alan Beyrut Limanı, Mısır'da yer alan İskenderiye Limanı, Kıbrıs'ta yer alan Limasol Limanı ve İsrail'de yer alan Hayfa Limanı'dır (Selamoğlu, 2020).

Mersin Limanı Orta Doğu'da bulunan diğer limanlarla karşılaştırıldığında önemli bir liman olarak görülse de Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve bu yüzden liman

sayısının fazla olmasından ötürü Mersin Limanı'nın ülke ticaretindeki payının araştırmaya dâhil edilen Orta Doğu Limanlarına göre az olduğu ifade edilebilir. 2020 Mersin Limanı'nın ülke ticaretindeki payı yaklaşık %7,5 iken (UTİKAD, 2016) Orta Doğu bölgesinde bulunan limanlardan biri olan Bender Abbas Şehit Recayi Limanı'nın İran ticaretindeki payı %50'dir. Bunun en önemli sebebi İran'da bulunan liman sayısının Türkiye'ye göre oldukça az olmasıdır. Benzer şekilde, diğer Orta Doğu limanları da Mersin Limanı ile aynı kapasiteye sahip olmalarına rağmen ülkelerine ait ticaretteki payları daha fazladır.

Mersin Limanı'nın sahip olduğu geniş hinterlant, hâlihazırda kullanılan ulusal ve uluslararası demiryolu bağlantıları, uluslararası karayollarına rahatlıkla erişiminin olması, Anadolu'nun doğu, iç ve güney bölgeleri için bu limanı bir ticaret kapısı haline getirmektedir. Aynı şekilde Mersin Limanı hem Asya hem de Orta Doğu için ticarette büyük önem taşıyan transit bir ticaret limanıdır. İstanbul limanından sonra Türkiye'de işlem hacmi bakımından en büyük ikinci liman olan Mersin Limanı, limandaki rıhtımların toplam uzunluğu, liman alanı, gemi kabul hacmi, derinlik, çalışan sayısı ve konteyner depolama kapasitesi bakımından ilk sırada yer almaktadır. Mersin Limanı bünyesinde ticari liman ile askeri liman bir arada yer almaktadır. Askeri liman olarak kullanılan kısmı oldukça büyüktür. Bu durum Mersin Limanı'nı ticari liman bağlamında olumsuz bir şekilde etkilemektedir (Aytemiz vd., 2015). Ancak bu durum zaman zaman Doğu Akdeniz'de yaşanan jeopolitik sorunlar dikkate alındığında bu askeri limanın büyük olması Türkiye için ihtiyaç olduğu gözlenmektedir. Çünkü taşımacılıkta en önemli jeopolitik gereklilik güvenliktir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Sonuç

Bu çalışma da Orta Doğu'da bulunan limanlar içerisinden Mersin Limanı özelinde bir inceleme gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda çalışmanın ilk bölümünde, Mersin'in konumu ve tarihi, iklimi ve ekonomik, sosyal ve kültürel yapısı incelemiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde, liman kavramının tanımı, limanların tarihi açıdan önemi, limanların sınıflandırılması ve limanların gelişimini etkileyen unsurlar yer almıştır. Ayrıca, ikinci bölümün sonunda Orta Doğu'da ve Türkiye'de bulunan önemli limanlara ait temel özellikler verilmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise Mersin Limanı'nın tarihi, konumu, genel özellikleri ve teknik özelliklerine yer verilmiştir. Ayrıca, Mersin Limanı'nda bulunan deniz hizmetleri, konvansiyonel kargo hizmetleri ve konteyner hizmetleri de üçüncü bölümde yer almıştır. Bunlara ek olarak, Mersin Limanı'nın stratejik önemi ve Mersin Limanı'nın Türkiye ve Orta Doğu açısından önemine de bu bölümde değinilmiştir.

Mersin Limanı uzun bir süre TCDD tarafından işletilirken, limanın işletme hakkı 11 Mayıs 2007 tarihinde Akfen Holding ve PSA International ortaklığında kurulan Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş (MIP) tarafından devralınmıştır. Mersin Limanı, coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok çeşitli bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Orta Doğu'nun da en önemli limanlarından biridir. Mersin Limanı, hem İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin dünya ile bağlantı noktası, hem de Orta Doğu Ülkelerinin transit merkezidir.

