

İzmir Alsancak Limanı Yük Analizi

Soner Esmer*

Özet

İzmir Alsancak limanında yüklenen ve boşaltılan yükün, hangi bölgelerden geldiği ve hangi bölgelere gittiği, hangi yük gruplarının ihracat ve ithalatta öne çıktığı konusunda bir ticari liman işletmecisi ve liman kullanıcıları açısından son derece önemli olan bilgilere ulaşmada problemler yaşanmaktadır. Konu hakkındaki mevcut istatistikler gemi ve yük bazında tutulmakta, yıllık bazda bu konunun bütününi gösteren değerler ancak gemi acenteleri bünyesindeki istatistik departmanları tarafından tespit edilmektedir. Ancak bu bilgiler rekabet koşulları gereği sadece istatistikleri hazırlayan acentelerin bünyesinde kullanılmaktadır.

Bu çalışmada 2006 yılına ait yük ve gemi istatistikleri detaylı bir şekilde incelenerek, İzmir limanından ihraç ve ithal edilen yüklerin hangi bölgelere hitap ettiğinin ve bu yüklerin hangi ürün gruplarından oluştuğunun tespiti amaçlanmaktadır. Çalışmada 2006 yılında elleçlenen konteyner yüklerinin ithal ve ihraç edildikleri bölgelere ve yük gruplarına göre sınıflandırmaları yapılmıştır.

Anahtar Sözcükler: *İzmir Limanı, Konteyner, Hinterlant, Yük.*

* Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi
Yüksekokulu, Öğr. Gör., E-posta: soner.esmer@deu.edu.tr

Giriş

Limanlar, yükün karadan denize ya da denizden karaya nakil edildiği ve bir anlamda yükün taşıma türünün değiştirdiği alanlar olarak önemini tarih boyunca korumaktadır.

Dünya ticaretinin büyük bir bölümünün deniz ticareti yoluyla gerçekleştirilmesinde en önemli unsurlardan birisi limanlardır (Türk Limancılık Sektörü Raporu, 2007; 13).

Ticaretin küreselleşmesi ile verilen lojistik hizmetlerin uluslararası düzeye erişmesi ve küresel operatörlerin sadece okyanus taşıma hizmetinin vermekten öteye geçerek kapıdan kapıya taşıma ve katma değer lojistiği konularına önem vermeleri özellikle konteyner limancılığının gelişmesinde önemli bir etkidir (Cullinane, 2002; 2005).

Son yıllarda üretimde gözlenen küreselleşme sayesinde limanların lojistik bir merkez olarak önemi daha da artmış ve bu durum limanların lojistikte katma değer hizmetler yapmasını zorunlu kılmıştır. İzmir Limanı mevcut operasyon yapısıyla modern Avrupa ve Uzak Doğu limanlarının hizmet kalitesinden çok uzaktır. İzmir limanının halen devlet kontrolünde olması ve özelleştirme sürecinin devam etmesi limanın verimliliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

İzmir limanı tarih boyunca önemini koruyan bir liman olmuş, limanın gelişimi İzmir ilinin de önemini arttırmıştır. Özelleşme aşamasındaki İzmir limanında her türlü işletme faaliyetleri halen TCDD tarafından yürütülmektedir. Limanın özelleştirme aşamasında olması limana olan yatırımları sekteye uğratmış ve hizmet sunumunda aksaklıklara neden olmuştur. Ancak İzmir limanının bulunduğu bölgede her ne kadar yatırımları devam etse de faaliyete geçen alternatif bir konteyner terminalinin olmaması İzmir limanını şimdilik vazgeçilmez kılmaktadır. Ancak bu durum çok uzun sürmeyecektir. 2008 yılı sonlarında başlayan küresel kriz her ne kadar küresel üretimi ve dolayısıyla deniz yolu taşımacılığını derinden etkilese de bölgede konteyner terminali yatırımları hızla devam etmektedir.

Konteyner taşımacılığı, sağladığı pek çok avantajın da etkisiyle çok miktarda yük çeşidinin, hızla konteynerizasyon sürecine dâhil olması ve konteyner içinde taşınması ile önemi son yıllarda hızla artan bir taşımacılık şeklidir (Esmer ve diğerleri, 2007; 1).

