

AKDENİZ LİMANLARINDA GELİŞMELER VE MERSİN LİMANI

Prof. Dr. Yalçın YÜKSEL

Yıldız Teknik Üniversitesi,

İnşaat Müh. Böl.

80750, Yıldız, İstanbul

E-mail: yuksel@yildiz.edu.tr

Doç. Dr. Esin ÇEVİK

Yıldız Teknik Üniversitesi,

İnşaat Müh. Böl.

80750, Yıldız, İstanbul

E-mail: cevik@yildiz.edu.tr

ÖZET

Bu çalışmada deniz taşımacılığında koyternerleşmenin gelişimi, liman işletmeciliğinde pazarlama, lojistik, strateji, elektronik haberleşmenin önemi vurgulanarak, Akdeniz ülkelerinin ekonomik yapısı ve Akdeniz'deki konteyner taşımacılığı genel olarak incelenmiştir. Türkiye'nin Akdeniz'e kapısı olan önemli bir ticaret limanı konumundaki Mersin Limanı örneklenmiş ve mevcut durumu verilerek SWOT analizi yapılmıştır. Böylece, Mersin Limanının Akdeniz deniz taşımacılığı pazarı içinde bulunması gereken yeri alabilmesi için yeniden planlanması için yapılması gerekenler önerilmiştir.

GİRİŞ

Uluslararası deniz taşımacılığı endüstrisi açık denizde, karasularında ve iç su yollarında taşıma işlerini, liman hizmetlerini, acentelik ve brokerlik gibi taşımaya yardımcı faaliyetleri kapsamaktadır. Taşımacılık yük tiplerine göre düzensiz ya da tarifeli olarak yapılmaktadır. Limanlar, deniz taşımacılığı endüstrisi içinde deniz ve karayı birbirine bağlayan bağlantı noktalarıdır.

Dünyadaki limanlar 1960'lara kadar tekelci bir pazarda faaliyet göstermekteyken, 1960'lardan sonra konteynerleşmenin gelişmesiyle serbest rekabetin hakim olduğu pazarda faaliyet göstermeye başlamışlardır. Artan rekabetin ve ilerleyen teknolojinin sonucu olarak kombine taşımacılık ile dünya çapında taşımacılık kavramları ortaya çıkmış, bilgisayar EDI (Electronic Data Interchange-Elektronik Veri Değişim) sistemlerine olan ihtiyaç artmıştır. Pazarlama ve benzeri işletme fonksiyonları bilimsel olarak uygulanmaya başlanmıştır. Türkiye'de halen çağdaş anlamda liman işletmeciliğinden söz edilememektedir. Özellikle de pazarlama fonksiyonunun önemi net olarak ortaya konmuş değildir.

Liman işletmeciliğine pazarlama disiplinini uygulamak için öncelikle limanın misyonunun, amaçlarının ifade edilmesi, stratejik işletme birimlerinin tanımlanıp değerlendirilmesi ile büyüme ve fonksiyonel stratejilerin belirlenmesi gerekmektedir. Her bir stratejik işletme birimi için pazarlama planlaması yapılmalı, pazarlama bilgi ve pazarlama araştırması sistemleri kurularak etkili işlemesi sağlanmalıdır.

Konteyner taşımacılığı, parça yük nitelikli yüklerden kapalı taşımayı gerektiren yükleme-boşaltmada zarar görme ihtimali yüksek olan mallar ile soğutma tertibatlı konteynerlerle taşınması gereken yükleri kapsamaktadır. Dünyada konteynerleşme oldukça yenidir. Yaygınlaşması 60' lı yılların başına rastlar. Konteyner taşımacılığı günümüzde bir çığır açmıştır. Klasik taşımacılığın limana bağlı sınırları konteynerleşme ile birlikte alıcı ve satıcının kapılarına kadar uzanmıştır. Dolayısıyla da konteyner taşımacılığında limanlar yükün geçiş noktaları durumuna gelmiştir.