Mersin Limanı'nda 21 adet rıhtım bulunmaktadır. Büyüklüklerine göre değişen aynı zamanlı yaklaşık 30 kadar gemi için yükleme ve boşaltma hizmeti sağlanabilmektedir. Senede 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleme imkânı mevcuttur. Limanın toplam sahası 112 hektardır. Derinliği ise maksimum 15 m'dir. Yıllık olarak 2 milyon 600 TEU kapasitesi mevcuttur. Genel kargo olarak elleçleme kapasitesi ise yıllık 1 milyon tondur. Dökme kuru yük olarak elleçleme kapasitesi yıllık 8 milyon tondur. Dökme sıvı yük olarak elleçleme kapasitesi yıllık 1 milyon tondur. Ro-ro kapasitesi yıllık 150.000 adet araçtır (Selamoğlu, 2020).

Mersin Limanı'nda aktif olarak kullanılan 14 adet sahaya uygun kantar, 3 adet tır ve konteyner için x-ray, 12 adet SSG (sabit konteyner istif vinci), 38 adet RTG (hareket edebilen konteyner vinci), 5 adet MHC (konteyner vinci), 13 adet EHC, 12 adet kalmar vinç, 100 adet

konteyner taşıyıcı terminal traktör, 90 adet forklift, 13 adet mini loader, 22 adette iç boşaltım ve iç dolum için kullanılan bant olarak da adlandırılan konveyöre sahip olunduğu görülmektedir (MIP, 2021).

Mersin Limanı'na yılda yanaşan gemi sayısı 2007 yılında 2562 iken, 2008 yılından itibaren yanaşan gemi sayısından anlamlı bir artış olmuş ve 4000'in üzerine çıkmıştır. Yanaşan gemi sayısının ilerleyen yıllarda 4000'in üzerinde olduğu fakat 2020 yılında ise anlamlı bir düşüş yaşanarak yanaşan gemi sayısının 3554'e düştüğü görülmüştür. Yanaşan gemi sayısındaki bu düşüşün Covid-19 pandemisinin uluslararası ticarete olan olumsuz etkisinden kaynaklandığı tahmin edilmektedir. Limana yanaşan gemi sayısı açısından Mersin Limanı ve araştırmaya dâhil edilen diğer Orta Doğu limanları karşılaştırıldığında, 2012 yılına kadar Mersin Limanı'na yanaşan gemi sayısının diğer Orta Doğu limanlarına yanaşan gemi sayılarının ortalamasından az olduğu fakat 2012 yılından sonra Mersin Limanı'nın yanaşan gemi sayısının diğer Orta Doğu limanlarına yakın seyrettiği ifade edilebilir.

Mersin Limanı'nda gerçekleştirilen konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacminin 2007 yılında 4,4 milyon ton olduğu fakat 2008 yılından itibaren konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacminde artış yaşanmaya başladığı ve 2014 yılında konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacminin 8,8 milyon tona ulaştığı görülmektedir. İlerleyen yıllarda konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacminde az da olsa azalma olduğu 2019 yılında 7,2 milyon tonluk konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmine ulaşıldığı belirlenmiştir. 2020 yılına gelindiğinde ise Covid-19 pandemisinin de etkisiyle konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacminin 6,3 milyon tona kadar düştüğü gözlemlenmiştir. Konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi açısından Mersin Limanı ve araştırmaya dâhil edilen diğer Orta Doğu limanları karşılaştırıldığında 2007 yılından 2012 yılına kadar Mersin Limanı'nın konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi bakımından Orta Doğu'da bulunan diğer limanların gerisinde kaldığı fakat 2012 yılından itibaren Mersin Limanı'nın konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi bakımından Orta Doğu'da bulunan diğer limanların önüne geçtiği görülmektedir.

Mersin Limanı'nda yılda elleçlenen yük miktarının son yedi yıllık verilere göre en az 30 milyon ton olduğu fakat 2020 yılında Covid-19 pandemisinin olumsuz etkisiyle 30 milyon tonun altına düştüğü görülmüştür. 2020 yılında ihracat bölümündeki azalmanın fazla olmadığı fakat ithalat bölümünde elleçlenen yük miktarında anlamlı bir düşüş olduğu gözlemlenmiştir. İhracat ürünlerinin çoğunlukla Covid-19 pandemisinin oluşturduğu hammadde sıkıntısından etkilenmeyen ürünler olması ve ithal edilen ürünlerde dünya genelinde arz azalmasının yaşanmasının bu sonuca neden olduğu düşünülmektedir. Buna ek olarak, Mersin Limanı'nda

elleçlenen yük miktarının 2015 yılından beri araştırmaya dâhil edilen diğer Orta Doğu limanlarında elleçlenen ortalama yük miktarından yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Mersin Limanı ile ilgili genel bir değerlendirilme yapıldığında, limanının 2007 yılında özelleştirildikten sonra iş hacmini arttırdığı ve Orta Doğu'nun önemli limanlarından biri olma yolunda kayda değer adımlar attığı ifade edilebilir. 2020 yılından itibaren etkisini tüm dünya ticaretinde göstermeye başlayan Covid-19 pandemisinin Mersin Limanı'nı da etkilediği ve yıllara göre yükseliş eğiliminde olan yanaşan gemi sayısı, konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi ve elleçlenen yük miktarı gibi istatistiklerin düştüğü görülse de bu durumun geçici olduğu düşünülebilir.