Yüklerin konteynerizasyonu ulaştırma sektöründe bir devrime yol açmıştır. Konteynerler taşıma zinciri boyunca önemli ekonomilere yol açarak yüklerin daha ucuz ve daha uzak noktalara taşınmasına izin vermiştir (Oral ve diğerleri, 2005).

İzmir limanında elleçlenen yükün yaklaşık % 90'ı konteyner yüküdür. Bu rakam İzmir limanı hinterlandında yükün ne denli konteynerize edildiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Günümüzde limanlar sadece yüklerin gemilere yüklenip boşaltıldığı alanlardan çok öte dünyadaki dinamik lojistik sistem içinde fonksiyonel bir yere sahiptir (Roh ve diğerleri, 2007; 283). Limanlar, sundukları hizmetin uluslararası nitelik taşıması nedeniyle içinde buldukları uluslararası çevre koşullarından yoğun bir şekilde etkilenmektedir (Türk Limancılık Sektörü Raporu, 2007; 13). Bahsedilen çevre içinde en önemli unsurlardan birisi limanın ticari hinterlandını ve talep bölgelerini oluşturan bölgelerdir.

Özelleştirme aşamasında olan limanın hem rakibinin olmaması hem de kamu limanı olması gibi nedenlerden, limanda yüklenen ve boşaltılan yükün hangi bölgelere hizmet ettiği ve hangi yük gruplarının ihracat ve ithalatta öne çıktığı konusunda bir ticari liman işletmecisi ve liman kullanıcıları açısından son derece önemli olan bilgilere sağlıklı bir şekilde ulaşılammamaktadır. Mevcut istatistikler gemi ve yük bazında tutulmakta, yıllık bazda, konunun bütününe gösteren değerler ancak gemi acenteleri bünyesindeki istatistik departmanları tarafından tespit edilmektedir. Ancak bu bilgiler rekabet koşulları gereği sadece istatistikleri hazırlayan acentelerin bünyesinde kullanılmaktadır.

Bu çalışmada 2006 yılına ait yük ve gemi istatistikleri detaylı bir şekilde incelenerek, İzmir limanından ihraç ve ithal

edilen yüklerin hangi bölgelere hitap ettiğinin ve bu yüklerin hangi ürün gruplarından oluştuğunun tespiti amaçlanmaktadır.

1. Metodoloji

Çalışmaya konu olan veriler Deniz Nakliyecileri Derneğinin ham istatistiklerinden elde edilmiştir. Söz konusu istatistikler gemi bazında ve günlük olarak hazırlanmaktadır. Excel programı yardımıyla tüm istatistikî veriler gruplandırılarak önem derecelerine göre sıralanmış ve sınıflandırılmıştır.

Bahsedilen istatistikler, 1 Ocak 2006 tarihinden 31 Aralık 2006 tarihi arası hem ithalat hem de ihracat yönlü elde edilmiştir. Gemi adı, gemi tipi, geminin limana yanaşma ve ayrılma tarihi, acentesi, hangi hattın üyesi olduğu, boşaltma limanı, yüklenen yükün ne olduğu, yüklenen konteynerin 20'lik mi yoksa 40'lık mı olduğu, yükün tonaj bilgilerini içeren istatistikler yaklaşık 60 bin veriden oluşmaktadır. Bu çalışmada incelenen istatistiklerin çok detaylı olması ve araştırmanın süre kısıtı nedeniyle ancak bir yıllık veri incelenebilmiştir. 2006 yılının seçilme nedeni ise makalenin hazırlanma döneminde elde edilen en güncel verilerin 2006 yılı verileri olmasıdır.

Tüm bu veriler yaklaşık üç ay süren bir çalışma neticesinde gruplandırılmış, konunun bütününe görmeye yönelik sonuçlar elde edilmiştir.