Konteyner taşımacılığının taşıyana olan avantajlarını şöyle saymak mümkündür.

- Taşıyan " kapıdan kapıya" sistemde taşımayı yürüten herhangi bir taşıma sisteminin uygulamacısı olabilir. Malın konteynere istiflenmesiyle yük konteynerin kendisi olmaktadır.
- Gemilerin limanda az kalmasının sağlanmasıyla, yük elleçlenmesindeki üretim artışı yüzünden yıllık sefer sayısı artmakta, sefer süresi kısaltmakta, birimleştirme sayesinde de elleçleme maliyeti düşmektedir. Konteyner, geminin boş yatma zamanını düşürerek, efektif taşıma zamanını yükseltir. Sefer süresinin azalmasına yardımcı olan bu uygulama doğrudan taşıma maliyetinde düşüş demektir.

Konteynerin taşıtana sağladığı faydalar ise;

Yüke daha az hasar/zarar, daha az çalınma, kapıdan kapıya hizmet, ambalajda tasarruf, daha düşük sigorta gideri, taşıma bürokrasisinde işlemlerin azalması, gümrük işlemlerinde basitleşme ve liman tıkanıklığından daha az etkilenme olarak görülebilir.

Konteyner, taşıma sistemlerini birbiriyle bütünleştirir. Satıcıdan alıcıya kadar kesintisiz bir taşıma hizmeti sunulmasına ortam hazırlar. Konteynerleşme ile birlikte kombine (çoklu) taşıma (kara+deniz+hava+iç su yolu+demiryolu) da varlık kazanmıştır.

Bu çalışmada; Akdeniz'deki konteyner taşımacılığı genel olarak incelenmiş ve Türkiye'nin Akdeniz'e kapısı olan önemli bir ticaret limanı konumundaki Mersin Limanı örneklenerek SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threats) analizi yapılmıştır. Böylece, Mersin Limanının Akdeniz deniz taşımacılığı pazarı içinde bulunması gereken yeri alabilmesi için yeniden planlanması durumunda yapılması gerekenler belirlenmeye çalışılmıştır. Bu araştırma, sadece Mersin Limanının değil, istenilen amaca ulaşılabilmesi için tüm Türkiye'de limancılık anlamında temel reformlarında yapılması gerektiğini de göstermektedir.

AKDENİZ ÜLKELERİNDE EKONOMİK YAPI

Akdeniz ülkeleri üç temel ekonomik gruba sınıflandırmak mümkündür:

- AB Üyesi Olmayan Akdeniz Ülkeleri – Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Lübnan, Malta, Fas, Suriye, Tunus, Türkiye
- AB Üyesi Olan Akdeniz Ülkeleri – İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz ve Yunanistan
- Geçiş Sürecinde Olan Ekonomiler – Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, Rusya ve Ukrayna

AB Üyesi Olmayan Akdeniz Ülkeleri

AB üyesi olmayan ülkelerin ekonomisi ağırlıklı olarak tarım ve iş gücüne dayanan üretime dayanmaktadır. Madencilik faaliyetlerinden uzak olarak, hafif iş yoğun endüstrileri (gıda, tekstil ve giyim, deri) en önemli üretim sektörüdür. Turizm Akdeniz’de özellikle de Malta, İsrail, Kıbrıs ve Tunus’da önemli bir endüstridir. AB üyesi olmayan ülkelere TIÜ (Toplam İç Üretim) büyüme oranları Tablo 1’de gösterilmiştir.