6.2. Öneriler

Çalışma kapsamında elde edilen sonuçlar doğrultusunda yapılabilecek bazı öneriler aşağıda maddeler halinde sunulmuştur.

- Mersin limanı bulunduğu konum itibariyle önemli ticaret yolları üzerindedir. Bu açıdan, Mersin Limanı'nın kapasitesi arttırılarak iş hacminin artması sağlanabilir.
- Mersin Limanı'nın içinde bulunan askeri liman taşınarak limanın genişlemesi ve iş hacmini depolama hacmini arttırması sağlanabilir.
- Mersin Limanı'nın özelleştirilmesiyle beraber birçok açıdan ilerleme kaydettiği görülmektedir. Bu ilerlemelerin temel sebebi özelleştirmeyle beraber limanın teknolojik açıdan yenilenmesi ve yönetim anlayışının değişmesidir. Mersin Limanı'nın bu özelliği dikkate alınarak Türkiye'de bulunan diğer limanların gelişim göstermesi sağlanabilir.
- Mersin Limanı'nın dünya genelinde bulunan önemli limanlarla anlaşmalar yapması ve gemiler için daha cazip bir liman haline gelmesi sağlanabilir.
- Bu çalışmada Orta Doğu'da bulunan limanların genel özelliklerine yer verilmiş ve Mersin Limanı ayrıntılı olarak incelenmiştir. Konuyla ilgilenen araştırmacılara, Mersin Limanı ve Orta Doğu'da bulunan diğer limanları yanaşan gemi sayısı, konvansiyonel kargo hizmetleri iş hacmi ve elleçlenen yük miktarı gibi istatistikler açısından karşılaştırmaları önerilebilir.

KAYNAKÇA

Abulibdeh, A., Al-Awadhi, T. ve Al-Barwani, M. (2019). Comparative analysis of the driving forces and spatiotemporal patterns of urbanisation in Muscat, Doha, and Dubai. *Development in Practice*, 1–13.

Akten, N. (1992). *Liman Planlaması: Liman Üniteleriyle Kapasitesi Arasındaki İlişki ve Elleçleme Maliyetinin Hesaplanması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Alderton, P. M. (1995). *Sea Transport: Operation and Economics*. London: Thomas Reed Publications.

Altınçubuk, F. (2000). *Liman ve İdare İşletmesi* (2. Baskı). İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Altunkaya, M. (2011). *2008 Ekonomik Krizinin Mersin Liman Ticaretine Etkisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

Arıkan, H. A. (2000). *Kıyı Yapıları ve Limanlar*. Ankara: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları.

Artan, G. (2003). *Mersin Tarihi Kronolojisi*, Mersin: Kitantik.

Ateş, A. (2014). Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11*(25), 427-457.

Baccini, L. (2018). The Economics and Politics of Preferential Trade Agreements. *Annual Review of Political Science, 22*(1), 1-18. doi:10.1146/annurev-polisci-050317-070708

Balık, İ. (2014). Limanlar ve Liman Yeri Seçimi. *Kent Akademisi, 7*(2), 37-48.

Baykal, R. (2012). Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller. İstanbul: Birsen Yayınevi.

Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 26*, 11-41.

Bengi, S. B. (2015). *Limanların Ülke Ekonomisindeki Yeri ve Sosyo-Ekonomik Etkilerinin Analizi: Tekirdağ İli Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Namık Kemal Üniversitesi, Tekirdağ.

Bolat, P., Kayişoğlu, G. Güneş E., Kızılay, F. E. ve Özsöğüt, S. (2020). Weighting Key Factors for Port Congestion by AHP Method. *Journal of ETA Maritime Science, 8*(4), 252-273 doi: 10.5505/jems.2020.64426

Chen, J., Fei, Y., Zhu, Y., & Zhang, F. (2018). Allometric relationship between port throughput growth and urban population: A case study of Shanghai port and Shanghai city. Advances in Mechanical Engineering, 10(3), 168781401876093.