2. İzmir Limanı Hinterlant Yapısı

İzmir limanı Ege bölgesinde hali hazırda konteyner elleçleyen tek limanı olmakla birlikte tarihinden bu yana önemli bir ihracat limanı olma özelliğini yitirmemiştir. Liman hinterlandında Türkiye'nin önde gelen sanayi, tarım ve maden iştirakleri mevcuttur. Ege bölgesinin ekonomik göstergeler açısından Marmara bölgesinden sonra gelmekte ve Marmara bölgesine hizmet veren irili ufaklı onlarca konteyner limanına karşılık Ege bölgesinde sadece İzmir limanında konteyner yüküne hizmet verilmektedir.



Şekil 1: İzmir Limanı Hinterlandı

Kaynak: Esmir, Soner. (2003) "Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu". Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi: İzmir.

Şekil 1'den de anlaşıldığı gibi İzmir, Manisa Uşak, Aydın, Denizli ve Muğla illeri İzmir limanının birincil hinterlandında, Kütahya ve Eskişehir ise Marmara bölgesi limanlarıyla ortak hinterland içinde yer almaktadır.

İzmir limanı sadece Türkiye'nin değil Akdeniz'in de önemli bir ticaret limanıdır. Akdeniz'deki limanlar doğu-batı yönlü ana ticari rotalar üzerinde yer almaktadır. İzmir limanının bu önemli konumu birçok küresel hat operatörü tarafından dikkate alınmaktaysa da limanın alt yapısından kaynaklanan eksiklikler yatırımcıları sınırlandırmaktadır. Limanın şehrin içinde yer alması, genişleme alanının sınırlı olması, su derinliğinin büyük gemiler için uygun olmaması, liman sıkışıklığına çözüm bulunamaması, bilişim sistemlerinin kullanılmaması, demir ve kara yolları bağlantılarının zayıflığı gibi unsurlar limanın öncelikle göze çarpan problemlerdir.

Özelleştirmenin bu problemleri çözüp çözmeyeceği net değildir ancak yıllardır süren özelleştirme sürecinin yatırımcı lehine ya da aleyhine acilen sona ermesi ve belirsizliğin ortadan kalkması gerekmektedir.

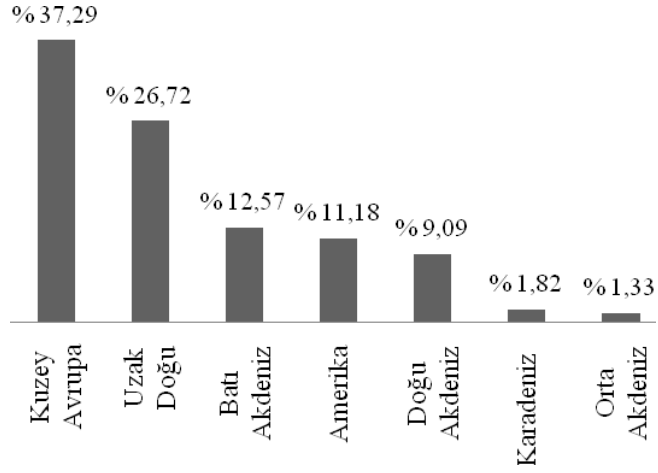
Liman işletmecisi açısından limanda yüklenen/boşaltılan yükün ne olduğu ve yükün geldiği/gittiği yönü bilmek bir zorunluluktur. Ancak bu tarz bilgiler ile liman projeksiyonları yapılabilmekte ve dolayısıyla liman stratejileri belirlenebilmektedir.

Bu çalışmada 2006 yılı verileri incelenerek İzmir limanı temel ithalat ve ihracat bölgelerinin yanı sıra, temel ithalat ve ihracat yük grupları tespit edilmiştir.

3. İzmir Limanı İthal Ve İhraç Yüklerinin Bölgesel Analizi

Çalışma kapsamında 2006 yılında İzmir limanından ithal edilen konteynerleri getiren gemi hatları incelenmiştir. Bu hatlar öncelikle Rotterdam, Hamburg, Antwerp ve bazı İngiltere limanlarını içeren Kuzey Avrupa (Kontinent) hattı, uzak doğu hattı, batı, doğu ve orta Akdeniz, Amerika ve Karadeniz hatlarıdır. Başka bir deyişle İzmir limanına gelen ithal konteynerler bu bölgelerden gelmektedir. Aşağıdaki şekilde ithal edilen konteynerin bölgesel dağılımı verilmektedir.