Tablo 1 Gerçek TİÜ büyüme oranları, 1991-98 (%) (Drewry, 2000)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
1998								
Cezayir	0.2	1.6	-2.1	-0.9	3.8	3.7	1.2	4.0
Kıbrıs	0.7	9.4	0.7	5.8	5.5	2.8	1.7	5.0
Mısır	-	2.5	3.9	4.7	4.9	5.0	5.5	5.6
İsrail	5.5	6.6	3.3	6.9	6.8	4.6	2.3	2.0
Malta	6.3	4.7	4.5	4.0	7.3	4.2	2.9	5.0
Fas	6.9	-4.0	-1.0	10.4	-7.0	12.0	-2.0	6.3
Suriye	7.1	10.6	6.0	6.7	6.7	2.2	1.2	4.0
Tunus	3.9	7.8	2.2	3.2	2.4	7.1	5.4	5.0
Türkiye	0.9	6.0	8.0	-5.5	7.0	7.4	7.6	2.9

Bu ülkeler gelecekte dünya pazarında daha yoğun bir rekabet gösterecektir. Az gelişmiş ülkelerde daha fazla işçi iş gücüne katılmaktadır, işçi ücretleri çoğunlukla ortalamanın altındadır, eğitim düzeyleri temel okuma-yazmadan ve temel matematik yeteneğinden ibarettir. Bölgedeki sadece birkaç ülke (örn. Mısır), Hindistan ve Çin gibi ülkelerle yarışabilecek düşük ücretlere sahiptir. Bu ülkelerdeki kontrolsüz nüfus artışı, ilgili ülkelere ekonomik olarak rekabet yaratmaktadır.

AB üyesi olmayan ülkelerde güçlü bir girişimcilik özelliği vardır. Aynı zamanda bölgenin coğrafyası ve gidilecek yerlerin çokluğu bakımından turizmde güçlü bir büyüme potansiyeli mevcuttur. Bunun yanı sıra, bölgesel kararlılık turizm endüstrisinin gelişiminde anahtar bir faktördür.

AB Üyesi Ülkeler

Akdeniz bölgesindeki AB üyesi ülkelerin performansı yerel ekonomilerine bağlı değildir. Birliğin geri kalanının ekonomik faaliyet ile politik adımlarına ve AB ülkelerindeki güçlü ülkelerin küresel ekonomi performansına bağlıdır. AB ülkelerinin gelecekteki performansları, öncelikle büyümesi izlenen AB pazarına bağlıdır. Tablo 2'de AB ülkelerinde TİÜ büyüme oranları görülmektedir.

Tablo 2 AB üyesi ülkelerde TIÜ büyüme oranları, 1991-98 (%) (Drewry,2000)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Fransa	0.8	1.2	-1.3	2.8	2.1	1.5	2.3	3.1
Yunanistan	3.0	0.5	0.2	2.2	2.0	2.4	3.2	3.7
İtalya	1.1	0.6	-1.2	2.2	2.9	0.7	1.5	1.4
İspanya	2.3	0.7	-1.2	2.2	2.7	2.3	3.5	3.8
Portekiz	-	-	3.7	0.0	3.6	3.4	3.3	3.2

