

T.C.
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YEREL YÖNETİMLERDE KIYI TESİSİ İŞLETMECİLİĞİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ: BALIKESİR ÖRNEĞİ

Gökhan UÇDU

Denizcilik Mühendisliği ve İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik Mühendisliği ve İşletmeleri Yönetimi Programı

EYLÜL 2022

T.C.
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YEREL YÖNETİMLERDE KIYI TESİSİ İŞLETMECİLİĞİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ: BALIKESİR ÖRNEĞİ

Gökhan UÇDU

DANIŞMAN
Doç. Dr. Alper KILIÇ

Denizcilik Mühendisliği ve İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik Mühendisliği ve İşletmeleri Yönetimi Programı

EYLÜL 2022

ONAY

Gökhan UÇDU tarafından hazırlanan “**Yerel Yönetimlerde Kıyı Tesisi İşletmeciliğinin Değerlendirilmesi: Balıkesir Örneği**” adlı tez çalışması 23/09/2022 tarihinde yapılan sınavla aşağıdaki jüri tarafından oyçokluğu ile Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Denizcilik Mühendisliği ve İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Doç. Dr. Alper KILIÇ

(Danışman)

Dr. Emrah AKDAMAR

(Üye)

Dr. Yunus Emre ŞENOL

(Üye)

Bu tezin kabulü, Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun .../.../...gün ve .../... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Doç. Dr. Abdullah YEŞİL

Enstitü Müdürü

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS ÇALIŞMASI
ETİK BEYANI

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre hazırlamış olduğum “**Yerel Yönetimlerde Kıyı Tesisi İşletmeciliğinin Değerlendirilmesi: Balıkesir Örneği**” adlı tezimin özgün bir çalışma olduğunu, tez hazırlanırken tüm aşamalarda bilimsel etik ilkelerine uygun davrandığımı, tez kapsamında sunulan tüm verileri bilimsel etik ilkelerine uygun elde ettiğimi, tezde faydalandığım tüm eserlere atıf yaptığımı ve kaynaklar kısmında bu eserleri gösterdiğimi beyan ederim. 23/09/2022

Gökhan UÇDU
İmza

ÖNSÖZ

Bir kıyı bölgesinin kullanım alanının planlaması yapılırken ilk olarak kıyı bölgesinde bulunan faaliyetlerin tümünün genel özellikleri ve yerleşim özellikleri incelenmelidir. Çünkü bütün faaliyetlerin teknik, ekonomik ve hukuki uygulanabilirlik koşulları bölgesel özellikleri ile doğrudan olarak ilgilidir.

Kıyı bölgelerinin dar ve sınırlı alanlardan meydana geldiği düşünüldüğü zaman gerçekleştirilecek faaliyetlerin yer seçiminde ortak çıkarlar gözönüne alınarak gerekli planlamalar yapılmalıdır. Bunların yapılabilmesi için de ilk olarak her faaliyet çeşidine en uygun alanının özelliklerinin bilinmesi gerekmektedir. Üç tarafı denizler ile çevrili olan ülkemizin hem uluslararası hem de yurtiçi taşımalarda önemli ticaret kapıları olan limanların yerleşim yerlerinin belirlenmesi ve en iyi şekilde işletilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu tez çalışması sırasında, tez konusunun belirlenmesinden başlayarak son aşamaya kadar her konuda benden yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Sayın Doç. Dr. Alper KILIÇ'a şükranlarımı sunarım.

Bu günlere gelmemde büyük emekleri olan anneme, babama, yoğun çalışma temposunda benden maddi ve manevi desteğini esirgemeyen eşime varlıkları ile birer motivasyon kaynağı olan çalıştığım kurum yöneticilerine teşekkür ederim.

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YEREL YÖNETİMLERDE KIYI TESİSİ İŞLETMECİLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: BALIKESİR ÖRNEĞİ

Gökhan UÇDU

Bandırma Onyedİ Eylöl Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Denizcilik Mühendisliği ve İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Alper KILIÇ

Eylöl 2022, 124 sayfa

Ulaştırma sektörü, diğİer tüm sektörler ile etkileşim halindedir. Bu yüzden sektörlerdeki gelişmelerin hızlanması, yavaşlaması ya da engellenmesi ulaştırma sektörüne bağılıdır. Deniz taşımacılığı, ulaştırma sektörünün önemli kollarından birisidir. Taşıma kapasitesinin büyüklüğü ve ucuzluğu sebebiyle doğru uygulandığında dünya ticaret hacminde en büyük oranlı taşımacılık olmaktadır. Yeni ticaret kapıları ve pazarlar doğıuran limanlar, ölkelerin dünyaya açılan kapıları olup bölgesel ve ölkİe ekonomisine de katkı sağlamaktadır.

Bu çalışmada belediyeler, oluşma nedenleri ve görevleri, yerel yönetimlerde liman işletmeciliğı, liman çeşitleri ve hizmetleri, liman yönetimi, Türkiye’deki limanlar ve durumları, liman yeri seçimi, liman planlaması, bölgeye etkileri ve liman yapılırken izlenen yollar incelenmiş ve Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen Erdek Feri İskelesi, Paşalimanı(Balıkli) İskelesi, Avşİa İskelesi, Ekinlik İskelesi, Marmara İskelesi, Çınarlı İskelesi ve Saraylar Limanı isimli limanların mevcut durumu SWOT-PEST analizi ile değİerlendirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Liman Yönetimi, Limanlarda Özerklik, Liman Yeri Seçimi

ABSTRACT

M.Sc. THESIS

EVALUATION OF COASTAL FACILITY MANAGEMENT IN LOCAL GOVERNMENTS: THE CASE OF BALIKESİR

Gökhan UÇDU

**Bandırma Onyedi Eylül University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Maritime Engineering and Business Management**

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Alper KILIÇ

September 2022, 124 pages

The transportation sector interacts with all other sectors. Therefore, the acceleration, deceleration or inhibition of the developments in the sectors depends on the transportation sector. Maritime transport is one of the important branches of the transport sector. Due to the size and cheapness of the carrying capacity, when applied correctly, it is the transportation with the highest rate in the world trade volume. Ports that create new trade gates and markets are the gateways of countries to the world and contribute to the regional and national economy.

In this study, municipalities, their causes and duties, port management in local governments, port types and services, port management, ports in Turkey and their situations, port locaiton selection, port planning, effects on the region and the ways followed while the port was built were examined and Erdek Feri Pier, operated by Balıkesir Metropolitan Municipality, The current status of the ports named Paşalimanı(Balıkli) Pier, Avşa Pier, Ekinlik Pier, Marmara Pier, Çınarlı Pier and Saraylar Port were evaluated with SWOT-PEST analysis.

Keywords: Port Management, Autonomy in Ports, Port Site Selection

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	I
ABSTRACT	II
İÇİNDEKİLER.....	III
ŞEKİL LİSTESİ	VIII
TABLO LİSTESİ.....	X
SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ.....	XI
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR TARAMASI.....	3
3. BELEDİYELER, GÖREVLERİ VE OLUŞMA NEDENLERİ	14
3.1 BELEDİYENİN TANIMI VE TARİHSEL SÜREÇ	14
3.2 YASAL DÜZENLEMELER.....	16
3.2.1 Belediyelerle Alakalı Düzenlemeler	16
3.2.2 İç Kontrollerle Alakalı Düzenlemeler.....	17
3.3 BELEDİYELERİN GÖREVLERİ, YETKİLERİ, SORUMLULUKLARI VE MALİ YAPILARI.....	17
3.3.1 Belediyelerin Görev, Yetki ve Sorumlulukları.....	17
3.3.2 Belediye Başkanlığının Görev, Yetki ve Sorumlulukları.....	18
3.3.3 Belediye Meclisinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları.....	19
3.3.4 Belediyelerin Mali Yapıları	19
3.3.4.1 Öz Gelirler	19
3.3.4.2 Devlet Gelirlerinden Ayrılmış Olan Paylar	20
3.3.4.3 Devlet Yardımları.....	20
3.4 BELEDİYELERİN OLUŞMA SEBEPLERİ	21
3.4.1 Siyasi Sebepler	21
3.4.2 Ekonomik Sebepler	21

3.4.3	İdari Sebepler.....	22
3.5	BELEDİYELERİN LİMANLAR ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ	22
3.5.1	Avrupa’da Belediyeler ve Limanlar Üzerindeki Etkileri	22
3.5.2	Türkiye’de Belediyeler ve Limanlar Üzerindeki Etkileri	23
4.	LİMANLAR VE ÖZELLİKLERİ	25
4.1	LİMANLAR VE ÖNEMLERİ	25
4.2	LİMANLARIN ROLLERİ VE İŞLEVLERİ	26
4.3	LİMANLARIN SINIFLANDIRILMASI.....	27
4.3.1	Liman Çeşitleri	28
4.3.1.1	Faaliyet Alanlarına Göre Limanlar.....	29
4.3.1.2	Yük Çeşitlerine Göre Limanlar	29
4.3.1.3	Mülkiyet Yapısına Göre Limanlar	30
4.3.1.4	Verdikleri Hizmete Göre Limanlar	31
4.3.1.5	Türkiye Limanları.....	31
4.3.1.5.1	Akdeniz Limanları.....	32
4.3.1.5.2	Ege Denizi Limanları.....	33
4.3.1.5.3	Marmara Denizi Limanları	33
4.3.1.5.4	Karadeniz Limanları	34
4.4	LİMAN YÖNETİMİ.....	34
4.4.1	Liman Mülkiyet Çeşitleri.....	35
4.4.2	Limanların Finansman Yönetimleri	37
4.4.3	Liman Yönetiminin Gelişim Aşamaları.....	38
4.4.4	Dünyadaki Limanların Yönetimi ve Gelişimi	41
5.	TÜRKİYE’DEKİ LİMANLAR VE DURUMLARI	42
5.1	TÜRKİYE LİMANCILIĞININ GELİŞİMİ	42
5.2	TÜRKİYE LİMANLARININ DURUMLARI	43
5.3	ÜLKEMİZDEKİ LİMANLARIN İDARELERİ VE YÖNETİMLERİ.....	47

5.4	ÜLKEMİZDEKİ LİMANLARDA KARŞILAŞILAN PROBLEMLER VE ÇÖZÜM YOLLARI	54
5.5	LİMANLARDA DEĞİŞİME YOL AÇAN FAKTÖRLER VE LİMANLARA ETKİLERİ.....	55
5.6	LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE EĞİLİMLER	56
5.6.1	Limanlarda Uzmanlaşma.....	57
5.6.2	Limanlarda Özelleştirme	57
5.6.3	Denizyolu Taşıyıcılarının Liman İşletmeciliğine Yönelimi.....	58
5.6.4	Limanlarda Rekabet ve Pazarlamaya Yönelim	59
6.	LİMANLARIN BÖLGEYE ETKİLERİ	62
6.1	EKONOMİK ETKİLERİ	62
6.2	HİTERLANDA ETKİSİ.....	65
6.3	ALTYAPIYA ETKİSİ	67
6.4	BÖLGE GELİŞİMİNE ETKİSİ.....	68
6.5	FİZİBİL OLMASI BAKIMINDAN ETKİSİ	69
7.	LİMAN ÇEŞİTLERİ VE LİMAN PLANLAMASI.....	70
7.1	LİMAN YAPILARI	70
7.1.1	Dalgakıranlar	70
7.1.2	Yanaşma Yerleri ve Bağlama Yapıları.....	70
7.1.3	Depolama Yapıları ve Servis Binaları	71
7.2	LİMAN TASARIMI GENEL ESASLARI VE LİMAN YAPILARININ BOYUTLANDIRILMASI.....	71
7.3	YANAŞMA YERLERİNİN YAPISAL SİSTEMLERİ	72
7.4	DOLGULARIN OLUŞTURULMASI VE SIKIŞTIRILMASI.....	72
7.5	KIYI YAPILARINDA KULLANILAN SİSTEMLER	73
7.5.1	Keson Sistem	73
7.5.2	Yüzer Sistem	74
7.5.3	Kazıklı Sistem	74

7.6	LİMAN PLANLAMASI.....	75
7.6.1	Yer Seçimi	75
7.6.1.1	Bölgesel Etmenler	76
7.6.1.1.1	Pazara Yakınlık	76
7.6.1.1.2	Ulaşım	76
7.6.1.1.3	İşgücü	76
7.6.1.1.4	Genişleme Olanakları	76
7.6.1.2	Yerel Etmenler.....	77
7.6.1.2.1	İklim	77
7.6.1.2.2	Zemin Özellikleri	77
7.6.1.2.3	Denizsel Etmenler	77
7.6.2	Liman Boyutlarının ve Hizmetlerinin Belirlenmesi	78
7.6.3	Liman Hinterlandı.....	78
7.6.4	Ulaşım Olanakları	79
7.6.5	Jeolojik Yapı	79
7.6.6	Meteorolojik Durum	79
7.6.7	Trafik Talep Tahmin Teknikleri.....	80
8.	LİMAN KIYI TESİSİ İLE İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER.....	81
8.1	LİMAN-KIYI TESİSİ YAPILIRKEN İZİN ALINAN KURUMLAR VE İZLENEN YOLLAR	81
8.1.1	Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ	81
8.1.1.1	Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar	81
8.1.1.2	Teklif Dosyası ve Dosya Hazırlayacak Kuruluşların Yetkilendirilmesi ...	83
8.1.1.2.1	Teklif Dosyasında Bulunması Gereken Bilgi ve Belgeler.....	83
8.1.1.2.2	Modelleme ve Fizibilite Raporu Hazırlayacaklarda Aranacak Şartlar .	83
8.1.1.2.3	Yeterlik Başvurusu	84
8.1.1.2.4	Yetkilendirme ve Yetkilendirilenlerin Yükümlülükleri.....	84
8.1.1.2.5	Fizibilite Raporlarının İçeriği.....	84
8.1.1.2.6	Simülatör Destekli Modelleme Raporlarının İçeriği.....	85
8.1.1.3	Planlama, İnceleme ve Görüş	85

8.2	KIYI YAPI VE TESİSLERİNDE PLÂNLAMAYLA ALAKALI TEBLİĞ	86
8.2.1	Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar.....	86
8.2.2	Yapılacak Yatırıma İlişkin Başvuru	86
8.2.3	Yatırım Teklif Dosyasının İncelenmesi	87
8.2.4	Kurum Görüşlerinin Alınması	88
8.2.5	Teklif İmar Plânının Onaylanması	88
8.2.6	Uygulama Projelerinin İncelenmesi ve Onayı.....	88
8.2.7	Kullanma İzni, Yapı Ruhsatı, Yatırım ve İşletme Belgesi İzni Alınması	89
9.	BALIKESİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TARAFINDAN İŞLETİLEN KIYI	
	TESİSLERİNE YÖNELİK SWOT-PEST ANALİZİ UYGULAMASI	90
9.1	KIYI TESİSLERİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER	90
9.2	SWOT-PEST ANALİZİ UYGULAMASI	95
10.	SONUÇ	111
11.	KAYNAKLAR	116
	ÖZGEÇMİŞ	124

ŞEKİL LİSTESİ

<u>Sekil</u>	<u>Sayfa</u>
Şekil 2-1: Kuzey Vietnam çalışmasındaki MADM değerlendirme modeli	9
Şekil 3-1: Genel yönetim kapsamındaki idarelerin bütçeleri	15
Şekil 3-2: Mahalli idareler tarafından yönetilen limanlar	23
Şekil 4-1: Türkiye kıyılarında bulunan önemli ticaret limanları.....	32
Şekil 4-2: Hükümetin kontrolünde bulunan limanların idaresi.....	36
Şekil 5-1: Türkiye’de bulunan bazı önemli limanlar	44
Şekil 5-2: Türkiye limanlarına gelen gemi sayıları.....	46
Şekil 5-3: Liman işletmelerinin rekabet performansına etki eden faktörler	60
Şekil 5-4: Limanların maruz kalacakları baskılar	60
Şekil 6-1: Limanın Evrimleşme Süreci	65
Şekil 7-1: Keson sistem kesiti.....	73
Şekil 7-2: Yüzer sistem kesiti.....	74
Şekil 7-3: Kazıklı sistem kesiti.....	75
Şekil 8-1: Liman-kıyı tesisi yapılırken izlenecek yollar ve kurum izinleri.....	81
Şekil 9-1: Balıkesir il konumunu gösteren Türkiye haritası	90
Şekil 9-2: Marmara Denizi’nde Balıkesir iline bağlı adalar.....	91
Şekil 9-3: Ege Denizi’nde Balıkesir İline bağlı adalar	91
Şekil 9-4: Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen kıyı tesislerinin coğrafi konumları	92
Şekil 9-5: Erdek Feri İskelesi.....	92
Şekil 9-6: Balıklı (Paşalimanı) İskelesi	93
Şekil 9-7: Avşa İskelesi.....	93
Şekil 9-8: Ekinlik İskelesi.....	93
Şekil 9-9: Marmara İskelesi.....	94
Şekil 9-10: Çınarlı İskelesi	94
Şekil 9-11: Saraylar Limanı.....	94
Şekil 9-12: SWOT ve PEST analizleri ilişkisini gösteren şematik gösterim	96
Şekil 9-13: SWOT analizi kuvvetlilik değerlendirme grafiği	98
Şekil 9-14: SWOT analizi zayıflık değerlendirme grafiği.....	101

Şekil 9-15: SWOT-PEST analizi fırsatlar değerlendirme grafiği	103
Şekil 9-16: SWOT-PEST analizi tehditler değerlendirme grafiği	105



TABLO LİSTESİ

<u>Tablo</u>	<u>Sayfa</u>
Tablo 2-1: Liman yeri seçiminde dair yapılan çalışmalar tablosu.....	10
Tablo 2-2: Liman yeri seçim kriterleri	12
Tablo 3-1: Belediyelerle ilgili yasal mevzuatlar	16
Tablo 4-1: İdare çeşidine göre limanların sınıflandırılması	28
Tablo 4-2: Liman fonksiyonlarının gelişim aşamaları	40
Tablo 5-1: Türkiye Limanları mevcut teorik kapasitesi.....	44
Tablo 5-2: Limanların kapasitesinin artırılması yönündeki proje.....	45
Tablo 5-3: Türkiye limanlarında gerçekleştirilen yükleme ve boşaltma miktarları.....	45
Tablo 5-4: Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar	48
Tablo 5-5: Küresel terminal işleticilerinin sınıflandırılması	58
Tablo 6-1: Liman ekonomisinin etki alanları	64
Tablo 9-1: Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen kıyı tesislerinin hizmet alanları ve liman yük cinsi bilgileri.....	95
Tablo 9-2: SWOT analizi lejantı	97
Tablo 9-3: SWOT analizi kuvvetlilik değerlendirmesi tablosu	98
Tablo 9-4: SWOT analizi zayıflık değerlendirme tablosu	100
Tablo 9-5: SWOT-PEST analizi fırsatlar değerlendirme tablosu.....	103
Tablo 9-6: SWOT-PEST analizi tehditler değerlendirme tablosu	105

SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ

Kisaltmalar	Açıklama
AHP	: Analytical Hierarchy Process - Analitik Hiyerarşi Prosesi
BN	: Bayesian Networks - Bayes Ağları
CBS	: Geographic Information Systems - Coğrafi Bilgi Sistemleri
CFA	: Confirmatory Factor Analysis - Doğrulayıcı Faktör Analizi
CFPR	: Consistent Fuzzy Preference Relationship -Tutarlı Bulanık Tercih İlişkisi
CODAS	: Combinative Distance Based Assessment - Kombinatif Mesafeye Dayalı Değerlendirme
ÇEDPGM	: Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Plânlama Genel Müdürlüğü
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
DKMPGM	: Çevre ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Millî Parklar Genel Müdürlüğü
DLHİGM	: Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DUGM	: Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü
ELECTRE	: Elimination and Choice Translating Reality - Eliminasyon ve Seçim Gerçekliği Çevirici
GİTGM	: Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü
GVK	: Gelir Vergisi Kanunu
İTDK	: İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonu
KVMGM	: Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü
LNG	: Liquefied Natural Gas - Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
YİGM	: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü
MACBETH	: A Categorically Based Assessment Technique - Kategorik Tabanlı Bir Değerlendirme Tekniği
MCDA	: Multi Criteria Decision Analysis - Çok Kriterli Karar Analizi

MCDM	: Multi-Criteria Decision Making - Çok Kriterli Karar Verme
MEGM	: Maliye Bakanlığı Millî Emlak Genel Müdürlüğü
NECB	: New Eurasia Continental Bridges - Yeni Avrasya Kıta Köprüleri
OGM	: Çevre ve Orman Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü
PEST	: Political Economic Social Technological (Factors) - Politik, Ekonomik, , Sosyal Teknolojik Faktörler
PROMETHEE	: Preference Ranking Organization Method - Tercih Sıralaması Organizasyon Yöntemi
SWOT	: Strengths Weaknesses Opportunities Threats – Güçlü Yanlar, Zayıflıklar, Fırsatlar, Tehditler
YTD	: Yatırım Teklif Dosyası

1. GİRİŞ

Türkiye coğrafi konumu nedeniyle deniz taşımacılığı ve turizm bakımından elverişli olması, Çevre ve Kıyı-Liman Mühendisliğinin öneminin artmasına yol açmıştır. Dünya nüfusunun büyük çoğunluğunun yaşadığı, denizle kara arasındaki bağlantıyı sağlayan kıyı bölgeleri ülkeler için sosyo-ekonomik bakımdan önemlidir. Buralarda bulunan liman, iskele veya kıyı alanlarının korunması için kurulan dalga kıranlar, kıyı duvarları gibi yapılar, gelişen veya gelişme aşamasındaki ülkelerde giderek artmaktadır. Genellikle büyük maliyet gerektiren bu yapılar inşa edilirken, uygun kıyı alanları seçilmeli, çevreye minimum zarar verecek şekilde tasarlanmalı ve ekonomik etkileri gibi hususlar göz önünde bulundurulmalıdır.

Kıyı yapılarının yerleşim yerlerinin belirlenmesinde, iklim, hammadde, enerji, su, ulaştırma, arazi, Pazar, stratejik durumu gibi bazı kriterler göz önünde bulundurulmalıdır. Bu kriterlerin tamamı mühendislik çalışmalarıyla ve ekonomik verimlilikle yapılmaktadır. Yer seçimiyle alakalı jeolojik etmenler incelendiği zaman, limanların sağlam bir zemine inşa edilmesi gerektiği ve denizde gerçekleştirilecek olan tarama giderlerinin minimum olmasına dikkat edilmelidir.

Son zamanlarda görülen teknolojik gelişmeler ve meydana gelen yenilenmeler deniz taşımacılığında büyük öneme sahip olan limanları doğrudan etkilemektedir. Limanlar ve taşımacılık sektöründeki teknolojik gelişmeler, iş ve sosyal hayat istekleri, yatırım imkanları gibi sebepler limanları daha modern olmaya zorlamaktadır. Bununla birlikte ithalat ve ihracat hacminde görülen artışın karşılanması için yeni limanların inşa edilmesinde fizibilite araştırmalarının yapılması gerekmektedir.

Limanlar, inşa edildikleri yerlerde sanayi merkezi konumundadırlar ve ülkelerin dış ticaret kapılarını oluşturmaktadırlar. Bu yüzden liman planlaması yapılırken fizibilite etüdü etkili bir şekilde yapılmalıdır, yoksa dış ticarete rekabet imkânları kısıtlanacaktır.

Deniz ticaretinden yararlanan ülkeler, artış gösteren ithalat ve ihracat hacminin ve pazar isteklerinin karşılanması için yeni limanların inşa edilmesi ve geliştirilmesi konularına büyük önem vermelidirler. Bu planlamaların gerçekleştirilmesi ülkelerin ekonomilerine de büyük yarar sağlayacaktır.

Bu tez çalışmasında ilk olarak, kıyı tesisleri ve limanlar hakkında genel bilgiler verildikten sonra sırasıyla, belediyeler ve görevleri tanımlanmış, belediyelerin oluşma nedenleri ve limanlar üzerine etkileri incelenmiş, limanlar ve önemleri açıklanmış, limanların genel tanımlaması yapılarak, sınıflandırılmış ve liman yönetimi hakkında bilgilere yer verilmiş, Türkiye

limancılığının gelişimi ve durumu hakkında bilgi verilerek ülkemizdeki limanlarda karşılaşılan problemler ve çözüm yollarına değinilmiş ve liman işletmeciliğindeki eğilimlerin neler oldukları açıklanmış, limanların inşa edildikleri bölgeye olan ekonomik, hinterland, altyapı, bölge gelişimi, fizibil olması gibi etkileri hakkında bilgi verilmiş, liman yapıları olan dalgakıranlar, yanaşma yerleri ve bağlama yapıları, depolama yapıları ve servis binaları hakkında bilgi verilmiş, kıyı yapılarında kullanılan sistemlerden bahsedilerek liman planlaması için hangi kriterlerin gerektiği açıklanmaya çalışılmış, liman-kıyı tesisi inşa edilirken izin alınması gereken kuruluşlar ve takip edilecek yollar hakkında bilgiler verilerek bir bölgeye liman yapılırken hangi yöntemlerin kullanıldığı farklı çalışmalar üzerinde araştırılarak incelenmiş ve Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen Erdek Feri İskelesi, Paşalimanı(Balıkli) İskelesi, Avşa İskelesi, Ekinlik İskelesi, Marmara İskelesi, Çınarlı İskelesi ve Saraylar Limanı isimli limanların mevcut durumu SWOT-PEST analizi ile değerlendirilmiştir.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Limanlar, ulusal ve uluslararası yolcu, araç ve yük transferinde stratejik düğüm noktaları olduğundan, bölgeler/ülkeler için ticari anlamda gerek yurtiçinde gerek diğer ülkelerle girişilen bir rekabet pazarında ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle limanların ekonomik faaliyetlerini daha verimli ve etkin bir şekilde yürütebilmeleri için yapılırken uygun yerlerde konumlandırılmaları da önemlidir. Liman inşa yerlerinin doğru seçilmesi için çok sayıda çalışma yapılmıştır ve burada en kritik konu liman seçiminde doğru kriterlerin belirlenmesi ve uygun bir yöntemin kullanılmasıdır. Yapılan çalışmalarda liman yeri seçiminde genellikle çok kriterli karar verme yöntemlerinin kullanıldığı görülmektedir.

Snezana, Mladen, Violeta ve Nikolina (2020) yaptıkları araştırmada Hibrit Gri MCDM modelini uygulayarak kuru bağlantı noktası terminal yer seçimini araştırmışlardır. Küresel lojistik ağlarda ana düğümler olarak limanlar yer almaktadır ve limanların genişlemesi için sınırlı alanlar ve iç bölgedeki trafik sıkışıklığı bunu engellemektedir. Tüm bu engellere ve hinterland taşımacılığı ile alakalı birçok probleme çözüm bulabilmek için kuru liman (DP) terminallerinin geliştirilmesi ön plana çıkmaktadır. Konumlarının seçimi, pazardaki rekabet güçlerine ve lojistik ağına işlevselliğine bağlı olan en önemli stratejik kararlardan birisidir. Tüm bu sorunları ortadan kaldırmak için, gri bir ortamda Delphi, AHP (Analitik Hiyerarşi Süreci) ve CODAS (Kombinatif Mesafeye Dayalı Değerlendirme) yöntemlerini bir araya getiren yeni birçok kriterli karar verme (MCDM) modelini geliştirmişlerdir. Snezana, Mladen, Violeta ve Nikolina, çalışmalarında yaklaşımın ve tanımlanan MCDM modelinin uygulanabilirliği, Batı Balkan bölgesindeki potansiyel DP konumlarının sıralamasına ilişkin gerçek hayattan bir vaka çalışmasını çözerek göstermişlerdir. Elde ettikleri sonuçlara göre, Zagreb, Ljubljana ve Belgrad'da üç DP terminali açmanın uygun olacağını belirlemişlerdir (Snezana, Mladen, Violeta, & Nikolina, 2020).

Salwa, Sameh ve Wael (2019) yaptıkları çalışmada Mısır'ın Kuzeybatı sahilini çok kriterli yer seçimi ve limanları uzaktan algılama ve CBS yaklaşımı ile değerlendirmişlerdir. Yaptıkları araştırmanın asıl amacı, bu bölgede liman inşa edebilmek için en uygun yer seçimini bir dizi çevresel kriterlere göre değerlendirmektir. Çalışmada doğal arazi, deniz tehlikeleri ve insan yapımı faktörleri içeren tesisler incelenmiştir. Bu değerlendirmeleri yapmak için multispektral uydu görüntülerinden, sayısal yükseklik modellerinden, topografik haritalardan, admiral marine haritalarından, deniz derinliğinden ve saha incelemelerinden yararlanılmışlardır. Salwa, Sameh ve Wael, çalışmalarında mekânsal modelleme, bağlantı noktası için mekânsal analist modülü kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Çalışmada toplamda 62 tane konum bağlantı noktasının

konumlandırılması için uygun olarak değerlendirilmiştir. Bu alanlar Mersa Matrouh'un batısından başlayıp Negeila'nın doğusuna kadar olan alanı kapsamaktadır. Bu alan içerisinde değerlendirilen yerlerin liman yeri için uygun morfolojiye sahip oldukları tespit edilmiştir (Salwa, Sameh, & Wael, 2019).

Lu, Seo ve Yeo (2019) yaptıkları araştırmada Kore'de bir LNG yakıt ikmal limanı yer seçimini ele almışlardır. Bunun için Güney Kore'de Busan, Gwangyang, Incheon ve Ulsan limanları olmak üzere dört aday liman üzerinde çalışmalarını yürütmüşlerdir. Tutarlı Bulanık Tercih İlişkisi (CFPR) metodolojisini kullanan bir analiz gerçekleştirmişlerdir. Daha sonra, hem toplanan gerçek verilerin hem de uzmanların tercihlerinin kombinasyonuna dayanarak, dört bağlantı noktasının nihai sıralamasını formüle etmişlerdir. Bu sıralamaya göre Busan limanı ilk sırada yer alırken, onu Gwangyang ve Ulsan limanları izlemiş ve listede Incheon limanı son sırada yer almıştır (Lu, Seo, & Yeo, 2019).

Hoang ve Hyangsook (2019) araştırmasında karayolu taşımacılığı yerine kuru limandan geçen yolculukta demiryolu veya iç su yolu taşımacılığını kullanma yüzdesini artırmak için kuru liman seçimi için yeşil bir rota modeli önermektedir. Model uygulamasını doğrulamak için Vietnam'ın kuzeyindeki Samsung Thai Nguyen fabrikası için bir vaka çalışması yapılmıştır. Sonuçlar en küçük toplam maliyet rota CO %51 kadar tasarruf olduğunu ve tek modlu karayolu taşımacılığı daha bitkin PM emisyon %36,5 olduğunu göstermektedir. Araştırma, kamu görevlilerinin yeni yeşil ulaşım politikalarının yanı sıra özel şirketlerde karar verme süreçleri için faydalı bir kılavuz sağlamaktadır (Hoang & Hyangsook, 2019).

Komchornrit (2017) çalışmasında bir Hibrit CFA-MACBETH-PROMETHEE Yöntemi ile kuru liman konumunun seçilmesini Güney Tayland örneğinde incelemiştir. Bu çalışmanın amacı, en iyi konumunu seçmek için çok kriterli karar vermeye (MCDM) dayalı entegre bir yöntem önermektir. Böylece yeni bir hibrit CFA-MACBETH-PROMETHEE modeli sunulmuştur. Doğrulayıcı faktör analizi (CFA), kriterlerin önemini sıralamak için yükleri belirlemek ve ayrıca lojistik politikası ile kuru liman kuruluşunun coğrafi tespiti arasındaki ilişkiyi araştırmak için uygulanmıştır. Daha sonra, kategorik tabanlı bir değerlendirme tekniği (MACBETH) ile çekicilik ölçülmüştür. Sonunda, değerlendirmelerin zenginleştirilmesi için tercih sıralaması organizasyon yöntemi (PROMETHEE), kuru limanın en cazip alternatiflerinden en az çekici alternatiflerine doğru sıralamak için devreye girmiştir. Bu çalışmada elde edilen sonuçlara göre Phatthalung'un tren istasyonu, yeni bir kuru liman olması için en çekici yer olarak belirlenmiştir (Komchornrit, 2017).

Samir, Nicoletta, Francisco ve Alberto (2016) yaptıkları araştırmada Bayes ağlarına ve çok kriterli karar analizine dayalı kuru liman konumlarının sürdürülebilirliğini ölçmek için bir metodoloji araştırmışlardır. Bir kuru limanın nerede olacağı, mümkün olan en büyük mal hacmini karayolundan daha az enerji tüketen demiryolu veya Kısa Deniz Taşımacılığı gibi daha enerji verimli ulaşım araçlarına aktarmak amacıyla tüm lojistik tedarik zincirinin analizini gerektirmektedir. Bu kararın verilmesi aynı zamanda sahanın iç kısmındaki sürdürülebilirliğiyle de alakalıdır. Araştırmacılar bu çalışmalarında kuru liman lokasyonunun sürdürülebilirliğini etkileyen değişkenleri ve bu sürdürülebilirliğin nasıl değerlendirilebileceğini araştırmaktadır. Bu yüzden Çok Kriterli Karar Analizine (MCDA) ve Bayes Ağlarına (BN'ler) dayalı bir metodolojiyi önermektedirler. Samir, Nicoletta, Francisco ve Alberto'nun araştırmasında kullandığı metodolojideki MCDA, bir puanlama oluşturmanın bir yolu olarak kullanılmaktadır. BN'ler, değişkenler setinde kurulan ilişkilere göre her bir değişkeni önceliklendirmemize izin veren bir teknik kullanarak ağırlıkları belirlemede keyfiliği ortadan kaldırmak için seçilmiştir. Kararda yer alan tüm değişkenler arasındaki ilişkileri belirlemek, her faktörün ve değişkenin önemini vermek için bir K2 BN algoritması oluşturmuştur. Her değişkenin puanlarını elde etmek için ArcGIS tarafından analiz edilen eksiksiz bir haritacılık kullanmışlardır. Örnek olay çalışmaları olarak, İspanya'daki mevcut 10 kuru limanın tümünün sürdürülebilirliğini değerlendirmişlerdir. Bu lojistik platformlar setinde, sürdürülebilirliği sağlamak için en önemli değişkenlerin çevrenin korunmasına ilişkin olanlar olduğunu tespit etmişlerdir (Samir, Nicoletta, Francisco, & Alberto, 2016).

Lam Canh ve Theo (2016), Vietnam uygulamasıyla gelişmekte olan ekonomilerde kuru liman konumuna çok kriterli bir yaklaşım modelini incelemişlerdir. Araştırmalarını dört basamakta ele almışlardır. İlk adımda, kuru liman geliştirme için alternatif yerleri filtrelemek için ön araştırma yapmışlardır. İkinci adımda, paydaşları üç grupta toplamışlar: kuru liman kullanıcıları, kuru liman hizmet sağlayıcıları ve daha geniş topluluk. Ardından, ilgili ölçüm yöntemlerini içeren kuru port konumu ile ilgili alt kriterleri belirlemişlerdir. Üçüncü adımda, bu kriterleri ve alt kriterleri tartmak için kullanılan yöntemler hakkında bir açıklama sunmuşlardır. Son adımda çok kriterli bir analiz gerçekleştirmişlerdir. Metodolojik çerçeveyi Vietnam'a uygulamışlardır. Lam Canh ve Theo'nun Vietnam vakasındaki anketin ampirik sonuçlarında, ankete katılanların arazi kullanımının yer değiştirmesine katkı, yatırım ortamı veya genişleme kabiliyeti gibi çeşitli kriterlere ilişkin görüşlerinde geniş bir fark olduğunu gözlemlemişlerdir (Lam & Theo, 2016).

Edmundas, Zenonas ve Vygantas (2015) yaptıkları çalışmada Doğu Baltık Denizi'ndeki derin su limanının çok kriterli seçimini incelemişlerdir. Doğu Baltık Denizi'nde ekonomik ihtiyaçları karşılamak için Klaipeda bölgesinde bir derin deniz limanının geliştirilmesi için çok kriterli karar verme süreçleri kullanılmıştır. Analitik hiyerarşi süreci, analitik ağ süreci, vaka tabanlı muhakeme , veri zarflama analizi, bulanık küme teorisi , genetik algoritma , matematiksel programlama gibi site seçimi için kapsamlı çok kriterli karar verme yaklaşımları önerilmiştir. Edmundas, Zenonas ve Vygantas'ın burada önerdikleri model, Analitik Hiyerarşi (AHP) ve Bulanık Oran Değerlendirme (ARAS-F) yöntemlerinin bir kombinasyonundan oluşmaktadır. Bu model, herhangi bir özel bağlantı noktası ya da benzeri bir yer seçimi ile alakalı olarak uygulanabilecek bir karar desteği biçimi olarak uygulanabilmektedir (Edmundas, Zenonas, & Vygantas, 2015).

Bian (2011) çalışmasında Fuzzy AHP ELECTRE'nin Çin Kuru Liman yer seçimine uygulanmasını araştırmıştır. Çin'deki kuru liman konumunu etkileyen faktörlerin neler olduğunu araştırmıştır. Yaptığı araştırma sonucunda ulaşım, ekonomik seviye, altyapı tesisleri, ticaret seviyesi, politik çevre, maliyet olmak üzere 6 faktörün Çin'deki kuru liman konumunu etkilediğini bulmuştur. Bu veriler doğrultusunda Çin bölgesindeki Yeni Avrasya Kıta Köprülerinde (NECB) kağıt kuru liman inşaat projelerinin Fuzzy-AHP ve ELECTRE (Elimination Et Choice Translating Reality) olmak üzere iki optimal seçim modelini birleştirmiştir (Bian, 2011).

Lorena ve Joaquin (2009) yaptıkları çalışmada Hinterland perspektifinden liman seçim yöntemini araştırmışlardır. Araştırmacılar liman yeri seçiminde ana faktörler hakkında soru sormak yerine, liman seçimini açık liman seçimi yoluyla incelemeyi önermişlerdir. Hinterland perspektifini ve ayırık seçim modelleme yaklaşımını kullanarak gerçek bağlantı noktaları arası trafik dağılımını bütünsel bir bakış açısıyla analiz etmeyi önermişlerdir. Lorena ve Joaquin (2009) çalışmalarını gerçek limanlar arası konteyner trafiği dağılımına odaklanarak bütünsel bir şekilde yapmışlardır. Sonuçlar, tüm taşımacılık sektöründeki gelişmelere rağmen liman-il mesafesinin liman seçim sürecinde (konteyner trafiği için bile) ilgili bir değişken olarak kaldığını göstermektedir. Hipotezlerinde, hinterland mesafesinin önemli bir değişken olduğunu bulmuşlardır (Lorena & Joaquin, 2009).

Lam Canh ve Theo (2016), Vietnam uygulamasıyla gelişmekte olan ekonomilerde kuru liman konum planlaması kapsamlı bir karar verme süreci gerektirmektedir. Tesis konumu için kullanılan birçok model, en uygun konumu bulma açısından nakliye maliyetlerine önemli bir rol yüklemektedir. İlk olarak, konum analizi çok paydaşlı bir bakış açısını takip etmelidir. Kuru bir liman ortamındaki ana paydaşlar arasında liman aktörleri, nakliyeciler, nakliyeciler, yatırımcılar,

terminal işletmecileri, merkezi ve yerel yönetim, altyapı yöneticileri, yerel sakinler ve yol kullanıcıları bulunmaktadır. Her paydaşın kendi çıkarları vardır ve bu da yer seçimi için farklı taleplere yol açmaktadır. İkinci olarak kuru liman yeri seçimini etkileyen faktörler ekonomik veya ekonomik olmayan, nicel veya nitel faktörler olabilir. Kuru liman planlaması çevresel faktörler, arazi ve işgücü mevcudiyeti, bilgi teknolojisi seviyesi, bölgesel ticareti kolaylaştırma seviyesi, güvenilirlik gibi daha yumuşak ve daha nitel faktörleri hesaba katmalıdır. Araştırmacılar çalışmasında çok kriterli karar verme (MCDM) tekniğini kullanmışlardır. Arazi kullanılabilirliği ve uygunluğu açısından kuru liman sahasına bağlı yüksek gereksinimler nedeniyle kuru liman planlaması için potansiyel konum sayısı sınırlı olduğundan, çok özellikli karar verme (MADM) yaklaşımını takip etmişlerdir. MADM yaklaşımını uygulamak için, paydaşları oldukça homojen gruplar halinde sınıflandırmışlar. Model paydaşları; terminal kullanıcıları, terminal hizmet sağlayıcıları ve topluluk olmak üzere üç gruba ayırmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki kuru liman konumlarının değerlendirilmesi için MADM yaklaşımına dayalı kavramsal bir çerçeve belirlemişlerdir. Çerçeve, dört adımı dikkate almaktadır. İlk adımda, yer alternatiflerini belirlemeye yönelik ön araştırma yapmışlardır. Yük talebi, genel kapasite, genişleme yeteneği, bağlanabilirlik, doğal ve toplum kısıtlamaları, uluslararası önem ve kullanıcıların özel ihtiyaçları gibi kısıtlama kriterlerine göre olası seçenekler taranmış ve olası olmayan yerler kaldırılmıştır. İkinci adım kriterlerin, alt kriterlerin ve ölçüm yöntemlerinin belirlenmesi ve paydaşların kümelenmesi aşamasıdır. Bu adımda, kuru liman planlamasına dahil olan veya bundan etkilenen tüm paydaşlar gruplar halinde kümelenmiştir. Topluluk, kuru liman hizmet sağlayıcıları ve kuru liman kullanıcıları olmak üzere üç ana kuru liman paydaşını ele almışlardır. Kuru liman hizmet sağlayıcıları, finansal uygulanabilirlik ve konumun gelişme potansiyeline büyük ilgi gösteren kuru liman yatırımcılarını ve işletmecilerini içermektedir. Kuru liman kullanıcıları grubu, nakliyeciler, lojistik sağlayıcılar, nakliye şirketleri ve nakliye şirketlerinden oluşmaktadır. Son olarak, topluluk paydaş grubu yerel yönetimleri, yerel sakinleri ve bölgesel ekonominin etkisini, işgücü istihdam yaratmayı ve dışsalılıkların azaltılmasını önemseyen yol kullanıcılarını içermektedir.

Paydaş grupları toplandıktan sonra her paydaş grubu için kriterler ve alt kriterler tanımlanmıştır. Kuru liman kullanıcıları için belirlenen kriterler; nakliye maliyetinin düşürülmesi, nakliye süresinin kısaltılması, yol altyapısına erişebilirlik, demiryolu altyapısına erişebilirlik, iç su yolu altyapısına erişebilirlik, hizmet aralığı, üretim üssüne yakınlık ve diğer lojistik platformlara yakınlık şeklinde sıralanmaktadır. Kuru liman hizmet sağlayıcıları ile ilgili kriterler; kuru liman hizmetlerine talep, yatırım ve işletme maliyeti, genişletme odası, yatırım ve operasyonel ortam,

projeler arası yayılma etkisidir. Son olarak toplumla alakalı kriterlerde; diğer iç nakliye ve liman planlaması ile tamamlayıcı, arazi kullanımının yeniden düzenlenmesine katkı, katma değerli hizmetleri ve hükümete dönüşü en üst düzeye çıkarmak, istihdam yaratma, ulaşım kirliliğini en aza indirmek, kuru limana bağlı kirlilik yaratma, gürültü ve ses, görsel izinsiz girişi en aza indirme, yol tıkanıklığını en aza indirmek şeklinde listelenmiştir.

Çoklu kriter analizini gerçekleştirmek için, tanımlanan her faktöre bir önem ağırlığı atanması gerekmektedir. Ağırlıklar genellikle farklı yöntemler kullanılarak anketler aracılığıyla paydaş gruplarının tercihlerinden toplanmıştır. Öznitelik ağırlıklarını elde etmek için analitik hiyerarşi süreci (AHP), SWING, doğrudan nokta tahsisi ve basit çok özellikli derecelendirme tekniği veya SMART dahil olmak üzere birçok popüler metodoloji vardır. AHP tartımı, kriterlerin ikili olarak karşılaştırılmasına dayanmaktadır. Doğrudan nokta tahsisi, karar vericinin, niteliğin önemine karşılık gelen her bir kriterle puan tahsis etmesini sormaktadır. SWING tekniği, diğer özelliklere 100'den az bir puan tahsis etmeden önce, katılımcıların öncelikle en önemli özelliği seçmesini ve 100 puan vermesini gerektirmektedir. SMART tekniğinde karar vericiden en az önemli faktörle başlayıp ona 10 puan vermesi ve ardından diğer faktörleri öncekine kıyasla göreceli önemlerine göre derecelendirmesi istenmektedir.

MADM Analizinde, alternatiflerin değerini hiyerarşik bir ağaca koyarak, her bir alternatifin genel derecelendirmesini hesaplamak için aşağıdaki formül kullanılmıştır:

$$v(x) = \sum_{i=1}^n w_i v_i(x) \quad (2.1)$$

burada n: kriter sayısı,

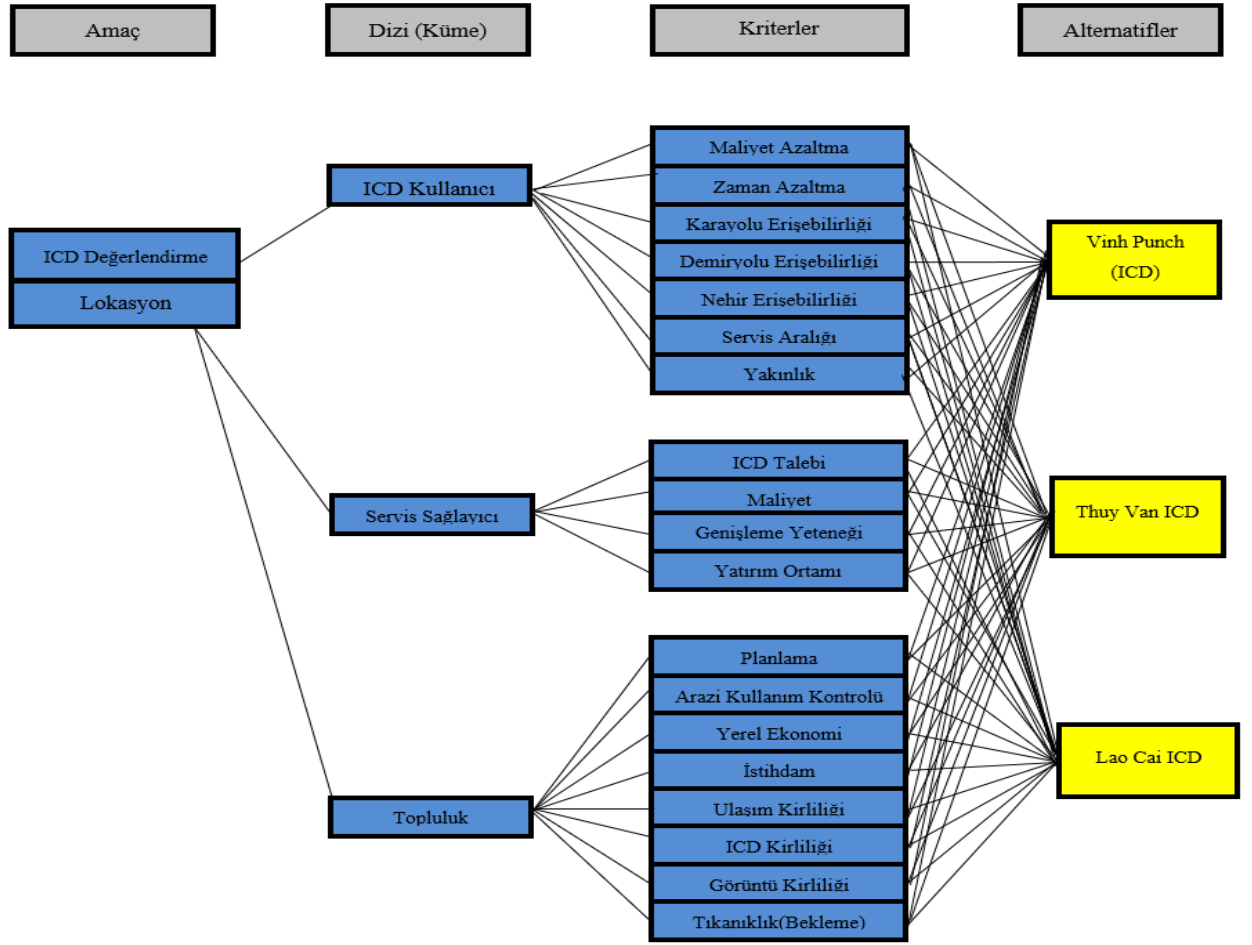
i: kriterin sonucu

w_i : kriter i'nin ağırlığı

$v_i(x)$: i kriterine göre alternatif x'in değeri, 0 ile 1 arasında

Araştırmacılar, Kuzey Vietnam'da Vinh Phuc ICD, Thuy Van ICD ve Lao Cai ICD için özellikle bir konum analizi geliştirmişlerdir. Üç konum oldukça fazla benzerlik paylaşmaktadır.