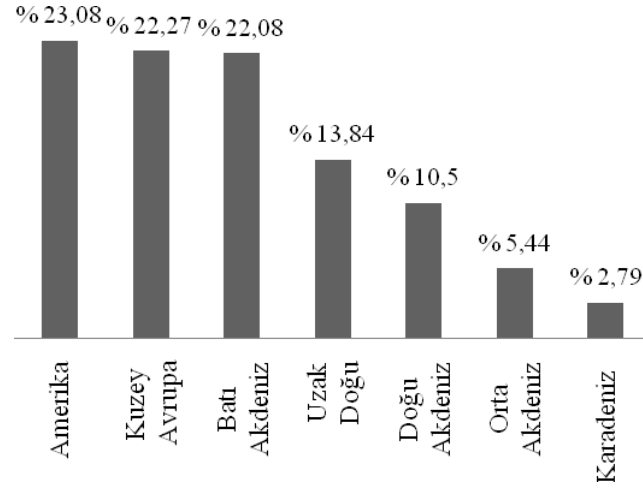
Şekil 2'de görüldüğü gibi 2006 yılında Kuzey Avrupa bölgesinden İzmir limanına diğer bölgelerden daha fazla yük gelmiştir (% 37,29). Uzak doğudan gelen yükün payı % 26,72 ile yine önemli bir orandadır. Üçüncü önemli oranı ise Fransa, İspanya ve İtalya gibi Batı Akdeniz ülkelerinden gelen yükler oluşturmaktadır (%12,5).



Şekil 2: İzmir Limanı Uluslararası Hinterlandı Yük Payları

Diğer yandan 2006 yılında İzmir limanından ihraç edilen konteynerleri getiren gemi hatları incelenmiştir. Bu hatlar ithalat bölgeleri ile doğal olarak farklı değildir. Ancak İzmir limanının bir ihracat limanı olması nedeniyle ihraç edilen yük miktarı ithal edilen yüke göre fazladır. Şekil 3'te ihraç edilen konteynerin bölgesel dağılımı verilmektedir.

Şekil 3'te de görüldüğü gibi İzmir limanından 2006 yılında ihracat yapılan ülkelerin oranı, ithalat yapılan ülkelere göre farklılık göstermektedir. Örneğin Amerika'dan yapılan ithalatın payı % 11,18 ile 4. sırada yer alırken ihracatta durum farklıdır. Amerika'ya yapılan ihracat % 23,08 ile en önemli paya sahiptir. Kuzey Avrupa bölgesi önemini çok fazla yitirmemekte ve % 22,27'lik ihracat payı ile ikinci sırada yer almaktadır. % 22,08'lik pay ile Batı Akdeniz bölgesi ise üçüncü sırada yer almaktadır. Görüldüğü gibi ilk üç sırada yer alan bölgelerin payları birbirlerine çok yakındır.



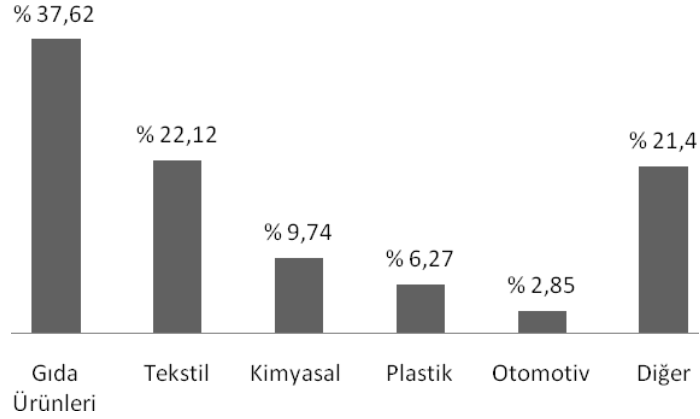
Şekil 3: İzmir Limanından İhraç Edilen Yüklerin Bölgelere Göre Dağılım Payları