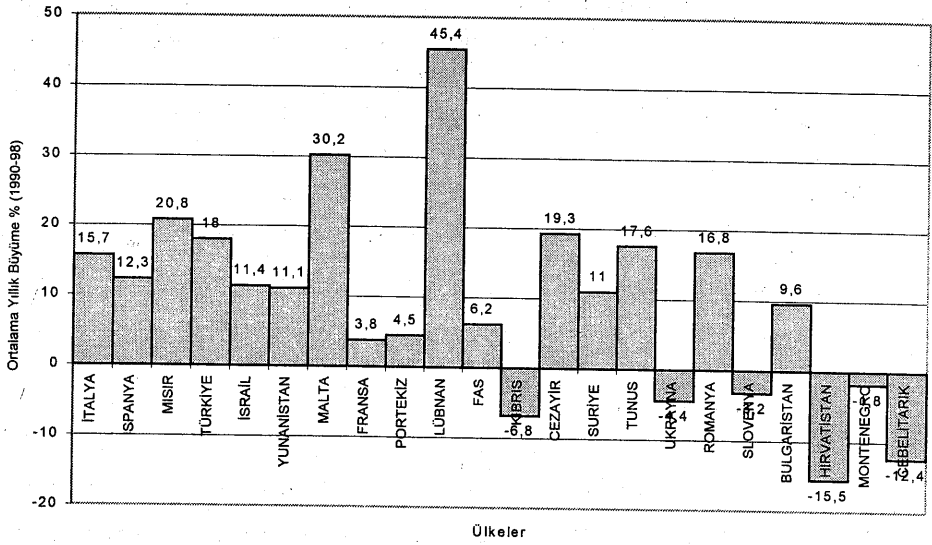
Geçiş Sürecinde Olan Ülkeler

Bu ülkeler 1990'larda önceden biçimlenen merkezi planlama sistemleri ile yönetilen, politik ve ticari kavramlara sahip bağımsız politik birimler olarak ortaya çıkmışlardır. Adriyatik'te komşu olan iki ülke Slovenya ve Hırvatistan'ın Yugoslavya Federasyonunun dışında hareket edebilmeleri, halen bölgede egemen olan gerilim ve kavgaların sonucunda aylar sonra onaylanmıştır. Geçmiş birkaç yılda bu ülkeler için politik, sosyal ve ekonomik veriler bu nedenle dikkate alınamamıştır. Tablo 3'de geçiş sürecinde olan ekonomilerde TIÜ büyüme oranları görülmektedir.

Akdeniz ülkelerindeki konteyner limanlarının gelişimi değişimi Şekil 1'de görülmektedir,

Tablo 3 Geçiş sürecindeki ekonomilerde TIÜ büyüme oranları, 1990-98 (%) (Drewry, 2000)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bulgaristan	-9.1	-11.7	-7.3	-1.5	1.8	2.1	-9.0	-6.7	5.4
Hırvatistan	-6.9	-17.3	-9.0	-3.5	-0.5	2.6	5.5	6.7	5.2
Slovenya	-4.7	-8.1	-5.4	2.8	5.3	3.9	3.0	3.8	4.1
Romanya	-5.6	-12.9	-8.8	1.5	3.9	6.9	4.1	-6.9	-7.4
Rusya		-3.6	-5.0	-14.5	-8.7	-12.8	-4.3	-6.0	-
Ukrayna	-3.8	-8.4	-9.7	-14.2	-23.5	-11.8	-10	-3.1	0.00



Şekil 1-Ülke bazında Akdeniz konteyner limanları gelişimi,1997-98 büyüme (%)
(Drewry, 2000)

MERSİN LİMANI

Mersin 19. yüzyılın ilk yarısında göçebe Türkmenlerin kışlığı durumunda 5,000 nüfuslu bir köy iken, 1836 yılında çevresindeki verimli tarım alanlarının iskelesi konumuna gelmiştir. Çukurova'nın pamuk tarımına açılması ve doğal liman koşullarının varlığı nedeniyle yörenin dünyaya açılan kapısı işlevini üstlenen Mersin'de 1890'lı yıllarda doğal limanın çevresinde ticaret ve deniz taşımacılığı acentaları oluşmuştur. Gemilerin sayısındaki artış sonucu eski, küçük iskeleler ihtiyacı karşılayamaz duruma gelmiştir. Önce taş iskele, sonra gümrük iskelesi yapılmış ve ayrıca özel kişi ve kuruluşlar da kendi iskelesini yaptırmışlardır. Değişik kaynaklarda 1915 yılında Mersin Limanı'na günde 20-25 gemi ve yelkenli geldiği belirtilmektedir.

1924 yılında il yapılan Mersin, 1933 yılında İçel ilinin Merkez ilçesi durumuna getirilmiştir. 1926 yılında Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan Belediyeleri ile Mersin Özel İdaresi Mersin Liman Şirketi'ni kurmuşlar ve bu şirket beton iskeleler

yaptırmıştır. Mersin Limanı 4302 sayılı kanunla 20.08.1942 tarihinde Mersin Liman İşletmesi T.A.Ş' den satın alınarak 4303 sayılı kanunla 28.08.1942 tarihinde TCDD Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'ne işletme hakkı verilmiştir.