Çalışmada Lao Cai ICD, Vinh Phuc ICD ve Thuy Van ICD'nin kuru liman konumlarını değerlendirmek için Şekil 2-1'deki modelini oluşturulmuştur.



Şekil 2-1: Kuzey Vietnam çalışmasındaki MADM değerlendirme modeli (Lam Canh ve Theo, 2016)

Modeldeki her bir kriterin ağırlıkları bir anket aracılığıyla toplanmıştır. Üç ana paydaş grubundan) uzmanlar ve yöneticiler dahil olmak üzere toplam 23 katılımcı vardır. Kullanılan tartım yöntemleri SWING ve AHP'ye dayalı ikili karşılaştırmadır. İkili karşılaştırma için, %10'dan fazla tutarlılık oranına sahip anketler tutarsız kabul edilmiştir.

Model çalışması sonucuna göre Lao Cai ICD, Vinh Phuc ICD'ye göre biraz tercih edilirken Thuy Van ICD, üç ICD arasında en az tercih edilen konum olmuştur. Vietnam vakasındaki anketin ampirik sonuçları, ankete katılanların arazi kullanımının yer değiştirmesine katkı, yatırım ortamı veya genişleme kabiliyeti gibi çeşitli kriterlere ilişkin görüşlerinde geniş bir fark olduğunu göstermiştir. Bu bölüm kapsamında incelenen çalışmalar hangi probleme istinaden gerçekleştirildiği, liman seçimi için hangi kriterlerin ele alındığı, kullanılan yöntem ve bulgular/sonuçlar bakımından kategorize edilerek Tablo 2-1'de özet halinde sunulmuştur. Ayrıca bu bölümde incelenen çalışmalardan elde edilen liman yeri seçim kararına etki edebilecek kriterler toplu şekilde Tablo 2-2'de gösterilmiştir.

Tablo 2-1: Liman yeri seçiminde dair yapılan çalışmalar tablosu

Araştırmacı	Yıl	Neden	Kriterler	Yöntem	Bulgular ve Sonuç
Snezana, Mladen, Violeta ve Nikolina	2020	Hibrit Gri MCDM modelini uygulayarak kuru bağlantı noktası terminal yer seçimini araştırmak.	Hinterland, iç bölgedeki trafik sıklığı	Hibrit Gri MCDM	Zagreb, Ljubljana ve Belgrad'da üç DP terminali açmanın uygun olacağını belirlemiştir.
Salwa, Sameh ve Wael	2019	Mısır'ın Kuzeybatı sahilinde çok kriterli yer seçiminde uzaktan algılama ve CBS yaklaşımı ile bölgede liman inşa edebilmek için en uygun yer seçimini bir dizi çevresel kriterlere göre değerlendirmek.	Doğal arazi, deniz tehlikeleri ve insan yapımı faktörleri içeren tesisler	Çok kriterli yer seçimi ve limanları uzaktan algılama ve CBS yaklaşımı	Bu alan içerisinde değerlendirilen yerlerin liman yeri için uygun morfolojiye sahip oldukları tespit edilmiştir.
Lu, Seo ve Yeo	2019	Kore'de bir LNG yakıt ikmal limanı yer seçimi için uygun yer tayini yapmak.	Ortalama yükleme hızı, toplam gemi sayısı, güvenlik derecesi, üretime etkisi, bağlantı noktaları	Tutarlı Bulanık Tercih İlişkisi (CFPR) metodolojisini	Busan limanı ilk sırada yer alırken, onu Gwangyang ve Ulsan limanları izlemiş ve listede Incheon limanı son sırada yer almıştır.
Hoang ve Hyangsook	2019	Karayolu taşımacılığı yerine kuru limandan geçen yolculukta demiryolu veya iç su yolu taşımacılığını kullanma yüzdesini artırmak için kuru liman seçimi için yeşil bir rota modeli önermek.	Hinterland, mesafe, ulaşım faaliyetleri, taşıma ücretleri	Yeşil bir rota modeli	Kamu görevlilerinin yeni yeşil ulaşım politikalarının yanı sıra özel şirketlerle karar verme süreçleri için faydalı bir kılavuz sağlamaktadır.
Komchornrit	2017	Hibrit CFA-MACBETH-PROMETHEE Yöntemi ile kuru liman konumunun seçilmesini Güney Tayland örneğinde incelemiştir. Bu çalışmanın amacı, en iyi konumunu seçmek için çok kriterli karar vermeye (MCDM) dayalı entegre bir yöntem önermek.	Ulaşım, coğrafi değişkenler, bölgesel Pazar	Hibrit CFA-MACBETH-PROMETHEE Yöntemi	Phatthalung'untren istasyonu , yeni bir kuru liman olması için en çekici yer olarak belirlenmiştir.
Samir, Nicoletta, Francisco ve Alberto	2016	Bayes ağlarına ve çok kriterli karar analizine dayalı kuru liman konumlarının sürdürülebilirliğini ölçmek için bir metodoloji araştırmak.	Hinterland, ulaşım ağları	Çok Kriterli Karar Analizine (MCDA) ve Bayes Ağlarına (BN'ler) dayalı bir metodoloji	Sürdürülebilirliği sağlamak için en önemli değişkenlerin çevrenin korunmasına ilişkin olanlar olduğunu tespit etmişlerdir.

Tablo 2-1 (Devam): Liman yeri seçiminde dair yapılan çalışmalar tablosu

Araştırmacı	Yıl	Neden	Kriterler	Yöntem	Bulgular ve Sonuç
Lam Canh ve Theo	2016	Vietnam uygulamasıyla gelişmekte olan ekonomilerde kuru liman konumuna çok kriterli bir yaklaşım modelini incele	Yük talebi, genel kapasite, genişleme yeteneği, bağlanabilirlik, doğal ve toplum kısıtlamaları, uluslararası önem ve kullanıcıların özel ihtiyaçları kriter olarak göz ömüne alınmıştır.	Çok kriterli bir yaklaşım modeli	Çeşitli kriterlere ilişkin görüşlerinde geniş bir fark olduğunu gözlemlemişlerdir.
Edmundas, Zenonas ve Vygantas	2015	Doğu Baltık Denizi'ndeki derin su limanının çok kriterli seçimini incelemek.	Ekonomik ihtiyaçlar	Çok kriterli bir yaklaşım modeli	Herhangi bir özel bağlantı noktası ya da benzeri bir yer seçimi ile alakalı olarak uygulanabilecek bir karar desteği biçimi olarak uygulanabilmektedir.
Bian	2011	Fuzzy AHP ELECTRE'nin Çin Kuru Liman yer seçimine uygulanmasını araştırmak, Çin'deki kuru liman konumunu etkileyen faktörlerin neler olduğunu araştırmak	Ulaşım, ekonomik seviye, altyapı tesisleri, ticaret seviyesi, politik çevre, maliyet	Fuzzy AHP ELECTRE	Çin bölgesinde kuru liman yapımı için iki optimal seçim modeli birleştirilmiştir.
Lorena ve Joaquin	2009	Hinterland perspektifinden liman seçim yöntemini araştırmak, liman yeri seçiminde ana faktörler hakkında soru sormak yerine liman seçimini açık liman seçimi yoluyla incelemeyi önermek.	Hinterland	Hinterland perspektifi ve ayrık seçim modelleme yaklaşımı	Hinterland mesafesinin önemli bir değişken olduğunu bulmuşlardır.

Tablo 2-2: Liman yeri seçim kriterleri

Ana Kriterler	Alt Kriterler	Açıklama
Bölgesel Faktör	Pazara Yakınlık	Liman işletmecileri tarafından verilecek hizmetlere göre bölgedeki taleplerin dağılımı, hizmetlerin etkin ve ekonomik olarak yürütülmesi için oldukça önemlidir.
Bölgesel Faktör	Ulaşım ve Ulaşım İmkanları	Hizmetlerin maliyet hesabında taşıma faktörleri ve maliyeti çok önemlidir. Bu nedenle liman sahası yapımında ulaşım olanakları iyi değerlendirilmelidir. Ana arterler yakınlık tercih sebebi olmalıdır. Limanın hizmet döngüsünde karayolu, havayolu ve demiryolunun hinterlandı ile entegrasyonu, yükün çıkış ve hareket noktalarına ulaşması için son derece önemlidir.
Bölgesel Faktör	İşgücü ve Bölgesel Ücretler	Liman yeri seçerken iş gücünün çok olmasına, kaliteli ve ucuz olmasına dikkat edilmelidir.
Bölgesel Faktör	İnşa Yatırım Giderleri	Liman yerinin inşası için minimum maliyet gerektirmesi önemlidir. Mümkün ise hava koşullarından en az etkilenen yani hakim dalga-rüzgardan korunaklı kıyılar, koylar tercih edilmelidir.
Bölgesel Faktör	Genişletme Olanakları	Liman sahasındaki antrepolar ve stok sahaları, gelecekte değişebilecek yük trafiğine hizmet edecek şekilde tasarlanmalıdır.
Bölgesel Faktör	Enerji Kaynaklarına ve Trafik Düzümlerine Yakınlık (Stratejik Durum)	Enerji kaynaklarına ve trafik düğümlerine yakınlık, limanın hizmet döngüsünde hizmet süresini ve maliyetini azaltarak rekabeti kolaylaştıracaktır.
Bölgesel Faktör	Teşvikler, Vergi Uygulamaları, Yatırıma Uygunluk, Siyasi ve Askeri Durum, Bürokratik Uygulamalar	Limanın planlandığı bölge veya ülkenin destekleri, muafiyetleri ve kolaylaştırıcı uygulamaları, maliyet ve yapım süreci açısından iyi analiz edilmelidir. Limanın gelecek projeksiyonları açısından siyasi ve askeri konjonktür iyi değerlendirilmelidir.
Bölgesel Faktör	Kıyı Tesisinin Bulunduğu Deniz Alanının Değişik Gemi Tipine Göre Derinlik (draft) Konfigürasyonu.	Seçilen liman yerinin deniz alanında ileriye dönük olarak gelişen yük trafiğine cevap verebilmek için yapılacak simülasyonlarda daha büyük gemiler tarafından tercih edilebilirliğine karşı yapısal olarak hazır olması ve büyük maliyet gerektiren tarama vb. işlemlerine ihtiyaç duyulmayan bir deniz alanı seçilmelidir.
Bölgesel Faktör	Komşu Tesislerin Durumu	Liman yeri seçilirken komşu kıyı tesisleri iyi analiz edilerek gerçek ihtiyaç tespit edilmelidir.
Yerel Faktör	İklim, Meteorolojik Durum	Limanın inşası için kurulacak bölgenin iklim koşulları analiz edilmelidir. Doğal korunmaya sahip yerler liman inşaatında büyük maliyet avantajı sağlayacaktır. (Min-max ve ortalama sıcaklık değerleri, rüzgar kuvveti, nem, yağış, doğal afetlerin sıklığı, akıntılar ve gelgitler, deniz tabanının jeofizik durumu vb.)
Yerel Faktör	Zemin Özellikleri, Jeolojik Durum, Arazi Maliyetleri vb.	Öncelikle topografik ve batimetrik veriler iyi analiz edilmelidir. Mümkünse tarama gerektirmeyen ancak gerekli hallerde de sert zemin malzemesi olmayan yerler avantaj sağlayacaktır. (Bölgenin dağlık olması, denizde sığlık olması, akıntı varsa meyil ihtimali vb.)
Yerel Faktör	Denizsel Faktörleri	Limanın yapılacağı yerde rüzgarların oluşturduğu dalgalar, gelgitler, deprem dalgaları ve tsunami olasılığı, dip tarama gibi yüksek maliyet gerektiren durumlara karşı alt akıntı ve sığlaşma durumları iyi analiz edilmelidir.

Tablo 2-2 (Devam): Liman yeri seçim kriterleri

Ana Kriterler	Alt Kriterler	Açıklama
Yerel Faktör	İlgili Yerel Yönetimlerin İmar Bilgi Durumu	Ülkemizde 3194 sayılı imar kanunu gereği kıyı ve sahil şeritlerindeki imar uygulamaları ve kontrolleri Belediyelere verilmiştir. Bu nedenle imar açısından Yerel Yönetimlerle sağlıklı iletişim sürdürülmelidir.
Yerel Faktörler	Hinterland Gelişebilirliği ve Yapılanması	İyi planlanmış bir liman gücünü geri sahasından yani hinterlandından almaktadır. Bu nedenle liman yeri seçiminde hinterlandın oluşturulması ve ileriye dönük gelişimi açısından limanın geri sahasında mülkiyet durumu, gerekli ise kamulaştırılma durumları ve prosedürü için Yerel Yönetimlerle sağlıklı bilgi iletişimi sürdürülmelidir.
Yerel Faktörler	Liman Bölgesinin Ulaşım Master Planındaki Durumu	Büyükşehir Belediyeleri tarafından yürütülmekte olan İle özel ulaşım master planlarında liman yeri için seçilen bölge ve civarının mevcutta ve ileriye dönük olarak nasıl planladığı konusunda Yerel Yönetimlerden bilgi alınmalıdır.
Yerel Faktörler	Liman Bölgesinin Tarihi, Sit, Arkeolojik Yapısal Durumu	Limanın deniz alanında kalan kısmı ve geri sahasında kalan karasal kısmı için yer seçimi öncesi mutlaka sit ve arkeolojik durumu incelenmelidir. Aksi takdirde inşaa yasakları ile karşılaşılabilir. İlgili Yerel Yönetimlerin bilgi bankası kontrol edilmeli görüş alınmalıdır.
Yerel Faktörler	Talep tahmini ve Tercih Edilebilirlik	Kentin nüfus yapısı, yerleşim merkezleri içerisinde yaşayan insanların yaş grupları, mesleki özellikleri vb. konular deniz taşımacılığını etkilemektedir. Yerel Yönetimler özellikler Büyükşehir Belediyeleri bulundukları İlin ulaşım ihtiyaçları konusunda, halka en yakın kurumlar oldukları için limanın tercih edilebilirliği ve talep edilebilirliği konusunda kalkınma planlamalarında ki doğru analizler son derece önemlidir.
Yerel Faktörler	Liman Bölgesinin ileriye dönük Demografik Yapı Planlaması	Liman yeri seçiminde liman bölgesinin ileriye dönük olarak kentleşme ve nüfus planlaması açısından nasıl planladığı konusunda Yerel Yönetimler ile işbirliği yapılmalıdır. Zira zaman için yerleşim yerleri için kalan kıyı tesisleri başta trafik yükü olmak üzere kronikleşen sorunlar doğurabilmektedir. Bu nedenle limanlar, ileriye dönük olarak kent yerleşim dokusuna göre konumlandırılmalıdır.

3. BELEDİYELER, GÖREVLERİ VE OLUŞMA NEDENLERİ

3.1 BELEDİYENİN TANIMI VE TARİHSEL SÜREÇ

Belediye kelimesinin kökeni Arapçadan gelmektedir. İnsan topluluklarının yerleşmeleri amacıyla yerleştikleri yer olan “Beled” kelimesinden türemiştir (Üstün, 1999). Beled kelimesi, şehirle alakalı şehir, belde veya yer manası taşımaktadır (<http://tdkterim.gov/bts>).

Cumhuriyet’ten önceki zamanda Türkiye’de batılı tarzda yerel yönetim anlayışı ilk defa Osmanlı Hükümeti’nin Tanzimat Dönemi’nde görülmektedir. Tanzimat’tan önce yerel yönetim Osmanlı Teşkilatı’nda yer alan Beylerbeyi, Sancakbeyi, Kadı, Vakıf ve Lonca gibi teşkilatlarla sağlanmaktadır (Ortaylı, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği, 1985). Yürütmenin başı ve sağlamış olduğu hizmetler vatandaşlar tarafından seçilen temsilcilerin yerine, atanmış olan merkezi yönetim temsilcilerinin kendileri ya da onların gözetiminde bulunan geleneksel kurumlara sağlanmaktadır (Şengül, 2010).

Tanzimat dönemi ile beraber görülen batılaşma hareketi ve Osmanlı Hükümeti’nde yaşayan azınlıklara tanınan değerin artması ile Osmanlı Hükümeti’nin batı ile olan ticareti artış göstermiştir. Özellikle bu zamanda batıyla yapılan alışverişler çoğunlukla deniz yolu ile yapıldığından liman kentleri daha fazla önem kazanmış ve gelişmeye başlamıştır.

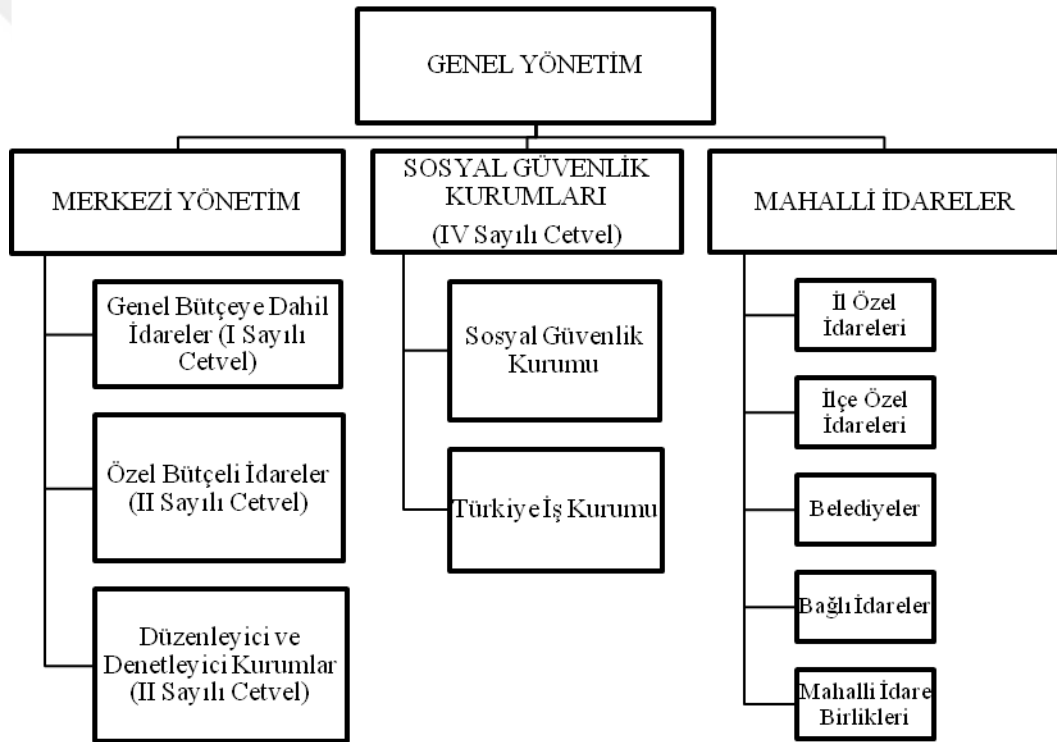
Zamanla bu kentler, özellikle başkent İstanbul, bu gelişimden büyük oranda etkilenmiş ve alt yapısı ile bu gelişime uyum sağlayamamıştır. Kent hizmetlerinin daha iyi sağlanabilmesi için Avrupa’dakilerde ki gibi bir belediye teşkilatlanması bu kentlerde mecburu olmuştur. Bu zorunluluklar doğrultusunda, ilk belediye teşkilatı (Şehremaneti) 16.08.1854 tarihli tebliğle İstanbul’da kurulmuştur (Ortaylı, Tanzimat’tan sonra Mahalli İdareler (1840-1878), 1974).

Özerklik manasında ilk gelişmeler I. Meşrutiyet zamanında atılmıştır. I. Meşrutiyet döneminde çıkarılan kanunlar ile belediye, tüzel kişilik kazanmaya başlamıştır (Ortaylı, İmparatorluk Döneminde Mahalli İdarelerin ve Belediyeciliğin Evrimi, 1978). Bu gelişmelerin ardından II. Meşrutiyet zamanında İstanbul’da ilk belediye seçimleri yapılmış, özerk belediyecilik uygulamasına geçilmiştir (Gül, 1979). II. Meşrutiyetle beraber Osmanlı’da merkeze dayalı yönetim anlayışı hâkim olmuştur. Bu durum Cumhuriyet’in ilan edilmesinden sonra 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu çıkana kadar devam etmiştir (Kalabalık, 2005).

2000’li yılların başları ile birlikte Avrupa Birliği ölçütlerinde çok sayıda yasada değişiklik yapılmıştır. Yasalarda değişiklikler yapılmış, bununla birlikte çok sayıda yenilik gerçekleştirilmiş, çeşitli yapılar ve sorumluluklar kurum bünyesine dahil edilmiştir. Son zamanlarda şehirli nüfusun kırsal nüfustan fazla olması ile yerel yönetimlere daha fazla önem verilmiştir.

Yerel yönetimlerin yeni gelişmelere uyum sağlayabilmesi için 2004 yılının yedinci ayının dokuzunda 5215 sayılı “Belediye Kanunu” onaylanmıştır. Bu kanun kapsamında belediyelere daha fazla yetki ve sorumluluk verilmiştir. Bu kanundan 7 ay geçtikten sonra 5215 sayılı Belediye Kanunu’nun yerine 2004 yılının on ikinci ayının yedisinde 5272 sayılı belediye kanunu çıkartılmıştır. Zaman içinde arka arkaya çıkarılan bu iki kanundaki eksik taraflar fark edilince son olarak 03.07.2005 günümüzde de izlenen 5393 sayılı Belediye Kanunu çıkartılmıştır. Bu kanunların haricinde 10.07.2004 tarihinde yürürlüğe konulan 5216 nolu “Büyükşehir Belediye Kanunu” da ilçe belediyelerinin bir birlik içinde çalışmasını sağlaması bakımından ciddi bir atılım gerçekleşmiştir (Kaya, 2010).

Genel Yönetim içerisindeki bütçelere bakıldığında belediyelerin yeri Şekil 3.1’de hazırlanarak verilmiştir.



Şekil 3-1: Genel yönetim kapsamındaki idarelerin bütçeleri

3.2 YASAL DÜZENLEMELER

3.2.1 Belediyelerle Alakalı Düzenlemeler

Belediyelerin bütün işlerinde ve işlemlerinde bağlı bulunduğu yasal mevzuatlar hazırlanarak Tablo 3-1’de verilmiştir.

Tablo 3-1:Belediyelerle ilgili yasal mevzuatlar

Kanun Numarası	Kanun İsmi	Resmi Gazete	
		Tarihi	Sayısı
1593	Umumi Hıfzıssıhha Kanunu	06.05.1930	1489
6183	Amme Alacaklarının Tahsili Usulü Hakkında Kanun	28.07.1953	8469
6245	Harcırah Kanunu	18.02.1954	8637
7201	Tebliğat Kanunu	19.02.1959	10139
193	Gelir Vergisi Kanunu (GVK)	06.01.1961	10700
488	Damga Vergisi Kanunu	11.07.1964	11751
492	Harçlar Kanunu	17.07.1964	11756
657	Devlet Memurları Kanunu	23.07.1965	12056
775	Gecekondü Kanunu	30.07.1966	12362
1319	Emlak Vergisi Kanunu	11.08.1970	13576
2464	Belediye Gelirleri Kanunu	29.05.1981	17354
2863	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu	23.07.1983	18113
2872	Çevre Kanunu	11.08.1983	18132
2886	Devlet İhale Kanunu	10.09.1983	18161
2942	Kamulaştırma Kanunu	08.11.1983	18215
3065	Katma Değer Vergisi Kanunu	02.11.1984	18563
3194	İmar Kanunu	09.05.1985	18749
3516	Ölçüler ve Ayar Kanunu	21.01.1989	20056
3572	İş Yeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına Dair K.H.K. ’nin Değiştirilerek Kabulüne Dair Kanun.	17.06.1989	20198
3621	Kıyı Kanunu	17.04.1990	20495
3998	Mezarlıkların Korunması Hakkında Kanun	13.06.1994	21959
4077	Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun	08.03.1995	22221
4708	Yapı Denetim Kanunu	13.07.2001	24461
4734	Kamu İhale Kanunu	22.01.2002	24648
4735	Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu	22.01.2002	24648
4811	Vergi Barışı Kanunu	27.02.2003	25033
4857	İş Kanunu	10.06.2003	25134
4982	Bilgi Edinme Kanunu	24.10.2003	25269
5018	Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu	24.12.2003	25326
5199	Hayvanları Koruma Kanunu	01.07.2004	25509
5216	Büyükşehir Belediyesi Kanunu	23.07.2004	25531
5326	Kabahatler Kanunu	31.03.2005	25772
5393	Belediye Kanunu	13.07.2005	25874
5510	Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık S. K.	16.06.2006	26200
5520	Kurumlar Vergisi Kanunu	21.06.2006	26205
5779	İl Özel İdarelerine ve Belediyelere Genel Bütçe Vergi Gelirlerinden Pay Verilmesi Hk. Kanun	15.07.2008	26937
6085	Sayıştay Kanunu	19.12.2010	27790
6107	İller Bankası Anonim Şirketi Kanunu	08.02.2011	27840
6360	On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Altı İlçe Kurulması ile Bazı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun	06.12.2012	28489

3.2.2 İç Kontrollerle Alakalı Düzenlemeler

İç kontroller ile alakalı düzenlemeler (Dabbağöğlü, 2014): “Birincil Mevzuat, Maliye Bakanlığının Kamu İç Kontrol Standartları Tebliğı, Bakanlığın Şubat 20019 tarihli ve 1205 nolu yazısı ve ekinde Kamu İç Kontrol Standartlarına Uyum Eylem Planı Rehberi, Bakanlığın Mart 2008 tarihli Türkiye Kamu İç Mali Kontrolü Politika Belgesi, Kamu Mali Yönetiminde Değışim Çalışmaları hakkında Ekim 2005 tarihli Başbakanlık Genelgesi, İkinci Mevzuat, Strateji Geliştirme Birimleri için Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, Kamu İdarelerinde Hazırlanacak Faaliyet Raporları Hakkındaki Yönetmelik, Kamu İdarelerince Hazırlanacak Performans Programları Hakkında Yönetmelik, İç Denetçilerin Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, Üst Yöneticiler İçin İç Kontrol ve İç Denetim Rehberi, Harcama Yetkilileri Hakkında Genel Tebliğ, 4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanunu, 5176 sayılı Kamu Görevlileri Etik Kurulu Kurulması Hakkında Kanun, Kamu Görevlileri Etik Davranış İlkeleri İle Başvuru Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik” şeklinde maddeler ile düzenlenmektedir.

3.3 BELEDİYELERİN GÖREVLERİ, YETKİLERİ, SORUMLULUKLARI VE MALİ YAPILARI

3.3.1 Belediyelerin Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Belediyelerin sorumlu oldukları hizmetler belde halkını alakadar eden çok sayıda önemli konuyu içermektedir. Belediyelerin görevleri; beldelerini geliştirerek güzelleştirmek ve belde halkının yerel ortak gereksinimlerini gidermektir (Dönmez, 2009).

5393 sayılı kanunun 14. maddesine göre belediyelerin görev ve sorumlulukları şu şekildedir (Dabbağöğlü, 2014):

- Bayındırlık, su ve alt yapı gibi kentsel gereksinimlerin tamamı; coğrafi bilgi sistemleri, çevreyi etkileyen olumlu veya olumsuz faaliyetler, ilk ve acil yardım; şehir içi ulaşım, ağaçlandırma; kültürel ve sanatsal faaliyetler, spor ve eğitim gibi gereksinimlerin giderilmesi; belediye hizmetlerinin güvenliğinin sağlanması gibi faaliyetleri gerçekleştirmektedir.
- Şehir içi ulaşım ve deniz ulaşımı gibi faaliyetleri gerçekleştirmektedir.

- Kamuyla alakalı okulların yapımı ve ihtiyaçlarının karşılanması; tıbbi amaçlı kuruluşların kurulması, beldenin tarihsel yapısının korunması, tamir ve bakımı gibi gereksinimleri karşılamaktadır.

5393 sayılı kanunun 15. Maddesine göre belediyelerin yetki, hak, şart ve ayrıcalıkları şu şekildedir (Dabbağolu, 2014):

- Belde halkının yerel ortak gereksinimlerini karşılamak amacıyla farklı çalışmalar yapmak,
- Yasalara göre belediye kurallarını belirlemek ve uygulamak,
- Deniz ticaretinin yapıldığı yerlerde ve limanlarda denetimler yapmak,
- Limanların bulunduğu yerlerde çevre kirliliğinin oluşmaması için gerekli tedbirleri almak,
- Kişilerin ve kurumların çalışmaları ile ilgili izin belgesi vermek,
- Vatandaşların ulaşım ihtiyaçlarının sağlanması amacı ile karayolu ulaşım araçları ve deniz yolu ulaşım araçları gibi toplu taşıma hizmeti vermek,
- Kullanılmayan atıkların toplanması, taşınması ve ayrıştırılması faaliyetlerini gerçekleştirmek,
- Satış halleri, otobüs terminali, alakalı yasa gereği marina ve iskele inşa etmek, işletmesini, işletmesini sağlamak.

3.3.2 Belediye Başkanlığının Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Belediye başkanı, belediyedeki en üst yöneticidir ve belediyenin hukuksal mümessili niteliğindedir. 5393 sayılı kanun kapsamında belediye başkanının görev, yetki ve sorumlulukları şu şekildedir (Dabbağolu, 2014):

- Kurumun pay ve çıkarlarına sahip çıkmak,
- İdarenin kurum ile alakalı yöntemlerini geliştirmek,
- İdarenin menkul ve gayrimenkullerini mevzuat kapsamında idare etmek,
- Kurumda çalışan kişilerin atamalarını yapmak,
- Belediye ve bağlı kuruluşlarla, bunların işletmelerini denetlemek,
- Belediyeye bağlı liman işletmelerinin denetimini yapmak,
- Belediye bütçesi ile maddi durumu düşük olan kişilere yardımda bulunmak gibi faaliyetler yer almaktadır.

3.3.3 Belediye Meclisinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Belediye meclisi, belediyenin karar organıdır ve ilgili yasa gereği seçilmiş olan azalardan oluşmaktadır. 5393 sayılı kanunun 18. maddesine göre belediye meclisinin görev, yetki ve sorumlulukları şu şekildedir (Dabbağoğlu, 2014):

- İdare alışmalarının ve çalışanlarının başarım kriterlerini tartışmak ve onaylamak,
- Belediye mevzuatlarına göre borçlanmaya gidilmesine onay vermek,
- Yasalarda belirtilen ve kişilerin istekleri doğrultusunda belirlenen hizmetlere ait ücret tarifelerini belirleyerek uygulamaya koymak,
- İdare tarafından hazırlanan yönetmeliklere onay vermek,
- Alan, ana yol, park ve tesisler gibi yerleri adlandırmak,
- İmar planları doğrultusunda oluşturulan idarenin evre düzenlemesi, limanların yapılması ve düzenlenmesi gibi imar planlarının uygulanmasını onaylamak gibi görevleri bulunmaktadır.

3.3.4 Belediyelerin Mali Yapıları

3.3.4.1 Öz Gelirler

1319 sayılı Emlak Vergisi Kanunu ve 26.05.1981 tarih ve 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununa dahil olan gelirler Belediyelerin öz gelirleridir. 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununa dahil olan gelirler; vergiler, harçlar, harcamalara katılma payları, diğer paylar ve ücrete tabi işlerden sağlanan gelirlerden oluşmaktadır (www.mahalli-idareler.gov.tr, 2007).

2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ile belediyelere ait olan vergiler; ilan ve reklam vergisi, eğlence vergisi, haberleşme vergisi, elektrik ve havagazı tüketim vergisi, yangın sigortası vergisi, emlak vergisi ve evre temizlik vergisidir.

2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ile belediyelere ait olan harçlar; işgal harcı, bina inşaat harcı, hal rüsumu, tatil günlerinde çalışma harcı, kaynak suları harcı, hayvan kesimi ve muayene harcı, idare ücretlerinden paylar, ölçü ve tartı aletlerini muayene harcı, ticaret sicili harcı, diğer harçlar, özel minibüs ve otobüs harçlarından oluşmaktadır.

Gerçekleştirilen hizmetlerin karşılığında belediyeler, sadece o hizmetten faydalananlardan “harcamaya katılma payı” adında bir pay almaktadır. 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ile belediyelere ait harcamalara katılma payları; kanalizasyon masraflarına katılma payı, su tesislerine katılma payı, yol harçlarına katılma payından oluşmaktadır.

3.3.4.2 Devlet Gelirlerinden Ayrılmış Olan Paylar

T.C. İç İşleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü internet sitesine göre devlet gelirlerinden ayrılmış olan paylar “1981 yılında çıkarılan 2380 sayılı Yasa ile genel bütçe gelirleri tahsilatının % 5'inin belediyelere verilmesi hükme bağlanmıştır.

1984 yılında 3004 sayılı Yasa ile bu oran % 10.30'a çıkarılmıştır.

1986 yılında 3239 sayılı Yasa ile 1986 yılı için 8.55, diğer yıllar için 9.25 olarak belirlenmiştir.” şeklinde açıklanmıştır.

3.3.4.3 Devlet Yardımları

Maliye ve Hazine Bakanlığı bütçesi ile diğer bakanlıkların bütçelerine mahalli idarelere yardım etmek için ödenek konularak, mahalli idarelere gönderilen fonlar;

- “Belediyeler Fonu,
- Mahalli İdareler Fonu,
- Geliştirme ve Destekleme Fonu,
- İmar Affı Fonu,
- Akaryakıt Tüketim Fonu,
- Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu,
- DPT Bünyesinden Kalkınmada Öncelikli Yöre Belediyelerine Yapılan Yardım,
- Kültür Bakanlığı Fonu,
- Gecekondu Fonu,
- Muhtaç Asker Ailelerine Yardım Fonu,
- Turistik Yöreler Belediyelerine Yardım Fonu,
- Çevre Kirliliğini Önleme Fonu,
- Belediyeler İmar Uygulamaları Yardım Fonu” şeklinde sıralanmaktadır.

3.4 BELEDİYELERİN OLUŞMA SEBEPLERİ

Belediyelerin ortaya çıkması devlet kavramının ortaya çıkması ile beraber değerlendirilmektedir. 19. yüzyıldan önce özellikle Avrupa’da görülen feodalite rejiminin çökmesiyle oluşan devletlerde belediyeler bir hukuki kişilik niteliğinde oluşmuştur. Belediyeler, belirli bir seviyede bağımsızlığa, ayrı tüzel kişiliğe ve mal varlığına sahip kuruluşlardır (Ulusoy & Akdemir, 2006).

Belediyeler, bulundukları yerdeki yerel halkın gereksinimlerine merkezi idarelerden daha hızlı olarak cevap vermektedirler ve tüketicilerin gereksinimlerine göre mal ve hizmetleri karşılamaktadırlar. Bu yüzden belediyelerin var olması ve bunların etkili olarak hizmet sunması merkezi idareye göre bir ülke adına daha fazla önem arz etmektedir.

3.4.1 Siyasi Sebepler

Belediyelerin merkezi idareden bağımsız şekilde karar alma yetkisinin bulunması, belediyelerin siyasi bakımdan oluşmasının ama sebebidir. İdarenin halkın katılımı ve denetim yapması ile kendisine verilen görevleri yapması, siyasi bakımdan belediyelerin oluşmasında etkili olmuştur (Ulusoy & Akdemir, 2006).

Belediyelerin oluşma sebebi, halkın gereksinimlerini giderecek ve yönetime katılımı teşvik edecek örgütsel yapıya gereksinim duyulması olarak açıklanmaktadır. Belediyelerin, siyasi makamlara ulaşması, onları elde edebilmesi ve vatandaşların kendi yaşamlarını idame ettirebilmeleri için gerekli yerel katılım imkânlarını sağlayarak eşitliği sağlaması belediyelerin oluşmasındaki diğer önemli nedendir (Yıldırım, 1993).

3.4.2 Ekonomik Sebepler

Belediyelerin oluşmasındaki ekonomik sebep, belediyelerin yerel halkın isteklerini karşılamak ve bu istekler doğrultusunda ürün ve hizmet sunmak için merkezi idarelerden daha fazla etkin olmasıdır.

Yerel halkın gereksinimlerini karşılama konusunda merkezi idareler belediyeler kadar düzgün ve doğru karar verememektedir. Bunun nedeni halkın gereksinimlerinin tam olarak bilmemeleridir. Fakat belediyeler halkla daha fazla iç içe olduklarından yerel şartlarla alakalı daha doğru bilgiye sahiptirler. Bu yüzden belediyeler halkın gereksinimlerini bilmekle beraber bu

istekleri ve ihtiyaçları minimum bütçe ile karşılama imkanına da sahiptirler (Ulusoy & Akdemir, 2006).

3.4.3 İdari Sebepler

Devletlerin bir tek merkezden ölkeleri yönetmeleri oldukça zor olmaktadır. Bunun nedeni devletlerin görevlerinin ve fonksiyonlarının sürekli artış göstermesiyle kamu hizmetlerinin tümünün merkezi idareler tarafından sağlanmasının imkânsız olmasıdır (Ulusoy & Akdemir, 2006).

Belediyeler halka daha yakın oldukları için bölge halkının gereksinimlerini daha iyi bilmektedirler. Bu sayede halkın isteklerini gidermeleri, halkın gereksinimleri doğrultusunda ürün ve hizmet oluşturmaları, ayrıca bu hizmetleri en etkili ve verimli şekilde sunmaları, idarenin, merkezi idareden belediyelere doğru yönelim göstermesinin sonucudur.

Ölkemizde büyük oranda idari bakımdan merkezi idare yapısı benimsenmektedir. Fakat Anayasa'nın 123. maddesinde, *“idarenin kuruluş ve görevlerinin merkezden yönetim ve yerinden yönetim esaslarına dayandığı belirtilerek kamu hizmetlerinin sunulmasında hem merkezi idare hem de mahalli idarelerin görev yapacağı”* şeklinde açıklama yapılmıştır.

3.5 BELEDİYELERİN LİMANLAR ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

3.5.1 Avrupa’da Belediyeler ve Limanlar Üzerindeki Etkileri

Ölkelerin geçmişlerinde benimsemiş oldukları yönetim şekilleri, onların ilerideki idari yapılarının şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. *“Batı Avrupa’da mahalli idareler uzun bir geçmişe sahiptir ve krallık yönetimlerine, cumhuriyetlere, devrimlere karsın varlıklarını sürekli korumuşlardır”* (Sayıştay, 2004). Ayrıca Batı Avrupa’da belediyeler 15.yy.’dan itibaren merkezi devlet idaresinin gelişmesinde büyük engel teşkil etmiştir (Sayıştay, 2004). Oluşan bu engel henüz tam anlamıyla aşılamamıştır. Dünya tarihine bakıldığında Batı Avrupa’nın rejim ve yönetim bakımından derebeyliklerden meydana geldiği görölmektedir. Bu durum, Batı Avrupa’da belediye yapısının gelişmesine ve benimsenmesine imkân tanımıştır. Bu yüzden Batılı toplumlar çoğunlukla özerk idare yapısından oluşmaktadır. Bununla birlikte Batılı toplumların limanlarında özerk yapılar görölmektedir.

Belediyelerin limanlar üzerinde oluşturduğu bu etki, limanların çoğunlukla politik baskıların uzağında ve bağımsız şekilde, girişimcilik esası kapsamında faaliyet gösteren yarı devlet

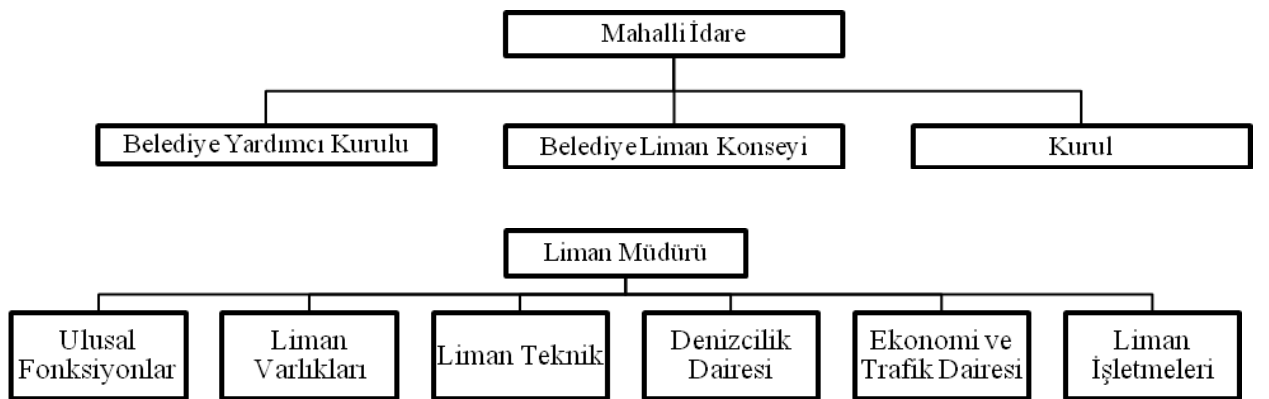
kurumu şeklinde görülmesine imkân tanımıştır (Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, 2002). Bu sayede devlet idaresinden tümüyle uzaklaşan özerk limanlar merkezi yönetimden bağımsız şekilde karar verebilmektedirler.

3.5.2 Türkiye’de Belediyeler ve Limanlar Üzerindeki Etkileri

Avrupa’daki derebeylik rejiminin Türkiye’de görülmemesi, Türkiye’de genellikle merkezi yapının olması, belediye sisteminin tam anlamıyla yerleşmediğinin bir göstergesidir. Tanzimat’tan öncesinde merkezi yönetim hâkim olmuşken, Tanzimat’tan sonra topraklarda özel mülkiyetin görülmesi ile beraber batılı anlamda belediye yapıları oluşmuştur (Erhan, 2004). Fakat daha sonra yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti de Osmanlı Hükümeti’nde görülen merkezi idare yapısını benimsemiştir (Ulusoy & Akdemir, 2006) (Güllüce, 2004).

Türkiye’de merkezi yönetimin görülmesi Türkiye limanlarının da büyük oranda merkezi idarenin denetiminde olduğunu ve limanların olduğu yerde merkezi idare yolu ile devletin namına idare edildiğini işaret etmektedir (Başkaya, 1999). Türkiye’de belediyelerin idari ve mali bakımdan tam anlamıyla özerk bir yapı kazanamaması limanları da etkilemiş, limanların merkezi yönetimin kontrolünde olmasına yol açmıştır.

Belediye limanları, limanın ana altyapısını oluşturmakta, ayrıca kendisine verilen görevleri yapmaktadır. Belediyeler, limanlarını oldukları şehrin belediyelerinden yeterli mali destek sağlayamadıklarından ve limanı düzgün olarak işletemediklerinden genellikle kiralamaktadırlar. Mahalli İdareler tarafından yönetilen limanlar Şekil 3.2’de verilmiştir (Altınçubuk, 1989).



Şekil 3-2: Mahalli idareler tarafından yönetilen limanlar (Altınçubuk, 1989)

Belediyeler tarafından işletilen limanların bazı özellikleri bulunmaktadır. Bu özellikler (Ece J. , 2005) (Frankel, 1987):

- Bir konsey veya idarece yönetilirler,
- Bölgesel ya da yerel politikaların hükmündedirler,
- Bölgesel ya da yerel çıkarlar ile uyum içerisinde dirler,
- Bölgesel ya da yerel halk tarafından işletilirler,
- Kredi alabilirler,
- Yerel ya da bölgesel planlama olabilmektedir,
- Çoğunlukla kar amaçları bulunmamaktadır. Fakat gerçekleştirilen harcamalardan para artması yönünde girişimleri bulunmaktadır.



4. LİMANLAR VE ÖZELLİKLERİ

4.1 LİMANLAR VE ÖNEMLERİ

İnsanların denize açılması ile birlikte ortaya çıkan limanlar günümüze kadar büyük değişimler yaşamışlardır. Dünyada inşa edilen ilk limanlar gemilerin olumsuz hava koşullarından ya da dalgalardan sığınmak amacıyla kullandıkları doğal limanlardır. İlk başlarda gemilerin yalnızca barınma işlevlerini gideren doğal limanlar ilerleyen zamanla birlikte fonksiyonlarını geliştirmiş ve hizmet üretim merkezi haline gelmişlerdir. Artık limanlar için gemilerin barınma işlevleri ikinci işlev konumuna düşmüştür. Esas görevleri yükü; doğru yere, doğru zamanda, minimum maliyet ve hasar olmadan alıcısına iletmek için, ulaşım ağları içerisinde başarılı olarak aktarımının sağlanmasıdır.

Limanlarla alakalı çok sayıda tanımlama bulunmaktadır. İngilizce liman, *port*, kelimesi Latince'den gelmektedir, *portus*, sığınılacak yer ya da barınak anlamı taşımaktadır (GP Wild (International), 1995). Sözlükte liman kelimesi, gemilerin fırtınalardan kaçarak sığındıkları ya da bir barınağa yükleme ve boşaltma faaliyetlerini gerçekleştirebilecekleri kıyının yanındaki yer ya da gemileri demirleyebilmek için tesislerin olduğu ve malların gemilerden kıyıya ya da kıyından gemilere taşınmasını sağlayan ekipmanların olduğu alan şeklinde açıklanmıştır (Alderton, 2005). Kısacası “Liman”;

“Gemilere ve deniz taşıma araçlarına, rıhtım ve iskelelerine yanaşarak bağlayabilme veya liman içindeki deniz alanlarına demirleyebilme olanaklarını sağlayan, gemiden-kıyıya, gemiden-gemiye, kıyidan-gemiye yük ve insan nakline olanak veren, teknelere sahile bağlanma, seyire kaldırılma veya demirleme imkânları yaratan, yüklerin korunması için ambarları ve depolama tesisleri olan kara ve deniz alanlarıdır” (Altınçubuk, 1989).

Liman, çoğunlukla ticari malların ülkeye giriş ve çıkışını sağlayan bir üs konumundadır. Bu üs’de meydana gelebilecek olumsuzluklar, ekonomide üretimin düşmesine ve maliyetin yükselmesine yol açabileceği gibi, dış ticarete hedeflenen düzeye ulaşmada da sorunlara yol açabilecektir. Bu yüzden, liman hizmetlerinin optimum şekilde sağlanması için bütün önlemler en baştan alınmalıdır (Deniz Ticaret Odası, 1997).

Limanların öncelikli amacı kimilerine göre kar elde edebilmek kimilerine göre de hizmet sağlamaktır. Bölgesel ekonominin gelişmesini, istihdamın çoğaltılmasını, ithalat ve ihracatın desteklenmesini, sanayileşmenin teşvik edilmesine yardımcı olan ve ülke ekonomisine fayda sağlayan limanların, ilk hedefi kar sağlamak yerine iyi hizmetin verilmesi olmalıdır. Böylelikle daha fazla sayıda gemi limana gelecek ve elde edilen kar oranı artış gösterecektir. Kısacası,

limanlarda iyi hizmet verildiği zaman kar miktarı artacaktır. Bu yüzden limanların öncelikli amacı iyi hizmet sağlamak olmalıdır (Karabacak, 2003).

Limanlar ülkelerin ekonomik bakımdan gelişmişlik seviyelerini belirlemektedirler. Küreselleşen dünyada, ülkelerin ekonomik bakımdan büyümelerini sağlayabilmeleri için diğer ülkeler ile olan dış ticaretlerini geliştirmeleri gerekmektedir. Dış ticaretin çoğunluğunun denizyoluyla sağlanması limanlara olan önemin daha fazla artmana yol açmaktadır. Yani limanlar olmadan dış ticaret, dış ticaret olmadan da gelişme sağlanamamaktadır (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007).