Collins, G. (2018). *Anti-Qatar Embargo Grinds Toward Strategic Failure*. Rice University's Baker Institue For Public Policy. Issue Brief 01.22.18.

Coraddu, A., Oneto, L., Baldi, F., Cipollini, F., Atlar, M. ve Savio, S. (2019). Data-driven ship digital twin for estimating the speed loss caused by the marine fouling. *Ocean Engineering, 186,* 106063. doi:10.1016/j.oceaneng.2019.05.04

Coto-Millan, P., Pesquera, M. A. ve Castanedo, J. (2010). Impact of New Technology on Port Administration. Essays on Port Economics, 251–268. doi:10.1007/978-3-7908-2425-4_16

Cullinane, K., Song, D.-W., Ji, P., & Wang, T.-F. (2004). An Application of DEA Windows Analysis to Container Port Production Efficiency. *Review of Network Economics, 3*(2). doi:10.2202/1446-9022.1050

Çancı, M. ve Erdal, M. (2009). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. Freight Forwarder El Kitabı 2. İstanbul: Erler Matbaacılık.

Çancı, M. ve Güngören, M. (2013). İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(45), 198-213.

Çetin, İ. (2016). Suriyeli Mültecilerin İşgücüne Katılımları ve Entegrasyon: Adana-Mersin Örneği. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 15*(4), 1001-1016.

Darkot, B. (1997). İslam Ansiklopedisi Mersin Maddesi, Eskşlehir: MEB Yayını.

Demirci, M. (2011). *İstanbul Limanları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Demirlioğlu, H. (2008). *Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Deniz, R. (2007). *Liman İşletmeciliği Gümrük Mevzuatı*. İstanbul: Akademi Yayınları.

Deveci, A. (2010). Türkiye'de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, *2*(1), 13-32.

Ece, N. J. (2020). Covid-19 Salgınının Konteyner Taşımacılığı ve Limanlarına Etkisi. *Denizcilik ve Lojistik* Araştırmaları Dergisi, 2(2), 47-66.

Elmas, G. (2001). *Küreselleşme Sürecinde Bölgesel Dengesizlikler*. İstanbul: Nobel Yayın Dağıtım.

Eroğlu-Pektaş, G. Ö., Mersin, K. ve Ormanlı, F. (2018). Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19*(35), 757-775.

Esmer, S. (2019). Liman ve Terminal Yönetimi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Göney, S. (1995). Şehir Coğrafyası. İstanbul. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Esmer, S., Oral, E. Z., Karataş, Ç., Deveci, D. A., ve TUNA, O. (2007). *Türk Limancılık Sektörü Raporu, "Vizyon 2023"*. İstanbul: Türkiye Liman İşletmeciler Derneği Yayınları.

Gürbüz, O. (2000). Sinop Çevresinde Ekonomik Faaliyetlerin Coğrafi Esasları I. *Coğrafya Dergisi*, 8, 85-128.

Gürkaş, B. (2007). *Bölgesel Bir Güç Olarak İran'ın Jeopolitik Konumu*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.

Hamdan, A. N. A., Abbas, A. A. ve Al Asadi, K. (2019). Perspective and Prospect of Tidal Electricity Generation in Iraq. *International Journal of Advances in Scientific Research and Engineering, 7*(12), 65-77.

Karaca, F. (2009). Liman Yeri Seçiminde Fizibilite Etüdü. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Küçükçakır, G. (2010). *Türkiye'deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları: Bir Örnek Olay Çalışması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Lin, Y., Wang, X. ve Jin, J. G. (2020). Yield Management by Reconstruction of Cargo Contribution for Container Shipping. Mathematical Problems in Engineering, 2020, 1–12. doi:10.1155/2020/3528026

MIP (2021). Mersin Limanı Özellikleri. Erişim Adresi: https://www.mersinport.com.tr/liman-ozellikleri/detay/Teknik-Ozellikleri/24/28/0. Erişim Tarihi: 9.11.2021

Nassar, A. K., Alan-Blackburn, G., & Duncan-Whyatt, J. (2014). Developing the desert: The pace and process of urban growth in Dubai. Computers, *Environment and Urban Systems*, 45, 50–62.

Nomer, F. (2014). *Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.

Oğuz, İ. (2006). *Tarsus Şer'iyye Sicillerine Göre Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*. Yayımlanmanmış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.