1954 yılında temeli atılarak yapımına başlanan, 30.Ağustos.1958 günü ticaret rıhtım inşaatı bitirilerek işletmeye alınan bugünkü liman, 27.Nisan.1960 tarihinde hizmete açılmıştır. Geniş bir hinterlanda sahiptir. Mersin Limanı yurtiçine iyi bir şekilde kara ve demiryolları ile bağlanmıştır (Şekil 2). Limana en yakın havaalanı Adana'da olup, 60 km mesafededir.

Doğu Akdeniz'in önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı; İç Anadolu, Akdeniz ve Güney Doğu Anadolu Bölgesi'nin ithalat-ihracat kapısı olmanın yanında Ortadoğu ülkelerinin transit merkezidir.

GAP Projesi'nin tam anlamı ile hayata geçmesi ve Sovyetler Birliği'nin parçalanması neticesinde yeni kurulan Türk Devletleri ile olan ticari ilişkilerin artması Mersin Limanı'nın ekonomik önemini daha da arttırmaktadır. Mersin Limanı bu konumu ile ülke ekonomisinde önemli bir odak noktasıdır.

Ro-Ro, konteyner ve soğuk hava depolu gemi seferleri yapan uluslararası hatlar Mersin'e uğramaktadır.

Mersin Limanı ülkemizin, düzenli sefer bağlantıları ile dünyanın 5 kıtasındaki limanlara açılan deniz kapısı durumundadır. Mersin Limanı'nda yılda 6.5 milyon ton dolayında yükleme, 7.5 milyon tonun üzerinde eşya boşaltılmaktadır. Tablo 4 ve 5'de Mersin Limanı'nın yıllara göre gemi ve yük trafiği mukayeseli olarak verilmiştir.

Liman Kapasitesi

Toplam rıhtım uzunluğu (ATAŞ ve Serbest Bölge dahil)	4,108	m
Mendirek uzunluğu toplam	4,472	m
Rıhtım derinlikleri	-5 , -15	m
Gemi kabul kapasitesi	3,720	gemi / yıl
Yükleme – boşaltma kapasitesi	7,000,000	ton / yıl
Parçalı yük kapasitesi	3,460,000	ton / yıl
Dökme kuru yük kapasitesi	1,040,000	ton / yıl
Konteyner operasyon kapasitesi	2,500,000	ton / yıl
	400,000	TEU
Liman sahası	925,000,000	m ²
Deniz alanı	3,250,000	m ²
Kullanılan net saha	720,000	m ²
Kapalı alan	30,500	m ²
Sahalarda yük tutma kapasitesi	15,600,000	ton /yıl
Kapalı alanlarda yük tutma kapasitesi	330,000	ton /yıl
Sahalarda konteyner tutma kapasitesi	10,000	TEU
Konteyner depolama alanı	430,000	m ²
Sahalarda ortalama konteyner bekleme süresi;		
Dolu konteyner	13	gün
Boş konteyner	20	gün
İhraç yüklü kont.	7	gün

Tablo 4 Mersin Limanının yıllara göre gemi ve yük trafiği (DLHI 9.Bölge)

YILI	GEMİ (adet)	YÜKLEME (ton)	BOŞALTMA (ton)	TOPLAM (ton)	KONTEYNER (TEU)	YÜK (ton)
1994	3,980	4,913,482	5,960,885	10,874,367	93,765	1,340,134
1995	3,233	4,510,740	7,202,951	11,713,691	106,595	1,997,369
1996	3,704	4,471,789	7,114,839	11,536,628	126,960	2,449,003
1997	3,651	5,131,531	7,974,634	13,106,165	184,806	2,809,508
1998	3,784	6,213,947	7,641,005	13,854,952	161,454	2,640,167
1999	3,907	6,520,119	7,509,028	14,029,147	165,920	2,756,118

Akdeniz’de Konteyner Taşımacılığı ve Mersin Limanı’nın Önemi

Son yıllarda Akdeniz limanlarında hızlı bir konteynerleşme söz konusudur. Bugün dünya konteyner trafiğinin % 25’i Akdeniz koridorunu kullanmaktadır. Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasında uzun mesafe konteyner taşımacılığı,

Bununla birlikte, konteyner taşımacılığında Türkiye 1997 yılı sıralamasında, Akdeniz ülkeleri arasında 4. sıradadır.