Alderton, limanları aşağıdaki şekilde tanımlamaktadır (Alderton, 2005):

“1. Deniz kazalarının büyük bir bölümünün gerçekleştiği, (Özellikle gemiler, limana sığ sularda yanaşırken).

2. Yükün kaldırıldığı veya hasara uğradığı,

3. Yükün elleçlendiği ve önemli şeylerin belli bir noktada toplandığı,

4. Onarım ve tamir işlerinin yapıldığı, (Liman tamir işlerinin yapılabilirdiği tek yer olarak gözüktür, ancak donatan hangi limanda daha iyi tamir işinin yapıldığını planlayabilir).

5. Pek çok masrafın yapıldığı,- Bu masrafların bazıları liman faaliyetleri için zorunlu ve kaçınılmaz olmakla birlikte, bazıları da dokümantasyon giderleri gibi masraflardır.

6. Olası gecikmelerin olduğu,

7. Teftişlerin yapıldığı,

8. Yüklerin geldiği,

9. Gümrük ve hükümet politikalarının uygulandığı,

10. Özellikle 2. Dünya Savaşı’ndan sonra sanayinin hızla mevkilenmeye başladığı,

11. Denizcilik bürolarının bulunduğu yerlerdir.”

4.2 LİMANLARIN ROLLERİ VE İŞLEVLERİ

Limanlar taşımacılık ve üretim olmak üzere iki temel fonksiyona sahiptir. Limanlar bu fonksiyonlarını etkili şekilde kullanarak iyi hizmet vermeyi ve ülkelerin ekonomilerini geliştirmeyi amaçlamaktadırlar.

Limanların taşımacılık işlevleri, limanların klasik işlevidir. Malların ya da insanların yurtdışından ya da ülkelerin farklı bölgelerinden alınarak son varış yerlerine getirilmesi işlemi limanların taşımacılık işlevidir. Limanlarda bulunan yük, insanların yaşamlarını sürdürebilmelerini ve ekonomik gelişmeyi sağlamaktadır. Kısacası limanlar olmadan milli

ekonomi gelişemez ve insanlar gereksinimlerini gideremedikleri için de hayat koşullarında bozulmalar görülmektedir. Taşımacılık işlevi yolcu taşımacılığı bakımından değerlendirildiğinde, Türkiye’de gemiyle giriş-çıkışta bulunan uluslararası yolcu sayıları her sene daha fazla artış göstermektedir. Kruvaziyer gemiler ile gelen yabancı turist sayılarının arttığı ve ülke ekonomisine katkı sağladığı gözlemlenmektedir.

Liman sınırları içerisinde ya da hinterlandında üretici, imalatçı ve ticari iş yerleri tarzında endüstriler bulunmaktadır. Liman sahası içerisindeki çelik, petrol, petrokimya fabrikaları, tersaneler ve serbest ticari yerler bu endüstrilere örnek olarak verilmektedir. Bu endüstriler limanların taşımacılık işlevleriyle bağlantı halindedir ve limanların varlıkları için şarttır. Limanların kendilerinin endüstriyel saha haline dönüştüğü ya da endüstriyel aktivitelere yönlendirdiği bazı durumlar bulunmaktadır. Limanların bu özellikleri “Limanların Üretim İşlevleri” olarak nitelendirilmektedir.

Limanların; sosyo-ekonomik gelişmeyi desteklemek, küreselleşme çağında varlığını sürdürebilmek, bölgesel gelişmeye destek sağlamak, insanların günlük yaşamlarını sürdürebilmesi, ilk yardım eşyalarının taşınması ve afet durumunda acil boşaltım rotası olması, denizcilik çevresine koruyucu faaliyetlerde ortaklık etmesi gibi çeşitli rolleri bulunmaktadır.

Limanlar, deniz ve taşımacılık sitemlerinin bağlantı kavşaklarıdır ve sosyo-ekonomik gelişmelere katkı sağlayan önemli bir altyapıdır. Ülkemizde limanlar endüstriyel malların sağlanmasında, sanayi malzemelerinin taşınmasında ve insanların günlük gereksinimlerinin giderilmesinde büyük öneme sahiptir. Küreselleşme çağında uluslararası ana limanlar, ülke ekonomisini farklı yollar ile desteklemektedir. Ana limanlar ülkelere en önemli rasyonel taşımacılık çevresi sunmaktadır ve ülkelerdeki endüstriyel yapıya destek vermekte, ülkenin üçüncü ülke ekonomisinden yarara sağlamasına imkân tanımaktadır. Kıyı kesimlerin iç kesimlere oranla daha fazla gelişme göstermesinde limanların büyük etkisi bulunmaktadır.

4.3 LİMANLARIN SINIFLANDIRILMASI

Limanlar; kuruluş şekillerine, doğal yapılarına, görmüş oldukları hizmetlere, trafik çeşitlerine, yük akımı ve gümrük işlevlerine, faaliyet sahalarına ve idare şekillerine göre sınıflandırılmaktadır.

Limanların idare tarzlarının belirlenmesinde bazı faktörlerin etkisi bulunmaktadır (World Bank Module 3, 2007). Bu faktörler; ülkelerin sosyo-ekonomik yapıları, tarihsel gelişimleri,

limanların yeri ve elleçlenen yük türüdür. İdare çeşidine göre limanların sınıflandırılması Tablo 4.1’de gösterilmiştir (World Bank Module 3, 2007).

Tablo 4-1:İdare çeşidine göre limanların sınıflandırılması (World Bank Module 3, 2007)

İdare Tarzına Göre Limanlar				
Tür	Altyapı	Üstyapı	Liman İşçiliği	Diğer Fonksiyonlar
Kamu Hizmet Limanı	Kamu	Kamu	Kamu	Çoğunluğu Kamu
Takım Limanı	Kamu	Kamu	Özel	Kamu/Özel
Kiralık Liman	Kamu	Özel	Özel	Kamu/Özel
Özel Hizmet Limanı	Özel	Özel	Özel	Çoğunluğu Özel

Kamu hizmet limanı ve takım limanları çoğunlukla kamu yararlarını gerçekleştirme odaklıdır. Kiralık limanlar, karma bir yapıya sahiptir ve liman otoritesi ile liman endüstrisi arasında çıkar dengesi bulmaktadır. Tümüyle özelleşen limanlarda hissedarların çıkarlarını gerçekleştirmektedir.

Limanların idare tarzına göre sınıflandırılmasında hizmet limanı, takım limanı, kiralık liman ve tümüyle özelleşmiş ya da özel hizmet limanı olmak üzere dört model kullanılmaktadır (World Bank Module 3, 2007). Hizmet limanı, genellikle kamusal yapıdadır, yük elleçleme ve depola hizmetleri ile diğer tüm hizmetler liman otoritesi tarafından yapılmaktadır. Takım limanında, liman otoritesi altyapı, rıhtım vinçleri, forklift araçları gibi üstyapı tesislerine sahiptir ve elleçleme ekipmanlarını temin etmektedir. Kiralık liman, kamusal ve özel yapıya sahiptir. Liman otoritesi arazi sahibine aittir fakat liman faaliyetleri özel sektör firmaları tarafından yapılmaktadır. Kiralık limanlarda altyapılar özel firmalara kiralanmaktadır. Özel firmalar ayrıca ofisler, hangarlar, konteyner yük istasyonları gibi binaları içerisine alan üstyapı tesislerinin de bakımını yapmaktadır. Tümüyle özelleşen ya da özel hizmet limanlar, çok az sayıdadırlar. Bu limanlara örnek olarak Britanya ve Yeni Zellanda limanları örnek olarak verilmektedir. Bu tür limanların tüm finansman kaynakları özel sektörler tarafından karşılanmaktadır, devlet herhangi bir hizmet vermemektedir. Liman arazisi özel mülk sayılmaktadır.

4.3.1 Liman Çeşitleri

Limanlar uluslararası ticaretin gelişmesinde çok önemli bir yer tutmaktadır. Ülkelerin sanayilerinin ve ticaretlerinin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Bu yüzden limanlar, ülkelerin ekonomik gelişmişlik seviyelerinin belirlenmesi bakımından ön plandadır ve liman sayıları ile kapasiteleri ülkelerin ulusal güçlerinin ve rekabet kapasitelerinin belirlenmesinde bir ölçüt olarak

kullanılmaktadır. Son zamanlarda limanlar lojistik bakımdan da hizmet sundukları için ülkelerin kalkınmasın akaktı sağlamakta ve oldukları yerdeki sanayiye büyötmekte ve ticareti geliştirmektedir (Bayraktutan & Özbilgin, Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri, 2013).

Limanlar farklı bakımlardan sınıflandırılmaktadır. Fakat genellikle limanlar faaliyet alanlarına, yük çeşitlerine, mülkiyet yapılarına ve verdikleri hizmetlere göre sınıflandırılmaktadır (Esmer & Karataş, 2013).

4.3.1.1 Faaliyet Alanlarına Göre Limanlar

Faaliyet alanlarına göre limanlar 4 gruba ayrılmaktadır. Bunlar; kıtalararası limanlar, ulusal limanlar, bölgesel limanlar ve yerel limanlardır (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) , 2010). Kıtalararası limanlar dünya trafiğine cevap vermektedir. Bütün dünyaya hizmet sunabilecek şekilde donanıma sahip olan, kıtaların en uç kısımlarında ya da nehir ağızlarında bulunan liman çeşididir. Kıtalararası limanların başlıcaları “Singapur, Rotterdam, Anwers, Hamburg, New York, Tokyo Limanları” olarak sıralanmaktadır. Büyük hacme sahip olan bu limanların kuvvetli ulaşım bağlantıları, gelişmiş liman tesisleri, liman içinde ve çevresinde geniş bir etki alanları bulunmaktadır.

Ulusal limanlar, milli trafiğe yani bulunduğu ülkedeki ticarete cevap vermektedir. Bulunduğu bölgenin tamamına ya da önemli bir kısmına hizmet sunan, senede 2-10 milyon ton civarında genel yük elleçleyebilen limanlardır (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı, 2010). Bölgesel limanlar, bölgesel trafiğe cevap veren limanlardır. Sınırlı bir alana, yalnızca en yakın şehrin çevresine hizmet veren limanlardır.

Yerel limanlar ise mahalli trafiğe yani yalnızca milli ve kabotaj seferleri gerçekleştiren ufak tonaja sahip gemilere hizmet sunan limanlardır (Balık, 2014).

4.3.1.2 Yük Çeşitlerine Göre Limanlar

Limanların görevlerini tam olarak yapabilmeleri için yanaşma yerleri, terminaller, depolama alanları ve yollar mükemmel olarak tasarlanmalıdır. Ayrıca bunlar istenilen sayıda ve kapasitede kaldırma ve taşıma makineleriyle donatılmalıdır. Yük çeşidine göre limanlar altı gruba ayrılmaktadır. Bunlar; genel kargo limanları, konteyner limanı, çok amaçlı liman, Ro-Ro limanı, dökme yük limanı ve sıvı yük limanıdır (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem

Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) , 2010) (Balık, 2014). Genel kargo limanı; kuru yük, paletli, jumbo, dökme ve paket gibi her çeşit kuru yükün uygun özellikteki araçlar ve teçhizatın kullanılması ile gerçekleşen yükleme, boşaltma ve istifleme operasyonlarının tamamının yapıldığı limandır.

Konteyner limanına büyük tonaja sahip kara taşıtları giriş-çıkış yapabilir, deniz ve kara yük taşımacılığında kullanılan konteynırlara yerleştirilen yükler elleçlenir ve gümrük işlemleri gerçekleşir, yük gemileri yanaşarak indirme ve bindirme faaliyetlerini yapabilirler.

Çok amaçlı limanlarda birden çok yük çeşidi elleçlenmektedir.

Kapıdan kapıya taşımacılığın gemi taşımacılığında da kullanılmaya başlamasıyla römork ve kamyon yükleriyle beraber Ro-Ro olarak adlandırılan büyük gemilerle taşınmaktadır. Böylelikle bir yerden yüklenen araç herhangi bir yerde aktarma yapılmadan gitmesi gereken yere ulaşabilmektedir. Bu sayede hem ucuz hem de hızlı transfer olabilmektedir. Yani Ro-Ro limanlarda nakliye gemileri yanaşarak indirme yapabilir, gümrük işlemleri yapılır ve tüm bu faaliyetlerin gerçekleşmesi için geniş parkla manevra alanları bulunmaktadır (Balık, 2014).

Dökme yük limanlarında kum, maden cevheri, çimento, tahıl ve kömüre benzer şekilde dökme kuru yükler elleçlenmektedir. Bu yükler konveyörler ile nakledildikleri için ve genel yük akışını engellememeleri bakımından limanlarda özel terminaller ayrılmalıdır (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) , 2010).

Sıvı ağırlık limanlarında ise petrol, doğalgaz ve azot gibi kimyasal maddelerin transfer işlemleri yapılmaktadır. Taşınan bu sıvı yükler tankerlerden hem depolama tanklarına hem de boru hatlarına nakledilmektedir (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) , 2010).

4.3.1.3 Mülkiyet Yapısına Göre Limanlar

Mülkiyet yapısına göre; limanlar kamu, kamu-özel ve özel limanlar olarak üç çeşittir. Kamu limanlarında limanların sahibi ve işletmesi devlet tarafından yapılmaktadır.

Kamu-özel limanlarında arazi ve sahiplik devlet kontrolündedir fakat işletmesi özel sektör tarafından yapılmaktadır.

Özel limanların arazisi, sahipliği, yapımı, bakımı, genişletme giderleri, ekipmanları, iş gücü temini ve idaresi tamamen özel şirketlerin kontrolündedir (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) , 2010). Ulusal liman otoritesi tarafından düzenlenen kurallara göre hareket etmektedirler.

4.3.1.4 Verdikleri Hizmete Göre Limanlar

Limanlar verdikleri hizmet bakımından ana, aktarma, uğrak ve besleme limanı olarak sınıflanmaktadır (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı), 2010). Ana rıhtımların art alanlarından ithal ve ihraç yaptıkları kendilerine has bölgesel yükleri bulunmaktadır. Bu limanlar öteki limanlardan gelen millî veya enternasyonal yüklerin geldikleri ve besleme rıhtımlarına gönderiminin yapılması sağlanmaktadır.

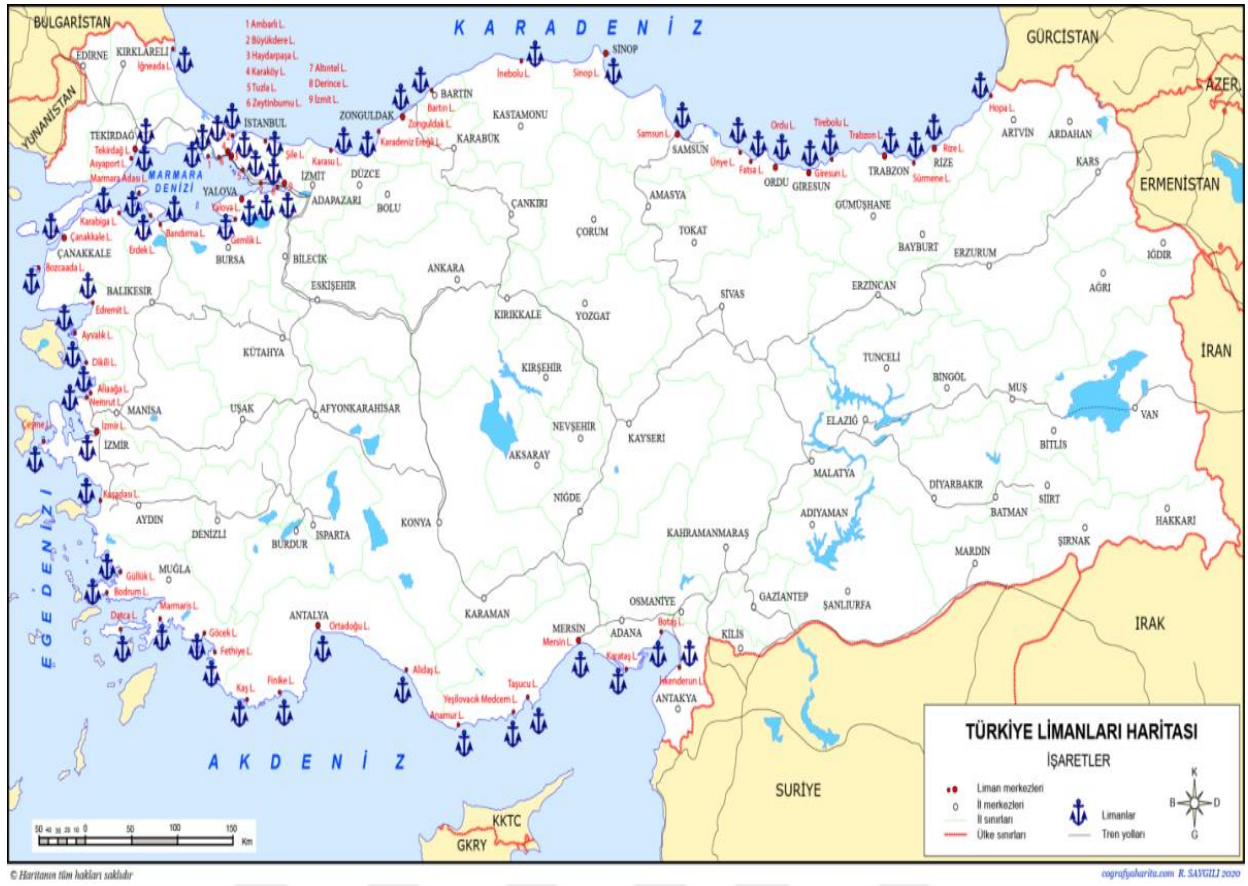
Aktarma limanlarında çoğunlukla uluslararası yüklerin aktarılması için yükler elleçlenmektedir. Fakat bu limanlar kendilerinin art alanlarına hizmet vermemektedirler.

Uğrak limanlara, uluslararası veya kıtalararası gemiler belli aralıklarla gelebilir fakat aktarma yükler elleçlenmemektedir. Aktarma konteyneri elleçleme kapasitesine sahip oldukları için uğrak limanlar kolaylıkla ana liman haline gelebilirler.

Besleme limanına ana limana gelen konteynır gemileri gelmezler, yalnızca ana limanlardan aktarılmış olan yükler elleçlenerek kendi art alanlarına hizmet verirler.

4.3.1.5 Türkiye Limanları

Türkiye kıyıları Ege, Karadeniz, Akdeniz ve Marmara kıyılarından oluşmaktadır. Türkiye'nin üç tarafının çevrelendiği bu kıyılar önemli birer ticaret limanlarıdır. İthalat ve ihracatın %87,6'sı denizyoluyla yapıldığı için dünya deniz ticaretinin merkezi konumunda olan Türkiye limanları giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Bu kıyılardan en fazla ticaret Marmara Denizi kıyılarında yapılmaktadır. Limanların önemi Dokuzuncu Kalkınma Planının Ticaret Hizmetleriyle alakalı bölümünde *“ticaret alanında sunulan hizmetlerde daha verimli sonuçlar elde edilebilmesi ve etkinliğin yükseltilebilmesi hedefiyle ağırlık taşımacılığına yönelik şekilde dağıtım ve toplama süreçlerinde alakalı bütün tarafların koordinasyonunun sağlandığı; bürokratik işlemlerin tek alanda daha basit bir hale getirilerek çözüme kavuşturuldu u, ağırlık başlangıç ve bitiş alanları şeklinde tanımlanabilecek lojistik merkezler aracılığıyla kombine taşımacılık faaliyetine geçilmesi mümkün hale gelecektir. Bu çerçevede öncelikle değerliyim onlardan başlanması kaydıyla belirli merkezlerde lojistik merkezler oluşturulacaktır.”* biçiminde ifade edilmiştir (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı). , 2010).



Şekil 4-1: Türkiye kıyılarında bulunan önemli ticaret limanları (URL-1)

4.3.1.5.1 Akdeniz Limanları

Akdeniz kıyılarında bulunan limanların en önemlileri İskenderun, Mersin ve Antalya limanlarıdır. İskenderun Limanı, demir yolu ve kara yolu bağlantılarının fazla olması nedeni ile hızlıca gelişmiştir. İskenderun Limanı, Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu hattının çoğunun iskelesi konumundadır. Mersin Limanı coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandı, yurtiçi ve yurtdışı bağlantılarının bulunmasının avantajı ile hem Türkiye’de hem de Ortadoğu ve Doğu Akdeniz’in en büyük limanı olma özelliğine sahiptir. Geniş alanda modern liman tesislerinin olması, dalgakıranının uzunluğu ve rıhtımı ile güney kıyısının en canlı ticaret merkezi özelliğindedir. Ayrıca Mersin Limanı Türkiye’nin hem en modern limanı hem de ihracat limanı ve Ortadoğu ağırlıklı transit liman özelliği taşımaktadır. Antalya Limanında ise yaş meyve ve sebze ihracatı yapılmaktadır. Ayrıca bu liman turizm amaçlıda kullanılmaktadır. Fakat Antalya Limanının demiryolu bağlantısı olmadığı için hinterlandı istenilen seviyede gelişmemiştir (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) , 2010).

4.3.1.5.2 Ege Denizi Limanları

Ege Denizi'ndeki hayati limanlar Aliğa, İzmir ve bir diğeri Çanakkale limanlarıdır. İzmir Limanı, Ege Bölgesi'ndeki yük trafiğı ve elleçleme kapasitesinden fazla olan limandır. Bu limanın hinterlandı çok geniş olduğı için Türk ihraç ürünlerinin önemli bir kısmı bu limandan yapılmaktadır. İzmir Limanı, Türkiye'nin konteynır elleçlemede en önde gelen ihraç limanıdır, Ege ve İç Anadolu bölgelerinin ithalat kapısıdır, demiryolu ile karayolu ağının geniş olmasıyla da Avrupa, Asya, Ortadoğı ülkeleri arasındaki önemli ticaret limanıdır. Aliğa Limanı'nın işlem hacmi zamanla artış göstermektedir. Aliğa Limanı toplam gemi trafiğı ve yük elleçleme bakımından Türkiye'de ikinci sırada yer almaktadır. Türkiye'de bulunan tek gemi söküm yeri Aliğa Limanında vardır. Bu limandan en çok "LPG, petrol ürünleri, ham petrol, sıvılaştırılmış doğalgaz, taşkömürü ve mısır" gibi ürünlerin yükleme ve boşaltması yapılmaktadır (Eroğlu & Bozyiğit, 2013). Çanakkale Limanı kendi hinterlandına hizmet sunan bir limandır (Güner & Yazıcı, 2000).

4.3.1.5.3 Marmara Denizi Limanları

Marmara Denizi kıyısındaki önemli limanlar arasında İstanbul Limanı, İzmit Limanı, Derince Limanı ve Bandırma Limanı bulunmaktadır (Balık, 2014). İstanbul Limanı, yük ve yolcu trafiğinde Türkiye'nin en büyük limanı olma özelliğindedir. Bu limanda Türkiye'nin haricinde farklı kıtalara da ticaret faaliyetleri yapılmaktadır. Yolcu gemilerinin transit limanı konumundadır. İstanbul Limanı, boğaz kıyısında olması sebebiyle geniş alanda ticaret faaliyetlerini gerçekleştirmekte, Karadeniz ve Akdeniz ülkeleri arasındaki ticaretinde yapıldığı önemli bir limandır. Ayrıca bu liman yabancı ticaret gemilerinin transit ve ikmal merkezi olma özelliğine de sahiptir.

İzmit Limanı, petrol ile petrokimya tesisleri ve giderek artış gösteren sanayi faaliyetleriyle hem ithalat hem de ihracat merkezi konumundadır. Bu bölgede sanayi oldukça geliştiğı için Anadolu'nun kapısı olarak İzmit Limanı işaret edilmektedir. Derince Limanı'nda konteynır, dökme yük ve genel kargoyla yakıt aktarımı gibi faaliyetler yapılmaktadır. Türkiye'de son zamanlarda soda ürünlerinin dış satımının çabukluk kazanmasıyla birlikte Derince Limanı'nda soda oldukça fazla elleçlenmektedir. Otomotiv sanayisinin merkezinde olması sebebiyle Marmara Bölgesi'ndeki otomotiv ürünlerinin elleçlendiğı limandır (Balık, 2014).

Bandırma Limanı demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla hem ulaşım hız kazandırmakta hem de Kütahya-Balıkesir demiryoluyla bölgedeki maden ve orman ürünlerinin ihracatını gerçekleştirmektedir.

4.3.1.5.4 Karadeniz Limanları

Batı Karadeniz ticaretin yoğun olarak yapıldığı liman Zonguldak Limanıdır. İnebolu Limanı, Kastamonu bölgesine doğru yayılım gösteren bir hinterlanda sahiptir, fakat bu hinterlandın yükleri ve yolcuları karayoluna doğru kayma göstermektedir. Bu bölgede bulunan Sinop Limanı'nın yerinin ters olması ve ulaşımın zor olması nedenleri yüzünden ticaret faaliyetleri gelişim gösterememiştir. Orta Karadeniz'deki en önemli liman Samsun Limanı'dır. Samsun Limanı bulunduğu yer nedeniyle hem Balkanlara hem de Orta Avrupa ülkeleriyle Rusya'dan gelen malzemelerin Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine aktarılmasında merkez konumundadır. Karadeniz limanlarında en fazla yüklenen ticari yükler fındık, tütün, çimento, tahıl ve maden olarak sıralanmaktadır (Balık, 2014).

Doğu Karadeniz kıyılarında çok fazla liman bulunmaktadır. Bu limanların faaliyet alanları kısıtlıdır ve birer iskele konumundadırlar. Fakat Trabzon Limanı diğer limanlara oranla gelişmiş bir limandır. Çünkü Trabzon Limanı, Zigana Geçidi sayesinde gelişme göstermektedir. İran transit liman özelliği taşımaktadır ve bu limana gelen yükler karayoluyla İran'a gönderilmektedir.

4.4 LİMAN YÖNETİMİ

Limanların yönetim birimleri; “*liman yönetimi, liman idaresi ya da liman otoritesi*” kavramları ile ifade edilmektedir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007). Fakat liman yönetimi ve liman idaresi kavramlarının arasında ufak bir farklılık bulunmaktadır. Liman idaresi; liman hizmetlerinin planlanması, organize edilmesi ve liman operasyonlarının kabul edilmesi gibi limanın düzenleyici işlevlerinden sorumlu olurken liman yönetimi genellikle limanın ticari faaliyetlerini gerçekleştirmektedir (Alderton, 2005).

Limanlar, kullanıcılarına etkili olarak hizmet sunabilmek için iyi bir liman otoritesine sahip olmalı ve liman otoritesi de bazı yasal yetkiler ile donatılmalıdır. Liman otoritesinin yasal yetkileri Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, Gelişmekte Olan Ülkelerdeki Liman Planlayıcıları için El Kitabı (UNCTAD Handbook for Port Planners in Developing Countries)'na göre şu şekilde belirlenmektedir:

“Yatırım: Liman yatırımları önerilerini onaylama yetkisi.

Finansal Politika: Limanın finansal amaçlarını saptama yetkisi.

Tarife Politikası: Kamu çıkarlarını koruyacak şekilde liman ücret ve tarifelerini düzenleme yetkisi.

İşgücü Politikası: Ortak işe alım standartları, ortak maaş yapısı ve ortak terfi gereksinimleri belirleme ve ortak işçi sendikası usullerini onaylama yetkisi.

Ruhsat Verme: Liman çalışanlarına, acentelere limanda çalışabilmeleri için gerekli kuralları oluşturma yetkisi.

Bilgi ve Araştırma: Limanlarla ilgili istatistikleri genel kullanım için toplama, karşılaştırma, inceleme ve yayınlama yetkisi.

Hukuki Yetki: Yerel liman otoritelerine yasal danışmanlık yapma yetkisi.”

Liman otoritesinin yasal yetilerinin haricinde başka yetkileri de bulunmaktadır. Liman otoritesi yetkilerini; ekonomik gelişmelere yardımcı olabilecek özellikleri bulundurmak, ekonomik gelişme faaliyetlerini daha kolay hale getirmek, hükümet yardımlarını ve kredilerini almak, başka siyasi altbölümler namına yetki kullanabilmek, liman otoritesi finansmanının ek yardımlarını alabilmek gibi sebeplerden dolayı kullanmaktadır (Ohio Financing Roundtable, 2009).

Liman Otoritesi’nin esas amacı, sermaye maliyetleri ile beraber limanlarla alakalı olan diğer bütün maliyetleri giderebilmektir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007). Liman otoritesinin bazı görevleri bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri şunlardır (Frankel, 1987):

- Planlama ve stratejik kararlar alınmasının orta vadeden daha çok uzun vadeye yönlendirilmesi,
- Günlük faaliyetlerin idaresini kapsayan operasyonel planlamanın ve kontrolün yapılması,
- Limanın tanıtılması ve yeni kullanıcıların limana gelmesinin sağlanmasıdır.

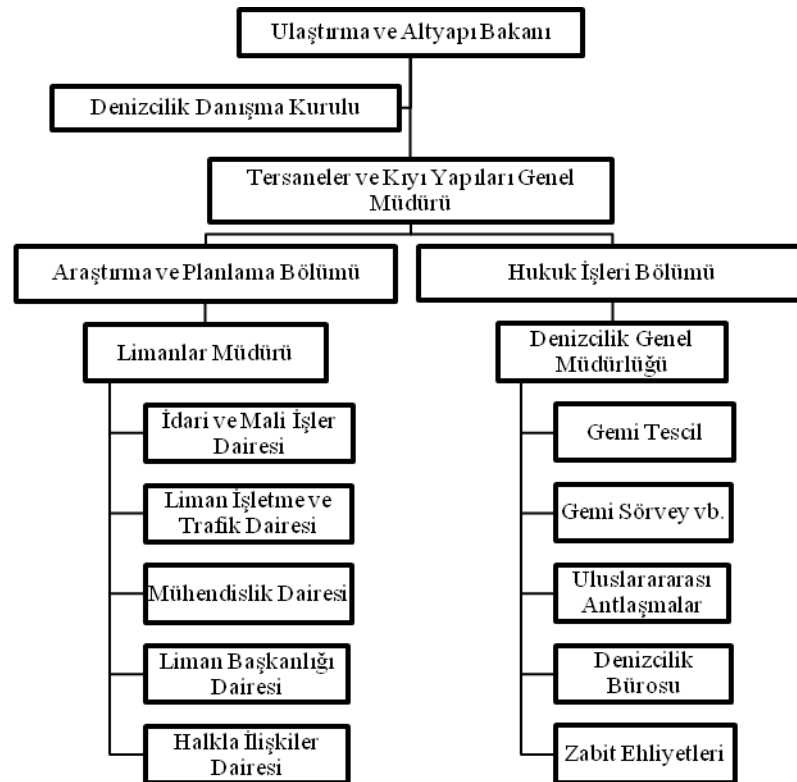
4.4.1 Liman Mülkiyet Çeşitleri

Her limanın, kendine has genel yapısı, çeşitli mülkiyet biçimi, raporlama gereksinimleri ve operasyonlarının bağımsız olduğu ayrı fonksiyonel bölümleri bulunmaktadır. Her limanın çeşitli bölümlerinin başkanları ve idari birimlerinin yöneticilerince desteklenen tepe yönetim takımları vardır. Limanlar genellikle özerk kuruluşlardır. Özerk liman idarelerinde genellikle devlete rapor veren ve liman yönetimini denetlemeden sorumlu farklı çıkar gruplarına üye olan bir yönetim kurulu başkanı bulunmaktadır (Frankel, 1987).

Limanlar mülkiyet çeşitlerine göre; ulusal liman idareleri, özerk liman idareleri, belediyeye ait liman idareleri ve özel limanlar olarak sınıflanmaktadır. Ulusal liman idareleri, kamu limanları veya devlet kontrolünde bulunan limanlardan oluşmaktadır. Bu limanlar, merkez idare tarafından devlet namına idare edilmektedirler (Başkaya, 1999) (Karabacak, 2003). Ulusal liman idareleri geçmiş zamanlarda daha yaygınken şimdilerde daha az rastlanmaktadır. Hükümetin kontrolünde bulunan limanlar Şekil 4-1’de verilmiştir (Altınçubuk, 1989).

Ulusal liman idareleri veya hükümetin kontrolünde bulunan limanlar;

- Merkezden idare edilir,
- Çoğunlukla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gibi bir bakanlığın himayesinde bulunurlar,
- Bütçe, yatırım ve taşıma giderlerine merkezi hükümet tarafından onay verilir,
- Milli politikalar hükmündedir,
- Devletten yatırım fonları alırlar,
- Bünyesindeki limanların ilerideki liman gelişiminin planlanması, sermaye yatırımları gibi stratejik planlamanın yapılması gibi sorumlulukları bulunmamaktadır,
- İstedikleri kadar sermaye bulabilirler,
- Liman statü ve kuruluşunu gözden geçirmek gibi bazı görev ve sorumlulukları bulunmaktadır (Frankel, 1987) (Doğan, 2007).



Şekil 4-2: Hükümetin kontrolünde bulunan limanların idaresi (Frankel, 1987) (Doğan, 2007)

Özerk limanlar, çoğunlukla politik baskıların uzağında ve bağımsız, girişimcilik usulüne göre işleyen yarı devlet kurumları olarak tanımlanmaktadır (Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, 2002). Özerk liman idareleri, mali bakımdan tam olarak bağımsız değildir kamuya karşı az miktarda mali bakımdan sorumludurlar. Seçilen ve atanan üyelerden meydana gelen bir kurul tarafından idare edilirler. Devletten hukuki olarak bağımsızdırlar, çoğunlukla kar amaçları bulunmamaktadır ve kendilerine borçlanma ve tahvil gibi yollar ile yatırım fonları bulabilirler (Frankel, 1987).

Özerk limanlar mali bakımdan bağımsızdırlar ve kendilerine has bütçeleri bulunmaktadır. Bu limanlar, yeni yatırımlar yapacakları zaman merkezi idareden izin almamaktadırlar. Bu yüzden bütçeleri oranında istedikleri limanlar ile rekabete girebilmektedirler. Kılavuzculuk, römorkörcülük gibi hizmetler çoğunlukla gelir karşılığında özel kuruluşlara yaptırılır (Yercan, 1992).

Özerk limanların yönetiminde; seçilen ve atanan yönetim kurulu bulunmaktadır, limandan faydalanan müşteriler yönetimde etkindir, merkezi idare müdahalesi bulunmamaktadır, yatırım kararları bünye tarafından alınmakta ve finansman da bünyeden giderilmektedir, hizmetlerde uzmanlaşma ve yüksek verim söz konusudur, çok amaçlı limanlardaki en ideal yönetim özerk limanlarda yapılmaktadır (Yercan, 1992).

Belediyeye ait liman idareleri, limanın esas altyapısını kurarak kendisine ait olan vazifelerini yapmaktadırlar. Fakat belediyeye ait limanlar belediyelerden istedikleri kadar mali destek elde edemedikleri için genellikle limanlarını özel şirketlere kiraya vermektedirler (Ece J. N., 2005).

Özel limanlar, özelleştirmenin başlamasıyla beraber kurulan özel liman şirketlerince devlet tarafından onay verilerek inşa edilmekte ve yönetilmektedir. Özelleştirmenin, limanların etkili ve verimli olarak hizmet sunabilmesi bakımından bazı avantajları bulunmaktadır. Limanların özelleştirilmesiyle özel sektör, liman hizmetlerinin performanslarına, liman operasyonlarına ve performanslarına direk olarak katılmaktadır. Böylelikle finansman özel sektör tarafından karşılanmakta ve kar elde edebilmek ilk planda yer almaktadır (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007).

4.4.2 Limanların Finansman Yönetimleri

Liman finansmanının ulusal ve uluslararası önemi, limanların ülkenin dış ticaretteki yeri, istihdam sağlayıcı bir unsur olması ve döviz sağlaması gibi faktörler tarafından belirlenmektedir

(Ayan, 1998). Etkili bir liman yönetiminin olabilmesi için liman gelişiminin en iyi şekilde finanse edilmesi gerekmektedir. Limanların öz kaynakları kendilerinin gereksinimlerini karşılayacak düzeyde olduğu zaman, limanlar diğer limanlardan rekabet bakımından üstün durumda olmaktadır. Limanların iyi bir şekilde rekabet edebilmesi için pahalı altyapıya gereksinimleri bulunmaktadır.

Limanlar; kamu, belediye, özel ve özerk liman idareleri olmaları bakımından ayrı ayrı finanse edilmektedirler. Kamu limanları, tümüyle devlet tarafından finanse edilmekte ve istedikleri kadar sermaye sağlayabilmektedirler. Belediyeye ait limanlarda, belediyeler ticarete destek vermekte ve çevrenin refah seviyesini arttırmaktadır (Altınçubuk, 1989). Özel limanların finansmanı firmalar tarafından karşılanmaktadır. Firmalar, rıhtımın, arazinin açılarak işlenmesinin, taranmasının, üstyapı ve ekipmanları kapsayan bütün terminal inşasının finansmanının gerçekleştirmektedir. Özerk limanlarda finansal özerklik bulunmaktadır. Yani, tarifeler hükümet veya bakanlık tarafından onaylanmamakta ve firmalar kendi gereksinimlerini, sözleşmelerini ve kiralamalarını kendileri yapmaktadırlar (World Bank Module 3, 2007). Limanlar fonksiyonel ve ekonomik bakımdan rekabetçi bir ortamda etkinlik gösterdiğinden beri, liman yönetimine ait finansal güçler Limanlar Kanunu içerisinde bulunmaktadır. Limanlar Kanununun kapsadığı güçler; *“harç almak ve tarifeler, makul seviyede kar sağlayabilmek, kredi, tahvil ve hisse senedi almak, kendi tedarik kurallarını belirlemek, finansal kayıtları tutmak ve serbest muhasebecilik firmaları tarafından gerçekleştirilen yıllık denetimleri göstermeye yönelmektir”* (World Bank Module 4, 2007).

Liman finansmanına etki eden bazı etmenler; limanın idare şekli, limanın var olan ve gelecekteki gelişim imkanları ve yatırım stratejileri, yatırım miktarları, liman finansmanından beklentiler, borç taşıma kapasitesi, limanın büyüme hızı ve ileriki zamanlardaki risk tahminleri, limanda yapılacak finansal analizlerin yarar-maliyet analizleri olarak sıralanmaktadır (Ayan, 1998).

4.4.3 Liman Yönetiminin Gelişim Aşamaları

Limanların gelişiminde denizcilik ulaştırmanın gelişiminin etkisi bulunmaktadır. Limanların gelişiminde etkili olan etmenler; gemilerin tasarımıdaki yenilikler, yüklerin yüklenmesi ve boşaltılmasındaki teknolojik gelişmeler, okyanus taşımacılığının boyutları olarak verilmektedir (Hayuth, 1987).

Liman fonksiyonlarının 4 gelişim aşaması bulunmaktadır. Bu aşamalar; 1960 öncesi (1. kuşak), 1960 sonrası (2. kuşak), 1980 sonrası (3. kuşak) ve 2000’li yıllar (4. kuşak) dır. Bu dört

kuşak arasında bulunan farklılıklar, liman gelişim politikası ve stratejisi, yaklaşım yöntemleri arasındaki farklılıklar, limanların faaliyet ve gelişme düzeyinin kapsamı, liman faaliyetlerinin bütünleşme seviyeleri tarafından belirlenmektedir.

Birinci kuşak limanlar, yalnızca yükün kara ve deniz taşımacılığında kesişim noktaları olarak kullanılmışlardır. Bu limanlarda, çoğunlukla taşımacılık ve ticaret faaliyetleri birbirlerinden ayrı olmaktadır, yerel idareler ile hiç iş birliğinde bulunulmadan kendilerini bağımsız olarak kabul ederler ve çoğunlukla dökme yük limanları olarak kabul edilirlermiş (Alderton, 2005).

İkinci kuşak limanlar, taşımacılık, endüstri ve ticari hizmet merkezleri şeklinde gelişmişlerdir. Bu limanlarda, direk yükleme ve boşaltma faaliyetlerinden bağımsız kullanıcılarına endüstriyel ve ticari hizmet sunarlar, liman politikalarıyla gelişme stratejileri daha kapsamlı ve karmaşık yapıdadır, endüstriyel tesisler liman alanının içerisinde, bölge ile daha yakın ilişki içerisinde, liman organizasyonu içerisinde çeşitli aktiviteler bir bütün olarak yapılmaktadır (Alderton, 2005).

Üçüncü kuşak limanlar, dünya genelinde konteyner kullanmaya başlamışlar ve uluslararası ticaretin ihtiyaçlarına göre intermodal taşımacılığa katılmışlardır. Ayrıca bu limanlar, uluslararası üretim ve dağıtım merkezi konumundadırlar, geleneksel faaliyetlerle birlikte faaliyetler daha uzman hale getirilerek bütün bir yapıya dönüştürülmüştür, çevrenin korunması ön plana çıkarılmış ve kullanıcıları rahat edebilmeleri sağlanmıştır, örgütsel yapılar bütün hale dönüştürülmüştür (Alderton, 2005).

Dördüncü kuşak limanlar, özel sermayenin katılımıyla oluşan, profesyonel şekilde yürütülen liman ve terminal işletmecilerinin hareketlerinin küresel olarak yayılmasıyla meydana gelmişlerdir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007). Bu limanlarda, yük türlerinde uzmanlaşmıştır, küresel ticaretin yapılmasında lojistik merkezlerdir, yayılımcı politikacı uygulanır, kişilere has terminaller bulunmaktadır, diğer limanlarla etkin bir bağlantıları vardır, küresel liman işletmeciliği ve genişletilmiş liman organizasyonu gerçekleştirilmektedir (Alderton, 2005).

Liman fonksiyonlarının 4 gelişim aşamasının arasında görülen farklılıklar Tablo 4-2’de verilmiştir (UNCTAD, 1996).

Tablo 4-2:Liman fonksiyonlarının gelişim aşamaları (UNCTAD, 1996)

Gelişim Periyodu	1. Kuşak 1960'lı yıllardan önce	2. Kuşak 1960'lı yıllardan sonra	3. Kuşak 1980'li yıllardan sonra	4. Kuşak 2000'li seneler
Ana Yük	Kırkambar ağırlık	Kuru dökme, sıvı dökme yük ve son olarak kırkambar	Dökme ve birimler haine getirilmiş, konteynerize edilmiş yük	Dökme ağırlık, yük çeşitlerinde Uzman hale gelme, konteynerize edilmiş ve özel ağırlık
Konum ve liman geliştirme stratejisi	-Klasik -Tasıma türünde Değişim düşüncesi	- Genişlemeci diğer ifadeyle Yayılmacı strateji -İşletimsel ve ticari, taşıma	-Alım-satım eksenli -Devletler arası alım-satım için koordine hale getirilmiş lojistik alan ve taşıma merkezi	-Uluslararası alım-satım adına dağıtım ve lojistik merkezi alanı -Yayılmacı politika - Inter modal ve özel tahsis istasyonlar
Faaliyetlerin kapsamı	1) Kargo boşaltma ve yükleme yanında sunulan navigasyon hizmeti -İskele ve liman alanı	1) +2)Kargo dönüşümü, gemi ile alakalı endüstriyel ve alım-satım konusunda sunulan hizmetler -Yaygın hale getirilmiş rıhtım alanı -Liman ve Liman kullanıcıları arasında yakın iliksiler -Liman içi faaliyetleri arasında gevsek iliksiler -Liman ve belediye arasında resmi olmayan iliksiler	1) + 2) + 3) Lojistik hizmetler, ağırlık ve ilgi dağıtımı, -Kıyıya doğru İstasyonlar ve dağıtım merkezleri	1)+2)+3)+ -Tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetler -Lojistik ve dağıtım merkezi hizmetleri -Diğer liman ve istasyonları ile aktif bağlantı -Global rıhtım ağ
Kurum Özellikleri, karakteri	-Liman içinde bağımsız faaliyetler -Liman ve liman kullanıcıları arasında gayri resmi ilişkiler	-Liman ve liman kullanıcıları arasında yakın iliksiler -Liman içi faaliyetleri arasında gevsek iliksiler -Liman ve belediye arasında resmi olmayan iliksiler	-Birleşik liman ortaklığı -Tasıma ve ticaret zinciri ile limanın entegrasyonu -Liman ve belediye arasında yakın ilişki -Genişletilmiş liman organizasyonu	-Global liman ve Terminal işletmeciliği -Tedarik zinciri ve Liman entegrasyonu -Denizyolu taşıyıcıları, taşıtanlar ve liman arasında yakın işbirliği -Genişletilmiş liman organizasyonu
Üretim Özellikleri, karakteri	-Yük akısı -Basitleştirilmiş bireysel hizmet -Düşük katma değer	-Yük akısı -Yük dönüşümü -Kombine hizmetler -Attırılmış katma değer	-Yük/bilgi akısı -Yük/bilgi dağıtımı -Çoklu hizmet paketi -Yüksek katma değer	-Yük/bilgi akısı ve Dağıtımı -Yüksek değerli lojistik hizmetler - Entegre lojistik hizmetler -Kullanıcılar özel tahsis terminaller -Esneklik, yalınlık ve çeviklik -Yeşil liman (çevresellik) Global
Belirleyici Faktörler	İşgücü/sermaye	Sermaye	Teknoloji/uzmanlık	Teknoloji/uzmanlık ve limanlar arası ağ

4.4.4 Dünyadaki Limanların Yönetimi ve Gelişimi

1990'ların başından günümüze kadar dünya limanlarının yönetim şekillerinde ciddi değişiklikler olmuştur. 1990'lı yıllarda limanların çoğunluğu kamu sektörü tarafından yönetilirken ilerleyen senelerde limanların yönetimi özelleşmeye başlamıştır. Özel limanların sayıları giderek artış göstermiştir. 1980'de yalnızca ABD ve Avustralya'da özel limanlara rastlanırken 2000'li yıllara gelindiğinde Afrika, Peru, Bolivya ve İskandinav ülkelerinin haricinde diğer ülkelerde de özel limanlara rastlanılmaktadır (Türk Limancılık Sektörü Raporu 'Vizyon 2023', 2007).

Avrupa Kıtası'nda çoğunlukla liman yönetiminde; Hansa modeli, Latin modeli ve Anglo-Saxon modeli olmak üzere üç model bulunmaktadır. Hansa modeli, yerel ve belediyelere has liman idarelerini; Latin modeli, merkezi hükümetin idarelerini ve Anglo-Saxon modeli, özel liman idarelerini kapsamaktadır (Response of ESPO, 2003).

Çağımızda Avrupa Limanlarında özerk liman idare yapıları benimsenmektedir. Özerk limanlar, belediyelerinde yönetimde bulunduğu, farklı temsilcilerin bir araya geldiği bir yönetim ile yönetilmektedir (Yercan, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, 1996). Fransa limanlarında, 6 özerk ve 200 karma yönetime sahip liman bulunmaktadır. İsveç limanları, bölgesel özerk birimler tarafından idare edilmektedir. İngiltere limanları, "İngiliz Taşımacılık Dokları Heyeti tarafından bağımsız birim olarak yönetilen, Liman Komisyon Yönetimi tarafından bağımsız olarak yönetilen, Şehir İdaresi'nce, özel sektör tarafından ve son olarak Demir veya Su Yolları idarelerince hükmedilen yani yönetilen limanlar" olmak üzere beş ayrı statüde yönetilmektedir. Hollanda limanları, devlet, eyalet, şehir meclisleri ve bölgesel özerk birimler tarafından yönetilmektedir. Belçika limanları, devlet, eyalet, özel teşebbüsler ve şehir idareleri tarafından yönetilmektedir. Almanya limanlarından federal hükümetler sorumlu olmaktadır (Çolakoğlu, 2000).

5. TÜRKİYE'DEKİ LİMANLAR VE DURUMLARI

5.1 TÜRKİYE LİMANCILIĞININ GELİŞİMİ

Türkiye’de Cumhuriyet ilan edilmeden önce denizcilik ve limanlar çok önemli bir yere sahip değillerdi. Bunun en önemli sebeplerinden bir tanesi Kabotaj kanununun ilan edilmesinden önce Osmanlı Devleti’nin tanımış olduğu kapitülasyonlardan faydalanarak Türk karasularında serbest olarak ticaret yapan yabancı ülkeler ile rekabette bulunamayan Türklerin denizcilik için yeterince önemde bulunmamasıdır.