Doğu Akdeniz ve Karadeniz bölgesi ile yapılan ihracat ve ithalatın payı neredeyse aynıdır. Bu anlamda ithalat/ihracat yüzdesi olarak bu bölgeler dengelidir. Ancak bu denge diğer bölgeler için geçerli değildir. Kuzey Avrupa ile yapılan ithalat ve ihracat arasındaki fark en yüksek seviyededir. Kuzey Avrupa'dan ithal edilen konteynerin yüzdesi 37 iken, Kuzey Avrupa'ya ihraç edilen konteynerin yüzdesi 22'dir. Benzer farklılıklar önem derecesine göre Uzak doğu, Amerika ve Batı Akdeniz bölgelerinde de görülmektedir. Bu farklar bu bölgeler ile yapılan ticaretin yapısı hakkında fikir vermektedir. Örneğin Uzak doğuya yaptığımız ihracat, aynı bölgeden yaptığımız ithalata göre çok düşük kalırken Amerika bölgesinde bu durumun tersi yaşanmaktadır.

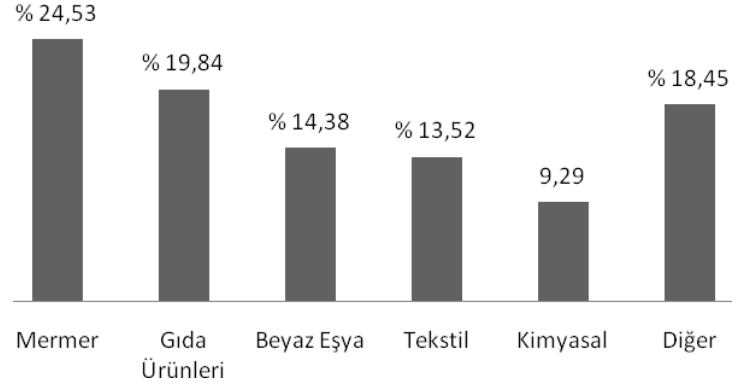
3. İzmir Limanı İthal Ve İhraç Yüklerinin Yük Gruplarına Göre Analizi

İstatistikler incelendiğinde İzmir limanında elleçlenen yük gruplarının en önemlileri hayvansal ve bitkisel ürünler, yiyecek/içecek ürünleri, kimyasal ürünler, plastik, pvc, lastik, deri ürünleri, kereste, kâğıt ve kağıt ürünleri, tekstil ve ürünleri, ayakkabı, seramik, porselen, zirai ürünler ve ekipmanlar, metal ve ürünleri, mekanik ve elektronik ürünler, oto ve yan ürünleri, beyaz eşya, mobilya, endüstriyel yağlar ve mermerden oluşmaktadır. Bu ürünlerden birçoğu hem ihraç hem de ithal edilebilmektedir.

Ürün grubu yukarıda görüldüğü gibi çok geniştir ancak hem ithalatta hem de ihracatta belli ürünler ön plana çıkmakta geri kalan ürünler çok düşük yüzdelerde seyretmektedir. Şekil 4'te 2006 yılında İzmir limanı ithalatında ve şekil 5'te ise ihracatta öne çıkan ürünler sunulmuştur.



Şekil 4: 2006 Yılında İzmir Limanında İthal Edilen Yük Gruplarının Payı



Şekil 5: 2006 Yılında İzmir Limanından İhraç Edilen Yük Gruplarının Payı

Şekil 4 ve 5'ten de anlaşıldığı gibi gıda ürünleri ithalatta en yüksek öneme sahipken ihracatta mermerden sonra ikinci öneme sahiptir. Tekstil ve kimyasal ürünler hem ihracatta hem de ithalatta en önemli kalemlerin içinde yer alırken plastik ve otomotiv ürünleri sadece ithalatta önemli kalemler arasında yer almaktadır. Her iki şekilde de görülen "diğer" ürünler ithalatta yüzdesi 1 civarında olan ürünleri temsil etmektedir. İhracatta ise "diğer" başlığı altında en önemli ürün % 5'lik pay ile bitkisel ürünler olurken bunun dışında kalan ürünlerin yüzdesi çok düşüktür.

SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME

İzmir Alsancak limanı, Ege bölgesinin en önemli limanıdır. Bu önem öncelikle limanın coğrafi konumundan, çok geniş bir hinterlanda hizmet veren tek konteyner terminaline sahip olmasından, elleçlenen yük miktarından kaynaklanmaktadır.

Yapılan incelemeye göre ithalatta Kuzey Avrupa bölgesi en çok tercih edilen bölge olurken onu Uzak Doğu, Batı Akdeniz ve Amerika izlemektedir.

İhracatta ise farklılıklar mevcuttur. Bun göre İzmir limanından 2006 yılında yapılan tüm ihracat yüklerinin gittikleri bölgeler incelendiğinde bu bölgelerin 5'inin % 10'dan fazla paya sahip olduğu, bu 5 bölge içinden özellikle 3 bölgenin % 20'den fazla paya sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu bölgeler sırasıyla Amerika, Kuzey Avrupa ve Batı Avrupa'dır. Bu 3 bölgenin arasındaki yüzde farkı çok küçüktür. Hem ihracat hem de ithalat yönlü düşünüldüğünde Kuzey Avrupa, Amerika, Batı Avrupa ve Uzak Doğu hatlarının yüksek taşıma hacimlerinden dolayı diğer hatlara göre daha avantajlı olduğu söylenebilir.

Yük grubu istatistikleri incelendiğinde ise ithalatta gıda ürünleri ve tekstil ağırlığı görülürken ihracatta mermer, gıda ürünleri, beyaz eşya ve yine tekstil ürünlerinin ağırlığı tespit edilmiştir. Ege bölgesinde mermer yataklarının çokluğu ve mermerin ağır bir yük oluşu nedeniyle konteyner adedi açısından mermer yükünün sayısı diğer yüklere göre fazla çıkmaktadır. Ancak mermer katma değeri düşük bir üründür. Yine özellikle Aydın ve İzmir bölgesindeki yoğun tarımsal faaliyetlerinin etkisiyle gıda ürünleri ve özellikle Manisa organize sanayi bölgesinde yer alan önemli beyaz eşya üreticilerinin katkılarıyla beyaz eşya yükü Ege bölgesi ihracatında önemli kalemlerdir. Denizli, İzmir, Uşak ve Bursa gibi sektörünün önemli illerini hinterlandında barındıran İzmir limanında tekstil yükü, Çin'in olumsuz etkileriyle her geçen yıl önemini kaybetse de hala bölge ihracatında önemli bir yüzdeye sahiptir.

Kaynaklar

- Culliane, K., Song, D., Ji, P., and Wang, T. (2004) “*Container Port Production Efficiency: A Comparative Study of Dea and Sfa Approaches*” WCTR 2004, Istanbul.
- Cullinane, Kevin ve Khanna, Mahim. (2000) “*Economies of scale in large containerships: optimal size and geographical implications*”. Journal of Transport Geography vol. 8, s: 181-195.
- Esmer, S., Yıldız, G. ve Tuna, O. (2007) *Konteyner terminallerinde gemi- rıhtım bağlantısının benzetim yöntemi ile modellenmesi*. YA/EM 2007, Yöneylem Araştırması ve Endüstri Mühendisliği 27. Ulusal kongresi, İzmir.
- Esmer, Soner. (2003) “*Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu*”. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi: İzmir.
- Oral, E.Z., Deveci, D.A. ve Çetin İ. B. (2005) “*Konteyner Limanlarındaki Gelişme ve Değişmeleri Etkileyen Faktörler*”, 5. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 2.Cilt, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ed. Ahmet Cevdet Yalçınar, Kardelen Ofset, Bodrum, 5-7 mayıs 2005, ss: 137-155.
- Roh, Hong-Seung, Slalwani, Chandra ve Naim , Mohamed M. (2007) “*Modelling a port logistics process using the Structured analysis and design technique*”. International Journal of Logistics: Research and Applications. Vol. 10, No. 3, S: 283–302.

Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007 “Vizyon 2023”, Esmer, S.,
Oral, E.Z., Karataş, Ç., Deveci, D.A. ve Tuna, O. (2007).
Türkiye Liman İşletmecileri Derneği: İstanbul.