Türkiye'deki konteyner hareketliliği de ülkemiz limanlarının yeniden düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. 1980'li yılların sonunda Haydarpaşa, Mersin ve İzmir Limanları'na tam konteyner terminalleri kazandırılmış ve bu limanlarımız özel konteyner ekipmanları ile donatılmışlarsa da konteyner terminalleri yeterli düzeyde değildir. 1990'lı yıllara kadar, başta TCDD Genel Müdürlüğü ve TDI Genel Müdürlüğü olmak üzere çoğunlukla kamu kuruluşları tarafından liman yapımı ve işletilmesinde özel şirketler de artık girişimlerde bulunmakta olup, özellikle İzmir Körfezi, Ambarlı Bölgesi, Gemlik Körfezi, Nemrut Koyu ve Iskenderun Körfezi'nde 60'a yakın terminal mevcuttur. Ancak Türkiye'de konteyner taşımacılığı, özellikle TCDD'ye bağlı limanlarda yapılmaktadır.

Tablo 5 Mersin Limanı eşya trafiği karşılaştırması, (DLHI 9.Bölge)

EŞYA CİNSLERİ	1999 (ton)	2000 (ton)	Fark (ton)	Fark (%)
Bakliyat	129,567	68,066	-61,501	-47
Krom	114,422	140,883	26,461	23
Pamuk – İplik	231,617	367,152	135,535	59
Canlı Hayvan	3,062	0	-3,062	-100
Pirinç	56,063	81,302	25,239	45
Karışık	2,714,242	2,361,618	147,376	5
Pirit	101,371	19,380	-81,491	-80
Şeker	87,306	66,334	-20,972	-24
Hububat	1,317,408	1,729,540	-87,863	-5
Çimento	680,627	1,323,019	642,392	94
Soda	425,240	432,549	7,309	2
Nebati Yağ	187,759	164,963	-22,796	-12
Akaryakıt	2,933,125	2,050,907	-882,218	-30
Amonyak	134,583	113,914	-20,669	-15
Ham Petrol	3,507,285	3,121,484	-385,801	-11
Transit	608,973	682,847	78,869	16
Demir	70,541	41,407	-29,104	-41
Kimyasal Madde	104,229	108,573	4,344	4
Narenciye	125,893	107,299	-13,594	-15
Kereste	14,713	869	-13,844	-94
S. Gübre	0	6,083	6,083	-
Asit	1,171	12,799	11,628	993
Fosfat	0	0	0	-
Çinko	0	44,600	44,600	-
Toplam	14,029,147	13,380,480	648,667	-5

Akdeniz'in doğusunda konteyner trafiği doğrudan servislerle, aktarma servislerinin bir karışımıdır. Doğrudan servisler Adriyatik Deniz'i ve Orta Akdeniz'de bulunan birçok limana hizmet vermektedir. Aktarma gemileri olarak adlandırılan küçük gemilerin rotasında İsrail, Lübnan, Suriye'deki limanlar ve Mersin bulunmaktadır. İhracat ve ithalatta iki aşamada gerçekleşen taşımacılık zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Bu nedenle konteyner taşımacılığında etkin olan taşımacılık firmaları Akdeniz'de ana liman olarak Malta, Pire, Selanik, Larnaca, Limasol, Damietta, Port Said, Gioia Tauro, Algeciras ve İskenderiye limanlarını kullanmaktadır. Bu limanlar sadece bir dağıtım merkezi olarak hizmet verdikleri aktarma konteynerlerden büyük kazanç sağlamaktadırlar. Ana limanlara bırakılan konteynerler buralardan aktarma gemileriyle Akdeniz'deki besleme limanlarına aktarılmaktadır. Bugün Akdeniz'de, yükleri Malta, Pire, Limasol, Damietta ve İskenderiye Limanları'na çekebilme açısından büyük bir rekabet yaşanmaktadır. Damietta, konteyner trafiğinin büyük bir kısmını Port Said'e kaptırmıştır. Akdeniz'in en önemli ana aktarma limanlarından biri olan Limasol ise önemini tümüyle yitirmiştir.

Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta konumu itibari ile Mersin Limanı Türkiye'nin en büyük limanı olup, aktarma limanı olma özelliğinin yanı sıra Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek bir konteyner ana liman ve dağıtım merkezi konumuna gelebilecek potansiyele sahiptir. Ayrıca, Mersin Limanı'nın dünya ticaretinin yer aldığı tüm bölgelere ve hinterlandına yeterli bağlantısı mevcuttur.

GAP Bölgesi'ne hizmet verebilecek limanlar bölgenin hemen dışında ve bölgeye karayolu ve demiryolu şebekeleri ile bağlantılı Mersin ve İskenderun Limanları'dır. Mersin Limanı Türkiye'nin ve özellikle Akdeniz, Güneydoğu Anadolu, Doğu Anadolu ve Orta Anadolu Bölgeleri'nin bir kısmının ekonomik gelişmesinde hayati bir önem taşımaktadır. Mersin Limanı GAP nedeniyle bu bölgede gelişmesi beklenen sanayi sektörünün ilk aşamadaki gereksinimlerinin giriş yapılacağı limandır. GAP Bölgesi'nin tarım ve sanayie dayalı olanakları araştırılmıştır. Bu limanlar ürünlerin çıkış noktaları konumundadır. Mersin ana konteyner limanının gerçekleşmesi halinde GAP ile ilgili konteyner taşımacılığının 2/3'si Mersin Limanı'nda, 1/3'nin İskenderun Limanı'nda yapılacağı kabul edilmiştir.

İskenderun Körfezi'nde konteyner limanı olarak görev yapabilecek olanlar Mersin ve İskenderun Limanları'dır. GAP Raporu'nda "Mersin ve İskenderun Limanları'nda sadece % 48 oranında yük taşındığı" varsayımı yapılmış olup, Mersin ve İskenderun Limanları'nın yük trafiği çok artabilecek ve İskenderun Limanının geliştirilmemesi halinde yük trafiği Mersin Limanı'na kayacaktır. Ayrıca, Bakü-Ceyhan petrol boru hattının gerçekleşmesi ile bu bölgedeki potansiyel artacaktır.

Mersin Limanı SWOT Analizi

Bu bölümde, Türkiye'deki Mersin Limanı'nın zayıf ve güçlü noktaları SWOT analizi ile ortaya konulmuştur. Analiz, verimli olamayan modlar arası bağlantılar gibi yetersizlikleri ve aynı zamanda liman işlerini geliştirmek için ortaya çıkan fırsatları ortaya koymaktadır. Liman içindeki işlerin gelişimine zararlı etkileri olan olası tehditler tanımlanmaktadır. Sonuç olarak, SWOT analizi, limanın sağladığı servis kalitesinin tanımlanması ve limanın bölgedeki diğer limanlarla ilişki içinde deniz taşımacılık ticaretinin rekabet pazarındaki yerinin belirlenmesinde çok yararlıdır.

Aşağıdaki tablolar Mersin Limanı'nı karakterize eden zayıf ve güçlü noktaların çoğunu ve günümüzde limanın tehdit ve fırsatlarını özetlemektedir.