Kurtuluş Savaşı’ndan sonra 20.04.1926 yılında yürürlüğe giren Kabotaj kanunuyla beraber Türk limancılığı gelişme göstermeye başlamış, fakat İkinci Dünya Savaşı’nın başlaması ile birlikte limanlara gerekli yatırımlar gerçekleştirilememiştir. Türkiye Limanları’nda programlı gelişim süreçleri İkinci Dünya Savaşı’nın bitmesiyle birlikte başlamış ve ana ticaret limanları bu dönemde yapılmıştır. 1946’da minimum imkânlar dâhilinde İnebolu, Ereğli, Trabzon, Amasra ve son olarak Zonguldak Limanları yapılmıştır. 1950’den sonra Salıpazarı, Samsun, Mersin Haydarpaşa ve Alsancak limanları yapılmış, Mersin Limanı’nın 1958’de ticaret rıhtımları 1963’de ise diğer bölümleri yapılmıştır. Karadeniz’de Giresun Limanı inşa edilmiş, 1967’de Bartın Limanı tamamlanmıştır. 1963 senesinde İskenderun Limanı geliştirilmiş, Bandırma, Hopa ve son olarak Antalya Limanları sözleşme çerçevesine dahil edilmiştir. 1978’de İzmir Limanı genişletme çalışmaları başlatılmıştır. 1950’lerde yapılan limanların bazıları 1970’lerde genişletilmeye başlanmış ve kapasitesinin sınırlarına ulaşan limanların yerine daha büyük kapasiteye sahip limanların inşa edilmesi fikri öne atılmıştır. Devlet tarafından ana ticaret limanlarının yapılmasının yanında kamu iktisadi kurumları da kendi limanlarını yapmaya başlamışlar ve demir-çelik fabrikaları, rafineriler, kâğıt fabrikaları ile petrokimya tesisleri kendi limanlarını inşa etmişlerdir. Son zamanlarda limanların inşasına özel sektörde dahil olmuş ve önemli yük elleçleme kapasitelerine ulaşılmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2009).

1950’li senelerin başından beri bir taraftan temel ticaret rıhtımlarının yapımı sürdürülürken diğer taraftan da Marmara, Karadeniz, Ege ve Akdeniz’in ciddi kıyı barınma bölgelerinin ulaşımını deniz yolu vasıtasıyla sağlayan iskeleler kurulmuştur. Ünye, Anamur, Ordu, Hopa, Bandırma, Tekirdağ, Zeytinburnu, Dikili, Alanya, Pazar, Güllük, Rize Sinop, Vakfıkebir, Marmara Adası, Fındıklı, Fatsa, Maltepe, Çeşme, Kartal, Kuşadası, Fethiye, Ekinlik, Taşucu, Mudanya, Şarköy, Mürefte, Gemlik, Marmaris, Armutlu, Gelibolu, Çanakkale, İskenderun iskeleleri bu dönemin yapılarıdır. 1960 ve 1970 seneleri arasında ise, balıkçı sığınakları

yapılarına paralel şekilde küçük barınma alanlarına köy iskelelerinin inşası gerçekleştirilmiştir (Küçükçakır, 2010).

Tekirdağ iskelesi 1979 yılında başlamış ve 1983 yılında tamamlanmış, Kuşadası iskelesi 1979 yılında inşa edilmeye başlanmış ve 1989 yılında tamamlanmıştır. Geyikli’de Yükyeri, Ayvalık ve Çanakkale Kepez iskeleleri inşa edilmiştir. 1980 yılının ilk yarısından sonra İzmit Körfezi’nde bulunan sanayi tesisleri iskeleleri, İzmir Nemrut koyunda gübre ve demir-çelik fabrika iskeleleri, 1990 yılının başlarında İstanbul Ambarlı kumrucular kooperatifi iskeleleri, çimento ve demir fabrikaları iskeleleri inşa edilmiş; özel sektöre ait firmalar kendi gereksinimleri doğrultusunda kendilerine ait iskeleler inşa etmeye başlamıştır T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2009).

5.2 TÜRKİYE LİMANLARININ DURUMLARI

Türkiye, Karadeniz’de 1785km., Marmara Denizi’nde 1089km., Ege Denizi’nde 2805km., Akdeniz’de 1577km. ve Adalar’da ise 1067 km kıyı çizgisine sahiptir ve toplamda 8333 km. civarında kıyı uzunluğu ile beraber Avrupa ve Asya arasında jeopolitik konumu itibariyle önemli bir ticaret merkezidir. Kıyılarında uluslararası ulaşım hizmeti sunan 180 tane liman ve iskele bulunmaktadır. Bu limanların 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi Türkiye Devlet Demir yolları tarafından işletilmektedir. Limanlar işletilen kurumlar bakımından kamu, belediye ve özel limanlar olmak üzere 3 kısımdan oluşmaktadır. Ülkemizde bulunan 180 limanın 20 tanesi kamu limanları, 23 tanesi belediye limanları ve 137 tanesi de özel limanlar tarafından işletilmektedir (Denizcilik Sektör Raporu, 2020). Şekil 5.1’de Türkiye’de bulunan bazı önemli limanlara yer verilmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2009).



Şekil 5-1:Türkiye’de bulunan bazı önemli limanlar (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2009)

Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporunda Türkiye Limanlarının Mevcut Teorik Kapasitesi Tablo 5-1’de verilmiştir (Denizcilik Sektör Raporu, 2020).

Tablo 5-1:Türkiye Limanları mevcut teorik kapasitesi (Denizcilik Sektör Raporu, 2020)

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	25.543.028 TEU
General Kargo + Kuru Dökme Yük	318.246.892 Ton
Sıvı Dökme Yük	254.896.000 Ton
Araç	31.471.560 Ton

Dünyada meydana gelen gelişmeler, hizmet ve mal ticaretinin dolaylı olmayan bir biçimde etkilemekte ve mal ticaretinden beklenenler ciddi ulaştırma altyapıları konumunda olan limanların yatırım planlarının etkilenmesine neden olmaktadır. Limanların kapasitelerinin arttırılması, mevcut limanların verimliliklerinin arttırılması ve fiziki yatırımlar ile gerçekleşmektedir. Fiziki yatırımlar da limana yeni limanlar ile geri sahaların eklenmesiyle fiziki şartların iyileştirilmesi ve ileri ekipmanların alınmasıyla liman elleçleme kapasitelerinin arttırılması yöntemleri ile sağlanmaktadır. Limanların kapasitesinin arttırılması yönündeki proje Tablo 5.2’de gösterilmiştir (Denizcilik Sektör Raporu, 2020).

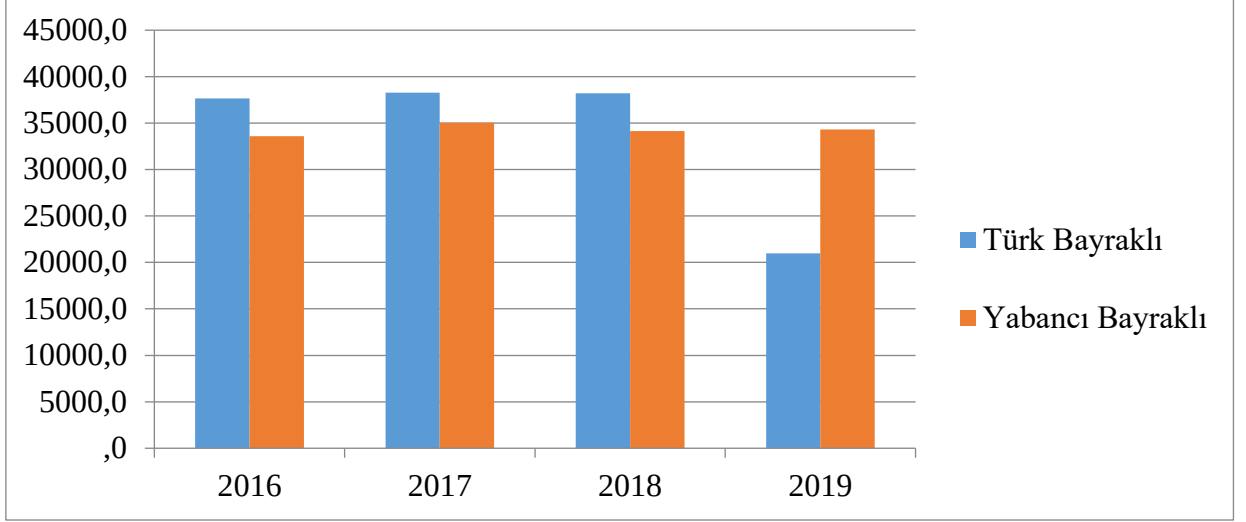
Tablo 5-2:Limanların kapasitesinin artırılması yönündeki proje (Denizcilik Sektör Raporu, 2020)

Liman/Tesis	Yük Cinsi	Mevcut Kapasite	Proje Sonu
Liman İskenderun	Konteyner	1.000.000 TEU	3,000,000 TEU
Toros Tarım (Samsun)	Dökme Katı Genel Kargo	3,300,000 Ton	8,500,000 Ton
Aksa	Genel Kargo	600.000 Ton	4,000,000 Ton
Petkim Konteyner Limani (Petlim)	Konteyner	800.000 TEU	1,500,000 TEU (bölgedeki yük talebine bağlı olarak ileride 4.000.000 TEU'ya çıkartılabilecektir.)

Türkiye limanlarında gerçekleştirilen yükleme ve boşaltma faaliyetleri yıllar içerisinde giderek artış göstermektedir. 2015-2019 yılları arasında ülkemiz limanlarında gerçekleştirilen ihracat ve ithalat faaliyetleri 2018 yılında bir önceki yıla göre düşüş yaşamış, fakat 2019 yılında tekrardan faaliyetler artış göstermiştir. Ülkemiz limanlarında gerçekleştirilen yükleme-boşaltma faaliyetleri Tablo 5-3’de verilmiştir (Denizcilik Sektör Raporu, 2020).

Tablo 5-3:Türkiye Limanlarında gerçekleştirilen yükleme ve boşaltma miktarları (Denizcilik Sektör Raporu, 2020)

TAŞIMA CİNSİ		2015	2016	2017	2018	2019
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	13.754.810	15.272.855	15.138.335	15.660.122	14.132.161
	YABANCI GEMİ	78.397.812	79.532.265	98.553.733	94.764.513	117.544.417
	TOPLAM	92.152.622	94.805.120	113.692.068	110.424.635	131.676.578
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	22.724.776	23.350.424	21.677.485	19.850.109	13.763.576
	YABANCI GEMİ	185.601.532	191.782.095	211.978.539	198.694.711	207.641.236
	TOPLAM	208.326.308	215.132.519	233.656.024	218.544.820	221.404.812
KABOTAJ	YÜKLEME	25.894.384	26.249.991	29.898.010	29.550.554	28.251.017
	BOŞALTMA	26.578.284	27.050.225	30.498.069	30.005.29	27.861.707
	TOPLAM	52.472.66	53.300.216	60.396.079	59.555.845	56.112.724
TRANSİT	YÜKLEME	58.597.204	61.436.179	55.544.396	63.081.077	64.960.731
	BOŞALTMA	4.487.893	5.527.128	7.885.329	8.547.183	10.013.567
	TOPLAM	63.085.097	66.963.307	63.429.725	71.628.260	74.974.298
TOPLAM	YÜKLEME	176.644.210	182.491.290	199.134.474	203.056.266	224.888.326
	BOŞALTMA	239.392.485	247.709.872	272.039.422	257.097.294	259.280.086
	TOPLAM	416.036.695	430.201.162	471.173.896	460.153.560	484.168.412



Şekil 5-2: Türkiye limanlarına gelen gemi sayıları (Denizcilik Sektör Raporu, 2020)

Geo-stratejik bakımdan deniz yolu taşımacılığında ülkemizin enternasyonal pazarlara erişmesinde ve ülkenin iktisadi, ticari ve sosyal yapısında limanların yeri oldukça önemlidir. Küreselleşmeyle beraber limanlar yalnızca bölgesel yüke hizmet sunan limanlar olmanın yanında birçok bölgenin limanı olması yönünde gelişme göstermektedir.

Türkiye limanları, Karadeniz ve Doğu Akdeniz denizcilik yolları üzerinde planlı bir konuma sahiptir ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney doğrultusunda uluslararası ulaştırma koordinatlarının birleşim noktalarında yer almaktadır. Bu avantajlı konum sayesinde aktarma-transit yükleri çekebilecek özelliklere sahiptir. Akdeniz Bölgesinde bulunan limanlar, Orta Doğu'ya ve Merkezi Asya ülkelerine temel denizcilik hattı üzerinden gelen yüklerin ulaştırılmasında aktarma-transit liman görevi görmektedir. Avrupa Birliği'nin oluşturduğu Trans Avrupa ve Pan-Avrupa ulaştırma hatlarının Türkiye bağlantısı ve bu hatların Doğu'ya kadar uzanması bakımından Marmara Bölgesi'nde bulunan rıhtımlar büyük önem taşımaktadır. Türkiye'de bulunan limanlar sayesinde Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ile İran ve Hindistan'a kadar iletilebilmektedir (Denizcilik Sektör Raporu, 2020).

Rıhtımların denizcilik yolları tarafından seçilme nedenleri arasında coğrafi konumla birlikte rıhtım operasyonlarının verimlilikleri, hizmet kaliteleri, uygun rıhtım altyapıları ve üstyapı işlevleri, rıhtım tarifeleri ve rıhtım güvenliği de yer almaktadır (Denizcilik Sektör Raporu, 2020).

5.3 ÜLKEMİZDEKİ LİMANLARIN İDARELERİ VE YÖNETİMLERİ

Türkiye’de liman yönetiminde,” *ulusallaşma dönemi, kamu ve özel sektörün liman işletmeciliği dönemi ve devletin liman işletmeciliğinden soyutlandığı özelleşme dönemi*” olmak üzere üç dönem bulunmaktadır. Geçmiş zamanlarda limanlar yalnızca kamu limanı özelliğine sahiplerken, çağımızda özelleşme sürecinin hız kazanması ile beraber özel limanların sayılarında artış yaşanmaktadır.

Türkiye’de liman politikaları; “1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu, 1926 tarihli 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 1990 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkındaki kanunlar” olmak üzere farklı yasalar ile desteklenmektedir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007). Bu yüzden ülkemizdeki limanların idareleri ve yönetimleri çeşitli kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. Limanların idaresinden ve yönetiminden sorumlu bazı kuruluşlar; “Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı ile Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (DLH), Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ), Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Belediyeler ve Özel kuruluşlar” şeklinde sıralanmaktadır. Ülkemizde limanlar verilen kuruluşlarca idare edilmesine rağmen uygulamalı olarak iskele operasyonları; belediyeler, devlet işletmeleri, Tarım ve Köy Hizmetlerine Bağlı Kooperatifler, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Özel Sektör tarafından gerçekleştirilmektedir.

Ülkemizdeki limanlar, kamu, özel sektör ve belediyeler tarafından işletilerek yönetilmektedir. Kamu limanlarını büyük çoğunluğu TCDD ve TDİ A.Ş. tarafından işletilmektedir. Devletin kontrolünde bulunan limanlar, Ankara merkezli yönetim, yerel karar almada yaşanan eksiklikler, mevzuat baskısının verildiği hizmetlerde yaşanan verim düşüklükleri ve planlanan yatırımlarda yaşanan gecikmeler gibi sebeplerden dolayı gerçekleştirilen yatırımlar ve istihdam edilen personel sayısı ile orantılı olarak ekonomik yarar sağlamamaktadır (Yavuz, 2000). Belirtilen bu nedenlerden dolayı son zamanlarda limanlarda özelleştirme süreci hızlanmıştır. Özel sektörün işlettiği limanlar maksimum kazanç elde edebilmek için planlama, yatırım ve işletme faaliyetleri gerçekleştirmektedir. Belediyeler genellikle daha ufak çaptaki limanları, iskeleleri ve balıkçı barınaklarını işletmektedir (Yavuz, 2000). Belediyelerin idaresinde bulunan limanlar genellikle kabotaj hattına hizmet sunmakta ve taşra şehirlerinin gereksinimlerini

karşılacaktır. Türkiye’de bulunan limanların idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar Tablo 5-4’de gösterilmiştir (www.denizcilik.gov.tr).

Tablo 5-4:Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar (www.denizcilik.gov.tr)

	Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
1	AKDENİZ İskenderun	İskenderun Limanı	TCDD
		Karayolları Asfalt Rıhtımı	Karayolları Asfalt A.S.
		Yazıcı Liman Tesisi	Yazıcı Demir Çelik San. Ve Tur.A.S.
		Orhan Ekinci İskelesi	Ekmer Deniz. Ve Gemi Acentelığı A.S.
		POAS İskenderun Terminali	Petrol Ofisi A.S.
		GübretaşSüperfosfatSarıseki İskelesi	Gübretaş Gübre Fab. A.S.
2	Dörtyol	İşdemir Liman Tesisi	İşdemir İskenderun Dem. Ve Çelik A.S.
		ÇekisanSamandırası	Çekisan Depolama A.S.
		AdvansaSasa Dolum Tesis.	Avdansa Sasa Polyester A.S.
		BP Dörtyol Terminali	BP Gaz A.S.
		Aygaz Dolum Tesis	Aygaz A.S.
		Milangaz LPG Terminali	Milangaz LPG DağıtımTic.VeSan.A.S.
		İpragaz Dörtyol Terminali	İpragaz A.S.
		Delta Liman Tesisi	Delta Petrol Ürünleri Tic. A.S.
		Birleşik Petrol Yeniyurt Tes	Birleşik Petrol A.S.
3	Botaş	Botas Dörtyol Rıhtımı	Botas A.S.
		AygazSamandıra Sistemi	Aygaz A.S.
		BP Gaz Samandıra Sis.	BP Gaz A.S.
		MilangazSamandıra Sis.	Milangaz A.S.
		Toros Tarım Limanı	Toros Tarım San. Ve Tic. A.S.
		Botas Ceyhan Lim. Tesisi	Botas Ceyhan Petrol İşlt. Müdürlüğü
		İşken İskelesi	İskenderun Enerji Üretim Ve Tic.A.Ş.
		Haydar Aliyev Den. Term.	Botaş International Ltd A.Ş.
4	Mersin	Mersin Limanı	PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu
		OPET Mersin Terminali	OPET Petrolcülük A.Ş.
		Altınbaş Dolum Tesisleri	Altınbaş Petrol Ve Tic. A. Ş.
		Ataş Liman Tesisi	Ataş Anadolu Tasfiyehanesi A.Ş.
		Siyam Petrol. Lim.Tesisi	Siyam Petrolcülük San. Tic. A.S.
		M.I.P. Mersin Limanı	Mersin Uluslararası Lim. İşlt. A. Ş.
		Mesbaş Liman Tesisi	Mersin Serbest Bölge İşleticisiA. Ş.
		Enerji Pet. Ürün. Tesisatı	Enerji Petrol Ürün.Pazarlama A. Ş.
		Tuta Petrolcülük Tesisatı	Tuta Petrolcülük A. Ş.
		Akpet Akaryakıt Tesisatı	Akpet Akaryakıt Dağıtım A. Ş.
		Balpet Akaryakıt Tesisatı	Balpet Petrol Ürünleri A. Ş.
5	Taşucu	Taşucu Seka Limanı	Seka Akdeniz İşletme Müdürlüğü
		Taşucu Belediye Limanı	Taşucu Belediyesi Başkanlığı
6	Anamur	Anamur Belediyesi Rıhtımı	Anamur Belediyesi Başkanlığı
7	Alanya	Alıdaş Limanı	Alıdaş Alanya Liman İşlt. A.Ş.

Tablo 5-4 (Devam): Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar
(www.denizcilik.gov.tr)

	Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
8	Antalya	Ortadoğu Liman Tesisi Adoport(ASÇİMPORT) Çekisan Terminali M. Oil Terminali	Ortadoğu Antalya Liman İşlt. A. Ş. ASÇİMPORT Tur.San.VeTic. A. Ş. Çekisan Depolama Hizmetleri A. Ş. Bölünmez Petrolcülük A. Ş.
9	Finike	Finike Belediyesi	Finike Belediyesi Başkanlığı
10	EGE Fethiye	Fethiye Bel. Lim. Tesis. Seka Rıhtımı	Fethiye Belediyesi Başkanlığı Seka Dalaman Müdürlüğü
11	Marmaris	Marmaris Limanı	Marmaris Liman İşlt. A.Ş.
12	Bodrum	Bodrum Bel. İskelesi Kemerköy TEK Rıhtımı Bodrum Yat Limanı D-Marin Liman Tesisi Bodrum Yolcu Limanı B. Yalıkavak Yat Lim.	Bodrum Gıda Mad. Turizm A.Ş. Kemerköy Elektrik Üretimi A.Ş. Bodrum Bel. Gıda San. Tur.VeTic.A.Ş. Doğuş Turgutreis Marina Liman İşletmeciliği Tur. Ve Tic. A.Ş. Bodrum Yolcu Liman İşletmeleri A.Ş. Bodrum Yalıkavak Yat Limİşlt. A.Ş.
13	Güllük	Güllük Gemi Yanaşma İsk.	Güllük Lim. İşlt .İnş. Tur. Tic. San. A.Ş.
14	Kuşadası	Kuşadası Liman Tesisi	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.
15	Didim	Didim Yolcu Limanı	Marmaris Liman İşletmeleri A.Ş.
16	Göcek	Mopak Liman Tesisi	MopakKağıt Karton San. Ve Tic. A.Ş.
17	Datça	Datça Belediye Rıhtımı	Datça Belediyesi Başkanlığı
18	Foça	Foça Bel. Liman Tesisi	Foça Belediyesi Başkanlığı
19	Çeşme	Ulusoy Liman İşletmesi	Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.
20	İzmir	Alsancak Limanı Ege Çelik Liman Tesisi İDÇ Liman Tesisi	TCDD Liman İşlet. Ve Nakiyecilik San A.Ş. İDÇ Liman İşletmeleri
21	Aliğa	Tüpras Rafineri Tesisi Pektim Liman Tesisi POASAliagaTerminali EgeDem.Çel.A.S.Rıhtımı Akdeniz Kimya Nempont Ege Gübre Liman Tesisi Limas Rıhtımı Alpet Akaryakıt Tesisatı Çukurova Rıhtımı Ege Gaz LNG Terminali Habas Rıhtımı Akdeniz Kimya Nempont Total Oil Liman Tesisi Çamaltı Rıhtımı Batıçim Liman Tesisi	Türkiye Petrol Rafinerileri A. Ş. Pektim Petrokimya Holding A. Ş. Petrol Ofisi A. Ş. Ege Demir Çelik A. Ş. Akdeniz Kimya NempontLim. İşlt. A. Ş. Ege Gübre Sanayi A. Ş. Limas Liman İşletmesi A. Ş. Altınbas Petrol Ve Tic. A. Ş. Çukurova Liman İşletmesi Ege Gaz A. Ş. Habas Nemrut Akdeniz Kim. Nempont Liman İşlt. A. Ş. Tutal Oil Türkiye A. Ş. Çamaltı Rıhtımı Batı Anadolu Çimento Sanayi A.Ş.
22	Dikili	Dikili Limanı	Dikili Liman Ve Tur. İşlt. Tic. A.Ş.

Tablo 5-4 (Devam): Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar
(www.denizcilik.gov.tr)

	Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
23	Ayvalık	Ayvalık Feribot İskelesi Ayvalık Belediye İskelesi Ayvalık Gümrük Rıhtımı	Ayvalık Belediyesi Başkanlığı Ayvalık Belediyesi Başkanlığı Ayvalık Belediyesi Başkanlığı
24	Bozcaada	Bozcaada Rıhtımı	Bozcaada Belediyesi Başkanlığı
25	Gökçeada	Gökçeada TDİ Limanı	TDİ A.Ş.
26	MARMARA Çanakkale	Akçansa Limanı Kepez Liman Tesis İçdas Liman Tesis	Akçansa Çimento A.Ş. Çanakkale Liman İşlt. San. Ve Tic. A.Ş. İçdas Çelik Enerji Tersane Ve Ulaş.San.A.Ş.
27	Lapseki	Lapseki Şehir Rıhtımı	TDİ A.Ş.
28	Gelibolu	Gelibolu Bel. İskelesi	Gelibolu Belediye Başkanlığı
29	Karabiga	Karabiga Bel. Limanı	Karabiga Belediyesi Başkanlığı
30	Bandırma	Bandırma Limanı Bağfaş Liman Tesis	İDO A.Ş. ve ÇELEBİ A.Ş. Bağfaş Gübre Fabrikaları A.Ş.
31	Mudanya	Mudanya Bel. iskelesi Petrol Ofisi Rıhtımı	Mudanya Belediyesi Başkanlığı Petrol Ofisi A.Ş.
32	Marmara Adası (İlçesi)	Özgümüş Mermer Badalan İskelesi Dolamit Madencilik Badalan İskelesi Saraylar Belediye Limanı Ekinlik İskelesi Marmara A. Tur. Yanaşma Yeri Marmara Okullar İskelesi Çınarlı İskelesi Avşa Türkeli Feri İskelesi Avşa İDO İskelesi Türkeli Yiğitler İskelesi	Özgümüş Mermer Mozaik Sanayi Ve Deniz Nak. Tic. LTD. Şti. Dolamit Madencilik Sanayi Ve Ticaret LTD. Şti. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk. İDO A.Ş. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk. İDO A.Ş. Yiğitler Su Ürünleri Koop.
33	Erdek	Erdek Feri İskelesi Balıklı(Paşalimanı) İskelesi	Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk
34	Ayvalık	Ayvalık Belediye Limanı	Ayvalık Belediye Başkanlığı
35	Edremit	Akçay Limanı	Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Bşk.
36	Burhaniye	Burhaniye Yat Limanı	Burhaniye Belediye Başkanlığı

Tablo 5-4 (Devam): Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar
(www.denizcilik.gov.tr)

Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
37 Gemlik	Gemlik Belediye İşkelesi	Gemlik Belediyesi Başkanlığı
	BP Gemlik Dolum Tesis.	BP A.Ş.
	Gemport	Gemlik Liman Ve Depolama İşlet. A.Ş.
	Gemlik Gübre Lim. Tesis	Gemlik Gübre Sanayii A.Ş.
	Borusan Terminali	Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık Ve Ticaret A.Ş.
	M.K.S. Liman Tesis	M.K.S. Marmara Kimya Sanayi A.Ş.
	Kurşunlu Rıhtımı	Kurşunlu Belediyesi Başkanlığı
	Küçükkumla Rıhtımı	Küçükkumla Belediyesi Başkanlığı
	Büyükumla Köy Rıhtımı	Büyükumla Köyü
	Rodaport	Roda Liman Depo. Ve Lojistik İşlet. A.Ş.
38 Yalova	Aksa	Aksa Akrilik Kimya Sanayi A.Ş.
	Velsan Akrilik Elyaf Ve İplik San.	Velsan Akrilik Elyaf Ve İplik San.
	Altinel	Altinel Melamin Sanayi A.Ş.
	Efesport	İstanbul Demir Çelik Fab. A.Ş.
	Çolakoglu	Çolakoglu Metalurji A.Ş.
	Poliport	Poliport Kimya San. Ve Tic. A.Ş.
	Çayırova Cam Sanayi	Çayırova Cam Sanayi A. Ş.
	Petline Körfez Dol. Tesis	Petline Petrol Ürünleri A. Ş.
	TÜPRAS	Türkiye Petrol Rafineleri A. Ş
	Kroman Liman Tesis	Kroman Çelik Sanayi A. Ş.
39 İzmit	Shell Derince Terminali	The Shell Company Of Turkey
	Solventas Limanı	Solventas Teknik Depolama A. Ş.
	Aygaz Yarımca Dol. Tesis	Aygaz A. Ş.
	Diler Liman İşletmesi	Diler Dem. Çel. End. Ve Tic. A. Ş.
	Lafarge Aslan Çimento	Lafarge Aslan Çimento A. Ş.
	Ford Otomotiv Lim. Tesis	Ford Otomotiv Sanayi A. Ş.
	Total Oil Gebze Terminali	Total Oil Türkiye A. Ş.
	Evyap Kırazlıyalı Limanı	Evyap Sabun Yag Gliserin San. Tic. A.Ş.
	Nuh Çimento Liman Tesis	Nuh Çimento Sanayi A. Ş.
	Rota	Rota Liman Hizmetleri Sanayi A. Ş.
	Limaş	Limas Liman İşletmeleri A. Ş.
	Habaş LPG Terminali	Habas Petrol Ürün. End. Ve Tic. A. Ş.
	POAS Derince Terminali	Petrol Ofisi A. Ş.
	İgşaş	İstanbul Gübre Sanayi A. Ş.
	Turkuaz Liman Tesis	Turkuaz Petrol Ürünleri A. Ş.
	Milangaz LPG Terminali	Milangaz LPG Dağıt. Tic. Ve San. A.Ş.
	Marmara Transport İsk.	Marmara Trans. Gemi San. Ve İnş. A. Ş.
	K.yolları Tavsancı Asfalt	K.yolları Makine İkmal Müd. A. Ş..
	Yılport	Yılport Kon. Ter. Ve Lim. İşlt. A. Ş.
	Autoport	Autoport Liman İşletmesi A. Ş.
	OPAY Körfez Dol. Tesis	OPAY Akaryakıt Dağıtım LTD. Sti.

Tablo 5-4 (Devam): Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar
(www.denizcilik.gov.tr)

Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
39 İzmit	İst.Dem.ÇelikA.S.Rıhtımı	İstanbul Demir Çelik Sanayi A. Ş.
	Total	Total Petrol A. Ş.
	Sedef	Sedef Gemi Sanayi A. Ş.
	Alemdar	Alemdar Dil İskeleyi Liman İşletmesi
	Kırlangıç A.S. Rıhtım	Kırlangıç A. Ş.
	Aygaz	Aygaz A. Ş.
	Transtürk	Transtürk Kimya Sanayi A. Ş.
	Melas	Adapazarı Seker Fabrikası A. Ş..
	Gübretaş Liman Tesisi	Gübretaş Gübre Fabrikaları T. A. Ş.
	Yarımca Bel. Rıhtımı	Yarımca Belediyesi Başkanlığı
	Pektim	Pektim Petrokimya A. Ş.
	Ak-Tas Tank Terminali	Ak-Tas Dış Ticaret A. Ş.
	Koruma Klor Alkali Lim.	Koruma Klor Alkali San.Ve Tic. A. Ş.
	Derince Limanı	TCDD
40 İstanbul	Seka	İzmit Selüloz Ve Kağıt Sanayi A. Ş.
	Haydarpaşa Limanı	TCDD
	TDİ Karaköy-Salıpazarı Liman Tesisi	TDİ A. Ş..
	Zeyport	Z.burnuLim.İşlt.San.Ve Tic. A. Ş.
	Çekisan Çekmece Term.	ÇekisanDepolomaHiz. Ltd. Sti.
	POAS Haramidere Terminali	Petrol Ofisi A. Ş.
41 Ambarlı	UN RO-RO Pendik Terminali	Un Ro-Ro Pendik Terminali İşlt A. Ş.
	Kumport	Kumport Liman Hiz. Ve Lojistik San. Ve Tic. A. Ş.
	Akçansa	Akçansa Çimento Ticaret A. Ş.
	Mardas	Mardas Marmara Deniz İşlt. Tic. A. Ş.
	Armaport	Armatörler Liman İşletmeleri A. Ş.
	Anadolu (Set) Çim. Term.	Anadolu Çimentoları Türk A. Ş.
	Total Oil	Total Oil Türkiye A. Ş.
	Aygaz Ambarlı Dol. Tesis.	Aygaz A. Ş.
	Marport Ana Terminali	Marport Liman İşlet. Tic. Ve San A. Ş.
42 Silivri	Marport Batı Terminali	Marport Liman İşlet. Tic. Ve San A. Ş.
	Soyak Limanı	Soyak Lim. Angurya Çiftliği Mevkii
43 Tekirdağ	Silivri Belediyesi Rıhtımı	Silivri Belediyesi Başkanlığı
	Akport	TekirdağAkport Liman İşlt. A. Ş.
	Botas LNG Terminali	Botas LNG Terminal İşlet. Müdürlüğü
	Martas	MartasM.Ereglisi Liman İşlet. A. Ş.
	TMO Tekirdağ Rıhtımı	TMO Genel Müdürlüğü
	Saraphane Rıhtımı	TekirdağSarap Ve İçki
	Petline Trakya Dol. Tesisi	Petline Petrol Ürünleri Tic. A. Ş.
	Murefle Rıhtımı	Murefle Belediyesi Başkanlığı
44	Opet Marmara Ereğ. Term.	OPET Petrolcülük A. Ş.
	Sarköy Rıhtımı	Sarköy Belediyesi Başkanlığı

Tablo 5-4 (Devam): Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar
(www.denizcilik.gov.tr)

	Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
44	KARADENİZ Sile	Sile Limanı	Sile Belediyesi Başkanlığı
45	Kefken	Kefken Adası Rıhtımı	TKE Tahsiliya Bölümü Müdürlüğü
46	Ereğli	Erdemir Lim.(Uzunkum) Barınak İskelesi Amaç Taşımacılık Rıhtımı	Ereğli Demir Çelik Fab. A.Ş. Maliye ve Hazine Bakanlığı Amaç Taşımacılık Petrol Ürünleri A.Ş.
47	Zonguldak	TTK Karadeniz Ereğli TTK Zonguldak Erdemir Karadeniz Ereğli Bel. Lim. Erdem Çimento Fab.	Karadeniz Ereğli TTK Liman İşlt. A.Ş. TTK İşletmeleri Ereğli Demir Ve Çelik Fab. T.A.Ş. KDZ. Ereğli Belediyesi Liman İşletmesi Erdem Ereğli Çim. İnş. Ve Den.Nak San. ve Tic A.Ş.
48	Bartın	Bartın Limanı	Bartın Belediyesi Başkanlığı
49	Amasra	Amasra Limanı	Amasra Belediyesi Başkanlığı
50	Cide	Kurucaşile Limanı	Kurucaşile Belediyesi Başkanlığı
51	İnebolu	İnebolu	İnebolu Belediyesi Başkanlığı
52	Ayancık	Ayancık Bel. Rıhtımı	Ayancık Belediyesi Başkanlığı
53	Sinop	Çakıroğlu Sinop Liman Tes.	Çakıroğlu Sinop Liman İşletmeleri A.Ş.
54	Gerze	Gerze Rıhtımı	Gerze Belediyesi Başkanlığı
55	Samsun	Samsun Limanı Toros Tarım Samsun Samsun Azot Rıhtımı Milangaz LPG Term. Yeşilyurt Aygaz Sam. Dol.Tesis. Yıldız Samandıra Tes. Sürsan Limanı Alpet Akaryakıt Tesis. Total Oil POAS Samsun Term. Ceka Enerji Akaryakıt Depo Tesis.	TCDD Toros Tarım San. Ve Tic. A.Ş. Samsun Gübre San. A.Ş.. Milangaz LPG Dağıt.Tic Ve San A.Ş.. Y.yurtDemirçekmeSan.VeTic.Ltd.Sti. Aygaz A.Ş. Yıldız Entegre Ağaç San. Ve Tic. A.Ş. Sürsan Su Ürünleri San. Ve Tic. A.Ş. Altınbaş Petrol Ve Tic. A.Ş. Total Oil Türkiye A.Ş. Petrol Ofisi A.Ş. Ceka Enerji Üretim A.Ş.
56	Ünye	Ünye Limanı	Ünye Belediyesi Başkanlığı
57	Fatsa	Fatsa Bel. İskelesi	Fatsa Belediyesi Başkanlığı
58	Ordu	Çakıroğlu Ordu Liman Tes.	Çakıroğlu Ordu Liman İşletmeleri A.Ş.
59	Giresun	Çakıroğlu Giresun Karadeniz LPG Term. OPET Espiye Term.	Çakıroğlu Giresun Limİşlt. A.Ş. Karadeniz LPG Depolama Ve Deniz Taşımacılığı A. Ş. OPET Petrolcülük A. Ş.
60	Vakfikebir	Vakfikebir Rıhtımı	Vakfikebir Belediyesi Başkanlığı
61	Akçaabat	Akçaabat Rıhtımı	Akçaabat Belediyesi Başkanlığı
62	Trabzon	Trabzon Liman Tesisi POAS Trabzon Terminali	Trabzon Liman İşlt. A. Ş. Petrol Ofisi A. Ş.

Tablo 5-4 (Devam): Türkiye limanlarının idarelerini ve yönetimlerini gerçekleştiren kurumlar
(www.denizcilik.gov.tr)

	Liman ve Liman Grubu	Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
63	Çamburnu	Çamburnu Limanı	Sac Gemi Sanayii
64	Rize	Riport	Riport Rize Liman İşletmesi A. Ş.
65	Çayeli	Ünye Çimento Çayeli Limanı	Ünye Çimento
66	Hopa	Hopa Limanı	Park Denizcilik Hopa Liman İşlt. A. Ş.

5.4 ÜLKEMİZDEKİ LİMANLARDA KARŞILAŞILAN PROBLEMLER VE ÇÖZÜM YOLLARI

Limancılık sektörü ticaret hacminden ve ekonomik parametrelerden doğrudan etkilenmektedir. Ayrıca bütün dünyada görülen global krizin sonuçları da limancılık sektörüne etki etmektedir. Türkiye ekonomisinin pozitif olarak gelişme göstermesi, liman yatırımlarında artışın olması ve konteynerize yüklerin hacminde yaşanan artış limancılık sektörünün yavaş yavaş büyüyeceğini işaret etmektedir.

Limanlar dünyada yaşanan ekonomik gelişmelerden direk olarak etkilendikleri için finansal yapısı kuvvetli olan limanlar bu kriz halinde avantajlı olarak yatırım yapmaktadırlar. Fakat mevcut bürokrasinin çıkarmış olduğu problemler, bunların yol açtığı yatırım süreçlerindeki zaman ve maddi kayıplar rekabet şartlarının zorlaşmasına neden olmaktadır. Bu yüzen yatırım sürecindeki maliyetlerin minimuma indirilmesi ve bürokratik problemlerin yol açtığı zaman kayıpları engellenerek aynı maliyetle daha fazla iş üretilmesi yönündeki çalışmalara ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Türkiye limanlarında görülen yapısal ve işletmecilik alanlarındaki problemler aşağıda verilmiştir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007)(Yercan, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, 1996)(Karabacak, 2000)(TDİ, 2000):

- Liman otorite sistemi yeterli ölçüde gelişmemiştir ve süregelen işletmecilik problemleri bulunmaktadır,
- Gümrük hizmetleri, malzeme ve personel eksiklikleri nedeniyle ticari işlem ve faaliyet hızını yakalayamamaktadır,
- Türkiye’deki limanların çoğunluğu yanlış planlama sebebiyle kentlerin içerisinde sıkışıp kalmış durumdadır,

- Türkiye’deki limanlar farklı kuruluşlar tarafından yönetilmekte ve kurumlar arasında koordinasyon sağlanamamaktadır,
- Limanlar otorite çokluğuna sahip olmakta ve liman yönetiminde bilgi akışı yeterli oranda sağlanamamaktadır,
- Limanlarda yapım ve işletme ekipmanlarının yetersiz olması, yanaşma yerleri, rıhtımlar, derinlikler ve rıhtım vinçlerinin az olması,
- Alakalı yasaların eski olması ve uygulama aşamasında birçok sorunla karşılaşılması,
- AB’ye üye olunmadığı için Avrupa ülkeleri ile gerçekleştirilen dış ticarete bazı zorluklarla karşılaşılması şeklinde özetlenmektedir.

Türkiye limanlarında karşılaşılan problemlere yönelik geliştirilen çözüm yolları aşağıda listelenmiştir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007):

- Gümrük Mevzuatında gerekli değişiklikler gerçekleştirilerek Türkiye limanlarında kabotaj yüklerine hizmet sunulması desteklenmelidir.
- Limancılık yatırımlarını destekleyecek yasal ve mali düzenlemeler yapılmalı ve bu yeni yasal düzenlemeler ile birlikte devlet ve özel sektör iş birliğinde bulunmalıdır.
- Yürürlükten kaldırılmış olan liman yatırımları özendirilerek tekrardan yürürlüğe konulmalıdır.
- Kıyı yapılarında uygulanacak olan prosedürler tekrardan düzenlenmelidir.
- Liman yatırımları hususundan tek bir kurum sorumlu olmalıdır.
- Yürürlükte bulunan Gümrük Mevzuat düzenli şekilde incelenmeli ve yenilenmelidir.

5.5 LİMANLARDA DEĞİŞİME YOL AÇAN FAKTÖRLER VE LİMANLARA ETKİLERİ

Gemi tasarımlarında ve inşalarında görülen teknolojik gelişmeler ve büyük gemilerin yaratmış olduğu ölçek ekonomileri malların uzak mesafelere aktarılmasını ekonomik hale getirerek özellikle gelişme aşamasındaki ülkelerin ticaretlerinin gelişimine büyük katkıları olmaktadır. Bu durumda hammaddeler ve son ürünler için pazarların genişlemesine ve dünyadaki birçok ülkenin sanayileşmesine neden olmaktadır.

Denizyoluyla gerçekleştirilen taşımacılık giderek hız kazanmıştır. Gelişmiş yükleme ve boşaltma yöntemleriyle limanların uygun olması bu hızın daha fazla artmasına destek vermekte ve

bu sayede deniz yolu taşımacılığı en uygun taşımacılık şekli olmaktadır. Deniz taşımacılığı kitle taşımasında en ideal taşıma şeklidir. Son zamanlarda konteyner taşımacılığında görülen gelişmelerle beraber intermodal taşımacılık daha sık tercih edilmeye başlanmış ve deniz taşımacılığında konteyner kullanımı daha fazla tercih edilmeye başlanmıştır (Deveci, 2002).

İlk gelişim, konteynerin keşfedilmesiyle gemiden karaya gerçekleştirilen transferlerdir. Bu yenilikle gemilerin limanlarda kalış süreleri daha da kısalmış ve gemi ebatlarında yükselişlere neden olmuştur. İkinci gelişim ise, karasal köprüler oluşturan intermodal gemi-kara taşımacılığıdır. Bu gelişimle deniz taşımacılığında faydalanan konteynerler karanın daha fazla iç kesimlerine ulaşabilmektedirler. Limanların hinterlandları artacak ve taşıyıcıların uğrayacakları liman sayıları azalacaktır. Terminal boyutlarının artmasına bağlı olarak gemi boyutları da artış gösterecektir. Üçüncü gelişim, limanlardaki yetersiz altyapıyla başa çıkabilmek amacıyla ana liman ve besleme limanı ağı oluşturarak taşımacılık hizmeti sunulmasıdır. Bu gelişme, özellikle Doğu-Batı rotasındaki gemi-liman ikilisinin büyümesini sağlamıştır (Mıdoro & Musso, 2005). Dördüncü gelişim, ağ ekonomilerince yönlendirilerek ortaya çıkarılan küresel hizmet kalıpları odak noktası olmuştur.

5.6 LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE EĞİLİMLER

Sürekli artış gösteren ve trilyon dolarlık hacmi bulunan denizcilik sektörünün temel küresel eğilimleri, konteyner trafiğinin artış göstermesi, gemi boyutlarının artması, denizcilik rotalarında birleşmelerin olması, denizcilik yollarının globalleşmesi ya da kombine hale gelmesi ve rıhtım işletenlerin birleşmesi olarak sıralanmaktadır.

Deniz taşımacılığında görülen bu meyiller limanlarda da bazı sıkıyönetimler oluşturmuştur. Bu baskılar; limanlarda artış gösteren talepleri gidermek için kapasite ihtiyaçları, rekabet edebilen bir tarife yapısı oluşturmak, liman sıkışıklıklarının azaltılması, güvenlik ve emniyetin yükseltilmesi, yükselen yakıt ücretleri ve doğal afetler ile baş edebilmektir. Deniz taşımacılığının artış göstermesi bazı fırsatları da beraberinde getirmektedir. Bunlar; yeni büyük gemilerin inşa edilmesi, küresel liman işletmecilerinde gelişmelerin yaşanması, liman özelleştirmelerinin mevcut işletmecilere birleşme imkanı ve kazanç sağlaması, limanlara özel sektörün katılmasıyla ihtiyaç duyulan sermaye ve teknik uzmanlık verilmesi, araştırma ve geliştirme yöntemleriyle dijital teknolojilerin sunulmasıdır.

5.6.1 Limanlarda Uzmanlaşma

Konteyner rıhtımları gibi bazı rıhtımlar her çeşit ağırlığı elleçleyebilmektedir, ancak bazı rıhtımlar yalnızca belirli bazı ağırlıkları elleçleyebilmektedir. Konteynerizasyon rıhtım hizmetlerinin standartlaşmasına yol açmıştır. Bu durumda limanların daha önceden yalnızca belirli yükleri elleçleyerek elde ettikleri büyük pazar payları ve karları sonlandırmıştır. Bu yüzden limanlar vermiş oldukları hizmetleri farklılaştırarak müşterilerini etkilemeye çalışmışlardır.

Çağdaş limanlar genellikle temel hizmetler ve katma değer hizmetleri olmak üzere iki çeşit hizmet vermektedirler. Birçok limanda sunulan temel hizmetler; deniz hizmetleri, terminal hizmetleri, onarım hizmetleri, tesis organizasyon hizmetleri ve veri işlem hizmetleridir. Katma değer hizmetler, rıhtımların günümüzdeki isteklerini karşılamak için modern limanlarda bulunması gerekli olan hizmetlerdir. Katma değeri olan hizmetler, katma değeri olan lojistik hizmetler ve katma değerli tesislerdir. Katma değerli lojistik hizmetleri; *“yükleme ve dökme, konteyner içi doldurma dökme, genel ağırlık istifleme, dökme istifleme, sıvı depolama, soğuk hava depolama, birleştirme, bakım restore, kalite denetim, yeni baştan paketleme, test etme, gönderim merkezleri hizmetleri, yeni baştan edinim hizmetleri”* şeklinde sıralanmaktadır. Katma değerli işletme ise; *“tartı istasyonları, araç park sahaları, gümrük işletmeleri, kamyon bakım ve onarım tesisleri, konteyner bakım ve onarım tesisleri, temizleme tesisleri, yakıt tesisleri, treyler bakım ve onarım ve kiralama tesisleri, bilgi ve haberleşme işletmeleri, oteller, restoranlar, emniyet ve güvenlik işletmeleri, ofisler ve alım-satım mağazaları”* ndan oluşmaktadır.

5.6.2 Limanlarda Özelleştirme

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi hem rıhtımların yönetim açısından bakış açılarını hem de rıhtım veya terminal işletmecilerinin yapısını değiştirmiştir. Önceden kamunun işlettiği rıhtımların ve istasyonların işletimleri enternasyonal ortaklıklar tarafından yapılmaktadır. Günümüzde, konteyner limanlarının çoğunluğu özelleşmiştir (UNCTAD, 1996). Kamu limanlarında rekabet eksikliği, esnekliğin olmaması ve bürokrasi nedeniyle verim düşüklüğü ve hizmet kalitesinin yetersizliği söz konusu olmaktadır. Özelleştirmede limanların rekabet edebilirliği ve iş verimliliği artacaktır. Özelleştirme ile limancılık sektörü daha fazla mali kaynak sağlayabilecek, teknolojik gelişmeler artacak ve uzmanlaşmış yönetimler oluşacaktır (Nan, Yigun, & Yuan, 2009).

Özel girişimin denetiminde bulunan limanlar özel girişim politikaları ve amaçları doğrultusunda özel düzenlemeler ve kurallar ile idare edilmektedir. Özelleştirme ile birlikte liman yönetimleri de özerk olmalıdır. Çünkü özerklik etkili bir liman yönetimi için şarttır. Limanların faaliyetlerinin özerk yönetim tarafından yapılması yönetimin liman işlemlerinde planlayıcı ve düzenleyici rolünü arttırmakta, verimli işlemler yaptırmakta ve limanların sağlanan karın limana yeni yatırımlar olarak geri dönmesini sağlamaktadır.

5.6.3 Denizyolu Taşıyıcılarının Liman İşletmeciliğine Yönelimi

Dünyada yaşanan küreselleşmeler, dijital gelişmeler, yeni kanunlar ve normlar, yeni işletmelerin kurulması, yükselen değerler ve tedarik zincirini en iyi şekilde yönetme çalışmaları ulaştırma giderlerini minimuma indirme yönünde baskılara neden olmuştur. Bu yüzden büyük taşıyıcılar birleşerek liman işletmeye başlamışlar ve uluslararası liman işletmecileri oluşmuştur. Taşınan malzemelerin bir yerden başka bir yere kesintisiz şekilde taşınması büyük önem kazanmıştır. Küresel terminal işleticilerinin sınıflandırılması Tablo 5-5'te verilmiştir (MORI, 2005).