Özaslan, B. Ö. (2006). *Yeniden Yapılanma Sürecinde Liman İşletmelerinde İnsan Kaynakları Yönetimi İşlevinin Organizasyonu ve Bir Örnek Olay*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Padron, D. V., Itriago, J. ve Al Abbar, A. (2007). *Master Plan for Expansion of Jebel Ali Port*. Ports 2007. doi:10.1061/40834(238)6

Reel, Y. ve Terzi, N. (2008). Dünya Denizcilik Sektörü ve Özelleştirme Uygulamaları. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 25*(2), 119-139.

Saatçioğlu, C. ve Kolbaşı, N. Ç. (2012). Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu-Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi. *Sakarya İktisat Dergisi, 1*(2), 1-25.

Sakaoğlu, N. (2007). *20. Yüzyıl Başında Osmanlı Coğrafyası*. İstanbul: Denizbank Kültür Yayınları.

Schandl, H., Fischer-Kowalski, M., West, J., Giljum, S., Dittrich, M., Eisenmenger, N., … Fishman, T. (2017). *Global Material Flows and Resource Productivity: Forty Years of Evidence. Journal of Industrial Ecology*, *22*(4), 827–838. doi:10.1111/jiec.12626

Şengönül, G. (2009). *Liman İşletmeciliğinde Bilgi Sistemi Uygulamalarının Analizi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Tatar, V., Özer, M. B. ve Kartel, A. (2019). Deniz Taşımacılığı Ve Limanların Ekonomik Etkileri: Hopa Limanı Analizi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 6*(5), 138-150.

TCDD (2019). TCDD *İzmir Alsancak Limanının Geçmişten Günümüze Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi*. Erişim Adresi: https://izka.org.tr/wp-content/uploads/pdf/liman-raporu.pdf. Erişim Tarihi: 9.11.2021

TCDD (2021). *Haydarpaşa Limanı*. Erişim Adresi: https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/haydarpasa-limani. Erişim Tarihi: 9.11.2021

Topaloğlu, H. (2007). Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Topbaş, T. (2020). *Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Mersin Limanının Bölge Ekonomisindeki Payı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş.

TRT (2021). *Aliağa limanları 2020'de rekor kırdı*. Erişim Adresi: https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/aliaga-limanlari-2020de-rekor-kirdi-552721.html. Erişim Tarihi: 9.11.2021

Türklim (2021). *Aliağa Limanı Özellikleri*. Erişim Adresi: http://www.turklim.org/uye-limanlar/socar-aliaga-limani/. Erişim Tarihi: 9.11.2021

Uğuz, S. (2016). Mersin Limanında Ticaret (1870-1912). Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 13(33), 334-363.

Usluer, H. B. ve Alkan, G. B. (2015). Liman Planlama ve Geliştirmede Deniz Bilimlerinin Önemi. *II. Ulusal Liman Kongresi*, 1-13.

UTİKAD, 2016. *Toplam Yükün %7,5'i Mersin Limanı'nda Elleçleniyor*. Erişim Adresi: https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/13656/toplam-yukun-7-5-i-mersin-limani-nda-ellecleniyor. Erişim Tarihi: 01.02.2022

Ünal, E. (2006). *Liman Özelleştirmesinin Türkiye'deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Ünlü, T. S. (2009). Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekansal Gelişim. Planlama, 3(4), 5-26.

Yercan, F. (1996). Liman İşletmeciliği ve Yönetimi. Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını.

Yıldız, M. Z. (2008). Kasabadan Büyük Kente Mersin'in Kentsel Gelişimini Belirleyen Faktörler. *Mersin Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 972-985.

Yollu, A. (2009). *Kalite Standartlarının Örnek Bir Liman İşletmesine Uygulanması ve İyileştirme İçin Öneriler*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Zorlu, Ö. (2008). *Türkiye Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi ve Transit Liman İhtiyacı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Koldemir, B. ve Durdağ, C. (2020). Liman Altyapısının Tedarik Zinciri Etkinliği Üzerine Etkisi: Ambarlı ve Haydarpaşa Limanı Kıyaslaması. *III. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi,* Trabzon.

ÖZGEÇMİŞ

İlkokulu Erzincan'da, ortaokulu Nevşehir 'in Ürgüp ilçesinde bitirdim. 1998 yılında Nevşehir Anadolu Öğretmen Lisesi'nden mezun oldum. 2004 yılında Marmara Üniversitesi Coğrafya Öğretmenliği Bölümünden mezun oldum. Aynı yıl Fen Bilimleri Merkezi Dershanesi'nde çalışmaya başladım. Halen Mersin Kargıpınarı Anadolu Lisesi'nde görev yapmaktayım. Evli ve iki çocuk annesiyim. Yabancı dilim İngilizcedir.