Tablo 5-5:Küresel terminal işleticilerinin sınıflandırılması (MORI, 2005)

Sınıflandırma	Karakteristik Noktaları	Sahipleri	İşletmeler
Esas işi ağırlık elleçleme firması olanlar	Asıl iş rıhtım faaliyetleri ve ağırlık elleçleme “kar merkezi”	Devlet veya rıhtım firması şeklinde kamu Özel	DPW (P&O), PSA ve HHLA HPH, Eurogate SSA, Marine, Dragados, Grup TCB ve ICTSI
Esas işe konteyner taşıyıcısı olanlar	Esas işi konteyner taşımacılığı ve konteyner terminallerine yatırım, “maliyet merkezi”	Kamu (Devlet ya da liman işletmesi) Özel	- YangMing, CMA-CMG, HanjinKline, Evergreen, MISC, APL, MOL, Hyundai(HMM)
	Esas işi konteyner taşımacılığı fakat başka işletmelerin ve kendisinin şirket içerisindeki trafiği elleçlemek amacıyla bağımsız şekilde terminal işletmeciliği kurulmuş	Kamu (Devlet ya da liman işletmesi) -	COSCO Pacific APMT, NYK

Enternasyonal deniz taşıyıcıları temel belirlenmiş yolları üzerinde bulunan limanların ve terminallerin işletmelerini yapmaktadırlar. Böylelikle taşıyıcılar deniz taşımasının yanında tedarik

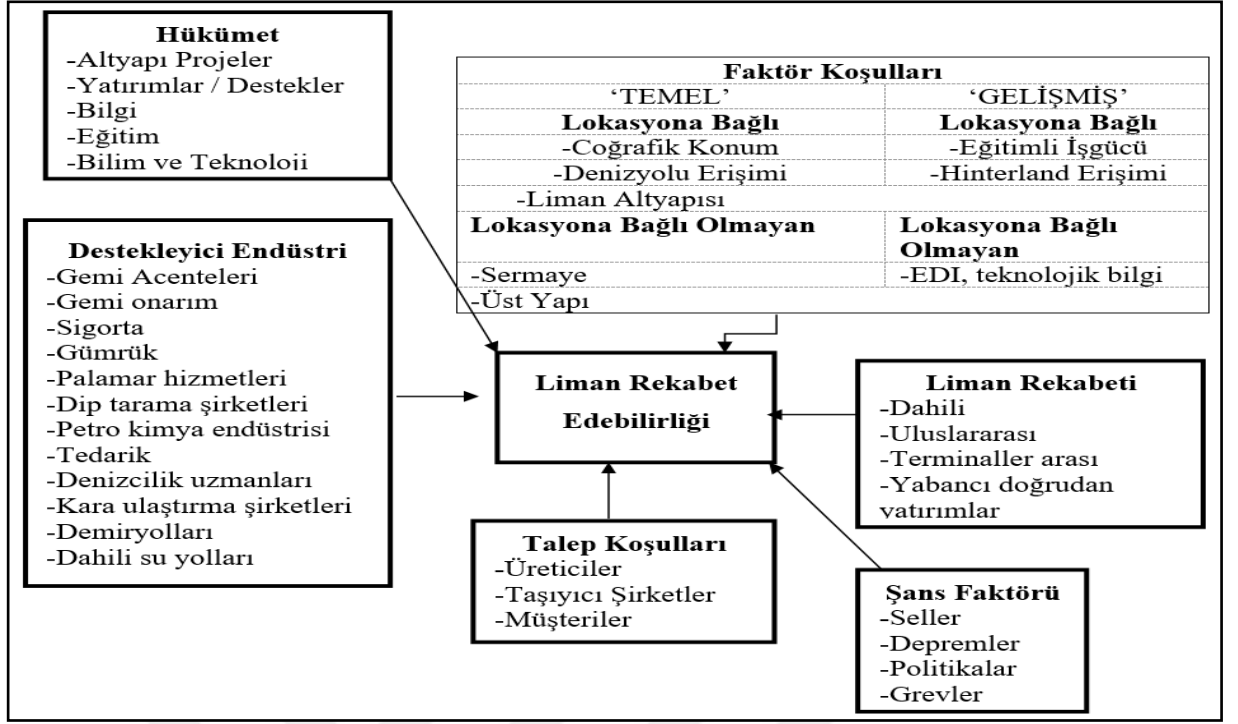
zincirinin her aşamasını kontrol ederek ekonomik girdileri ve çıktıları bir bütün olarak değerlendirebilme imkânı bulmuşlardır (Mıdoro & Musso, 2005).

5.6.4 Limanlarda Rekabet ve Pazarlamaya Yönelim

Limanlar son zamanlarda geçirmiş oldukları büyük yönetsel ve operasyonel değişimlerin sonucunda küresel liman işletmelerince işletilmiştir. Önceden bölgesel şekilde iş yapan işletmeler küresel iş yapan çok uluslu işletmeler halini almışlardır. Limanlar tedarik zinciri içerisinde bir bağlantı konumuna gelmişlerdir.

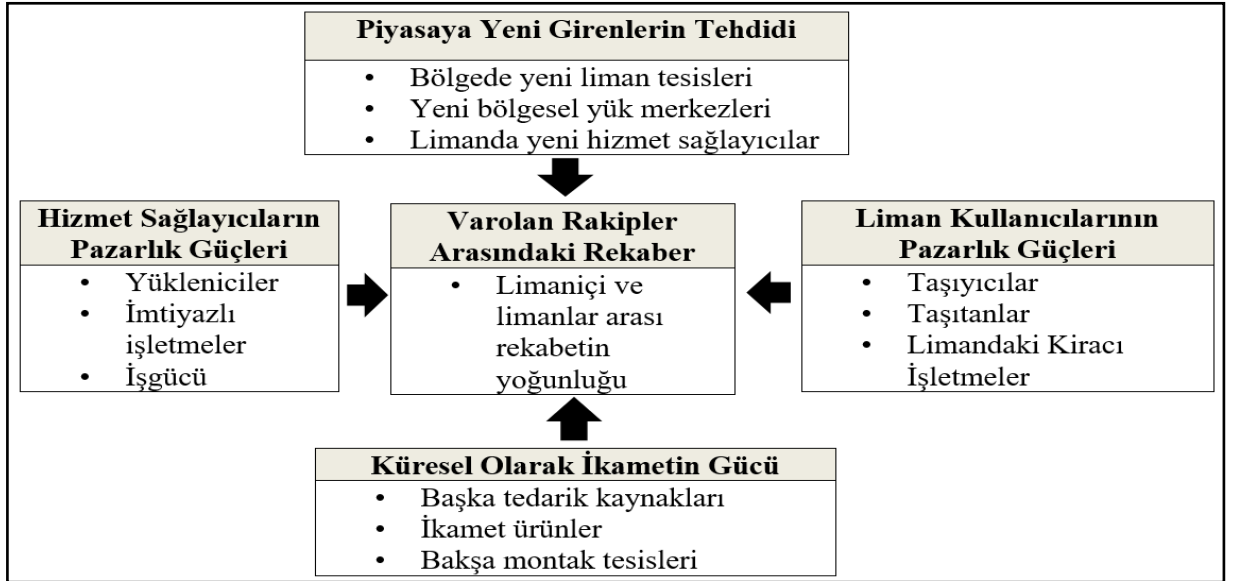
Liman içi ve limanlar arasındaki rekabet çoğunlukla farklı terminal ağlarını işleten küresel terminal işletmecileri arasında yaşanmaktadır. Yaşanan rekabet tüm limanları etkilememekte, yalnızca genel yük ve konteyner gibi belirli kategorilere sahip yük trafiğinin elde edilmesi için yaşanmaktadır (Haezendonck, 2001).

Limanlar belirleyecekleri rekabetlere göre yapısal ve mevzuat geliştirici stratejiler geliştirerek rekabet güçlerini arttıracak önlemler almaktadırlar. Yapısal önlemler; yeni terminallerin ve yeni rıhtımların inşa edilmesi, mevcut limanın terminale bölünmesi, operasyonların terminal içerisinde bölünmesi, kısa süreli kullanım-kiralama ve yönetim anlaşmalarının yapılmasıdır. Mevzuatla alakalı düzenlemeler; gümrük vergi ve tarifelerinin düzenlenmesi, izlenmesi, yeni tarifeler ve kar elde edilmesi sınırlarının belirlenmesi olarak listelenmektedir (World Bank, 2003). Liman işletmelerinin rekabet gücünü belirleyen faktörler Şekil 5-3'de verilmiştir (Haezendonck & Notteboom, 2002).



Şekil 5-3: Liman işletmelerinin rekabet performansına etki eden faktörler (Haezendonck & Notteboom, 2002)

Devamlı olarak rekabet içerisinde bulunan limanlar kendilerinin küresel liman pazarında yerlerinin belirlenmesi için bazı baskılara maruz kalmakta ve bu baskılara karşı hazır durumda olmaları gerekmektedir. Limanların maruz kalacakları baskılar Şekil 5-4'te gösterilmektedir (World Bank, 2003).



Şekil 5-4: Limanların maruz kalacakları baskılar (World Bank, 2003)

Limanlar arası rekabeti etkileyen ve bazı limanların daha avantajlı hale gelmesini sağlayan bazı ana etkenler bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi coğrafik konumdur. Limanların coğrafik konumları limanlara stratejik avantaj sağlamaktadır. Limanların bir ya da daha fazla denize ulaşım hattının olması, karadan ve denizden büyüme imkanlarının bulunması, temel tüketim ve üretim alanlarına yakın olması, hinterland ile iyi konumda karayolu, demiryolu ve iç su yolu bağlantılarının olması limanlara büyük avantaj sağlamaktadır. Limanların kendilerinin öz kaynaklarının olması veya genişleme, geliştirme amacıyla kolaylıkla maddi kaynak sağlayabilmesi limanın maddi kaynağı kısıtlı olan diğer limanlardan daha iyi rekabet edebilmesine imkân tanımaktadır. Limanların özel sektör yatırımlarına imkân verecek şekilde olması onun rekabetçi gücünü arttıracaktır. Limanlarda bulunan bilgi teknolojileri ve gelişmişlik seviyeleri limanların rekabet performansını etkilemektedir (World Bank, 2003).

Limanlar sürekli olarak rekabetçi ortamlar içerisinde olmayabilirler. Bu tür durumlar karşısında rekabet ortamının yaratılması gereksiz olmaktadır. Bu durumlar *“hinterlanda erişimin yalnızca tek rıhtımla gerçekleştirilebiliyor olması, diğer taşıma şekillerinin yetersizliği, yakın çevrede rekabet edebilecek başka liman olmaması, kara ulaşım biçimlerinin gelişmemiş olması ya da hinterlanda erişim için başka rıhtım kullanımının mevzuata uygun ve yönetsel açıdan önlenmesi durumunda, rıhtımın hali hazırda tamamıyla kullanılıyor olması, diğer bir ağırlığa ihtiyaç duymaması, rıhtıma elleçleyebileceğinden daha fazla getirilmesi durumunda ve limanın bulunduğu ülkenin pazar yapısının küçüklüğünden dolayı limanın işleri düşük ise ağırlık rıhtıma çok büyük gemilerin yanaşması veya çok tutarda ağırlık elleçlenmesi için alt yapı yatırımlar yapma ihtiyacının meydana gelmemesi”* şeklinde listelenmektedir (Ertuğrul, 2010).

6. LİMANLARIN BÖLGEYE ETKİLERİ

6.1 EKONOMİK ETKİLERİ

Dünya’da ve ülkemizde son yıllarda görülen ekonomik gelişmeler, denizcilik faaliyetlerinin temeli ve devamı niteliğinde olan limancılık ve liman işletmeciliğinin de etkilenmesine neden olmuş ve liman işletmeciliği sektörünün kalkınmasına yardımcı olmuştur. Evrensel ticarete, yüklerin en ekonomik yollar bir alandan başka bir alana ulaştırılmasında denizyolu taşımacılığı %85’lik bir oran ile daha fazla tercih edilmiştir. Bu yüzden limanlar ve liman işletmeciliği bu alanda ekonomik hareketlerin devamlılığı bakımından oldukça önemli bir yere sahip olmaktadır (Boğa, 2012).

Limanlar gemilere hizmet veren bir üretim birimidir. Gemiler için yüklerin toplanması ve deniz aşırı yerlere ulaştırılması, deniz aşırı yerlerden gelen yüklerin hinterlanda getirilmesi ve dağıtılması işlevini yaparak ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır. Ülkelerde bulunan limanlar hem ticaretin gelişmesine katkı sağlamakta hem de ticaret merkezlerinin ortaya çıkmalarına ve büyümelerine yardımcı olmakta, ülkelerin ticaretlerinin gelişmesinde dış kapı görevi görmektedirler (Esmer S. , 2003). İlk bankacılık örneklerinin liman şehirlerinde görülmesinin en önemli nedeni, limanların bulundukları bölgelerin ticaret merkezine dönüşmesine yol açmasıdır. Hem ihracatta hem de ithalatta önemli bir role sahip olan limanlar, ithalat ve ihracat vasıtasıyla meydana gelen tahsilât ve tediye hareketlerinin problemsiz ve çabucak olabilmesi için bulundukları şehirleri bir mali ve ticaret merkezine dönüştürmektedirler (Şipal, 2014).

Limanlar genişleme ve kalkınma sağlayıcısı olduğu için teknolojik değişimlerle beraber asırlardır şehirlerin gelişmesinde önemli bir rol üstlenmiştir (Hoyle, 1998). Limanlar bulundukları bölgede istihdamı, gelirleri, iş kazançlarını, iş gücünü ve vergiyi de içerisine alan farklı ekonomik etmenlere etki ederek bölgesel ekonomik kalkınmanın oluşmasında motor görevi üstlenmektedirler (Talley, 2009). Limanlar hem dolaylı hem de doğrudan şekilde, yerel yönetimlere ve şehirlerde yaşayan kişilere iş ve gelir bakımından farklı fırsatlar vererek ve endüstriyel gelişimi destekleyerek bölgenin kalkınmasına destek vermektedir (Richardson, 2012). Limanlar ülkelerin ekonomilerin büyümesinde büyük fayda sağlamaktadırlar. İstihdam ve gelir kaynakları olmaları ile birlikte ülkelerin dünyaya tanınmasında rol oynamaktadırlar. Farklı bölgeler arasında sosyal ve ekonomik faaliyetlerin kalkınmasına katkı sağlamanın yanında uluslararası ticaretin gelişmesine de destek vermektedir (Bayraktutan & Özbilgin, Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri, 2013). Limanlar sanayi, lojistik, hizmet ve diğer farklı sektörlerin bölgeye gelmesinde aracı rol oynamaktadırlar

(Merk & Li, 2013). Limanlar, bulundukları şehirlerde endüstriyel faaliyetleri arttırmakta ve yeni sanayi yatırımlarının bölgeye gelmesinde dinamo görevi üstlenmektedirler. Bölgede yaşayanlara yeni istihdam olanakları sağlamak ve liman şehrindeki mal ve hizmetlere yeni talep ögeleri sağlamaktadırlar. Meydana gelen ilişkinin gidişatını, limanla bölgenin karşılıklı ilişkilerinin boyutları ve kıyı bölgesinin büyümesinde ekonomik gelişmenin odak noktası olan limanlar belirleyici olacaklardır (Baran, Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı), 2010). Limanlar özel ve kamusal yarar sağlamak ve bunların arasında bazı ekonomik değerler oluşturmaktadır. Devlet elinde bulunan büyük sermaye olanakları ile esas liman sistemlerinin oluşumlarını ve korunmasını sağlamakta, özel kesim talep ettiği hizmetlerle malların ulusal ve uluslararası aktarımına neden olmakta ve bu sayede de ciddi bir iktisadi gelir sağlanmaktadır. Rıhtımların çok sayıdaki iktisadi etkilerinin sonucunda gümrük, bankacılık, iletişim, iç transfer gibi farklı alanlar ve iş imkânları canlanmaktadır. Ayrıca birbirleriyle etkileşimde bulunan sanayi dallarına ait planlı kalkınma ve büyüme politikalarıyla limanlar bulundurdıkları özellikler ile endüstriyel sahada önemli bir yere sahip olmaktadır. Limanlar, endüstriyel çevreyle meydana gelen etkileşimler ile beraber bütünü oluşturan parçaların arasında verimliliğin yükseltilmesi, birim maliyetlerin minimuma indirilmesi, teknolojik destek verilmesi ve yeni istihdam imkânlarının sağlanması gibi çok sayıda faaliyetlere neden olmaktadır (Erer, 2005).

Limanları gelişim göstermesi bölgesel ekonomiler bakımından büyük öneme sahiptir. Limanların ekonomik faaliyetleri ulusal ekonomi ile beraber bölgesel ekonomiyi de etkilemektedir. Millî ekonominin büyümesi adına hizmet sunan rıhtımlar ülkenin dış alım satımı düzenlemekte, bölge ekonomisinin gelişmesini sağlayan limanlar da transit hizmet gelişmektedir. Limanlar ekonomik faaliyetlerini devam ettirebilmek için; gemilerin güvenliğinden sorumlu olmalı, yüklerin güvenli ve dikkatli şekilde yüklenerek boşaltılmasına özen göstermeli, gemilerin farklı gereksinimlerini karşılamalı, ekonomik ve hızlı hizmet vermeli, organizasyon ağının iyi olması gerekmektedir (Yollu, 2009). Liman ekonomisinin etki alanları Tablo 6-1’de verilmiştir (Erkmen & Özkaynak, 2015).

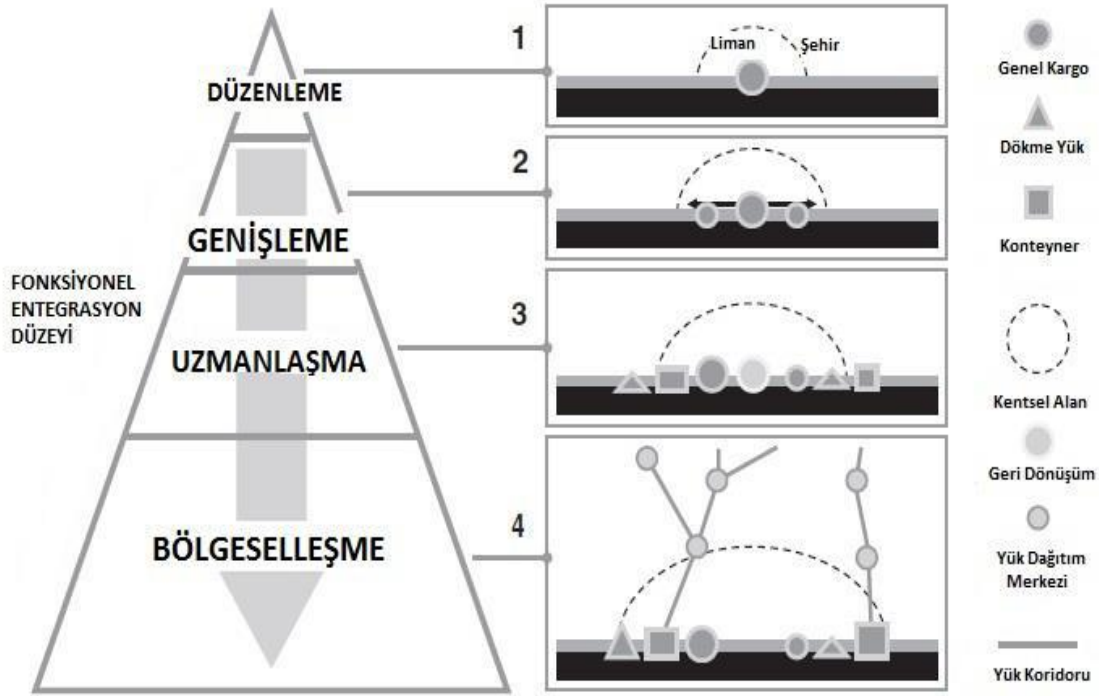
Tablo 6-1:Liman ekonomisinin etki alanları (Erkmen & Özkaynak, 2015)

Liman Ekonomisinin Etkileri	Etki Alanları
Çevresel Yönetim Etkisi	Su, hava, dip tarama ve rıhtım kurulum, faydalanma durumunda etkileri
Arazi Kullanımı	Sit alanı, kıyı sistemi ve arazi kullanım olanakları
Emisyon ve Artık Yönetimi	Hava kirliliği planlaması ve analizi, geri dönüşüm sistemi ve su arıtma
Enerji Kaynakları	Enerji geri dönüşüm kullanımı ve planlaması
İnsan Kaynakları	İşsizlikte düşüş ve yöresel iş gücü
Doğal Hayat	Deniz yaşamı ve kaynaklardan faydalanma
Ulaşım ve Seyahat İmkânları	Altyapı faaliyetleri, özel ulaştırma yapılarının rıhtım kullanım stratejisi oluşturma
Eğitim ve Bilgi Paylaşımı	Milli ve devletlerarası ortak uygulama ve eğitim programları oluşturma ve düzenleme
Lokal Etkileri	Yöresel balıkçılık, turizm, yerel alım satımın gelişimi
Liman ve Kent Entegrasyonu	Rıhtım işleyişinin çevresel hayat niteliği ve yapılaşmaya etkileri

Ulaşım ağı içerisinde çok sayıda hareketin yapılmasında anahtar rolü üstlenen limanlar; yükleme-boşaltma, römorkaj, depolama gibi esas görevlerle birlikte yükletenler, ithalatçılar ve ihracatçılar, lojistik işletmeler, bankalar, sigortacılar, kamu kurumları ve özel kurumlar gibi çok sayıda alan, kişi, kurum ve kuruluşlar ile etkileşim içerisinde. Limanların bu özellikleri sayesinde çoğu ticari ve yasal işlemler uyum halinde hareket ederek ülke ekonomisine destek sağlamaktadırlar (Esmer S, 2003).

Limanları kurulumundan bölgeselleşmesine kadar bir evrim aşaması bulunmaktadır. İlk kuruldukları zaman düzenleme safhası meydana gelmektedir ve bu safhada limanlar yalnızca genel kargo faaliyetlerini yapmaktadırlar. Genişleme safhasında liman hareketleri büyüme gösterir ve kargolar yük dağıtım merkezine gönderilir ve bu safhada limanın etkileri şehir dışına çıkmaktadır. Uzmanlaşma safhasında limanlar faaliyetlerini daha fazla genişleterek genel kargo hareketleri ile birlikte dökme yük konteynır elleçleme ve yükleme-boşaltma faaliyetlerini de gerçekleştirmektedir. Bu evrede limanlar hinterlandlarını genişleterek etkileri şehir dışına yansımakta, bölgeselleşmeye yönelik liman faaliyetleri artmaktadır. Liman evriminin son safhası olan bölgeselleşme evresinde, limanların sundukları hizmetlerin artmasıyla beraber limanın hinterlandı genişlemekte, ulusal ve uluslararası ulaşım ağları ve yük bağlantıları meydana gelmektedir. Bölgeselleşmede limanların bölgesel kalkınma ve sosyo-ekonomik hayattaki etkileri artış göstermektedir. Limanlar ilk kuruldukları zaman yalnızca lokal hizmet verirken bölgeselleşme aşamasına geldikleri zaman sektörde uzman hale gelmiş ve etkileri ilk olarak

bölgeye sonra da ülkenin tamamına ve uluslararası düzeye ulaşan bir yapıya dönüşmektedirler. Limanları evrimleşmesi Şekil 6-1’de verilmiştir (Notteboom & Rodrigue, 2007).



6.2 HİTERLANDA ETKİSİ

Gelişen teknoloji ile birlikte insanoğlu çoğu alanda yeni gelişmelere adım atmıştır. Denizlerin üzerine adalar inşa edildiğinden beri limanlara suni şekilde kazandırılmayacak faktörlerden birisi etki alanıdır. Limanların arkasında bulunan demiryolları, karayolları ve havayolları ile bağlantılarıyla kombine taşımacılığın yapılacağı rotadaki yolların iyi araştırılarak bu bölgelere mal ve hizmet akışlarının sürekliliğinin sağlanması gerekmektedir.

“Etki alanı, coğrafi bir terim olup, bir limanın gerisindeki alanı ifade etmek için kullanılmaktadır. Genellikle limandaki ticaret, etki alanına bağlı bulunmaktadır. Bu bağlamda etki alanı sınırları, bir limanı çevreleyen bölgelerin o limana olan en ekonomik ulaşım mesafesi ile belirlenmektedir. Gelişen teknoloji ile ulaştırma araçlarındaki gelişmeler etki alanının kapsamını genişleten etkenlerdir” (Barda, 1982).

Limanlar, etki alanlarının büyüklükleri, mahsulün çeşitliliği, limanlara olan ulaşımın kolay ve çok olması ölçeğinin bir değere sahiptir ve gelişim göstermektedir. Genel limanların geniş

bölgesel etki alanları bulunmaktadır. Etki konusu üç kategoriden meydana gelmektedir (İzmir Ticaret Odası, 1996):

- “Doğrudan etki alanı, bir liman için doğrudan doğruya olan art bölgedir. Herhangi bir ekonomik faaliyet bölgesinin kendi ürünlerinin sevki için kurulmuş bir limanın etki alanı birinci tip etki alanıdır. Örneğin, Ereğli, kömür bölgesi limanıdır ve o limanın etki alanı doğrudan kömür yataklarıdır.
- Bölgesel etki alanı, bir liman için dolaylı etki alanıdır. Limana değişik alanlardan farklı ürünler gelebilmektedir. Örneğin, Kütahya ya da Çanakkale'nin seramikleri, Seydişehir'in alüminyum, Bursa, Manisa ve Çanakkale'nin salçası, Afyon'un mermerleri bölgesel etki alanına sahip olan İzmir Alsancak Limanından sevk edilmektedir.
- Transit etki alanı, transit yük geçişine sahne olan etki alanıdır. Ancak bir limanın etki alanı transit yüklerden baksa o ülke ve bölgeye ait yüklere de hizmet etmekte, transit yüklerin miktarı liman ve etki alanının konumuna uygun olarak artmakta ya da azalmaktadır. Örneğin İskenderun Limanı Ortadoğu Ülkeleri'ne yakınlığı nedeniyle aynı zamanda transit etki alanına sahip olan bir limandır. Ayrıca, İzmir Limanının geri bölgesinin topografik durumunun elverişli olması ile ilgili olarak yüklerin iç kesimlere aktarılması için potansiyeli yüksektir. Bu nedenle önemli bir aktarma merkezi olarak dikkati çekmektedir.”

Hinterlandın sınırları nakliye mesafelerine göre belirlenmektedir. Her bir liman çevresinde benzer nakliye giderlerini işaret eden sınırlar belirlenmek üzere birbirlerine komşu olan bu limanların arasında kritik sınırlar bulunmaktadır. Bu sınırlar üzerine denk gelen yerler buradaki limanlardan birisinin ya da ötekinin hinterlandına dahil edilebilmektedir. Bunun için hinterland demiryoluna, karayoluna ve havayoluna göre etüt edilmelidir. Çünkü iyi bir vasfı olmayan yol kısa olsa bile bazı durumlarda uzun olan yoldan daha çok masraf çıkarabilmektedir (Durgu, 2000).

Kısacası, limanların etki alanları limanların hizmet hacimlerine, ülkelerin dünyadaki konumlarına, büyüklüklerine, ülkelerin nüfus yoğunluklarına, ülkelerin ve bölgelerin ekonomilerine ve ülkelerin dünya ticaretindeki mevkillerine bağlı olmaktadır. Hammadde, su, enerji ve ticari kaynaklara yakınlık, kalifiye iş gücünün sağlanması, karayolu, havayolu ve demiryolu bakımından ulaştırma olanakları, müşteri pazarı yakınlıkları, nüfus ve gelir bakımından büyüme potansiyelleri limanların değerlendirmesini yaparken göz önünde bulundurulması gereken hususlardır (Aydemir, 2003).

Limanların analizlerinde etki alanlarının var olan ve potansiyel etkilerinin hesaplanmasında önemli bir yere sahiptir. Bu sebeple limanlara ait etki alanlarının incelenmesi limanların coğrafi konumlarının belirlenmesi ve bünyesinde olması gerekli ekipmanların ve tesislerin belirlenmesinde bu tarz araştırmaların olması gerekmektedir. Etki alanlarının araştırılmasında limanların etkilediği bölgelerin sosyo-ekonomik yapılarının liman ticaretine olan etkisinin hesaba katılması gerekmektedir. Limanın hitap ettiği bölgenin ekonomik faaliyetleri zaman içerisinde değişiklik gösterebilir ve yoğunlukla farklı yük türleri ve farklı taşıma rejimleri doğrultusunda çeşitlilik gösterebilmektedir (Özkan R. , 2003).

Bir rıhtımın hinterlandı hesaplanırken yoğunlukla eşit nakliye giderleri, eşit mesafeler, limanlar arasındaki analizler gibi rekabetçi öğelere dikkat edilmektedir. Yoğunlukla incelenen veriler; “ithalat ve ihracat verileri, taşıma maliyeti, taşıma süresi, taşınan malın çıkış ve nihai varış yerleri, rıhtım dolaylı ve dolaysız maliyetleri, rakip rıhtım ve ulaştırma seçenekleri, farklı etki alanı farklılaşmaları veya dinamikleri, nüfusun kazanç dağılımı, bölgenin finansal büyüme oranı, nüfus dağılımı, ara nakliyeleri gerçekleştiren rejimlerin analizi [karayolu, demiryolu, v.b.], ağırlık kapasitesi ve akışı” şeklinde sıralanmaktadır (Kocagil, “Liman Planlamasında Matematik Yöntemler ve Mersin Limanı Uygulaması”, 2004).

Çok sayıdaki değişkeni, faktörü ve veriyi kapsamaması sebebiyle limanların hinterlandını hesaplayan standart bir model olmamaktadır. Hinterland belirleme araştırmaları yoğunlukla limanların ekonomik etkilerini hesaplayan modellerin içinde bulunan en önemli alt konu başlıklarından birisidir.

6.3 ALTYAPIYA ETKİSİ

Bir bölgenin ekonomik altyapı hizmetlerini; ulaşım hizmetleri, enerji hizmetleri, su ve kanalizasyon hizmetleri, güvenlik hizmetleri, haberleşme hizmetleri, mali hizmetler, sağlık ve eğitim hizmetleri, kamu mekanları hizmetleri, kültür hizmetleri, standartlar ve kurallar, teknoloji hizmetleri, çevre hizmetleri meydana getirmektedir. Bir bölgenin ekonomik altyapı göstergeleri olan hizmetler aşağıda sıralanmıştır (Ağralıoğlu, 2019):

1. *Enerji hizmetleri: Bunlar enerji dağıtımı, enerji imalatı ve enerji ağlarıdır.*
2. *Su ve kanalizasyon hizmetleri: sanayi suyu ile sulama suyu temini, içme, faydalanma, damıtılması ve atık suların yollanması işletmeleri ve hizmetleridir.*
3. *Güvenlik hizmetleri: Her çeşit mal ve can güvenliği hizmetleri, doğal facialara karşı önlemler bu gruba dahildir.*

4. *Haberleşme hizmetleri: Radyo, her çeşit haberleşme hizmetleri, televizyon, basın, yayın organları ve altyapıları.*
5. *Mali hizmetler: Sermaye ve yatırımları, marketler, bankalar, servisler vs.*
6. *Sağlık ve eğitim hizmetleri: Okullar gibi eğitim ve Hastane vb. sağlık kurumları ve kadroları ve alt yapı işletmeleri.*
7. *Kamu mekânları hizmetleri: Kumsallar, Parklar, doğal kaynaklar.*
8. *Kültür hizmetleri: Sanat eserleri, müzeler, inanç yapıları. tarihi yapılar.*
9. *Standartlar ve kurallar: Hizmetlerdeki standartlar, toplumda üretim ve her çeşit kurallar.*
10. *Teknoloji hizmetleri: Bunlar halka sunulan her çeşitler için dijital mal ve hizmetlerini içerir.*
11. *Çevre hizmetleri: Yüksek nitelikli ve hijyenik bir yaşam biçimini devam ettirebilmek adına ihtiyaç duyulan altyapı koşullarını sağlama hizmetleri.*

Dünyadaki uluslararası yüklerin çoğunluğu denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Denizyollarının da bir bölgeye girişleri ve çıkışları limanlar sayesinde yapılmaktadır. Limanlar sayesinde bölgede bulunan ürünler başka bölgelere aktarılmakta ve başka bölgelerdeki ürünler ve mallar da limanın olduğu bölgeye taşınabilmektedir. Böylelikle limanların olduğu bölgede ticaret arttırılmış olmakta ve bölgenin ekonomik altyapı hizmetleri direk ve dolaylı yollardan canlandırılmaktadır (Ağırlioğlu, 2019).

6.4 BÖLGE GELİŞİMİNE ETKİSİ

Limanlar sayesinde kıyılarda alışveriş yapılması daha kolay olmaktadır. Bu sayede kıyılarda başlayan alışveriş ticareti ve iktisadi hareketler iç bölgelere doğru ilerleyerek yayılım göstermektedir. Limanlar sayesinde deniz ulaşımı ile gelen ürünler diğer ulaşım yollarına ve büyük merkezlere, metropollere ulaşabilecektir. Gwilliam, ulaşımın ekonomik fonksiyonunun insanlar arasında zamansal ve mekânsal engellerin aşılarda birbirlerine ulaşılması ya da malların, eşyaların arzu edilen yerlere ulaştırılması ile mümkün olacağını vurgulamaktadır (Erdoğan, 2016). Böylelikle deniz ulaşımının bulunduğu yerlerde yaşayan kişiler hem seyahat edebilmekte hem de ürün, mal ticareti yapabilmektedirler. Herhangi bir ürünün üretimi için ulaşım imkânlarının kolay olduğu yerler çoğunlukla tercih edildiği için ulaşımın yani limanın olduğu bölgelerde üretim faaliyetleri yapılabilmektedir. Üretimin yapılması için kurulacak olan herhangi bir sanayi kolu ile bu sanayiye hizmette bulunacak bazı yan sanayi kuruluşlarının da kurulması teşvik edilecektir.

Bunun sonucunda bölgede alışveriş ticareti giderek fazlalaşacak ve ekonomik bakımdan bir hareketlilik yaşanacaktır. Hammadde akışının kolay sağlanması ve üretim faaliyetlerinin yapılması ile bölgede ekonomi gelişecek ve yeni yatırımlar ortaya çıkacaktır. Yeni yatırımlar sayesinde yeniden üretim artış gösterecek ve gelişme sürekli olarak devam edecektir.

Limanlar bulundukları bölgede sosyo-kültürel gelişimi de etkilemektedir. İnsanların bulundukları yerin haricinde başka bölgelere gitmeleri sosyalleşebilmelerine ve başka şehirlerde bazı kültürel faaliyetlere katılmaları da kendilerini geliştirmelerine imkân vermektedir. Kırsal kesimde yaşayan kişilerin ürettikleri ürünlerini kentlerde, büyük merkezlerde satmalarına imkân sağlamaktadır (Erdoğan, 2016). Deniz ulaşımı sayesinde özellikle kurvaziyer gemiler sayesinde insanlar tatil yapabilme ve seyahat edebilme imkânı bulabilmektedirler. Yük ve yolcu gemileri sayesinde insanlar ve malları bir yerden başka bir yere gidebilmekte, ürünlerini satabilmekte ve kent imkanlarından yararlanabilmektedirler. Kısacası limanlar hem bulundukları bölgenin hem de diğer bölgelerinin gelişmesine yardımcı olmaktadır.

6.5 FİZİBİL OLMASI BAKIMINDAN ETKİSİ

Limanların fizibil olması yani kullanılabilir ve uygulanabilir olması anlamına gelmektedir. Limanlar çevresinde ana karayolları ile bağlantılı olmaları sayesinde ticaretin daha rahat ve sürekli yapılmasına olanak sağlamaktadır. Bölgede bulunan limanlar bölge sanayisinin gereksinimlerine ve isteklerine cevap verebilmekte ve ülkelerin dış ticaret hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olmaktadır (Erdoğan, 2011).

Körfez kenarında bulunan bir liman genel amaçlı bir liman niteliğindedir, karayolu ve demiryolu bağlantıları bakımından önemli bir konuma sahip olmaktadır. Bazı limanların iş hacimleri, bölge sanayilerinin üretim hacimleri ile doğru orantılı şekilde gelişim gösterebilmektedir (Erdoğan, 2011).

7. LİMAN ÇEŞİTLERİ VE LİMAN PLANLAMASI

7.1 LİMAN YAPILARI

Limanlar, liman dış yapıları ve liman içyapılarından oluşmaktadır. Rıhtım dış sistemlerimin amaçları; limanları rüzgâr, dalga, akıntıdan korumak ve giriş-çıkış trafiğini güvenceye almak, sahil-kum hareketlerine yön vererek limanlara katı maddelerin taşınmasını engellemek, rıhtım sınırlarını belirleyerek iç liman bölgesini açık denizin etkilerinden korumaktır. Limanlar projelenirken yanaşma yerlerinin arkasındaki alanlardaki yapıların ve donanımların iyi şekilde planlanması gerekmektedir. Yanaşma alanlarının arkasındaki sistemler ambarlar, depolar ve yolcu salonları, antrepolar, açık depolama alanları; donanımlarda demiryollarıyla vinç gibi yükleme-boşaltma araçlarında oluşmaktadır (Şirin, 2007).

7.1.1 Dalgakıranlar

Dalgakıranlar, gemilerin dalgalardan korunarak kıyıya yanaşmalarını ve yükleme-boşaltma yapmalarını sağlamak için inşa edilen yapılardır. Dalgakıranların ana ya da tali olarak inşa edilmelerinin amaçları; yaklaşan dalgaların kırılmasını sağlayarak enerjilerinin sönlendirilmesi, dönerek liman içerisine girmiş olan dalgaların limandaki çalkantılarının en aza düşürülmesi, limanda kıyı boyunca katı maddelerin taşınmasıyla ortaya çıkabilecek sığlaşmanın engellenmesidir (Şirin, 2007). Limanlara dalgakıranlar yapılırken liman ağzı, liman içerisindeki yansımaların minimuma indirilmesini sağlayacak biçimde kurulmalıdır.

7.1.2 Yanaşma Yerleri ve Bağlama Yapıları

Yanaşma yerleri ve bağlama yapıları dok, iskele, rıhtım, dolfen ve babadan oluşmaktadır. Dok, gemilerin yanaştığı ve yükleme-boşaltma işlemlerinin gerçekleştiği deniz yapılarına verilen genel isimdir. Doklar belirli bir amaç doğrultusunda inşa edilmektedir. Dok çeşidinin seçilmesinde hizmet amacı en önemli faktördür. Ayrıca dok çeşidinin seçilmesinde araçların devamlılığı veya geçiciliği, rıhtıma gelecek olan gemilerin ebatları, rüzgârın ve dalganın yönü, zemin şartları ve yapının ekonomik olması diğer etmenlerdir (Şirin, 2007). İskele, deniz taşıtlarının kıyıya yanaşabilmeleri için yapılan, denizin içine doğru uzanan taş, beton, ahşap ya da çelik kazıklara inşa edilen yerlerdir. İskelelere mola da denilmektedir. Rıhtım, deniz taşıtlarının

yükleme-boşaltma yapabilmeleri ve kıyıya paralel şekilde inşa edilen yanaşma yerleridir. Dolfen, gemilerin bağlandığı veya yaslandığı karayla bağlantısı bulunmayan deniz yapılarıdır. Baba ise iskele ve rıhtımlarda teknelerin bağlanması amacıyla kullanılan, ağaç ya da demirden yapılan kısa sütunlardır (Şirin, 2007).

7.1.3 Depolama Yapıları ve Servis Binaları

Transit sundurmalarının, antrepo ve açık depolama alanlarının ve yüklerin bulunduğu yerlerden oluşmaktadır. Bunların haricinde önemli liman yapıları “gümrük binaları, yolcu binaları, polis binaları, liman idari binaları,” olarak sıralanmaktadır. Transit sundurmalar, rıhtımın ya da iskele alanının hemen arkasında bulunan gemilere yüklenmeyi ya da gemilerden boşaltılarak gitmeyi bekleyen yüklerin en fazla 1-2 hafta boyunca depolandığı alanlardır. Antrepo yani ambarlar, bazı zamanlarda gereksinim olmayan ya da gemiye yüklenmesinde sakınca teşkil eden yüklerin limanın içerisinde saklandığı yerlerdir. Liman idari binaları ise limandaki idari personelin ya da gümrük memurlarının çalışması için yapılan binalardır (Demirkıran, 2002).

7.2 LİMAN TASARIMI GENEL ESASLARI VE LİMAN YAPILARININ BOYUTLANDIRILMASI

Limanın girişinde ya da ileriye doğru su derinliği gemilerin güvenli seyahati için istenilen derinlikte olmadığı zaman, liman içerisinde ve dışarısında taramayla suni liman yaklaşım koridoru kurulmaktadır. Rıhtım yaklaşım koridorunun derinliği yüklü su kesim derinliği, gel-git, yoğunluk değişimi, squat, trim ve sığlaşma oranı parametrelerine göre belirlenmektedir. Liman yaklaşım koridorunun genişliği ise projelendirme aşamasında belirlenen geminin hızı ve genişliği, geminin diğer gemileri geçmesi, koridor derinliği, koridorun dar ya da geniş suyolunda bulunup-bulunmaması, koridorda bulunan rüzgâr, dalga, akıntı ve karşı akıntı parametrelerine göre hesaplanmaktadır (Demirkıran, 2002).

Liman girişi gemilerin yanaşabilmeleri için yeterli genişlikte olmalı ve limana dalga enerjisinin girmesini engellemelidir. Bu yüzden liman giriş genişliği seyir gereklilikleriyle ve liman içerisindeki hidrolik davranışlarla uyumlu olmalıdır. Seyir gerekliliği geminin ebadı, trafik yoğunluğu, liman giriş sayısı, su derinliği, rüzgâr, dalga akıntı yönü ve frekansı gibi faktörlere bağlıdır (ODTÜ, 1979).

Manevra alanları, gemilerin karaya oturmada ya da başka bir deniz taşıtına ya da deniz tesisine çarpmadan rahatlıkla manevra yapabilmeleri için liman içerisinde gerek duyulan deniz alanlarıdır ve gemilerin uzunluklarına ve manevra yeteneklerine göre değişiklik gösterebilmektedir (ODTÜ, 1979).

7.3 YANAŞMA YERLERİNİN YAPISAL SİSTEMLERİ

Yanaşma yerlerinin yapısal sistemleri; yük talep analizlerine, limana girecek gemilerin çeşit ve karakteristiklerine göre kısa ya da uzun vadeli rıhtım ebatlarını belirlemektedir. Yanaşma yerlerinin gerisindeki liman alanı kullanım imkânları, örneğin konteyner alanları, idari ve sosyal binalar, Ro-Ro park yerleri, tır ve kamyon park alanları gibi istenilen amaçlara hizmet verecek şekilde rıhtım yerleşim planı hazırlanmaktadır. Belli başlı yanaşma yeri yapısal sistemleri; “*Duvar Sistem, Palplanş sistem, Keson Sistem, Beton Blok sistem ve Kazıklı Sistem*”den oluşmaktadır (Ayhan, 1995).

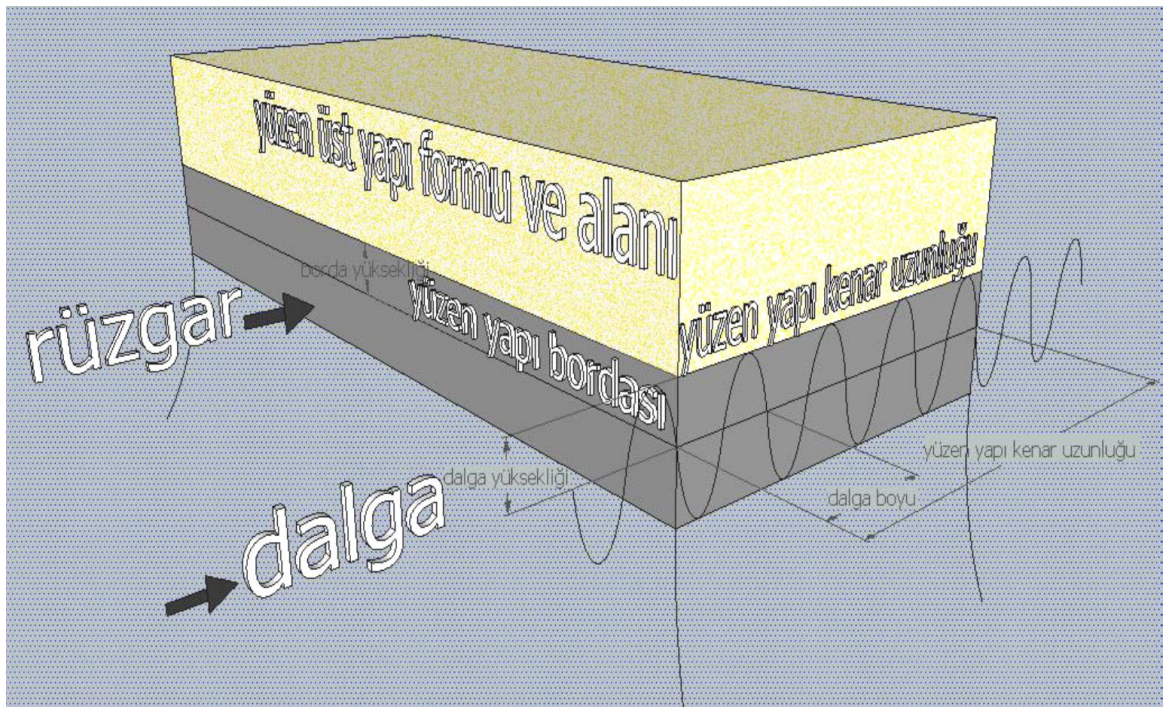
7.4 DOLGULARIN OLUŞTURULMASI VE SIKIŞTIRILMASI

Arazi üzerinde yapılan öneri platformları ve platform kenarları ile doğal arazi yüzeyleri arasında bulunan zemin kütleler “dolgu” olarak adlandırılmaktadır. Dolgular baştan dökme tekniği kullanılarak oluşturulmaktadır. Burada dolgu büyük kütleler şeklinde dolgu uygulanacak yere boşaltılır ve dolgu bütün yüksekliği halini alana kadar devam eder. Dolgular gerekli alana ve yüksekliğe ulaştığında dolguyla suyun temas yerinde uygun iyileştirme çalışmaları yapılmaktadır (Şirin, 2007).

Dolgunun uygun çökme derecesine gelebilmesi için genellikle 2-3 sene beklenmektedir. Fakat mekanik araçlar kullanılarak zemin tabakaları sıkıştırılarak bu süre kısaltılmaktadır. Sıkıştırma işleminde, zemine uygulanan basınç ile zemin danelerinin büyük ve gevrek olanları kırılır, içerisindeki hava ve suyu dışarı çıkar, aradaki boşluklar azalarak birbirlerine yakınlaştırılır. Bu yüzden sıkılaştırılacak dolgu mümkün olduğunca ince tabakalar halinde serilmelidir. Sıkıştırma işleminde, ek basıncın ciddi hacim değişimleri oluşturmayacağı, suyun ve havanın minimuma indirileceği şekilde zemin daneleri birbirine yakınlaştırılmaktadır (Demirkıran, 2002).

7.5.2 Yüzer Sistem

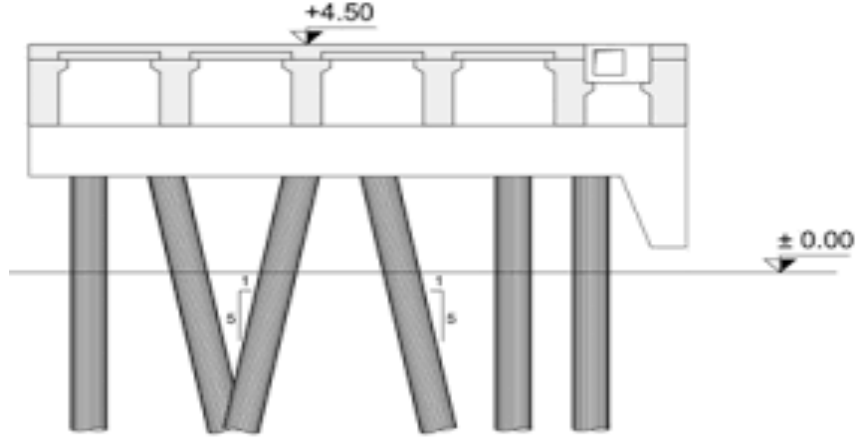
Liman mühendisliğinde gelişen teknoloji ile birlikte yüzer sistemler daha fazla kullanılmaya başlanmıştır. Güçlü akıntılar, derin sular, kararsız ve zayıf zemin şartları, kısa vadeli inşaat dönemi gibi özel koşullarda yüzer yapı sistemleri kullanılmaktadır. Yüzer sistem şekil 7.2’de verilmiştir. Ayrıca yüzer iskeleler nehir ağzlarında kurulan yat limanlarında kullanılmaktadır. Nehir seviyesinde yaşanan değişimler yüzer sistemlerin kullanılmasını zorunlu kılmıştır. Türkiye’de ilk yüzer iskele Marmara yat limanında, ikinci yüzer iskelede Bodrum yat limanında inşa edilmiştir (Akçaoğlu, 2000).



Şekil 7-2: Yüzer sistem kesiti (Akçaoğlu, 2000)

7.5.3 Kazıklı Sistem

Kazıklar, yapı yüklerinin zemini altındaki derin tabakalara taşınmasını sağlayan yapı elemanlarıdır (Yüksel & Önsoy, 1997). Kazıklı sistem kesiti Şekil 7-3’te verilmiştir. Kazıklı temellerin kullanılmasının amaçları; yapıdan gelen yüklerin zemine güvenli aktarılması, kendilerine etki eden yatay, düşey ve kaldırma kuvvetlerine direnç göstermektir. Kullanılan kazıklara örnek olarak “Ankraj kazığı, gemi bağlama kazıkları, dalgakıran kazığı, dolfin kazığı veya köprü ayakları” verilmektedir.



Şekil 7-3:Kazıklı sistem kesiti (Yüksel & Önsoy, 1997)

Kazıklar kullanım amaçlarına göre uç kazığı, sürtünme kazığı, çekme kazığı, dolfen kazıkları ve sıkıştırma kazığı olarak sınıflandırılmaktadır. Kazık sistemlerinin yapılmasında dikkat edilecek en önemli nokta, ağır binaların yüklerini taşıyan kolonların ve perdelerin altlarına kazık yerleştirilerek yüklerin direk olarak zemine iletilmesi ve kazıklarla bina düşey yüklerinin ağırlık merkezlerini yaklaştırarak ek moment etkilerinin azaltılmasıdır (Celep & Kumbasar, 2001). Kazıklar üretildikleri malzemenin çeşidine göre ahşap, betonarme, çelik ya da kompozit olmaktadır (Akçaoğlu, Ülkemizdeki Kazıklı Kıyı Yapılarında Kazık Başlıklarının Rijitlik Bakımından Değerlendirmesi, 1998).

7.6 LİMAN PLANLAMASI

7.6.1 Yer Seçimi

Limanlar hem bulundukları bölgenin hem de ülke ekonomisi ile komşu ülkelerin ekonomisini yakından ilgilendirmektedir. Ülke ekonomisi bakımından limanlar istenilen talepleri karşılayabilmek için sosyal ve fiziki kapasiteye sahip olması gerekmektedir. Taşımacılık şekillerindeki değişimler, hizmet anlayışının genişlemesi sonucunda limanlarda lojistik hizmetler verilmeye başlanmıştır. Limanlardaki hizmetlerin çeşitlenmesi, taşınacak yüklerin paketlenmesi, ayrıştırılması ya da paketlenmesi gibi işlemler uygulanarak, yeni bir liman hizmet anlayışı ortaya çıkmıştır (Akten& Koldemir, 2004). Liman yerinin belirlenmesinde ilk olarak bölgenin yük trafiği incelenmelidir. Bu yüzden liman yer seçimi bölgesel ve yerel faktörlere bakılarak belirlenmektedir (Koldemir, 2008) (Yüksel, Çevik, & Çelikoğlu, 1998).

7.6.1.1 Bölgesel Etmenler

7.6.1.1.1 Pazara Yakınlık

Liman işletmelerinde sunulacak hizmetlere göre taleplerin bölgeler arasındaki dağılımı, kuruluş yerinin seçilmesinde önem taşımaktadır. Hizmet doğrultusundaki talepler ülkenin belirli yerinde toplanmış ise, pazara yakınlık daha fazla önem kazanmaktadır. Eğer talepler ülkeye yayılmış durumdaysa işletmeler sunulacak hizmetlerin etkili ve ekonomik şekilde dağılımını yapabilmek için bir kuruluş yeri belirlemelidir (Tatar & Üner, 1992).

7.6.1.1.2 Ulaşım

Limanın kuruluş yerinin seçilmesinde taşıma faktörleri ve maliyet dikkate alınmalıdır. Limanlardaki hizmet çeşitleri bakımından elleçlenen yükler en uygun sistemlerle taşınmalı ve oluşacak maliyet analizi iyi hesaplanmalıdır. Bu yüzden liman yeri yapımında ulaşım olanakları göz önüne alınmalıdır (Tatar & Üner, 1992).

7.6.1.1.3 İşgücü

Limanlarda hizmet verebilmek için belirli özelliklere sahip işgücüne gereksinim olmaktadır. Bu yüzden liman yer seçiminde işgününün çok olmasına, özellikli olmasına ve ucuz olmasına dikkat etmek gerekmektedir. Liman inşaat giderleri, işletmelerin girdileri ve çıktıları, taşıma harcamaları ve enerji giderleri değerlendirilmelidir (Tatar & Üner, 1992).

7.6.1.1.4 Genişleme Olanakları

Liman sahasındaki ardiyeler ve stok sahaları ileride değişiklik gösterebilecek elleçleme hızlarına hizmet sunabilecek şekilde tasarlanmalıdır. Fakat çağımızda limanlarda karşılaşılan en önemli sorunlardan birisi ardiyelerin ve stok sahalarının olmamasıdır. Bu yüzden yeterli yanaşma yerleri olmasına rağmen elleçlenen yükler depolanamadığı için liman kapasiteleri düşmektedir. Bunun yanında yerlerinde depolanmayan yükler sirkülasyon sahalarında bekletilerek limanda yükleme-boşaltma işlerinde kullanılan araçların hızlarının düşmesine neden olmakta ve elleçleme kapasiteleri olumsuz şekilde etkilenmektedir. Böylelikle ilerleyen zamanlarda talepte görülecek

artışın karşılanması için genişlemenin olabileceği alanlar, ardiyeler ve stok sahaları önceden belirlenmelidir (Tatar & Üner, 1992).

7.6.1.2 Yerel Etmenler

7.6.1.2.1 İklim

Liman yerinin inşa edilebilmesi için kurulacak bölgenin iklim koşulları dikkatli ve detaylı olarak analiz edilmelidir. İklim çalışmaları minimum, maksimum ve ortalama ısı değerlerini, nem oranlarını, yağış çeşidini ve miktarını, rüzgar çeşidini ve kuvvetini, hortum ve tayfun gibi doğal afetlerin sıklık derecesini, akıntı ve gel-gitleri, deniz yatağının jeofizik durumunu ve zemin taramasını içermektedir (Tatar & Üner, 1992).

7.6.1.2.2 Zemin Özellikleri

Liman kurulacak bölgenin topografik ve batimetrik bilgileri farklı teknolojilerden yararlanılarak değerlendirilmeli ve detaylı analizi yapılmalıdır. Denizin sığ olması, bölgenin dağlıklı yapıda olması liman yerinin seçilmesinde göz önünde bulundurulmalıdır (Yüksel, Çevik, & Çelikoğlu, 1998). Ayrıca karadaki ve denizdeki dip akıntıları liman dibinin dolmasına yol açmaktadır. Bunun sonucunda liman giriş-çıkışlarında ve limanda dip taraması yapılması gerekmektedir. Ayrıca bölgenin zemin etütleri yapılmalıdır. Yapılan bu etütlerde daha önceden yapılan jeolojik bulgular, haritalar ve jeofizik teknikler ve teknolojilerden yararlanılmaktadır.

7.6.1.2.3 Denizsel Etmenler

Liman yapılacak bölge rüzgarlar tarafından oluşan dalgalar, gel-git dalgaları, su seviyesindeki değişimler, deprem dalgaları ve tsunaminin meydana gelmesi yönlerinden değerlendirilmelidir. Su derinliği bakımından liman basenleri ve seyir kanalları gibi yerlerdeki kumlanmadan ötürü yüksek maliyetler oluşabilmektedir. Akıntılar deniz ulaşımını olumsuz etkilediği için bölgenin akıntı özellikleri detaylı olarak incelenmelidir (Yüksel, Çevik, & Çelikoğlu, 1998).

7.6.2 Liman Boyutlarının ve Hizmetlerinin Belirlenmesi

Limanların boyutları limana gelen gemilerin sayılarına ve tonajlarına göre belirlenmektedir. Ekonomik sebeplerden dolayı limanların boyutları oldukça küçük ve emniyetli olmalıdır. Gemilerin limana yanaşmaları için bekleme süreleri ve maliyetleri gemi kullanıcılarına maliyetli olmaktadır. Bu yüzden iyi bir liman planlaması yapılarak gemilerin bekleme zamanları azaltılmaktadır. En ideal liman boyutlandırması yapabilmek için karşılaşılan sorun yanaşma yeri sayısını belirlemektir. Bu duruma en iyi çözüm rıhtımların sürekli dolu olması ve bekleyen gemilerin olmamasıdır. Ancak bu durumun gemilerin limana rastgele gelmeleri, gemi varışlarının mevsimlere ve aylara göre değişiklik göstermesi gibi bazı olumsuz yönleri bulunmaktadır.

Limanların optimum olarak planlanabilmesi için trafik tahmininin, çeşitli gemilerin tip ve boyutlarının, yanaşma yerinin ihtiyaçlarının belirlenmesi gerekmektedir. Yeni planlanan ya da var olan bir limanın geliştirilebilmesi için gemi trafik istatistiğinin yapılması gerekmektedir. Gemi trafik istatistiği için gemilerin boyutları ve boşaltma-yükleme yüklerinin çeşit ve miktarları, yüklerin varış ve çıkış bölgeleri, kara taşımacılığında kullanılan rotaları, limanlarda depolama sürelerine dikkat edilmelidir. Trafik istatistiği, senelik elleçlenen mal miktarlarını ve sene içerisindeki artış/azalış eğilimlerini göstermektedir. Gemiler farklı büyüklüklerde ve fonksiyonlarda değişiklik gösterdikleri için limanı kullanacak olan gemilerin projelendirilmede önceden belirlenmesi gerekmektedir. gemi trafiği ve gemi çeşitleri belirlendikten sonra yanaşma yeri sayıları ve çeşitleri optimizasyon teknikleriyle belirlenmektedir (Özkan E. , 1989).

7.6.3 Liman Hinterlandı

Limanın hinterlandı, limanın hizmet büyüklüğüne, ülkenin dünyadaki konumuna, ülkenin nüfus yoğunluğuna, ekonomisine, sanayisine ve dünya ticaretindeki mevkisine bağlı olmaktadır. Limanın gelişmesi limanın hinterlandı ile doğru orantılıdır. Bu bölgenin sınırları ekonomik nakliye mesafelerine göre belirlenmektedir. Limanlar çevrelerinde benzer nakliye giderlerini gösteren hatlar çizilerek birbirlerine komşu limanlar arasındaki kritik hatlarda ortaya çıkarılmaktadır. Bu hatların üzerine denk gelen yerler bu limanlardan birisini hinterlandına katılabilir (Kocagil, Liman Planlamasında Matematiksel Yöntemler Ve Mersin Limanı Uygulaması, 2004).

Limanların hinterlandı belirlenirken genellikle eşit taşıma giderleri, uzaklıklar ve zaman gibi rekabetçi ögelere dikkat edilmektedir. Çoğunlukla tercih edilen bilgiler; “*dış alım ve dış satım verileri, taşınan ürünün çıkış ve nihai ulaşım alanları, rıhtım ve nakliye maliyeti, nakliye süresi,*

rakip rıhtım ve ulaştırma seçenekleri, farklı hinterland farklılaşmaları veya dinamikleri, kazanç ve nüfus dağılımı, bölgenin finansal büyüme oranı, ara taşımaları gerçekleştiren rejimlerin çözümlemesi (demiryolu, karayolu v.b.) ağırlık akışı ve kapasitesi” şeklinde sıralanmaktadır (Karaca, 2009).

7.6.4 Ulaşım Olanakları

Liman ulaşımında kullanılan karayolları, demiryolları ve havayollarıyla liman hinterlandına, malların çıkış ve gidiş noktalarına da ulaşılmaktadır. Liman yeri yapılırken bölgede kara, demir ve havayollarının bulunmasına dikkat edilmelidir. Çünkü limanlar bu ulaşım yollarıyla bütün sanayi bölgeleriyle bağlantı kurabilmektedir. Limanlarda elleçlenen malların sanayi bölgelerine rahatlıkla ulaşabilmesi için ulaşım yolları çok iyi tanımlanmalıdır. Limanın havaalanına uzaklığı, karayoluna nasıl bağlandığı ve yurt içerisine demiryolu bağlantısının durumu çok iyi şekilde analiz edilmelidir (Alkan, 1995).

7.6.5 Jeolojik Yapı

Bir bölgeye liman kurulmadan önce bölgenin deprem kuşağında bulunup bulunmadığı, erozyon durumu gibi doğal afetler ile karşılaşma oranlarını içeren detaylı bir analiz yapılmalıdır. Liman bölgesinde zemin parametrelerinin belirlenmesi, taşıma kuvveti oturma karakteristiklerinin bulunması amacı ile araştırma sondajları ve laboratuvar çalışmaları uygulanmalıdır (MİL-TEN Şirketler Topluluğu, 1993).

7.6.6 Meteorolojik Durum

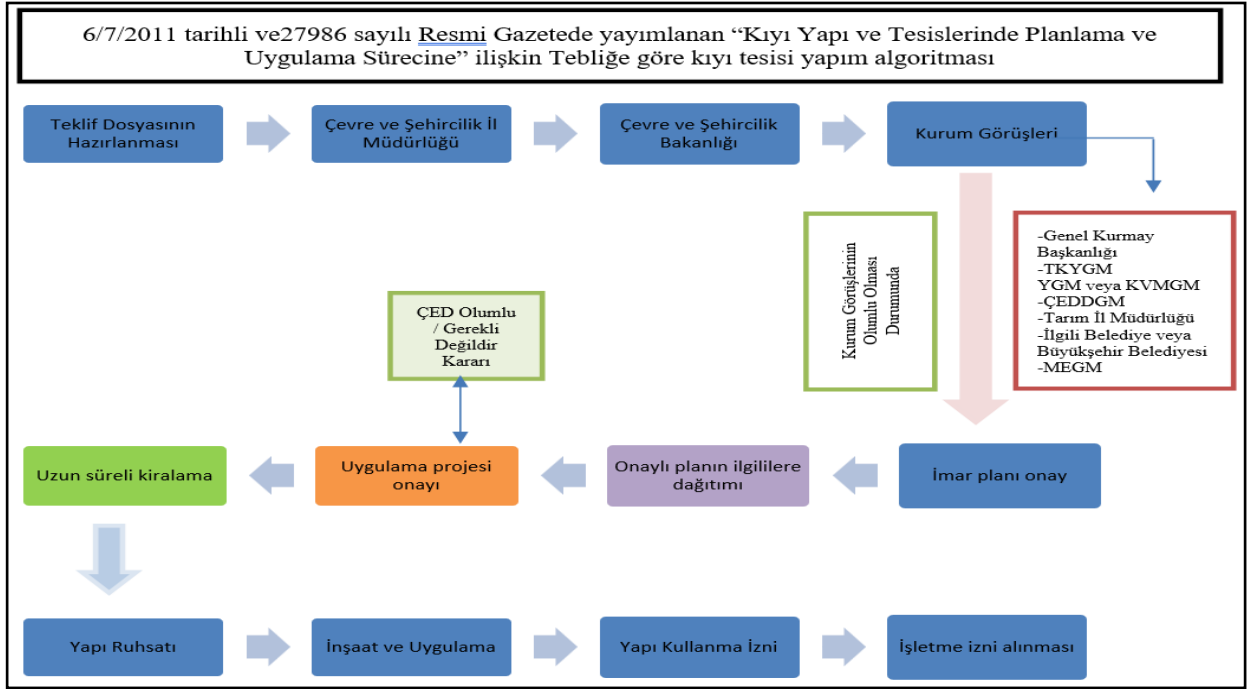
Rıhtım yeri seçilirken atmosferik basınca, hava sıcaklığına, yağış ve nem oranlarına, buharlaşmaya, rüzgâra dikkat edilmelidir. Liman kuruluş sahasının mevsimler bakımından hâkim rüzgar yönleri, sıcaklık, yağış, nem, esme süreleri ve şiddetleri, sis, gün ışığı uzunluğu gibi rasat değerleri ve meteorolojik istatistiklere göre ise dalga yüksekliği belirlenmelidir (MİL-TEN Şirketler Topluluğu, 1993).

7.6.7 Trafik Talep Tahmin Teknikleri

Trafik talebinin belirlenebilmesi için ilk olarak liman hinterlandı bilinmelidir. Liman hinterlandının belirlenmesi sırasında liman bölgesinin sosyo-ekonomik yapısının liman ticaretine olan etkileri dikkate alınmalıdır. Limanın kuruluşu sırasında ağırlık istek öngörüsü için *“Türkiye’nin gelecek adına sosyal ve finansal gelişim çözümlemesi, rıhtım hinterlandının tariflenmesi ve ağırlık akış gözlemlerine göre hesaplanmış muhtemel potansiyel ağırlık meblağının incelenmesi, rıhtım kuruluş ve hizmet hedefi açısından ortaya konan (sanayi rıhtımı, konteynır, konvansiyel, vb.) öngörülen deniz trafiği, imalat, barınma ve talep çalışması neticelerine göre rıhtımdaki endüstriyel öngörülen ağırlık tayini”* analizleri göz önünde bulundurulmalıdır. Bu sayede talebin şu andaki ve ilerideki talepleri karşılama durumları belirlenecektir (MİL-TEN Şirketler Topluluğu, 1993).

8. LİMAN KIYI TESİSİ İLE İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER

8.1 LİMAN-KIYI TESİSİ YAPILIRKEN İZİN ALINAN KURUMLAR VE İZLENEN YOLLAR



Şekil 8-1: Liman-kıyı tesisi yapılırken izlenecek yollar ve kurum izinleri

Bir bölgede liman kıyı tesisi yapılmadan önce belirli adımların izlenmesi gerekmektedir. İlk olarak teklif dosyası hazırlanır, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne gönderilir oradan da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na iletilir. Kurum görüşleri alınır ve kurum görüşleri olumlu olarak değerlendirildiği zaman imar planı onaylanarak ilgililere dağıtılır. Uygulama projesi onaylanarak uzun vadeli kiralama yapılır ve yapı ruhsatı alınarak inşaat başlanır. Daha sonra yapı kullanma izni ile işletme kullanma izni alınarak Liman-kıyı tesisi kullanıma açılır. Burada izlenen yollar Şekil 8-1'de gösterilmiştir.

8.1.1 Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ

8.1.1.1 Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Kıyı tesisi yapım taleplerinin değerlendirilmesine ilişkin tebliğin amacı, 04.04.1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununa göre, teklif imar planlarının onaylanması için İdarece verilecek kararda esas alınan kriterlerle görüşü destekleyecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uymak durumunda oldukları usulleri ve esasları belirlemektir (Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

Bu tebliğ 3621 sayılı Kıyı Kanununa göre, teklif imar planlarının onaylanması için idarece verilecek kararda esas alınan kriterlerle görüşü destekleyecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uymak durumunda oldukları usulleri ve esasları kapsamaktadır. Bu tebliğ gemi inşa sanayisini, gemi söküm tesislerini ve askeri tesisleri kapsamamaktadır (Kıyı Tesisleri Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

14.04.1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, 04.04.1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunuyla 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin madde 2'nin c ve m bendi hükümler dayanak gösterilerek bu tebliğ hazırlanmıştır (Kıyı Tesisleri Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

Tebliğde adı geçen kavramlar kısaca tanımlanmıştır. Fizibilite Raporu; yatırımcının kıyı ve dolgu alanındaki tesislerle alakalı, yatırımın nedenini, maliyetini ve finansmanını, kapasitesini, yerini ve ülkeye katkısını, yatırımın bitme zamanını, iş akış planını içeren rapordur. İdare, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığını; İTDK ise İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonunu ifade etmektedir. Kıyı tesisleri kavramı ile liman, iskele ve balıkçı barınağı gibi tesisler ifade edilmektedir. Köprü üstü simülatörü ile matematiksel gemi modellerinin dinamik ve statik durumunun, diğer çevresel parametrelerle ve planlanan kıyı yapısı alakalı olarak olası değişimin görsel destekli simülasyonunu sağlayan, gece ve gündüz şartlarını, gemi radarı ve elektronik harita görüntüsünü, gemi köprüsünü ve gerçek zaman ölçeğine uygun olarak belirlenen sistem ifade edilmektedir. Yapılacak kıyı tesisinin olduğu deniz sahasındaki meteorolojik, oşinoğrafik ve topoğrafik şartların, tesise ve komşu tesislere yanaşarak ayrılması planlanan gemilerin tip ve tonajına göre matematik gemi modellerine, köprü üstü simülatörü ortamında manevra yapılması sonucunda hesaplanan analitik verilere dayanarak, gemilerle kıyı yapısı arasındaki etkileşime göre oluşan manevra risklerini açıklayan ve derecelendiren teknik rapor modelleme raporudur. Yatırımcı ile kıyı tesisini kurmak için teklif imar planı ortaya koyan ya da hazırlattıran kamu/özel hukuk kişileriyle gerçek kişiler ifade edilmektedir. İdarece modelleme ve fizibilite raporu hazırlamak için görevlendirilen kuruluş Yetkilendirilmiş Kuruludur (Kıyı Tesisleri Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

8.1.1.2 Teklif Dosyası ve Dosya Hazırlayacak Kuruluşların Yetkilendirilmesi

8.1.1.2.1 Teklif Dosyasında Bulunması Gereken Bilgi ve Belgeler

Teklif imar planıyla beraber yönetime; strateji açıklama raporu, teklif imar planında bulunan kıyı işletmesiyle çevresine ilişkin, yapı planı tasdikli var olan, yapı planı tasdikli ama imar planı bulunmayan ve aynı zamanda var olmayan ama var olan kıyı işletmelerinin işlenmiş olduğu 1/5000 ölçekli pafta, modelleme ve uygulanabilirlik raporu sunulmaktadır (Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

Fizibilite raporu, imar planı onaylı kıyı tesisine yapılacak ek, revizyon ve değişiklik gibi teklif planlarla var olan kıyı tesislerine yönelik imar planlarında istenmemektedir. Modelleme raporunda kullanılmak için Modelleme Raporu İlave Bilgi Formunun alakalı liman başkanlığına onaylatılması neticesinde sonra yetkilendirilen kuruluşa verilmesi gerekmektedir.

8.1.1.2.2 Modelleme ve Fizibilite Raporu Hazırlayacaklarda Aranacak Şartlar

Modelleme ve fizibilite raporu hazırlayacak kurum ve kuruluşların belirli koşulları sağlaması gerekmektedir. Bu koşullar aşağıda verilmiştir:

- Üniversitelerin mühendislik, güverte, gemi makineleri, gemi inşaatı ve deniz teknolojileri bölümlerinden minimum lisans seviyesinde mezun olmak ve kamu ya da özel sektörde mesleğinde en az üç sene çalışmış olan rapor koordinatörünü raporun hazırlaması, incelemesi ya da denetlemesi için imza yetki bulunarak sürekli bünyelerinde bulundurmaları,
- Üniversitelerde var olan; işletme, mühendislik, iktisat, finans, maliye, matematik, ekonometri, istatistik bölümleri lisans seviyesinde program mezunlarından devlet ya da özel sektörde mesleğiyle alakalı minimum iki sene çalışmış bir personeli sürekli olarak istihdam etmeleri,
- Simülatördeki manevra çalışmalarında, en az uzak yol kaptanı ya da kıdemli kılavuz kaptan yeterlilik belgesi bulunan bir uygulamacı personeli görevlendirmek,
- Kurum ya da kuruluşların denizcilik, mühendislik, fizibilite, müşavirlik gibi konularda faaliyet gösterdiklerini Ticaret Sicil Gazetesi'nde yayımlanan şirket kuruluş senediyle belgelendirmesi,
- Köprü üstü simülatörünün bulunması,

- Hazırlanacak raporlarla alakalı İdareye gizlilik, bağımsızlık ve tarafsızlık taahhütnamesi vermeleri gerekmektedir (Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

8.1.1.2.3 Yeterlik Başvurusu

Modelleme ve fizibilite raporu hazırlayacak kurum ve kuruluşlar bir dilekçeyle İdareye başvuru yapmaktadırlar. Bu başvuru dilekçesine; tebliğ kapsamında faaliyet konusunu kapsayan ticaret sicil gazetesi, temsile yetkili kişilerin imza beyanı ve yetki belgesi, istihdam edilen personelin diploma örnekleri, imza sirküleri, kuruluşla olan hizmet sözleşmesi, köprü üstü simülatörünün sahiplik belgesi, gizlilik, bağımsızlık ve tarafsızlık taahhütnamesi gibi belgelerin aslı ya da noter onaylı örnekleri eklenmelidir (Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

8.1.1.2.4 Yetkilendirme ve Yetkilendirilenlerin Yükümlülükleri

Fizibilite ve modelleme raporu dilekçesi onaylanan kurum veya kuruluşlar fizibilite ve modelleme raporu sağlanması açısından idare tarafından görevlendirilmektedir. Görevli kurum ve kuruluşların bir takım sorumlulukları bulunmaktadır. Bu sorumluluklar arasında; hazırlayacakları uygulanabilirlik ve modelleme raporlarını Tebliğ’de kabul gören bilimsel metotlara göre hazırlamak, tarafsızlık ve gizlilik taahhüdüne göre hareket etmek, yapılan tüm işlemler ve belgelerle alakalı bütün kayıtları tutmak, yeterlik başvurusunda verilen belgelerde oluşacak değişiklikleri değişiklik tarihinden itibaren otuz iş gününde İdareye bildirmek, denetlemeler esnasında görevlilere tüm bilgi ve belgeleri vermektir. Eğer bu koşullar sağlanmazsa kuruluşların yetkileri İdare tarafından iptal edilmektedir (Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

8.1.1.2.5 Fizibilite Raporlarının İçeriği

Yetkili kuruluş tarafından hazırlanacak olan fizibilite raporunda bazı analizler bulunmalıdır. Bunlar; “projenin yeri, tanımı, amacı, hizmet vereceği alanlar, komşu işletmeler, planın genel nitelikleri ve kapasite seçimi, proje yerinin batimetrik, iklim, deprem ve aynı zamanda topoğrafik durumu, coğrafi konumu, meteorolojik nitelikler ve ulaşım ağlarıyla olan

mesafesi, arazi mülkiyeti, Türkiye ve Dünya ekonomisindeki gelişmeler, piyasa beklentileri, liman hinterlandının yapısı, istihdam durumu bölgedeki yük dağılımı, yük trafiği, bölgedeki yat limanları, deniz yapılarının tasarımı, kara tesislerinin tasarımı, liman elleçleme ekipmanları, ekipmanların kapasiteleri, gümrükleme ve yük bilgileri, depolama olanakları, bakım olanakları, yatırım harcamaları, sonuç ve yönetici özeti” şeklinde sıralanmaktadır (Kıyı Tesis Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

8.1.1.2.6 Simülatör Destekli Modelleme Raporlarının İçeriği

Yetkili kuruluş tarafından hazırlanacak olan simülatör destekli modelleme raporunun içeriğinde; jenerik liman sahasının yapılandırılmasıyla alakalı bilgiler, manevra için kullanılan gemilerin statik özelliklerinin gösterildiği çizelgeler, matematiksel model değişkenlerinin izlenebilmesiyle alakalı kayıtlar, eş zamanlı simülasyona ait bilgiler, uygulanan nümerik analiz yöntemleriyle ilgili veriler, risk değerlendirme modellemesi, risk değerlendirmesi ve sonuçları, tesisler arasındaki minimum mesafe gibi bilgiler ve analizler bulunmalıdır (Kıyı Tesis Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)).

8.1.1.3 Planlama, İnceleme ve Görüş

Yapılacak olan kıyı tesisi, liman ya da iskele bölümlerinin tahliye edilecek ağırlık çeşidine, yükün tehlikede bulunup bulunmadığına ya da başka kullanım amaçlarına göre imar planı onay safhasında planlama yapılmalıdır. Bu planlamayla kıyı tesisinin ileriki senelerde rezerv kullanım amaçları ya ada projeksiyonu hesaplanabilmektedir. İmar planı onay kurumu tarafından tebliğdeki bilgileri ve belgeleri kapsayan teklif dosyasıyla birlikte İdare’ye getirilen 1/1000 ölçekli imar plan teklifiyle alakalı yerinde inceleme ve tespitlerde bulunacak olan İTDK, İdarenin merkez teşkilatı ya da taşra teşkilatının en üst yetkilisi tarafından görevlendirilen iki personelle ve ilgili liman başkanının katılmasıyla minimum üç kişiden oluşmaktadır. İTDK, görevleri kapsamında incelemede bulunur ve inceleme sonucunda hazırlanan rapor İdare’ye gönderilmektedir. İdare tarafından teklif dosyasındaki bilgiler ve İTDK tarafından hazırlanan rapor değerlendirilerek sonuç teklif imar planını veren kuruma bildirilmektedir (Kıyı Tesis Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ, Tebliğ No: 2009/2)).

8.2 KIYI YAPI VE TESİSLERİNDE PLÂNLAMAYLA ALAKALI TEBLİĞ

8.2.1 Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Kıyı yapı ve işletmelerinde uygulama ve planlama süreciyle alakalı tebliğin hedefi, kıyı ve sahil şeritleriyle kurutma ve doldurma aracılığıyla elde edilen arazilerde gerçekleştirilecek yapı ve iskelelerle alakalı şekilde, yatırımcı kamu ve özel kurum ve kuruluşlarınca gerçek kişilerle gerçekleştirilecek faaliyetlere ve istenecek bilgi ve belgelerle alakalı usul ve esasları belirlemektir (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

Bu tebliğ; kıyı ve sahil şeritlerinde 1990 yılının dördüncü ayın dördünde yayınlanan ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve alakalı mevzuata göre tesis ve yapı kurmak için; imar planı ve uygulama projesi tasdiklenmesine, kullanma icazet veya irtifak hakkı alınmasına, inşaat ve uygulama aşamasına, yapı ruhsatına, yapı kullanma izni, yatırım veya işletme belgesi ile geçici işletme-kısmi işletme icazeti verilmesine ilişkin iş ve işlemlerle bu süreçteki bütün kurum ve kuruluşları içermektedir. Bu Tebliğ; 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 03.08.1990 tarihli ve 20594 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik esas alınarak hazırlanmıştır.

Tebliğ’de adı geçen ifadelerden “Bayındırlık ve İskan Bakanlığı; DLHİGM ile Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü ; OGM ile Çevre ve Orman Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü; KVMGM ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü; GİTGM ile Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü; Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü; YİGM ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü; DUGM ile Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü; MEGM ile Maliye Bakanlığı Millî Emlak Genel Müdürlüğü; DKMPGM ile Çevre ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Millî Parklar Genel Müdürlüğünü; ÇEDPGM ile Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Plânlama Genel Müdürlüğü” ifade edilmektedir.

8.2.2 Yapılacak Yatırıma İlişkin Başvuru

Yatırımcılar tarafından; kıyı ve sahil şeritleriyle doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan arazilerde yapılacak yatırımlarla alakalı olarak hazırlanan yatırım teklif dosyası (YTD) ile beraber ilgili Bayındırlık ve İskân İl Müdürlüğü’ne başvuru yapılmaktadır. Yatırım teklif dosyasında bazı belgelerin bulunması gerekmektedir. Bu belgeler; “yatırımın yapılacağı alanın çevre düzen planı,

yakın çevresiyle alakalı mevcut durumu gösteren analiz paftası, son bir aya içerisinde alınan mülkiyet durumunu gösteren belge, 1/1000 ölçekli uygulama imar plan teklifi, yatırımın niteliğini ve kamu yararını belirlemeye yönelik verileri içeren İmar Planı Açıklama Raporu, DUGM tarafından yetkilenen kuruluşlar tarafından hazırlanmış modelleme raporu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığınca onaylanmış hidrografik ve oşinografik rapor, 15.03.2009 gün ve 27170 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kıyı Tesisleri Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ kapsamında hazırlanan fizibilite raporu,” şeklinde sıralanmaktadır (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

Yalnızca kıyı koruma yapıları tahkimat ve akarsuların denize çıkış yerlerinde yapılan mahmuz yapıları niteliğinde olan kıyı yapılarıyla alakalı imar planı önerilerinde, var olan tasdikli planda ciddi bir farklılığa ihtiyaç olmayan revizyon imar planı önerilerinde, telekomünikasyon tesisleriyle ilgili fiber optik kablo hatlarıyla alakalı başvurularda, rekreatif hedefli kıyı düzenlemesiyle alakalı imar planı önerilerinde, askeri hedefli kıyı tesisleri ve su-yakıt temini hedefiyle hizmet veren deniz taşıtlarının eriştiği kıyı tesislerinde, sportif ve güneşlenme hedefli iskelelerde, deniz taşıtı yavaşmayan her çeşit yapı ve iskeleler adına Modelleme Raporu, Hidrografik ve Oşinografik Rapor, Fizibilite Raporu, Jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporu’nun hazırlanmasına ihtiyaç bulunmamaktadır (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

8.2.3 Yatırım Teklif Dosyasının İncelenmesi

Yatırımcı tarafından hazırlanan yatırım teklif dosyası Bayındırlık ve İskân İl Müdürlüğü tarafından 15 gün içerisinde incelenmektedir. Dosyada eksiklik ya da düzeltilecek yerler bulunduğu, dosya eksikliklerin tamamlanması ya da düzeltmelerin yapılması için bu süre zarfında ilgisine iade edilmektedir. Dosyadaki eksiklikler ve düzeltmeler yapıldıktan sonra, Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü uzmanları tarafından yatırımın yapılacağı alan incelenir daha sonra, arazi tespit ve değerlendirme tutanağı hazırlanır. Yatırım teklif dosyası tüm bilgi, belge ve tutanaklarla beraber, 3621 sayılı Kıyı Kanun ve Yönetmeliği’ne göre incelenmek ve değerlendirilmek için ilgili Valiliğin gerekçeli görüşüyle Bakanlığa; dosyadaki evrakların birer örnekleri de ön izin işlemleri için ilgili Defterdarlığa 15 gün içerisinde gönderilmektedir (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

8.2.4 Kurum Görüşlerinin Alınması

Bakanlık, Bayındırlık ve İskân Müdürlüğünce gönderilen yatırım öneri dosyasını 15 gün süre içinde inceledikten sonra uygun bulursa dosyayı kurum ve kuruluşların görüşüne sunmaktadır. Yatırım teklif dosyası ile birlikte Genelkurmay Başkanlığı'na imar plan teklifi ve imar planı açıklama raporu; DUGM ya da GİTGM'ne imar plan teklifi, imar planı açıklama raporu, analiz paftası, fizibilite raporu, modelleme raporu; DLHİGM'ne imar planı teklifi, imar planı açıklama raporu, onaylı hidrografik ve oşinografik rapor, fizibilite ve modelleme raporu; YİGM ya da KVMGM, ÇEDPGM, Tarım İl müdürlüğü, İlgili Belediye Başkanlığı, MEGM'ne imar planı teklifi ve imar planı açıklama raporu gönderilmektedir.

ÇED olumlu ya da ÇED gerekli değildir kararları alan yatırımlarla alakalı imar planı tekliflerinde, mevcut onaylı planda önemli değişiklik gerektirmeyen konularla alakalı revizyon imar planı tekliflerinde Genelkurmay Başkanlığı, MEGM, DLHİGM, DUGM ya da GİTGM'nün görüşleri alınmaktadır. Bakanlık tarafından yatırım teklifiyle alakalı görüşüne başvurulmuş kurum ve kuruluşlar, görüşlerini 45 gün içerisinde bildirmelidirler (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

8.2.5 Teklif İmar Plânının Onaylanması

Bakanlık, yatırım gerçekleştirilecek yerle ilgili hazırlanan yatırım öneri dosyasını ve teklif planını, kurum ve kuruluşların görüşleri dâhilinde 15 günde incelemekte ve onaylanmak için Bakan'ın onayına sunmaktadır. Bakanlıkça 3621 sayılı Kıyı Kanunu çerçevesinde tasdiklenen uygulama imar planına bağlı plan paftaları birer takım şeklinde İlgili Belediye'ye, İlgili İl Özel İdaresi'ne, DUGM ya da GİTGM'ne, ÇEDPGM ve MEGM'ne, Genelkurmay Başkanlığı'na, DLHİGM'ne, YİGM ya da KVMGM'ne, ilişkili Valiliğe gönderilmektedir (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

8.2.6 Uygulama Projelerinin İncelenmesi ve Onayı

Yatırımcı tarafından, tasdikli uygulama imar planı ve bu plan çerçevesinde hazırlanan kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kurulacak alt yapı tesislerine ait; tasdikli 1/1000 ölçekli uygulama planı, plan ve detayları ile beraber uygulama mühendislik projesi, kıyı yapısıyla alakalı onaylı jeolojik-jeoteknik etüd raporu, Hidrolik Model Deney Raporu, ÇED olumlu ya da ÇED gerekli

değildir kararı, yatırımla alakalı Defterdarlıktan alınmış ön izin belgesi onaylanmak için DLHİGM'ne minimum 5 nüsha olarak gönderilmektedir. DLHİGM, 45 gün içerisinde projeyi inceler, uygun olması halinde onaylar ve sonucu kurumlara yazılı olarak bildirmektedir (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

8.2.7 Kullanma İzni, Yapı Ruhsatı, Yatırım ve İşletme Belgesi İzni Alınması

İsmine kullanma icazeti ya da irtifak hakkı ihalesi yapılan, fakat ihtiyaç durulmasından dolayı kendisine ön icazet verilen yatırımcı tarafından kullanma icazeti sunulması veya irtifak hakkı isteğinde bulunması durumunda; plan onama yazısıyla eki onaylı imar planı, DLHİGM'nce proje onama yazısı ve eki tasdikli vaziyet planı, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi'ne gerçekleştirilecek yatırımlarda Turizm Yatırım Belgesi ve Kesin Tahsis Tutarı ile birlikte MEGM'ne başvuruda bulunurlar (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

Yatırımcı, kuracağı yapılara yapı ruhsatı almak için; DLHİGM'nce tasdikli uygulama projesi, tasdikli imar planı, yapı ruhsatında önem verilecek diğer belge ve bilgiler, MEGM'den kıyı tesisiyle ilgili İrtifak Hakkı veya Kullanma İzni sunulduğuna ilişkin belgelerle beraber alakalı daireye başvuru yapılmaktadır. Tüm belge hazırlığı bittikten sonra ve inşaatla başlanacağı zaman diliminde yatırımcı alakalı Liman Başkanlığına yazılı olarak bilgi vermektedir (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

Yatırım belgesi alacak turizm hedefli kruvaziyer yat ve gemi limanı, rıhtım ve iskeleyle benzer turizm işletmeleriyle ilgili yatırımlarda Kültür ve Turizm Bakanlığınca turizm yatırımı veya turizm işletme belgesi verilmesi işlemi, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ve Deniz Turizmi Yönetmeliği temelinde değerlendirilerek sonuçlandırılmaktadır. Yatırımcı tarafından, faaliyetle ilgili izin alınmak için, Denizcilik Müsteşarlığına başvuruda bulunmaktadır edilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı verilen belgeleri 45 gün içerisinde inceleyerek sonuçlandırma ve verilen işletme ve geçici işletme icazeti veya cüzi işletme izni yazılı olarak alakalı yatırımcılara, kurum ve kuruluşlara bildirilmektedir (Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ).

9. BALIKESİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TARAFINDAN İŞLETİLEN KİYİ TESİSLERİNE YÖNELİK SWOT-PEST ANALİZİ UYGULAMASI

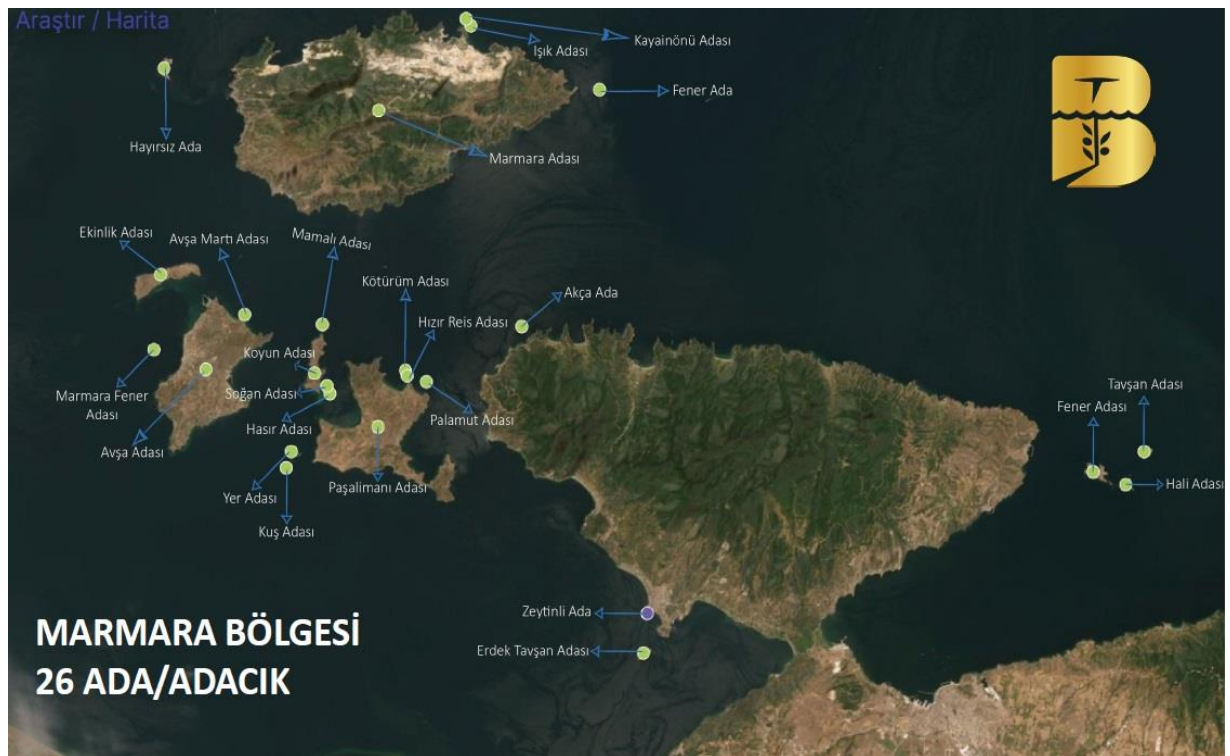
9.1 KİYİ TESİSLERİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Balıkesir 39.20-43.30 kuzey paralelleri ile 26.30-28.30 doğu meridyenleri arasında yer almaktadır. İlin doğusunda Bursa ve Kütahya, güneyinde Manisa ve İzmir, batısında Çanakkale illeri bulunmaktadır. İlin sahip olduğu topraklarının büyük bir kısmı Marmara Bölgesi'nde, geri kalan kısmı da Ege Bölgesi'nde yer almaktadır. Türkiye genelinde iki denize komşu olan altı ilden biridir. Balıkesir coğrafi konum itibarıyla Marmara Bölgesi'nde batıdan Ege Denizi'ne, kuzeyden Marmara Denizi'ne olan kıyıları bakımından önemli bir yerde bulunmaktadır. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nden alınan bilgilere göre kıyı çizgisi uzunluğu, Ege Denizi'nde 259 km., Marmara Denizi'nde ise 411 km. olup toplam 670 km.'dir. Bu uzunluk ile Türkiye'de Muğla ilinden (1479 km.) sonra en uzun ikinci il olarak kayıtlara geçmektedir. Sahil şeridi uzunluğu, Ege Denizi'nde 115,5 km., Marmara Denizi'nde ise 175 km. olup toplam 290,5 km.'dir.



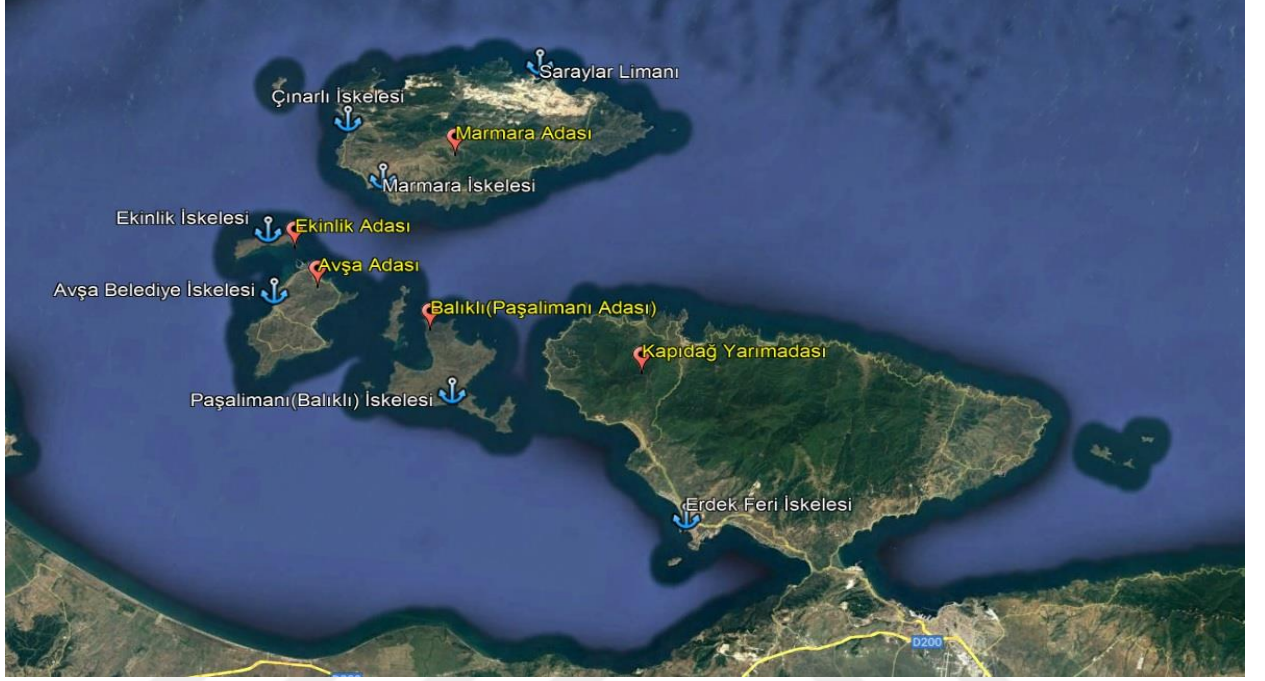
Şekil 9-1: Balıkesir il konumunu gösteren Türkiye haritası (URL-2)

Marmara Bölgesi'nde 26 ada/adacık, Ege Bölgesi'nde ise 28 ada/adacık bulunmakta olup toplamda 54 ada/adacık ile Balıkesir en çok adası olan il konumundadır. Marmara Bölgesi'nde 4 ada (Balıklı(Paşalimanı) Adası, Avşa Adası, Ekinlik Adası, Marmara Adası) üzerinde Ege Bölgesi'nde ise 2 ada (Cunda Adası, Çiçek Adası) üzerinde yaşam bulunmaktadır. Tez çalışması için hazırlanan Balıkesir İline Bağlı Adaları gösteren uydu görselleri aşağıda verilmiştir.



Balıkesir'in ilçelerinde birçok liman ve iskele noktaları yer almaktadır ancak kıyı tesislerinin büyük çoğunluğu Marmara, Erdek ve Bandırma ilçelerinde toplanmaktadır. Çalışmaya konu Balıkesir İlinde bulunan ve Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilmekte olan Erdek İlçesindeki Erdek Feri İskelesi ve Balıklı(Paşalimanı) Adası Balıklı(Paşalimanı) İskelesi,

Marmara İlçesindeki Avşa(Türkeli) Adası Avşa İskelesi, Ekinlik Adası Ekinlik İskelesi ve Marmara Adasında bulunan Marmara İskelesi, Çınarlı İskelesi, Saraylar Limanı kıyı tesislerinin coğrafi konumlarını göstermek üzere hazırlanmış uydu görüntüsü ve tez çalışması kapsamında yapılan drone çekimlerini içeren resimleri aşağıda yer almaktadır.



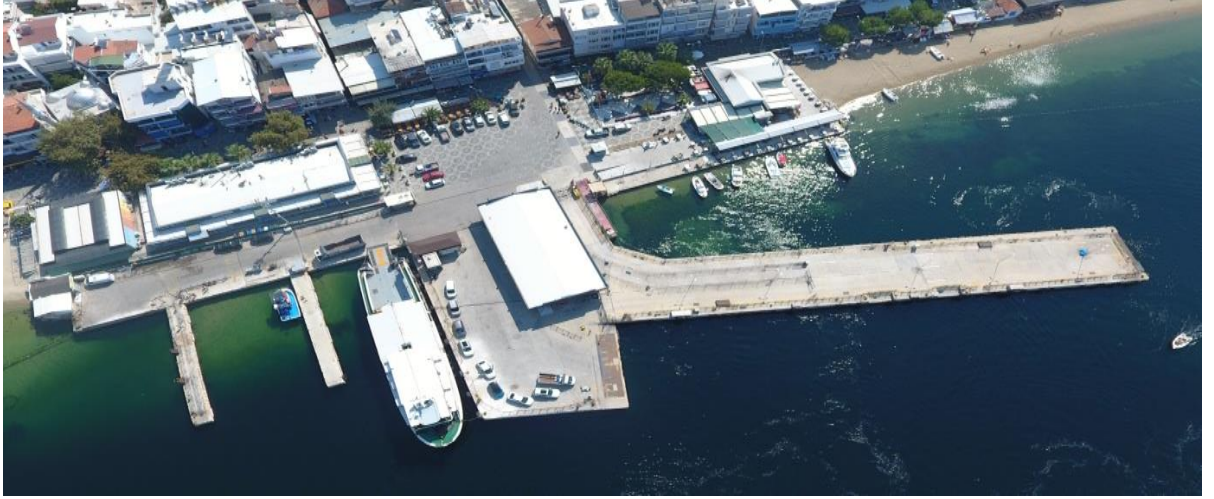
Şekil 9-4: Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen kıyı tesislerinin coğrafi konumları



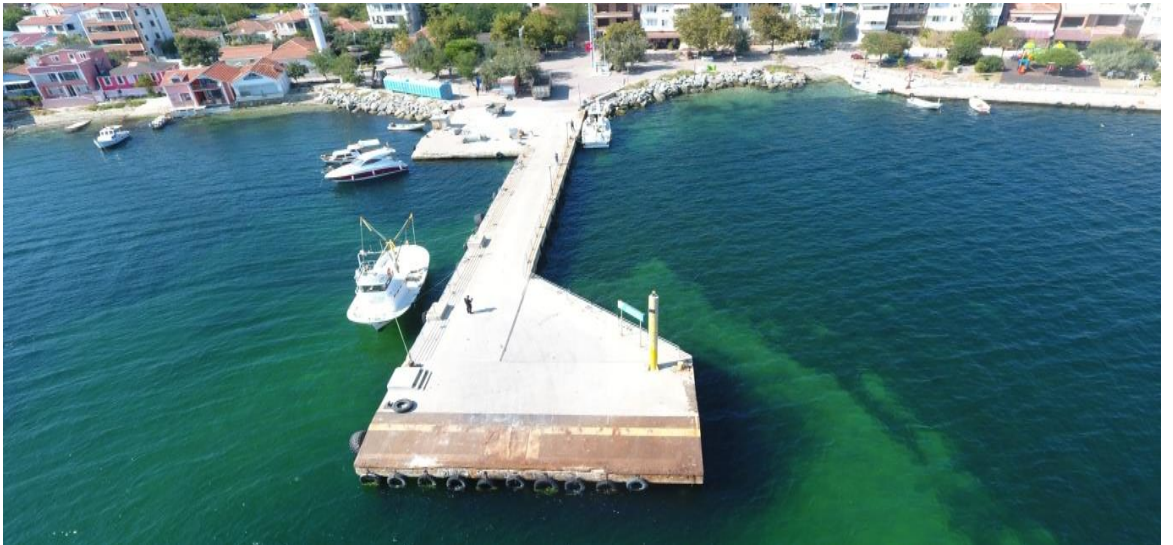
Şekil 9-5: Erdek Feri İskelesi



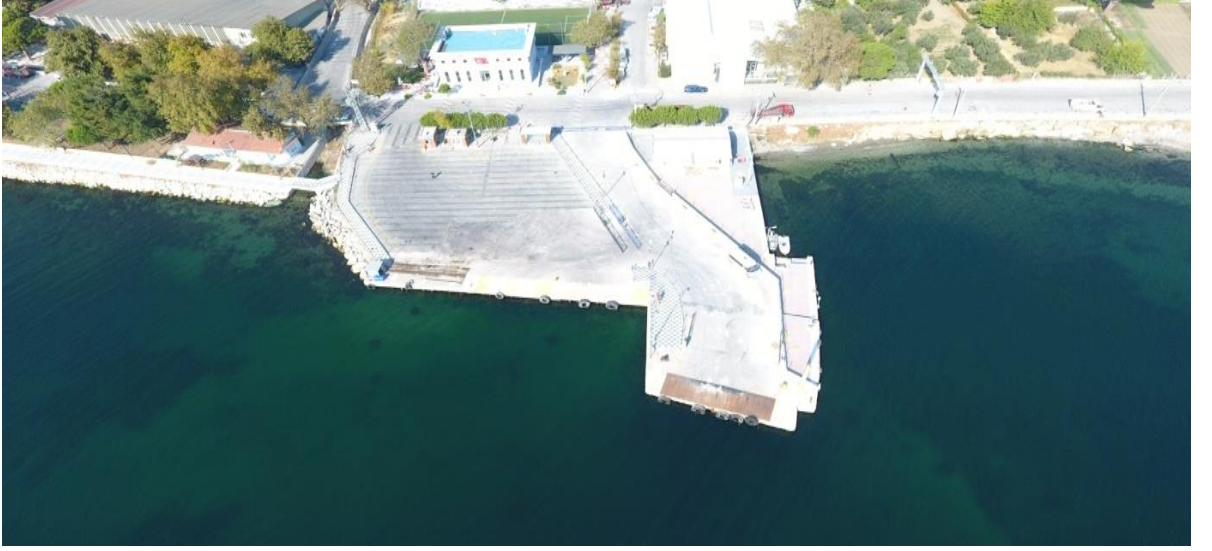
Şekil 9-6: Balıklı (Paşalimanı) İskelesi



Şekil 9-7: Avşa İskelesi



Şekil 9-8: Ekinlik İskelesi



Şekil 9-9: Marmara İskelesi



Şekil 9-10: Çınarlı İskelesi



Şekil 9-11: Saraylar Limanı

Söz konusu kıyı tesisleri Balıkesir ili yönünde ana giriş-çıkış noktası olan Erdek Feri İskelesi ile Tekirdağ ve İstanbul Limanları üzerinden ağırlıklı kabotaja yönelik olarak yük, yolcu ve araç taşımacılığında sürekli bağlantı halindedir. Saraylar Limanı ise kabotaja (Ro/Ro, yolcu) yönelik hizmet veren liman sahası yanında Marmara Adası'nın turizm dışında diğer temel ekonomik geçim kaynağı olan mermeri (blok veya mıcır şeklinde) uzak doğu ve güney Amerika ağırlıklı coğrafyalara ihracı için uluslar arası gemilere hizmet veren (ISPS) bir sahaya da sahip olup Erdek Feri İskelesinden çıkış yapan mermer yüklü ağır tonajlı araç trafiği ile etkileşim halindedir.

Tablo 9-1:Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen kıyı tesislerinin hizmet alanları ve liman yük cinsi bilgileri

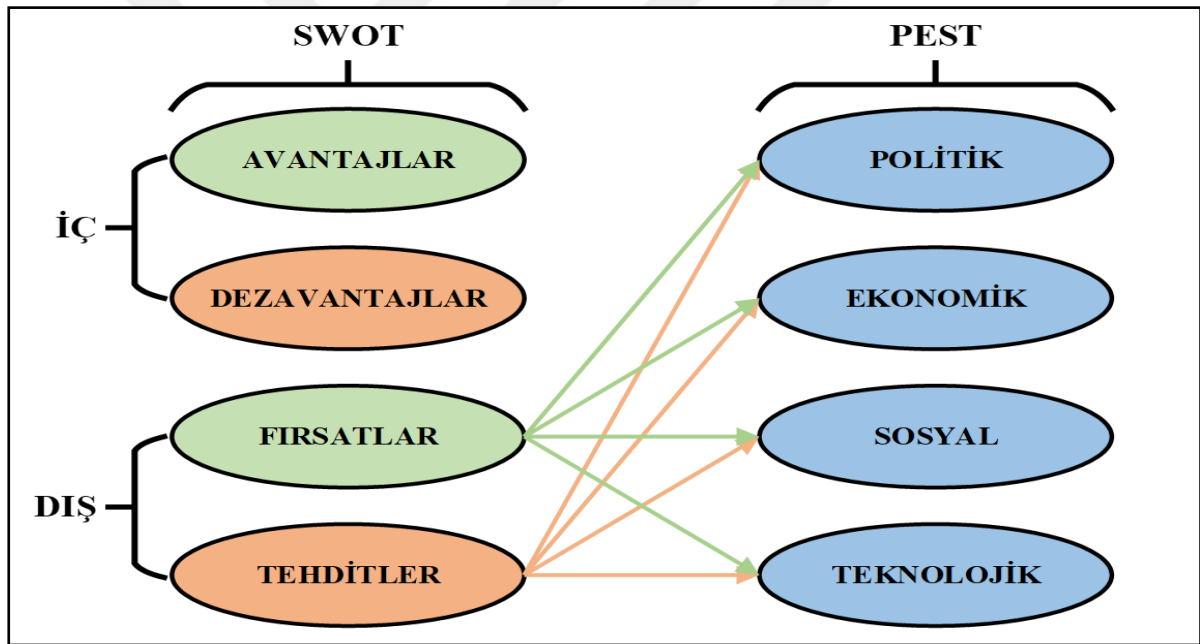
Konum (İl/İlçe)	Kıyı Tesisi Adı	Hizmet Alanı	Liman Yük Bilgisi
Balıkesir/Erdek	Erdek Feri İskelesi	Araç-Yolcu	Kabotaj
Balıkesir/Erdek	Paşalimanı Adası Balıklı İskelesi	Araç-Yolcu	Kabotaj
Balıkesir/Marmara	Avşa Adası Avşa İskelesi	Araç-Yolcu	Kabotaj
Balıkesir/Marmara	Ekinlik Adası Ekinlik İskelesi	Araç-Yolcu	Kabotaj
Balıkesir/Marmara	Marmara Adası Marmara İskelesi	Araç-Yolcu	Kabotaj
Balıkesir/Marmara	Marmara Adası Çınarlı İskelesi	Araç-Yolcu	Kabotaj
Balıkesir/Marmara	Marmara Adası Saraylar Limanı	Araç-Yolcu-Kuru Yük	Kabotaj+Yurtdışı

9.2 SWOT-PEST ANALİZİ UYGULAMASI

SWOT analizi ilk kez Zürih'te düzenlenen "Long Range Planning" seminerinde Urick ve Orr (1964) tarafından önerilmiştir (Nyarku, K., ve Agyapong, G., 2011). Pek çok organizasyon ve işletme alanında mevcut durumun analiz edilmesi ve gelecek planlamasının gerçekleştirilmesi aşamalarında faydalanılan önemli bir analiz yöntemidir. SWOT analizi; bir organizasyonun veya işletmenin rekabetçi stratejilerini etkileyen iç ve dış paydaş analiziyle başlar. Bir işletmenin, sektörün, coğrafi bölgenin içinde bulunduğu konumun dış paydaş etkenler (fırsatlar ve tehditler) ve iç paydaş etkenler (güçlü ve zayıf yönler) yönünden analizinin yapılarak gelecek için stratejiler oluşturulmasını sağlayan bir analiz türüdür. SWOT kelimesi, Strengths (Avantajlar), Weaknesses (Dezavantajlar), Opportunities (Fırsatlar) ve Threats (Tehditler) kelimelerinin baş harflerinden meydana gelmektedir (Yeşiltaş ve diğ, 2009), (Daft, 2008; Ülgen ve Mirze, 2016).

SWOT analiz yöntemi sahip olduğu avantajlarına rağmen, karmaşık sistemlerin dış paydaş analizleri için yetersiz kalabildiği ifade edilmektedir (Christodoulou ve Cullinane, 2019). Söz

konusu bu dezavantaj literatürde SWOT analizinin PEST analiz yöntemi ile kombine edilmesi sayesinde en aza indirgenmektedir (Wu ve diğ., 2022). PEST analizi sayesinde dış paydaş analizi, başka bir deyişle fırsat ve tehdit analizi daha sistematik şekilde ele alınabilmektedir. PEST kelimesi Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik kelimelerinin baş harflerinden meydana gelmektedir. İşletme ve organizasyonları etkileyebilecek kanunlar, küresel trendler, mevzuat ve yönetmelikler, vergiler, faiz oranları, enflasyon, borsalar, toplumların satın alma eğilimleri, medya, önemli olaylar, etik, reklam ve tanıtım faktörleri, yenilikler, teknolojiye erişim, lisanslama ve patentler, üretim, araştırma finansmanı, küresel iletişim gibi faktörlerin kategorik olarak incelenmesine olanak sağlaması nedeniyle stratejik planlamaların önemli bir aşaması haline gelmiştir. Bu çalışmada sayısallaştırılmış SWOT analizinin çıktılarında olan fırsatlar ve tehditler dış paydaş analizi kapsamında Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik (PEST) kategoride ele alınmıştır. Aşağıda SWOT ve PEST analizlerinin sentezini özetleyen şematik gösterime yer verilmiştir.



Şekil 9-12: SWOT ve PEST analizleri ilişkisini gösteren şematik gösterim

Çalışmada Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen Balıkesir İli Erdek ve Marmara İlçelerinde yer alan ve Ro-Ro limanı olarak faaliyet gösteren Erdek Feri İskelesi, Paşalimanı (Balıklı) İskelesi, Avşa İskelesi, Ekinlik İskelesi, Marmara İskelesi, Çınarlı İskelesi ve Saraylar Limanı kıyı tesislerinde sayısallaştırılmış SWOT-PEST analizi yöntemi ile güçlü, zayıf yönlerinin ortaya koyularak mevcut ve yakın gelecekte ortaya çıkabilecek fırsat ve tehdit değerlendirmesinin yapılabilmesi, geliştirilmesi gereken yönlerini ve yapılması gereken geliştirme yatırımlarının ortaya konulması hedeflenmiştir. SWOT analizi yönteminin tercih edilmiş

olmasının en önemli sebebi ise kıyı tesisi karşılaştırmalarında ihtiyaç duyulan ve net olarak ortaya konamayan özellikleri de içeren sübjektif değerlendirmeleri barındırabilmesidir.

Analizlere dair tablolar oluşturulurken; söz konusu kıyı tesislerinin bulunduğu deniz sahasında yer alan devlet otoritesini temsil eden liman başkanlıkları (Erdek ve Marmara Liman Başkanlıkları) ve limanın kullanıcıları konumundaki gemi işletmeci firmaları ile liman otoritesini temsilen işletmeci kuruluş Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Deniz Ulaştırımı ve Liman İşletme Şube Müdürlüğünden oluşan sahadaki üç paydaşın temsilcileri ile yapılan mülakatlarda her bir kıyı tesisi kendi özelinde SWOT-PEST analizi başlıkları altında oluşturulmuş kriterler çerçevesinde nispi bir kıyaslamayla puanlamaya tabi tutulmuştur. Yapılan puanlamalarda aynı paydaş temsilcilik altında yer alan (örneğin liman kullanıcıları adı altında kıyı tesislerinde çalışan gemi işletmeci firmalar ve devlet otoritesi temsilen iki liman başkanlığı) birden fazla puanörün puanları kendi içinde aritmetik ortalama ile hesaplanmıştır. Daha sonra aynı başlıkta aynı kriter için saha paydaşlarınca verilen puanlarda kendi içinde aritmetik ortalamalar oluşturmuş ve 0,5 ve üstü yukarı tam sayıya, 0,5 altı aşağı tam sayıya yuvarlanarak daha sade sonuçlar elde edilmeye çalışılmıştır.

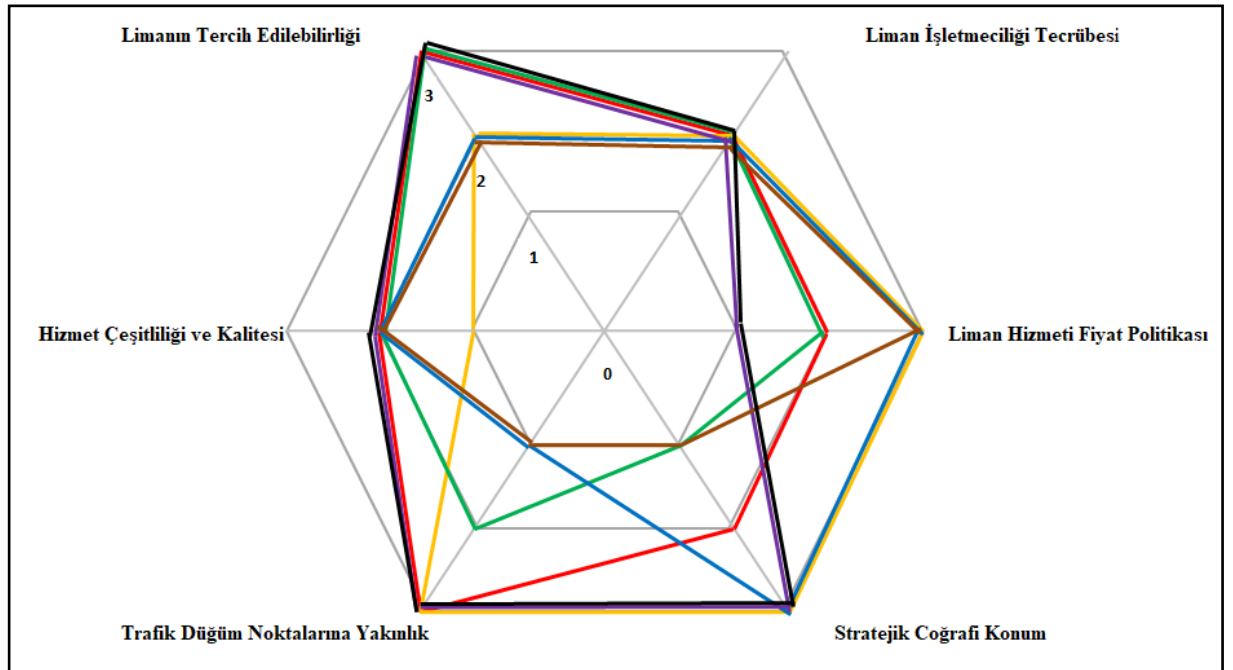
Sayısallaştırılmış SWOT analizi ile birlikte PEST analizi kullanılarak yerel yönetim tarafından işletilen söz konusu kıyı tesislerinin kuvvetli, zayıf yönleri incelenmiş, mevcut ve yakın dönemdeki fırsatlar ve tehditlere dair değerlendirmesi yapılmıştır. Analiz sonunda kıyı tesislerinde geliştirilmesi gereken yönlerinin ve yapılması gereken geliştirme yatırımlarının ortaya konulması detaylarıyla öne çıkarıldığından Denizcilik Sektöründeki ana aktörler tarafından kolaylıkla aksiyon alınmak üzere eylem planına dönüştürülebilecektir. Yapılan sayısallaştırılmış SWOT ve PEST analizleri yöntemiyle ortaya çıkan sonuçlarda öne çıkan hususlar bu bölümün devam eden kısmında sunulmuştur. Tablo 9-2 liman isimlerinin harf ve grafiklerde karşılık gelen renk kodları ile puanlama kriterlerini göstermektedir. Ayrıca Tablo 9-3 tespit edilen kuvvetli yanlar ve Şekil 9-13'te bu kuvvetli yanların puanlama karşılıkları grafik halinde gösterilmiştir.

Tablo 9-2: SWOT analizi lejantı

TANIMLAMALAR		RENK KODLAMASI	PUANLAMA
P1	Erdek Feri İskelesi		1 KÖTÜ / DÜŞÜK 2 STANDART / ORTA 3 ÇOK İYİ / YÜKSEK
P2	Paşalimanı (Balıklı) İskelesi		
P3	Avşa İskelesi		
P4	Ekinlik İskelesi		
P5	Marmara İskelesi		
P6	Çınarlı İskelesi		
P7	Saraylar Limanı		

Tablo 9-3: SWOT analizi kuvvetlilik değeriendirme tablosu

KUVVETLİLİK BİRİMLERİ	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
Limanın Tercih Edilebilirliği	3	2	3	2	3	2	3
Liman İşletmeciliği Tecrübesi	2	2	2	2	2	2	2
Liman Hizmeti Fiyat Politikası	2	3	2	3	1	3	1
Stratejik Coğrafi Konum	2	3	1	3	3	1	3
Trafik Düğüm Noktalarına Yakınlık	3	1	2	1	3	1	3
Hizmet Çeşitliliği ve Kalitesi	2	2	2	2	2	2	2
TOPLAM	14	13	12	13	14	11	14



Şekil 9-13: SWOT analizi kuvvetlilik değeriendirme grafiği

Kuvvetlilik analizinde kıyı tesisleri; tercih edilebilirlikleri, liman işletmeciliği tecrübeleri, verdikleri hizmetlerdeki fiyat politikaları, coğrafi konumlarının stratejik önemi, trafik düğüm noktalarına olan yakınlıkları ve liman için hizmet çeşidi ve kalitesi kriterleri altında incelenmiştir.

Kıyı tesislerinin “tercih edilebilirliği” değeriendirmelerinde; Erdek Feri İskelesinin devamında bulunan Paşalimanı(Balıkli), Avşa, Ekinlik, Marmara Adaları ve Tekirdağ-İstanbul limanları ile etkileşimde yük, yolcu ve araç taşımacılığı alanında Balıkesir ankarasının bu yöndeki ana çıkış noktalarından birisi olması, Avşa iskelesinin özellikle İstanbul’a yakın bir tatil seçeneği olarak bulunmasının yanı sıra yüksek turizm potansiyeli ve tanınırlığının olması, Marmara İskelesinin Türkiye’nin en büyük ikinci adası olan Marmara Adasının merkezi ulaşım noktası olarak hizmet vermesi ve özellikle Çanakkale, Tekirdağ ve İstanbul yönünde gemi

seferlerine sahip olması, Saraylar Limanının ise bulunduğu Marmara Adasındaki zengin mermer yataklarının dışarıya açılan stratejik ihracat kapısı olması ile söz konusu kıyı tesisleri kuvvetlilik analizi tablosunda incelenen diğer kıyı tesisleri arasında saha paydaşlarının değerlendirmeleri ve puanlamaları ile bir adım öne çıkmışlardır. Paşalimanı(Balıkli) İskelesi ve Ekinlik İskeleleri ise bulundukları Paşalimanı(Balıkli) Adası ve Ekinlik Adasında ki tek ulaşım limanı olmaları sebebiyle zorunlu sebeplerden dolayı ortapuan tercih edilebilirlik olarak değerlendirilmiştir. Marmara adasının güney batısında bulunan Çınarlı İskelesi ise adasının güney merkezinde bulunan Marmara İskelesi ile arasındaki yakın mesafe nedeniyle tercih edilebilirliği sınırlanmaktadır.

Kıyı tesislerinin “liman işletmeciliği tecrübesi” değerlendirmelerinde; tabloda değerlendirilen tüm limanlar aynı işletmeci kuruluş olan Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilmekte olduğu için aynı liman işletmeciliği tecrübeleri ile değerlendirilmiştir. Söz konusu değerlendirmede saha paydaşlarının ortak puanlaması işletmeciliğin kötü olarak değerlendirilmediği ancak daha da iyileştirilebileceği görüşünü yansıtmaktadır.

Kıyı tesislerinin “liman hizmeti fiyat politikası” değerlendirmesinde; tüm limanların işletmecisinin kamu hizmeti odaklı aynı yerel yönetimin olması göz önünde bulundurularak Paşalimanı(Balıkli), Ekinlik ve Çınarlı İskelesi gibi nispeten tabloda diğer kıyı tesislerine göre daha küçük kapasitede olan kıyı tesislerinde liman hizmeti fiyat politikasının yük, yolcu ve araç taşımacılığı bakımından etkileşiminde olduğu Tekirdağ, İstanbul’daki Ro-Ro limanlarına göre uygun bulunduğu, sabit bir sirkülasyon yüküne sahip Erdek Feri İskelesi ve Avşa İskelesi için orta seviyede olduğu, Marmara İskelesi ve Saraylar Limanı için ise Marmara Adasının ana ekonomik geçim kaynağı olan mermer yükünün ihracatında rol alan ağır vasıtalar için liman giriş ücreti, liman içi parklanma vb. karasal ücretler bakımından ve gemi işletmeci firmalar için başta palamar ücreti ve barınma işgaliye ücreti gibi denizsel ücretsiz bakımından gemi taşıma fiyatları dolayısıyla mermer ihracat girdilerine de yansıyacak gider kalemlerinin rekabetçi taşımacılık fiyatına destek oluşturması adına diğer limanlara göre daha da düşük tutulması gerektiği düşünülmektedir.

Limanın “stratejik coğrafi konum” değerlendirmelerinde; Paşalimanı (Balıkli), Ekinlik bulundukları adaların tek ulaşım noktası olması nedeniyle, Marmara İskelesi ve Saraylar Limanı ise mermer ihracat noktaları olmaları nedeniyle stratejik konumlarının önem arz ettiği görülmektedir. Erdek Feri İskelesi ve Avşa İskelesi ise zamanla şehir içinde kalan hinterland daralması nedeniyle yeni bir yere taşınması ya da yakınlarında yeni liman ihtiyaçlarının hasıl olması nedeniyle stratejik konumları inşa edildiği yıllara göre zamanla zayıflamaktadır. Çınarlı iskelesi ise bulunduğu Marmara Adasının güney merkezinde bulunan Marmara İskelesine

yakınlığı nedeniyle stratejik konumu saha paydaşları tarafından düşük not olarak değerlendirilmiştir.

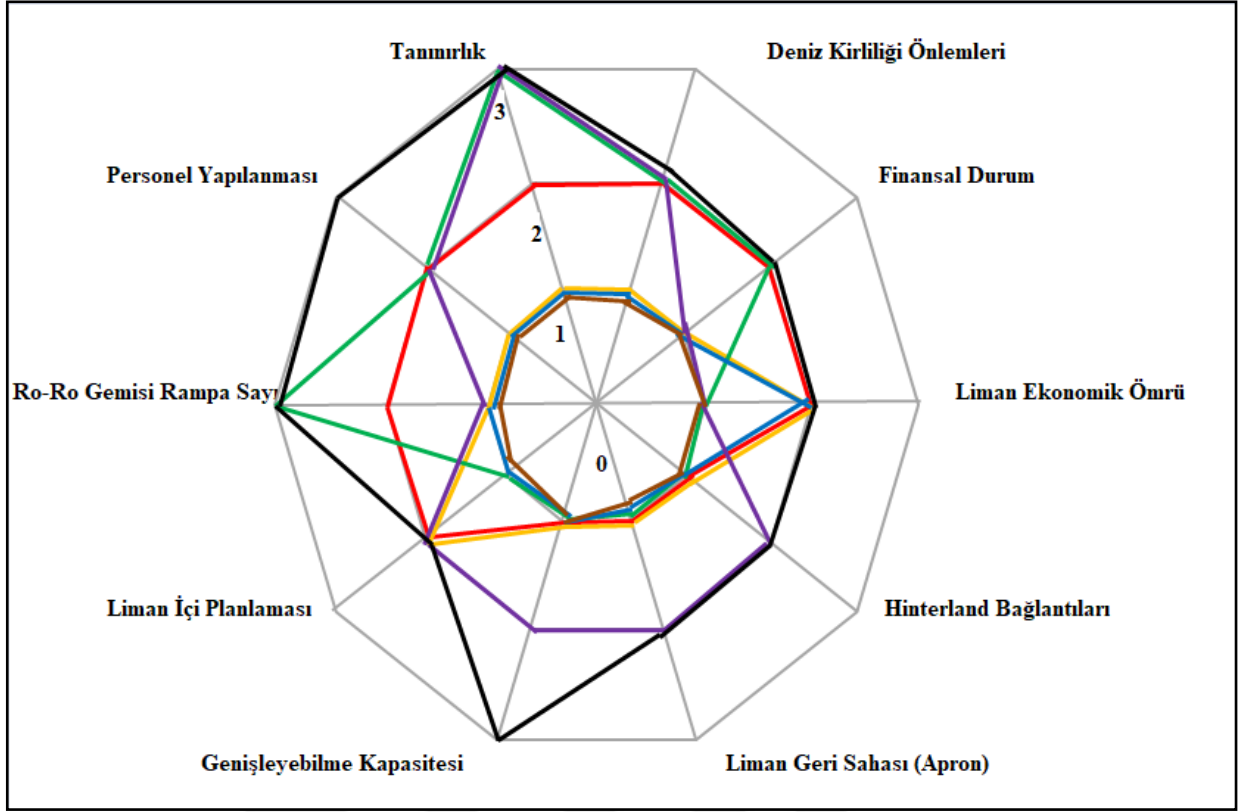
Kıyı tesislerinin “trafik düğüm noktalarına yakınlık” değerlendirmelerinde; Erdek Feri İskelesi, Marmara İskelesi ve Saraylar Limanının söz konusu tabloda yer kıyı tesisleri içinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerinde en çok taşımacılık istatistiklerine sahip olan tesisler olmalarının trafik düğüm noktalarına olan bağlantıları ile doğru orantılı olduğu değerlendirilmektedir. Avşa iskelesi standart(orta) seviyede, Paşalimanı (Balıklı), Ekinlik ve Çınarlı İskeleleri ise kapasitelerinin düşük olması ve bulundukları adalarda hinterlandlarının yetersizlikleri nedeniyle saha paydaşlarınca düşük puan olarak değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “hizmet çeşitliliği ve kalitesi” değerlendirmelerinde; yine tabloda değerlendirilen tüm limanlar aynı işletmeci kuruluş olan Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilmekte olduğu için limanlarda sunulan hizmetlerin aynı kalite de kalemlerden oluşması nedeniyle puanlamaları eşit değerlendirilmiştir. Ancak değerlendirmelerin standart(orta) olarak puanlanması hizmet kalemi kalitesinin ve sayısının artırılarak daha iyileştirilebileceği görüşünü yansıtmaktadır.

Tablo 9-4’te tespit edilen zayıf yanlar ve Şekil 9-14’te bu zayıf yanların puanlama karşılıkları grafik halinde gösterilmiştir.

Tablo 9-4: SWOT analizi zayıflık değerlendirmesi tablosu

ZAYIFLIK BİRİMLERİ	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
Tanımlılık	2	1	3	1	3	1	3
Deniz Kirliliği Önlemleri	2	1	2	1	2	1	2
Finansal Durum	2	1	2	1	1	1	2
Liman Ekonomik Ömrü	2	2	1	2	1	1	2
Hinterland Bağlantıları	1	1	1	1	2	1	2
Liman Geri Sahası (Apron)	1	1	1	1	2	1	2
Genişleyebilme Kapasitesi	1	1	1	1	2	1	3
Liman İçi Planlaması	2	2	1	1	2	1	2
Ro-Ro Gemisi Rampası Sayısı	2	1	3	1	1	1	3
Personel Yapılanması	2	1	2	1	2	1	3
TOPLAM	17	12	17	11	18	10	24



Şekil 9-14: SWOT analizi zayıflık değerlendirme grafiği

Zayıflık analizinde kıyı tesisleri; tanınırlıkları, deniz kirliliği önlemleri, finansal durumları, ekonomik ömürleri, hinterland bağlantıları, liman geri saha olanakları, genişleyebilme kapasiteleri, liman içi planlaması, gemi rampa sayıları ve personel yapılanmaları kriterleri altında incelenmiştir.

Kıyı tesislerinin “tanınırlık” değerlendirmelerinde; Marmara İskelesi Balıkesir, İstanbul ve Tekirdağ gibi anakaralar ile olan bağlantısının yanında Avşa İskelesi gibi bulunduğu lokasyonun turizm potansiyeli nedeniyle, Saraylar Limanı ise mermer ihracatında yüksek ticaret potansiyeli nedeniyle tanınırlıkta saha paydaşlarınca yüksek puan ile değerlendirilmiştir. Erdek Feri İskelesinin var olan potansiyelini tam kullanamadığı görüşü hakim olarak orta, Paşalimanı(Balıkçı), Ekinlik ve Çınarlı İskeleleri ise zaman içinde gelişmelerine engel olarak bulundukları adalarda hinterlandlarının yetersizlikleri, trafik düğüm noktalarına olan uzaklıkları gibi nedenler ile potansiyelleri sınırlanmış olduğundan tanınırlıklarının çevresi ile sınırlı kalmış olduğu değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “deniz kirliliği önlemleri” değerlendirmelerinde; tablodaki hiçbir tesiste gemi atık tesisi bulunmaması nedeniyle yüksek puanlamaya uygun bulunmamış, basit anlamda birincil önlem olarak oilspillkits vb. gibi basit ekipmanlara sahip olan kıyı tesisleri orta, sahip

olmayan yani herhangi bir deniz kirliliği müdahale ekipmanı bulundurulmayan kıyı tesisleri ise düşük puan ile değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “finansal durum” değerlendirmelerinde; iyileştirilmesi gereken ve iyileştirilirken maliyet gerektiren kalemlerde liman işleticisi otoritenin yavaş aksiyon aldığı görüşü ortaya çıkmış ve bunun yanında teşvikler, muafiyet, devlet ve işletici kuruluş yatırım programları göz önüne alınarak tüm kıyı tesisleri orta ve düşük puanlı olarak değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “liman ekonomik ömrü” değerlendirmelerinde; özellikle kıyı tesisi işletmecisinin yön verdiği değerlendirmelerde, Avşa, Marmara ve Çınarlı İskelesi kıyı tesislerinin güçlendirilmesi ya da yeniden inşası yönünde yapılan çalışmalar göz önüne alındığında söz konusu kıyı tesislerinin ekonomik ömürlerinin oldukça azaldığı, diğer kıyı tesislerinin ise orta seviyede olduğu değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “hinterland bağlantı noktaları” değerlendirmelerinde; kıyı tesislerinden hiçbirinin çok iyi seviyesinde puanlanamadığı, bu nedenle genel anlamda hinterlandların geliştirilmesi gerektiği görüşü değerlendirilmektedir.

Kıyı tesislerinin “liman geri sahası(apron)” değerlendirmelerinde; özellikle Paşalimanı (Balıklı), Ekinlik ve Çınarlı İskeleleri gibi yerleşkesi gereği doğal kaynaklı sınırlanmalara maruz kalan küçük tesislerde olmak üzere söz konusu tüm kıyı tesislerinde geri sahalarının tam anlamıyla yeterli olmadığı değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “genişleyebilme kapasitesi” değerlendirmelerinde; Erdek Feri İskelesi ve Avşa İskelesinin gelişen şehircilik anlayışı ile zaman içinde şehir içinde sıkışması, bulundukları adalarda sınırlı yerleşkesi olan Paşalimanı (Balıklı), Ekinlik ve Çınarlı İskelesi gibi kıyı tesislerinin doğal nedenlerle sınırlanmış olması nedenleri ile düşük, Marmara İskelesi ise orta puan ile değerlendirilmiştir. Saraylar Limanı ise tesis bitişiğinde uygun bir deniz dolgu alanının olması ve dolgu olarak kullanılabilecek oldukça fazla atıl mermer malzemesine yakın olması nedeniyle yüksek genişleme kapasitesine sahip olduğu değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “liman içi planlaması” değerlendirmelerinde; bazı tesislerin geliştirilmek üzere düşük, bazı tesislerin ise gelişime açık olarak orta puan ile değerlendirildiği görülmüştür.

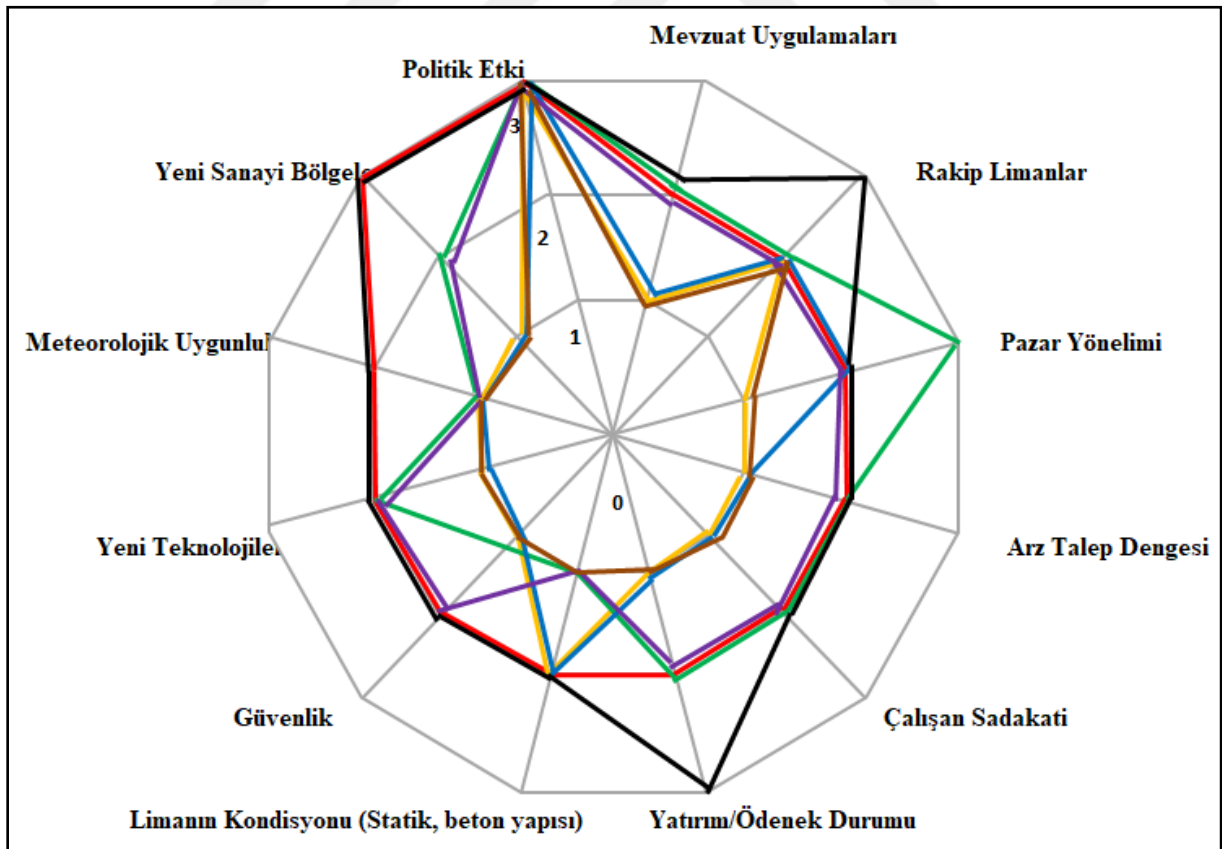
Kıyı tesislerinin “Ro-Ro gemisi rampa sayısı” değerlendirmelerinde; Avşa İskelesinde bulunan üç adet parmak iskele ile iki adet yaslanma rampasının, Saraylar Limanında bulunan dört adet rıhtımın verdikleri hizmet ve kapasitelerine göre yeterli olduğu değerlendirilmiştir. Söz konusu iki tesis dışında diğerlerinin ise rampa sayısı olarak tam olarak yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

Kıyı tesislerinin “personel yapılanması” değerlendirmelerinde; Saraylar Limanı dışındaki tesislerin saha paydaşlarınca yüksek puanlanmadığı özellikle Çınarlı, Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesi gibi daha küçük tesislerde istihdamın sürekliliği konusunda sorunlar olduğu anlaşılmaktadır. Bunun nedenlerinden en önemlisinin özellikle Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) Adalarındaki sınırlı nüfus ve yerleşik yaşamda temel ihtiyaçlara ulaşmada ki zaman zaman yaşanan sorunlar olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 9-5’te tespit edilen fırsatlar ve Şekil 9-15’te bu fırsatların puanlama karşılıkları grafik halinde gösterilmiştir.

Tablo 9-5: SWOT-PEST analizi fırsatlar değerlendirme tablosu

PEST KATEGORİSİ	FIRSAT BİRİMLERİ	P1	P2	P3	P4	P5	P6
T	Yeni Teknoloji Kullanımına Uyum	2	1	2	1	2	1
E	Markalaşma	3	1	3	1	2	1
E	Uygun Pazar	2	1	3	1	2	1
S	Dağıtım Mükemmelliği	2	1	3	1	2	1
E	İyi Kâr	2	2	3	2	2	2
S	Turizm Lokasyonu	3	2	3	2	3	2



Şekil 9-15: SWOT-PEST analizi fırsatlar değerlendirme grafiği

Kıyı tesisleri için dış paydaş faktörlerinden fırsatların incelenmesinde PEST kategorisinden faydalanılmıştır. Buna göre politik açıdan ortaya çıkacak bir fırsat olmadığı değerlendirilirken ekonomik kategoride markalaşma, uygun pazar ve karlılık faktörleri, sosyal kategoride turizm lokasyonu ve (yük-yolcu-araç) dağıtım mükemmellikleri faktörleri, teknolojik kategoride ise yeni teknoloji kullanımına uyum faktörleri belirlenmiştir.

Kıyı tesislerinin “yeni teknoloji kullanımına uyum” değerlendirmelerinde; tabloda yer kıyı tesislerinin tamamının yeni teknoloji kullanımına uyumda tam not almadığı görülmektedir. Özellikle diğerlerine nispeten daha küçük olan Çınarlı, Ekinlik ve Paşalimanı(Balıkli) İskelesi gibi kıyı tesisleri saha paydaşlarınca daha düşük puan ile değerlendirilmiştir. Bahse konu tüm tesislerin yeni teknoloji uyumu konusunda modern ekipmanlar, dolfin, yeni tip usturmaça gibi iyileştirmeler yapılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Kıyı tesislerinin “markalaşma” değerlendirmelerinde; Erdek Feri İskelesinin Erdek’in, Avşa İskelesinin ise Avşa’nın yüksek turizm potansiyeli nedeniyle, Saraylar Limanının ise Marmara Adasında bulunan büyük mermer rezervlerine olan yakınlığı yüksek ticaret hacmi ile markalaştığı diğer tesislerin ise markalaşma anlamında geliştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Kıyı tesislerinin “uygun pazar” değerlendirmelerinde; Çınarlı, Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesi gibi daha küçük tesislerinin yeterli konumda olmadığı, Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) gibi ada-iskele yapılarının sınırlı pazara eriştiği, ulaşım etki alanlarında bulunan diğer tesisler olan Erdek Feri İskelesi, Avşa İskelesi, Marmara İskelesi ve Saraylar Limanı gibi kıyı tesislerinin ise turizm, ticaret gibi avantajları nedeniyle daha yüksek puanlanarak küçük kıyı tesisleri etkilediği düşünülmektedir.

Kıyı tesislerinin “dağıtım mükemmelliği” değerlendirmelerinde; turizm potansiyeli nedeniyle özellikle yaya yolcu trafiği bakımından Avşa İskelesi, ticaret potansiyeli nedeniyle özellikle ihracat tabanlı araç trafiği bakımında Saraylar Limanının diğer kıyı tesislerinden bir adım öne çıktığı değerlendirilmektedir.

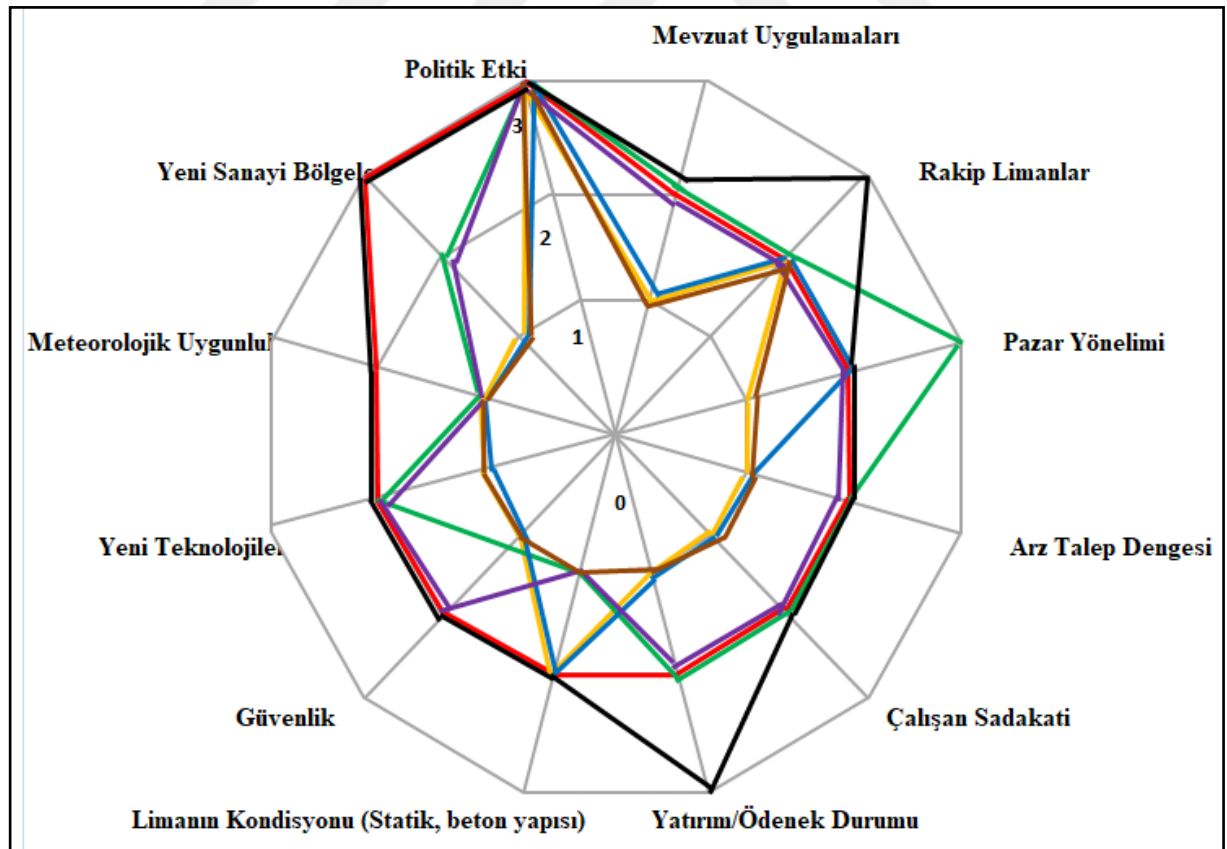
Kıyı tesislerinin “iyi kar” değerlendirmelerinde; dağıtım mükemmelliği sebepleri paralel olarak Avşa İskelesi ile Saraylar Limanı kazanç bakımından saha paydaşlarınca daha yüksek puan ile değerlendirilmektedir.

Kıyı tesislerinin “turizm lokasyonu” değerlendirmelerinde; genel anlamda tüm kıyı tesisleri saha paydaşlarınca orta ve üzeri olarak puanlanmış ve Erdek Feri İskelesi, Avşa İskelesi, Marmara İskelesi ve Saraylar Limanının markalaşma gerekçelerinde olduğu gibi öne çıktığı değerlendirilmiştir.

Tablo 9-6’te tespit edilen tehditler ve Şekil 9-16’da bu tehditlerin puanlama karşılıkları grafik halinde gösterilmiştir.

Tablo 9-6: SWOT-PEST analizi tehditler değerlendirme tablosu

PEST KATEGORİSİ	TEHDİT BİRİMLERİ	P1	P2	P3	P4	P5	P6
P	Politik Etki	3	3	3	3	3	3
P	Mevzuat Uygulamaları	2	1	2	1	2	1
E	Rakip Limanlar	2	2	2	2	2	2
E	Pazar Yönelimi	2	1	3	2	2	1
E	Arz Talep Dengesi	2	1	2	1	2	1
S	Çalışan Sadakati	2	1	2	1	2	1
E	Yatırım/Ödenek Durumu	2	1	2	1	2	1
E	Limanın Kondisyonu (Statik, beton yapısı)	2	2	1	2	1	1
S	Güvenlik	2	1	2	1	2	1
T	Yeni Teknolojiler	2	1	2	1	2	1
E	Meteorolojik Uygunluk	2	1	1	1	1	1
E	Yeni Sanayi Bölgeleri	3	1	2	1	2	1
TOPLAM		26	16	24	17	23	15



Şekil 9-16: SWOT-PEST analizi tehditler değerlendirme grafiği

Kıyı tesisleri için dış paydaş faktörlerinden tehditlerin incelenmesinde PEST kategorisinden faydalanılmıştır. Buna göre politik kategoride politik etki ve mevzuat uygulamaları faktörleri, ekonomik kategoride rakip limanlar, pazar yönetmeliği, arz talep dengesi, yatırım/ödenek durumu, limanın kondisyonu (statik, beton yapısı), meteorolojik uygunluk ve yeni sanayi bölgeleri faktörleri, sosyal kategoride çalışan sadakati ve güvenlik faktörleri, teknolojik kategoride ise yeni teknolojiler faktörü belirlenmiştir.

Kıyı tesislerinin “politik etki” değerlendirmelerinde; tabloda değerlendirilen tüm kıyı tesisler aynı işletmeci kuruluş olan Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilmektedir. Yerel yönetimler yapıları gereği siyasi nitelikte kamu tüzel kişilikleri olduğu için tasarrufu altında bulunan tüm eklentilerin bölgesel, ulusal ya da küresel siyasetten etkilenme olasılıkları oldukça yüksektir.

Kıyı tesislerinin “mevzuat uygulamaları” değerlendirmelerinde; saha paydaşlarınca genel manada tüm kıyı tesislerinde mevzuatsal eksiklikler olduğu görüşü hâkim olup özellikle Çınarlı, Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesi gibi nispeten tablodaki diğer kıyı tesislerine göre daha küçük yapıdaki ve daha az yük, yolcu ve araç sirkülasyonunun olduğu tesislerde ilgili Bakanlıktan alınan kıyı tesisi işletme izni belgesi kriterleri çerçevesinde mevzuat uyumu beklenen hususlarda eksikliklerin daha fazla olduğu değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “rakip limanlar” değerlendirmelerinde; tabloda yer alan tüm tesisler aynı liman otoritesi tarafından işletildiği için kendi içlerinde rakip konumunda bulunmamaktadır. İstanbul ve Tekirdağ varışlı gemi seferlerinde ise karşı limanlar ile olan durum coğrafi konumları gereği her lokasyonun kendi özelinde standart(orta) derecede tehdit oluşturduğu değerlendirilmiştir. Saraylar Limanının daha yüksek puanla değerlendirilmesinin nedeni ise Ro-Ro gemilerine hizmet eden bölümü dışında ISPS özelliğinden dolayı mermer ihracatı konusunda da faaliyet gösteren bir bölümünün olması rakipleri konusunda çok daha geniş alana hitap etmesinden kaynaklanmaktadır.

Kıyı tesislerinin “pazar yönelimi” değerlendirmelerinde; Avşa Adası’nın turizm potansiyeli özellikle yaz aylarında çok iyi değerlendirildiğinden Avşa’da turizm amaçlı gelişen limancılık uygulamalarına paralel olarak Avşa İskelesi yüksek puanlı olarak, Çınarlı İskelesinin Marmara İskelesi etkisi altında kalmasından ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesinin de Erdek Feri İskelesi ve Avşa İskelesi gibi potansiyeli yüksek iki lokasyon arasında ara durak kalması kaynaklı pazar yöneliminin sınırlı olmasından dolayı düşük diğer tesisler ise orta puan olarak değerlendirilmişlerdir.

Kıyı tesislerinin “arz talep dengesi” değerlendirmelerinde; Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesi gibi kendine münhasır adalarda yer alan küçük tesislerin bulunduğu yerleşimlerde vatandaşlar temel ihtiyaçlara ve anakaraya ulaşım konusunda daha sık gemi sefer saati talepleri bulunmaktayken gemi işletmeci firmaların küçük tesislerdeki yük, yolcu ve araç sirkülasyonun az olması nedeniyle haftanın belli günlerinde uğramak üzere arz oluşturması söz konusu iki iskele için arz talep dengesi hususunun düşük puan ile değerlendirilmesine neden olmuştur. Benzer şekilde diğer iskelelerde de saha paydaşlarınca kullanıcılardan gelen talep ile hizmet sağlayıcılardan gelen arzın tam olarak dengelenemediği değerlendirildiğinden yüksek puan olan tesis bulunmamaktadır.

Kıyı tesislerinin “çalışan sadakati” değerlendirmelerinde; yine özellikle Çınarlı, Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesi gibi daha küçük tesislerin bulunduğu yerleşimlerde az nüfus ve nitelikli iş gücünün sınırlı olması yanında tablodaki diğer iskeleler ile birlikte adil ücret politikası, çalışanların liman işletmesindeki önerilerinin her kademede dikkate alınarak aidiyet duygusunun oluşturulması vb. konularında bazı eksiklikler olduğu değerlendirilerek hiçbir tesis için yüksek puanlama yapılmamıştır.

Kıyı tesislerinin “yatırım/ödenek durumu” değerlendirmelerinde; tüm kıyı tesisleri aynı yerel yönetim tarafından kamusal merkezi bütçeden yönetildiği için ödeme kabiliyeti, refleksi bürokratik durumlar göz önüne alındığında düşük ve orta olarak puanlanmış olmasına karşın Saraylar Limanının diğer kıyı tesislerinden farklı olarak ISPS özelliğinden dolayı ihracat kaynaklı tesis gelirinin kendi sermayesini oluşturarak kendi kaynaklarını yaratmada daha etkin olması nedeniyle diğer tesislere göre daha yüksek puan ile değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “limanın kondisyonu (statik, beton yapısı)” değerlendirmelerinde; Çınarlı, Ekinlik ve Paşalimanı (Balıklı) İskelesi gibi nispeten tablodaki diğer kıyı tesislerine göre daha küçük yapıdaki tesislerin yapısal anlamda daha öncelikli olarak yeniden inşa ve/veya güçlendirmeye ihtiyaç duyduğu, genel anlamda hiçbir tesisin yapısal olarak çok iyi olarak puanlanacak durumda olmadığı değerlendirilmiştir.

Kıyı tesislerinin “güvenlik” değerlendirmelerinde; seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından puanlanmasında çok iyi olarak değerlendirilen tesis olmadığı, tüm tesislerin güvenlik seviyelerinin artırılmasının gerektiği görüşü ortaya çıkmaktadır.

Kıyı tesislerinin “yeni teknolojiler” değerlendirmelerinde; yeni ekipmanlar, yük, yolcu ve araç istatistiklerinde entegre sistemlere veri aktarma ve bilgi sistem yönetimi gibi inovatif hususlar açısından değerlendirme yapıldığında düşük ve orta düzeyde puanlandırmalar ortaya çıkmıştır.

Kıyı tesislerinin “meteorolojik uygunluk” değerlendirmelerinde; tabloda yer alan tüm kıyı tesislerinin beton yapıları göz önüne alındığında eski inşa yapıları olması ve inşa edildikleri dönemlerde teknolojik imkanlar nedeniyle sağlıklı dalga, rüzgar vb. analizlerinin bulunmaması ile birlikte tasarımsal olarak da dalgakıransız yapılmalarıyla sık sık sert rüzgarlara ve beraberinde kuvvetli dalgaları maruz kalmaları ve özellikle kış döneminde gemi seferlerindeki sık iptaller göz önüne alındığında tesislerin başta bulundukları yerlerde ki hakim dalga ve rüzgar verilerine olmak üzere meteorolojik korunma amaçlı mahmuz, dalgakıran vb. iyileştirilmeler gerektiği değerlendirilmiş olup düşük ve orta düzeyde puanlandırmalar ortaya çıkmıştır.

Kıyı tesislerinin “yeni sanayi bölgeleri” değerlendirmelerinde; Erdek Feri İskelesi Balıkesir anakarasından devamında etkileşimde olduğu Paşalimanı (Balıklı), Avşa, Ekinlik ve Marmara Adaları ile Tekirdağ-İstanbul limanlarına yönüne yük, yolcu ve araç taşımacılığı açısından ana çıkış limanı olarak değerlendirildiğinden, Saraylar Limanı ise mermer ihracatı potansiyeli nedeniyle mevcut sanayi bölgelerine rakip olarak kurulacak yeni sanayi bölgelerinin kendi alternatif yük rotası ve belki de limanlarını oluşturabilmeleri nedeniyle etkilenmeleri yüksek puan ile değerlendirilmiş olup diğer limanlar için bu tehdit orta ve düşük düzeyde değerlendirilmiştir.

Saha paydaşlarınca yapılan puanlamalar sonucunda Saraylar Limanı 83, Erdek Feri İskelesi 71, Avşa İskelesi 70, Marmara İskelesi 68, Ekinlik İskelesi 59, Paşalimanı (Balıklı) İskelesi 49 ve Çınarlı İskelesi 44 puana ulaşmıştır. Analizdeki kuvvetlilik, zayıflık, tehditler ve fırsatlar başlıkları altında öne çıkan değerlendirme kriterlerinde sonuç olarak ise;

Kuvvetlilik analizinde; Erdek Feri İskelesi, Marmara İskelesi ve Saraylar Limanı 14 puan, Paşalimanı (Balıklı) İskelesi ve Ekinlik İskelesi 13 puan, Avşa İskelesi 12 puan ve Çınarlı İskelesi 11 puan toplamıştır. Genel olarak tüm tesislerin tercih edilebilirlik, işletmecilik tecrübesi ile hizmet çeşitliliği ve kalitesi kriterlerinde orta ve üzeri puanlamaya sahip olması güçlü ortak yanlarından anlaşılmaktadır. Tablodaki diğer tesislere nispeten daha küçük kapasiteli tesisler olan Paşalimanı (Balıklı), Ekinlik ve Çınarlı İskelelerinin trafik düğüm noktalarına yakınlık durumları bulundukları adalara münhasır konumları nedeniyle sınırlandığı görülmektedir. Fiyat politikalarında ise tesislerin tümü her ne kadar aynı işletmeci tarafından işletilse de saha paydaşlarınca her bir kıyı tesisinin farklı puanlanmasının altında tesislerin sahip oldukları sirkülasyon, adadaki stratejik önemi ve katkısı göz önünde bulundurularak farklı, kolaylaştırıcı adaptif fiyat politikası izlenmesinin onları daha güçlü kılacağı değerlendirilmiştir.

Zayıflık analizinde; Saraylar Limanı 24, Marmara İskelesi 18, Erdek Feri İskelesi ve Avşa İskelesi, Paşalimanı (Balıklı) İskelesi 12, Ekinlik İskelesi 11 ve Çınarlı İskelesi 10 puan

toplamıştır. Nispeten daha küçük olan tesislerde tanınırlık, rampa sayısı, finansal durum ve personel yapılanması konularının çok daha ciddi sorunlar oluşturduğu görülmektedir. Genel olarak tüm tesislerde ortak zayıflık hinterland bağlantıları, liman geri sahası (apron), genişleyebilme kapasitesi, liman içi planlaması ve deniz kirliliği ile mücadele konuları öne çıkmaktadır. Özellikle deniz kirliliği ile mücadele konusunda tesislerin hiçbiri tam anlamıyla yeterli seviye olarak değerlendirilmemiştir. Büyük kapasiteli tesislerde dahil gemi atık kabul istasyonu bulunmamaktadır. Ortak zayıflık konularında limanların geri saha da kamulaştırma ile yada deniz dolgusu ile geri sahalarının genişletilebilmesi ve geri saha kazandırılması, farklı intermodal taşımacılıklara entegre edilerek hinterlandlarının geliştirilmesi, kurumsal ve sürdürülebilir bir planlama dahilinde politik etkilerden uzak işletilmeleri ve en önemlisi gelecek nesiller göz önüne alınarak, yeşil politikalar izlenerek deniz kirliliği konusunda daha etkili önlemler alınması tesislerin zayıflıklarını ortadan kaldırarak onları daha güçlü kılacaktır.

Fırsatlar analizinde; Saraylar Limanı ve Avşa İskelesi 17, Marmara İskelesi 14, Marmara İskelesi 13, Paşalimanı (Balıklı), Ekinlik ve Çınarlı İskeleleri 8'er puan toplamıştır. Genel olarak tüm kıyı tesisleri turizm lokasyonları açısından, buna paralel kâr marjı olarak büyük avantaja sahiptirler. Özellikler Saraylar limanı faaliyetlerindeki ana ihracat malı olan mermer yataklarına olan yakınlığının avantajı yanında bulunduğu adanın en büyük uluslararası limanı olması ile bir çok kriteri kendi lehine avantaja çevirmiş durumdadır. Diğer tesislerde ise işletmeciler kuruluşun markalaşma ve yeni teknoloji kullanımı konularındaki fırsatları değerlendirmesi durumunda katma değeri çok daha yüksek geri dönüşler alabileceği değerlendirilmektedir.

Tehditler analizinde; Saraylar Limanı 28, Erdek Feri İskelesi 26, Avşa İskelesi 24, Marmara İskelesi 23, Ekinlik İskelesi 17, Paşalimanı (Balıklı) İskelesi 16 ve Çınarlı İskeleleri 15 puan toplamıştır. Öne çıkan kıstaslara bakıldığında; tesislerin tamamı siyasi yapıya sahip aynı yerel yönetim tarafından işletildikleri için politik etki en üst seviyede tehdit oluşturmaktadır. Belediye seçim dönemlerinde gelebilecek farklı yönetim anlayışındaki kadroların yerel yönetimin her eklentisinde olduğu kıyı tesislerinde işletmecilik anlamında farklı kararlar ya da yönetim anlayışını benimseyebilmesi, personel yapılanmasının yeni döneme göre şekillendirilmesi, liman fiyat politikasında yaşanacak değişimlerin başta tercih edilebilirliğe olan etkileri gibi olumsuzluklar söz konusu olabilmektedir. Yine bu değişime bağlı personel sirkülasyonları da çalışan sadakatini fazlasıyla etkilemektedir. Yeni yönetim anlayışı ile birlikte değişmesi muhtemel personel yapılanmaları da iş güvencesi açısından çalışanların işe ve kuruma olan sadakatlerini etkileyebilmektedir. Ayrıca tüm tesislerde gemiler yanaşma ve kalkma operasyonlarında Marmara Denizindeki olumsuz hava koşullarından oldukça fazla etkilenmektedir. Bu da özellikle deniz

ulaşımından başka ulaşım imkânı olmayan Paşalımanı (Balıklı), Avşa, Ekinlik ve Marmara Adalarda yaşayan insanların başta sağlık hizmetlerine erişim gibi temel konularda telafi zor olabilecek sorunlara sebebiyet verebilmektedir. Bu konuda özellikle liman başkanlıkları ve gemi işletmeci firmaların yön verdiği değerlendirmelerde kıyı tesislerine yanaşma ve kalkma operasyonlarını kolaylaştıracak dalgakıran ve/veya dolfen yapılmasının bu tehdidi azaltabileceği ya da ortadan kaldıracabileceği değerlendirilmektedir. Mevzuat uygulamalarında ise tesislerin yine politik etki altında işletilmeleri bürokratik engeller ile beraber sürdürülebilirlikleri açısından tehdit oluşturmaktadır.



10. SONUÇ

Modern bir planlama faaliyeti olarak kabul edilen “Kıyı Alanları Yönetimi” kapsamında limancılık ve gelişimi, liman yeri seçimi ve liman yapım süreçleri yanında yerel yönetimlerin kıyı alanlarındaki işletmelerin yönetimindeki ve liman yapımındaki rolünün ortaya konması amacıyla yerel yönetimlerde kıyı tesisi işletmeciliği ele alınmıştır. Yapılan literatür incelemelerinde elde edilecek sonuçların güvenilirliği açısından kapsam daraltılmış ve çalışmaya katkı sunacağı düşünülen araştırmalara odaklanılmıştır. Böylece konuya dair hakimiyetin artırılması ve çalışma amacına yönelik doğru tespitlerin elde edilmesi hedeflenmiştir.

Çalışmada ilk olarak kıyı kavramı ve yönetimi incelenmiştir. Kara ve deniz arasında kalan geçiş bölgelerinin kıyı olarak isimlendirildiği görülürken yapılan araştırmalarda kıyı bölgelerinin ilk çağlardan bu zamana kadar insanların en önemli yaşam alanlarından biri olduğu görülmüştür. Gerçekleşen teknolojik gelişmelerin kıyı bölgelerine olan etkilerini konu eden çalışmalar da değerlendirmeye alınmıştır. İncelenen çalışmalarda birlikte kıyıların insan yaşamında çok daha etkili bir hal aldığı dikkat çekmiştir. Özellikle yaşanan teknolojik ilerlemelerin ulaşım maliyetlerini düşürmede etkili rol oynadığı, ürün çeşitlerini zenginleştirdiği ve güvenlik gereksinimi kıyı bölgelerindeki nüfus hareketlerini canlandırdığını söylemek mümkündür. Bu nüfus artışının bölgelerin ekonomik, tarihi ve jeolojik özellikleriyle kullanım şekillerinde ve kıyılarında önemli gelişmeler sağladığı gözlemlenirken incelenen çalışmalarda kıyılarda sosyo-ekonomik yarar sağlamak amacıyla çeşitli düzenlemelerin yapıldığı ve özellikle ekonomik katkıları nedeniyle turizm ve rekreasyon çalışmalarının yoğunlaştığı bir gerçektir. Kıyı alanları ticari, turistik, endüstriyel, ulaşım ve iletişim kanalları gibi çok sayıda faaliyet ve kullanımların yer seçtiği belirgin bölge parçaları olarak hem doğal kaynakların hem de insan etkinliklerinin yoğunlaştığı alanlardır. Bu nedenle de bu alanlarda yüksek nüfus, yoğun kentleşme ve yapılaşmanın olduğu görülmektedir. Ayrıca, kıyılarda kontrolsüz ve artılmadan salıverilen gaz ve katı atıklar, doğal alanların yapılaşmaya açılması, kıyıların doldurulması yoluyla arazi kazanımı, aşırı avlanma gibi nedenlere bağlı olarak ekolojik dengelerin bozulması gibi çevre sorunlarının da en çok yaşandığı yerler olduğu görülmekte olup bu kapsamda incelenen literatürde limanlarda başta hava kirliliği, su kirliliği, enerji yönetimi ve atık yönetimi gibi kriterlerin başarılı şekilde yönetiminin gerekliliği ön plana çıkarak yeşil liman konseptinin de ne derece önem verilmesi gereken bir konu olduğu tespit edilmiştir.

Bu doğrultuda kıyıların kendilerine özgü bir yönetsel anlayış ile yönetilmesinin gerekli olduğu sonucuna varılmıştır.

Yapılan mevzuat incelemelerinde, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2014 senesinde yayımlanan “Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği” kapsamında kıyı alanlarının planlamasının mekânsal planlama kademelerinde yer almadığı görülmektedir. Bu nedenle kıyı planları, etkileşim alanlarına özgü stratejik yaklaşımların belirlendiği ve imar planlamalarının yönlendirildiği bir plan olarak tanımlanmaktadır.

Çalışmada halkın doğrudan katılımının amaçlandığı doğal kaynaklardan biri olarak kabul edilen kıyı alanlarının uzun yıllar özelliklerinin kullanılabilmesini ve sürdürülebilirliklerini sağlama açısından izlenen yöntem ve planlamalar değerlendirilmiştir. Çoğu yerde kıyı bölgelerinin birden fazla yönetim biriminin olduğu görülmektedir. Kıyı kullanımında yerel yönetimler, denizde gerçekleştirilen faaliyetlerin ise özerksel yönetimler denetiminde olduğu belirtilirken incelenen çalışmalarda bu durumun birçok karmaşıklığa neden olduğu ifade edilmektedir. Kıyılarda yetki sahibi olan kurumların birbirinden farklı yasal düzenlemelere ve yetkilere sahip olması yetki boşluğunu meydana getirmiştir. Yetki boşluğu ise anlaşmazlıkların ve çekişmelerin temelini oluşturmuştur. Türkiye’deki mevcut kıyıların yönetimlerinin incelendiği çalışmalarda, kıyı bölgelerinin yönetimlerinin belediyeler nezdinde ilerlediği görülmektedir. Literatürde yer alan çalışmalarda Türkiye’nin sahip olduğu kıyı alanları açısından, kıtalararası ulaşım bağlantılarını sağlayan deniz yollarının geçiş noktaları, enerji iletim hatları, ihracat limanları, turistik tesisler gibi kullanımların yanı sıra İstanbul ve Çanakkale boğazlarının konumu ile jeopolitik olarak stratejik bir konumda olduğunun altı çizilmektedir. Ayrıca, kıyı alanları iklim özellikleri, ekosistem ve biyolojik çeşitlilik ile de tarımsal etkinlikler ve doğal değerler açısından zengin alanlar olmuştur. Uluslararası ölçekte özel çevre koruma bölgeleri, sit alanları, milli parklar, tabiat koruma alanları, sulak alanlar gibi çok sayıda doğa koruma alanına ev sahipliği yapmaktadır. Türkiye’deki kıyı alanlarını, taşıdığı bölgesel farklılıklar nedeniyle ekolojik, ekonomik, morfolojik, meteorolojik, sosyoekonomik, kültürel açılarından ya da arazi kullanım biçimleri, nüfus yoğunluğu ve sektörel yoğunlaşma gibi açılardan da incelemek olanaklıdır. Türkiye, Akdeniz Havzası ülkeleri arasında Yunanistan ve İtalya’nın ardından en uzun kıyı çizgisine sahiptir.

Son zamanlarda meydana gelen hızlı teknolojik değişimler ve yenilenme süreçleri deniz taşımacılığında büyük yere sahip olan limanları da etkilemektedir. Gemilerin yükleme-boşaltma yaptıkları, barındıkları, yakıt, kumanya ve diğer ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerdir. Bir liman işletmesinin etkin bir çalışma ortamı sağlayabilmesi için amacına, büyüklüğüne, faaliyetlerine ve bulunduğu ortama uygun bir şekilde organize edilmesi gereken limanlar, ticaret ve ulaşımı desteklemekte, bulundukları kentin ve bölgenin ekonomik gelişimi için önemli imkânlar sunmakta, çeşitli ticaret merkezleri arasında güçlü bir bağ kurmaktadır. Bu nedenle genel bir

çerçevede ana liman seçiminde en önemli faktörler sırasıyla pazara yakınlık ve hinterland, liman konumu, liman ücretleri, liman intermodal ağı, liman altyapısı, liman elleçleme ekipmanlarının verimliliği ve liman kapasitesi olarak literatürde çalışıldığı görülmüştür.

Limanlarda ve taşımacılık sistemlerinde görülen teknolojik değişimler, iş ve sosyal hayatın istekleri ve yatırım imkânları gibi sebepler liman yapılarının daha modern hale gelmesine yol açmaktadır. Literatürde yer alan çalışmaların incelendiğinde ithalat ve ihracat hacminde görülen artışı karşılayabilecek yeni limanların inşa edilmesi için de fizibilite araştırmalarının yapılmasının gerektiği vurgulanmıştır. Ancak bu araştırmalara sosyal ve çevresel kısıtların etki eden en büyük kriterler olduğu da gözlemlenmiştir.

Kıyı bölgelerinde bulunan yapıların imar işlemleri 3830/3621 sayılı Kıyı Kanunu ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın denetim ve kontrolü ise yerel yönetimlerin görev ve sorumluluğu içerisinde yer almaktadır. İşletme izinleri de Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Kıyı bölgelerinde bir yapı inşa edilmeden önce bu yapının bölge için olumlu ve olumsuz özellikleri değerlendirilmeli ve buna göre kıyı yapıları planlanmalıdır. Kıyı bölgesinin planlanmasında ilk olarak bölgede bulunan balıkçılık, turizm, gemicilik, enerji üretimi ve endüstri gibi faaliyetlerin hepsinin genel özellikleri ve yerleşim özellikleri bilinmelidir. Çünkü bir faaliyet için optimum olan şartlar başka bir faaliyet için uygun olmayabilir. Kıyı yapılarının yapı sistemlerinin, inşaat tekniklerinin ve malzeme çeşitlerinin çevre için önemi büyüktür. Özellikle deniz kirlenmesine yol açabilecek evsel atıklar, endüstriyel atıklar, denizlere dökülen katı atıklar ve petrol ürünleri gibi kirletici kaynaklar çok çeşitlidir. Bu yüzden kıyı yapısı planlanmadan önce ekolojik durumun çok iyi değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz ticaretini kullanan ülkeler, artan ithalat ve ihracat hacimlerini ve pazar taleplerini karşılayabilmek için yeni liman yapıları oluşturmali ve geliştirmelidir. Bu konularda detaylı şekilde planlama yapmalıdırlar. Yapılacak bu planlama yani fizibilite etüdü ülke ekonomisinin de gelişmesine katkı sağlayacaktır. Konu ile ilgili yapılan çalışmalarda liman yapıları planlanırken sistemli bir araştırma ve geliştirme aşamalarının takip edilmesinin gerektiği çünkü plansız ve kontrolsüz şekilde liman yapılarının inşa edilmesinin beraberinde çok sayıda tehlikeye neden olabileceği belirtilmektedir. Yapılan çalışmalarda liman planlaması yapılırken, limanın devamlı ulaşılabilir olmasına, rıhtım ekipmanlarının modern olmasına ve hız-verimlilik oranlarının optimum olmasına dikkat edilmesi gerektiği, limanların planlanmasında ve geliştirilmesinde sürekli başvurulacak istatistiki bilgiler için bir bilgi bankası oluşturulması gerektiği, bölgedeki yük akışı ve limandaki yük/gemi trafiği gibi bilgiler detaylı olarak analiz edilmesinin uygun olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Gerçekleştirilen mevzuat incelemesinde Limanlar Kanunu'nun 4. Maddesi kapsamında, *“liman reisliğinden resmî izin alınmadıkça deniz kıyılarında iskele, rıhtım, kızak, kayıkthane, tamirhane, fabrika, gazino, depo, mağaza ve umumi deniz hamamları yapılamaz liman reisliğinin yasak ettiği yerlere pasakül, moloz, safra ve süprüntü ve emsali gibi şeyler atılamaz.”* 5. maddede ise *“Limanlar içinde hükümetin tayin ve tahdit ettiği yerlerde deniz kıyısına kazık çakmak, doldurmak, suret ile denize tecavüz etmek ve limanların içinde ve deniz üzerinde kahvehane, yemekhane, yatakhane misillü mahaller tesis eylemek veyahut herhangi bir suretle limanların genişliğine halel vermek memnudur”* ifadeleri incelenmiştir. Kıyı alanlarını ilgilendiren yasa ve düzenlemeler kadar politik gelişmelerde yaşanan değişimlerin de kıyılar üzerinde ve liman yapımında önemli etkiler oluşturduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca politik gelişmelerin beraberinde getirdiği ve yönlendirici rol üstlenebildiği başta mali konular gibi karar vericilerin değerlendirmelerine etki edebilen hususların liman yapımında önemli etkiler oluşturmalarının yanında işletmeciliğinde de etkiler oluşturduğu tespit edilmiştir. Buradan yola çıkılarak bu etkileri daha iyi anlayabilmek için çalışmada Balıkesir İlinde yerel yönetim (Balıkesir Büyükşehir Belediyesi) tarafından işletilmekte olan ve Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti yapılan 7(yedi) adet kıyı tesisine sayısallaştırılmış SWOT analizi ile birlikte PEST analizi uygulanmış ve bahse konu kıyı tesislerinin olumlu, olumsuz, güçlü ve zayıf yönlerinin detaylı olarak tespit edilmesine olanak sağlanmıştır. Ortaya çıkan değerlendirilmelerde her bir kıyı tesisi özelinde sürdürülebilirliği sağlanması gereken kuvvetli yanlar, iyileştirilmesi ve geliştirilmesi gereken zayıflıklar, yararlanılması gereken fırsatlar ve ortadan kaldırılması gereken tehditler başta işletmeci kuruluş olmak üzere ilgili aktörlerin eylem planları için referans olabilmesi amaçlanmıştır.

Günümüzde uluslararası ticari denizyolu yük taşımacılığı ile uluslararası ticaretin gelişimi arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır ve limanlar uluslararası ticarete önemli bir yere sahiptir. Sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedirler. Dolayısıyla limanlar, ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli göstergelerden birisi olarak öne çıkmakta; liman sayısı ve kapasitesi, ülkelerin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren önemli bir ölçüt olmaktadır. Ulaştırma zincirinin bir halkası olan limanlar son yıllarda lojistik açıdan da hizmet vererek ülkelerin ekonomisine önemli katkılar sağlamakta, bulunduğu bölgedeki sanayinin büyümesine ve ticaretin gelişmesine yardımcı olmaktadır. Ülkelerin ekonomik gelişimlerinde oldukça önemli olan bu kıyısal yapılarda bölgesel kalkınmada çok önemli bir fonksiyona sahip olan limanların yapımı ve işletilmesi önemli yatırımları gerekli kılmaktadır.

Ayrıca gelecek nesiller düşünöldüğünde sürdürülebilirlik kavramı, ekolojik çevreyi öncelikli konuma getiren ve hemen hemen her sektörde talep edilen bir kriter haline gelmiş olup çevreyi korumayı amaçlayan yeşil liman ve yeşil lojistik faaliyetleri buna örnek olarak verilebilir. Bu bağlamda çevresel sürdürülebilirlik bilinci dikkate alındığında bununla ilişkili liman yeri seçimini konu eden çalışmaların sayısının da artırılmasının gerekliliğı ortaya çıkmaktadır.



11. KAYNAKLAR

- Ağralıoğlu, N. (2019). *Doğu Karadeniz’de İllerin Gelişmişliğine Altyapı Hizmetlerinin Etkisi-I*, <http://caykaragundem.com/haber/altyapi-hizmetlerinin-dogukaradenizde-illerin-gelismisligine-etkisi-1> 7572.html, (17.07.2019). adresinden alınmıştır.
- Akçaoğlu, V. (1998). Ülkemizdeki Kazıklı Kıyı Yapılarında Kazık Baslıklarının Rijitlik Bakımdan Değerlendirmesi. 2. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*. İçel.
- Akçaoğlu, V. (2000). Dalgakıran Liman Tarafında Şevleri Üstüne Su İçinde Beton Dökülerek Rıhtım Yapılması. Çanakkale: III. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu.
- Akten, N., & Koldemir, B. (2004). Türk Limancılık Sektöründe Verimlilik Sorunu. İstanbul: Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, Deniz Harp Okulu Komutanlığı.
- Alderton, P. (2005). *Lloyd's Practical Shipping Guides Port Management and Operations*. London:LLP.
- Alkan, G. (1995). “İstanbul Limanlarına Alternatif Liman Yeri Saptaması,”. *İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi*. İstanbul.
- Altıncubuk, F. (1989). Liman İdare ve İşletmesi. *DTO Yayınları No.12*.
- Ayan, S. (1998). Liman Finansmanı ve Otonomi. Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı. *Dokuz Eylül Yayınları*, 163-165.
- Aydemir, C. (2003). Demiryolu Ulaştırması, Verimlilik ve Çözüm Önerileri. *Ankara: Sosyal Bilimler Dergisi*.
- Ayhan, N. H. (1995). Liman Etüdü ve Yapısal Sistemlerin Hesap Esasları. *STFA Müh. A S.İstanbul*.
- Balık, .. (2014). Limanlar ve Liman Yeri Seçimi. Kent Akademisi | Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi | Cilt: 7 Sayı: 2, Yaz.
- Baran, H. (2010). Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı) . Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Baran, H. (2010). Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı). . İzmir.: Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Barda, S. (1982). *Ulaştırma Ekonomisi*. İstanbul: Menteş Kitabevi.
- Başkaya, Ö. C. (1999). Türkiye’de Liman Hizmetlerinin Özelleştirilmesi ve İzmir Limanı Örneği. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. İzmir.

- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26: 11-41.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (26), s. 11-41.
- Bian, K. (2011). Application of Fuzzy AHP and ELECTRE to China Dry Port Location Selection. *Science Direct. The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 27. Issue 2, August 2011, Pages, 331-353.
- Boğa, M. (2012). Türkiye'de Limanlar ve Liman İşletmeciliği. . *Mersin Deniz Ticaret Odası*, 21 (247), s. 27-29.
- Celep, Z., & Kumbasar, N. (2001). *Yapı Dinamiği*,. İstanbul: İTÜ, Rehber Matbaacılık,.
- Christodoulou, A., ve Cullinane, K. (2019). Identifying the main opportunities and challenges from the implementation of a port energy management system: A SWOT/PESTLE analysis. *Sustainability*, 11(21), 6046.
- Çolakoğlu, K. (2000). *İzmir Limanları Sempozyumu Kitabı (ss.1-5)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu.
- Dabbağöğlu, A. (2014). Belediyelerde İç Kontrol Sisteminin 5018 Sayılı Kanuna Göre Değerlendirilmesi. *İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul.
- Daft, R. (2008): Management. South-Western Learning Press, Tennessee, 192-193.
- Demirkıran, A. (2002). Liman Yapımında Kullanılan Kazı Dolgu ve Yapım Teknikleri, Kullanılan İş Makineleri ve Hesap Yöntemleri. *Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü*. Denizli. Deniz Ticaret Odası, .. (1997). *Deniz Sektörü Raporu 1996*. İstanbul: DTO. Yayınları No.12.
- Denizcilik Sektör Raporu, .. (2020). *İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz Karadeniz bölgeleri Deniz Ticaret Odası*. İstanbul.
- Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, .. (2002).
- Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, .. (2002).
- Deveci, D. (2002). “Konteyner Taşımacılığı Gemi Acenteliği Hizmet Hatalarını Ölçmeye Yönelik Bir Araştırma: İzmir Limanındaki Gemi Acentelerine Yönelik Uygulama” Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

- Doğan, E. (2007). Türkiye' de Liman Özelleştirmeleri ve Tekirdağ Limanı'nın Özelleştirme Sürecinin İncelenmesi. . *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi*.
- Dönmez, M. (2009). Belediye Yönetimi. *Mahalli İdareler Derneği Yayını*, s. 2. Baskı, s.60.
- Durgu, C. (2000). Liman İşletmeciliği,. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi. Yayınlanmamış Lisans Tez.
- Ece, J. (2005, 04 27). *Limanların Özelleştirilmesi*. Deniz Haber: Limanların Özelleştirilmesi. http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100008 (19 Eylül 2008). adresinden alınmıştır
- Ece, J. N. (2005, 04 27). Limanların Özelleştirilmesi.http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100008 adresinden alınmıştır.
- Edmundas, K. Z., Zenonas, T., & Vygantas, B. (2015). Multi-criteria selection of a deep-water port in the Eastern Baltic Sea. *Science Direct*.
- Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi,. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi cilt:3 sayı:1*, s. 187- 215.
- Erdoğan, O. (2011). “*Kocaeli Denizyolu Taşımacılığı Fizibilite Çalışması*” Raporu. Kocaeli: Kocaeli Sanayi Odası.
- Erer, M. (2005). Türk Limancılık Sektörü ve Yönetiminin Yapılandırılması. . İstanbul.: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi,.
- Erhan, H. (2004). *Ekonomi Sosyolojisi*. İzmir: Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi.
- Erkmen, T., & Özkaynak, S. (2015, 11 5-6). Liman İşletmeciliğinde Sürdürülebilir Liman Ekonomisi Stratejisi. Sürdürülebilirlik ve İnovasyon . . İzmir: İzmir: II.Ulusal Liman Kongresi.
- Eroğlu, İ., & Bozyiğit, R. (2013).). "Aliğa Limanı". Marmara Coğrafya Dergisi, 28. 3 Ağustos 2019 tarihinde kaynağından arşivlendi. Erişim tarihi: 18 Aralık 2015.
- Ertuğrul, A. (2010). Deniz Taşımacılığında Yük Terminali Hizmetleri İçin Pazarlama Karmasının Geliştirilmesi. . *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı Yüksek Lisans Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Esmer, S. (2003). Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Esmer, S., & Karataş, Ç. Ç. (2013). Liman İşletme Yönetimi, 379-415. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (Editörler: Cerit, A. G., Deveci, A., Esmer, S.). *Beta Yayınları*, Yayın No: 2956.

- Frankel, E. (1987). Port Planning and Development. *New York: A Wiley-Interscience Publication*.
- GP Wild (International), L. (1995). The Llyod's Business Intelligence Center, Londra.
- Gül, K. (1979). *Belediye İdaresi*. Ankara: Gül Yayınevi, C:1.
- Güllüce, İ. (2004). Yerel Yönetimlerin sorunları ve Çözüm Önerileri. *alfa Basım Dağıtım Ltd. Şti*.
- Güner, İ., & Yazıcı, H. (2000). “Çanakkale Boğazında Ulaşım”. *Türk Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi, İstanbul.*, Sayı: 35.
- Haezendonck, E. (2001). *Essays on Strategy Analysis for Seaports*. Garant, Leuven.
- Haezendonck, E., & Notteboom, T. (2002). “The Competitive Advantage of Seaports”. *Port Competitiveness, De Boeck Ltd., Antwerp*, s. 67-88.
- Hayuth, Y. (1987). Intermodality: Concept and Practice, Structural Changes in the Ocean Freight Transport Industry. *London: Lloyd's University Press*.
- Hoang, T. P., & Hyangsook, L. (2019). Developing a Green Route Model for Dry Port Selection in Vietnam. *Science Direct*, 96-107.
- Hoyle, B. (1998). Cities and Ports: Concepts and Issues. *Vegeta (3)*, 263-278.
- İzmir Ticaret Odası, .. (1996). *İzmir Limanı Stratejik Planı. Komisyon Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası.
- Kalabalık, H. (2005). *Avrupa birliği Üyeleriyle Karşılaştırmalı Yerel Yönetim Hukuku Teori ve Uygulama*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Kapdaşlı, S. (1992). Kıyı Mühendisliği. *İTÜ, Sayı. 1504, İstanbul*.
- Karabacak, Y. (2000). *Limanların Mevcut Durumu. 2. Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı (ss.45-60)*. İstanbul: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası.
- Karabacak, Y. (2003). Türk Kamu Limanlarında Özelleştirme Uygulamaları ve İzmir Limanı İçin Uygulama Modeli Geliştirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Karaca, F. (2009). Liman Yeri Seçiminde Fizibilite Etüdü. *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi*.
- Kaya, H. (2010). Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü. *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Doktora Tezi*. İstanbul.
- Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2), .. (tarih yok).
- Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ, .. (tarih yok). (Tebliğ No:2009/2).

- Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ, .. (tarih yok).
- Kocagil, B. (2004). “Liman Planlamasında Matematik Yöntemler ve Mersin Limanı Uygulaması,” . *İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul.
- Kocagil, B. (2004). Liman Planlamasında Matematiksel Yöntemler Ve Mersin Limanı Uygulaması,. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Koldemir, B. (2008). Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı. *Uygulamalı Yerbilimleri*, 1: 32-45.
- Komchornrit, K. (2017). The Selection of Dry Port Location by a Hybrid CFA-MACBETH-PROMETHEE Method: A Case Study of Southern Thailand. *Science Direct*, 141-153.
- Küçükçakır, G. (2010). Türkiye’deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları: Bir Örnek Olay Çalışması. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı Yüksek Lisans Tezi.
- Lam, C. N., & Theo, N. (2016). A Multi-Criteria Approach to Dry Port Location in Developing Economies with Application to Vietnam. *Science Direct*.
- Lorena, G. A., & Joaquin, S. S. (2009). Port selection from a hinterland perspective. *Maritime Economics & Logistics volume 11*, pages260–269.
- Lu, W., Seo, J. H., & Yeo, G. T. (2019). Location Selection of an LNG Bunkering Port in Korea. *Journal of Korea Trade*, 59-75.
- Merk, O., & Li, J. (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Hong Kong-China. *OECD Regional Development Working Papers* . *OECD Publishing*.
- Mıdoro, R. E., & Musso, F. (2005).).“Maritime Liner Shipping and the Stevedoring Industry: Market Structure and Competition Strategies”. *Maritime Policy and Management, der. Vol.32, No.2* (s. 89-106.). içinde Routledge, UK.
- MİL-TEN Şirketler Topluluğu, .. (1993). “Yeniköy - Milten Limanı Fizibilite Raporu,” . İstanbul.
- MORI, T. (2005). “The Study About a Strategy of Global Container Terminal Operators” *Yayımlanmamış*. Kobe, Japan.
- Nan, L., Yigun, H., & Yuan, X. (2009). *Privatization and Deregulation of the Seaport Industry: Economic Analysis and Policy Choice*. Macao Polytechnic Institute.
- Notteboom, T. E., & Rodrigue, J. P. (2007). Port Regionalization: Towards a New Phase İn Port. *Maritime Policy & Management* ,296-313.

- Nyarku, K., ve Agyapong, G. (2011). Rediscovering SWOT analysis: The extended version. *Academic Leadership: The Online Journal*, 9(2), 28.
- ODTÜ, .. (1979). Lecture Notes of Coastal and Harbour Engineering. Ankara.
- Ohio Financing Roundtable, .. (2009).
- Ortaylı, İ. (1974). *Tanzimat'tan sonra Mahalli İdareler (1840-1878)*. İstanbul: TODAİE Yayını, Sevinç Matbaası.
- Ortaylı, İ. (1978). *İmparatorluk Döneminde Mahalli İdarelerin ve Belediyeciliğin Evrimi*.
- Ortaylı, İ. (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği.
- Özkan, E. (1989). Application of Computer Simulation Model in the Estimation of the Optimum Seaport Size, Master Tezi. ODTÜ, Ankara.
- Özkan, R. (2003). Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları,. *İstanbul: Deniz Ticaret Odası*.
- Response of ESPO, .. (2003).
- Richardson, J. (2012). *The Economic Impact of the Ports of Louisiana*.
- Salwa, F. E., Sameh, B. E., & Wael, A. (2019). Multi-criteria Site Selection and Assessment of Ports in the Northwestern Coast of Egypt: A Remote Sensing and GIS Approach. *International Journal of Environmental Science and Development*, Vol. 10, No. 10, October.
- Samir, A. N., Nicoletta, G. C., Francisco, S. F., & Alberto, C. O. (2016). A Methodology for Measuring Sustainability of Dry Ports Location Based on Bayesian Networks and Multi-criteria Decision Analysis. *Science Direct*.
- Sayıştay. (2004). *Sayıştay Dergisi*.
- SHODB, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (2013) Marmara Denizi Meteoroloji Atlası, İstanbul. 2013: 6-25
- Snezana, T., Mladen, K., Violeta, R., & Nikolina, B. (2020). Dry Port Terminal Location Selection by Applying the Hybrid Grey MCDM Model. *MDPI Journals*.
- Şengül, R. (2010). Yerel Yönetimler.
- Şipal, Y. Z. (2014). Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama. Aydın: Yayımlanmamış Doktora Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi.
- Şirin, E. (2007). Kıyı Yapılarında Farklı Üç Uygulamanın (Kesonlu, Yüzer, Kazıklı Sistem) Çevresel Etkilerinin Değerlendirilmesi. Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, .. (2009). *Ulaştırma Şurası Denizyolu Altyapı Komisyonu Draft Raporu*.

- Talley, W. K. (2009). *Port Economics*.
- Tatar, T., & Üner, M. (1992). İşletmecilik İlkeleri,” *Gazi Büro Yayınları, Ankara*.
- TDİ, .. (2000). TDİ’nin Genel Değerlendirmesi Görüş ve Önerileri. 2. Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı (ss.215-225). T. B. Şurası. içinde İstanbul.
- Türk Dil Kurumu (tarih yok) <http://tdkterim.gov/btsadresinden> alınmıştır.
- Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, .. (2007). *Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’*.
- Ulusoy, A., & Akdemir, T. (2006). *Mahalli İdareler: Teori-Uygulama-Maliye*. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- UNCTAD, (1996, 02 13). *Financing Port Development*. <http://www.unctad.org/Templates/Search.asp?intItemID=2068&lang=1&frmSearchStr=UNCTAD%2FSDD%2FPORT%2F4&frmCategory=all§ion=whole> adresinden alınmıştır. Erişim Tarih : 17 Aralık 2008
- URL-1 <https://egitimcitv.com/turkiye-limanlari-haritasi-turkiyede-bulunan-limanlar-hangileridir-ülkemizdeki-limanların-listesi/> Erişim tarihi: 11 Mart 2022.
- URL-2 <https://www.lafsozluk.com/2012/01/balikesir-ilinin-turkiye-haritasindeki.html>, Balıkesir ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu nerde?, Erişim Tarihi : 16 Mart 2022
- Ülgen, H., Mirze, S.K. (2016): İşletmelerde Stratejik Yönetim, Beta Yayınları, İst., 150-170.
- Üstün, Ş. (1999). Yerel Yönetim Terimleri Sözlüğü. *Mahalli İdareler Derneği Yayını*.
- World Bank Module 3, .. (2007). *Port Reform Tool Kit, Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership Models*.http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/ports_fulltoolkit.pdf (17 Aralık 2008) adresinden alınmıştır
- World Bank Module 4, .. (2007). *Port Reform Tool Kit, Module 4: Legal Tools for Port Reform*. http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/ports_fulltoolkit.pdf (17 Aralık 2008) adresinden alınmıştır
- World Bank, .. (2003). *Public-Private Infrastructure Advisory Facility*. Port Reform Toolkit.
- Wu, P., Zhao, G., ve Li, Y. (2022). Green Mining Strategy Selection via an Integrated SWOT-PEST Analysis and Fuzzy AHP-MARCOS Approach. *Sustainability*, 14(13), 7577.
- www.denizcilik.gov.tr. (tarih yok).
- www.mahalli-idareler.gov.tr. (2007, 02, 11).

- Yavuz, A. (2000). *Kıyı Yapıları ve Limanlara İlişkin Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanlığı'nın Görüş ve Önerileri. 2. Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı* (ss.93-98). İstanbul: T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası.
- Yercan, F. (1992). Ülke Ekonomisi Açısından Liman İşletmeciliği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Paz. Bil. ve Teknolojisi Enstitüsü*.
- Yercan, F. (1996). Liman İşletmeciliği ve Yönetimi. *Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını*.
- Yeşiltaş, M., Çeken, H. ve Öztürk, İ. (2009): Karadeniz bölgesindeki turizm olanaklarının swot analizi ile değerlendirilmesi, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(3), 250-269.
- Yıldırım, S. (1993). *Yerel Yönetimler ve Demokrasi: Kavramlar, Yaklaşımlar, T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ve IULA-EMME*. İstanbul: Kent Basımevi.
- Yollu, A. (2009). Kalite Standartlarının Örnek Bir Liman İşletmesine Uygulanması ve İyileştirme İçin Öneriler. İstanbul: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Yüksel, İ., & Önsoy, H. (1997). Doğu Karadeniz Bölgesi Kıyılarında Yer Alan Kıyı Yapıları ile Bazı Sanat Yapılarının Kum-Çakıl Birikimine Etkisi. *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı*, Ankara.
- Yüksel, Y., Çevik, E., & Çelikoğlu, Y. (1998). Kıyı ve Liman Mühendisliği. *TMMOB, Ankara*.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler		
Adı Soyadı		
Doğum Yeri		
Doğum Tarihi		
Uyruğu		
Telefon		
E-Posta Adresi		
Web Adresi		

	Eğitim Bilgileri
	Lisans
Üniversite	
Fakülte	
Bölümü	
Mezuniyet Yılı	

Yüksek Lisans	
Üniversite	
Enstitü Adı	
Anabilim Dalı	
Programı	

Makale ve Bildiriler