Tablo 5 ve 6'da görülen listeler tekrarlanan işlemler olarak görülebilir, bununla birlikte işaretlenen "en önemli güçler (veya en önemli zayıflık)" ve "yüksek performans" gibi limanın gelişimi ile yakından ilgili bu faktörleri vurgulamak önemlidir.

Bu bağlamda başarılı biçimde limanı işletebilmek için, limanın zayıflıkları ile ilgili olan eğilimleri önlerken gelecekteki amaçlarına, güçlerine yoğunlaşılmalıdır. İç güçlere ve zayıflıklara cevap vermek stratejik yönetim işleminin başlıca bileşenidir, fakat başarılı Liman Yetkilisinin görünen fırsatlar ve tehditlere aşına olduğu ölçüde elde edilebilir.

Sonuç olarak, liman faaliyetlerinin ve uygulama sonuçlarının devamlı olarak değerlendirilmesi ve kontrol edilmesi önemlidir, böylece güncel uygulama bu isteklerle karşılaştırılabilir. Daha sonra liman yönetimi bu bilgileri faaliyetleri düzeltmek veya problemleri çözmek için kullanır.

Tablo 5 Zayıflıklar ve Kuvvetler

Alt Kategori	Performans					Önemli		
	En Önemli Kuv.	Daha Az Kuvvet	Nötr	En Ön. Zayıflık	Daha Az Zayıflık	Yüksek	Orta	Düşük
Altyapı: - Akdeniz'de gelecekteki trafik tahminine göre olan taleplere ve ihtiyaca karşılık verebilecek elleçleme ekipman ve rıhtım sayısı yeterli değildir. - Mersin Limanı'nın sınırları deniz terminallerinin kullanımı ve işletmesi için geniş bir alandan oluşmaktadır. - Mersin Limanı kalifiye işçi sıkıntısı içindedir. - Çok amaçlı bir limandır. Feribot, konteyner, Ro-Ro, katı ve sıvı dökme yük, karışık yük eleçleyebilmektedir. - Draftı 13m'ye kadar olan bütün gemiler rıhtımlara yanaşabilir. - Liman içinde NATO, ATAŞ (akaryakıt) ve Serbest Bölge (Amonyak tahliye) rıhtımları yan yana konuşlandırılmıştır. - Mevcut talebe karşılık verecek yanaşma yeri sayısı mevcut - Liman demiryolu bağlantıları yeterli olarak kullanılmamaktadır.	+	+		+		+	+	
Endüstri: Limanın çevresinde önemli sayıda endüstri faaliyet göstermektedir					+		+	
Pazarlama / İş: - Liman yetkilileri Mersin Limanı'ndaki verimliliği ve üretkenliği arttırmak için yeterli eğitim ve seminer vermemektedir. - Liman işletmecisi TCDD, reklam çalışmasına bütçe ayırmıyor, fakat acentalar yeterli reklam çalışması yapıyorlar ve liman kullanıcıları ve gemi sahipleri ile irtibat halindedir.	+			+		+	+	+

Tablo5 Devam

Alt Kategori	Performans					Önemli		
	En Önemli Kuv.	Daha Az Kuwet	Nötr	En Ön. Zayıflık	Daha Az Zayıflık	Yüksek	Orta	Düşük
Organizasyon: - Her yıl gelecek 5 yılı kapsayacak yatırım planları yapılmaktadır. - Temiz deniz kampanyaları yapılıyor. Belediyenin denetleme birimi var.	+	+				+	+	
Operasyon: Çok amaçlı terminale uygun boşaltma sistemleri var, fakat ekipmanların büyük bir bölümü eski ve bakım istemektedir.					+	+		
Teknoloji: - Liman işletmesi, yerel taşımacılık acentaları ve gemi taşımacılık şirketleri arasında on-line bilgi transferi mevcut değildir. - Rıhtım ve depolama alanları arasında hızlı konteyner transferini sağlayacak Straddle Carrier, treyler ve özel şirket kamyonları mevcuttur. - Liman, gemilerin çarpışma kazaları ve karaya oturmalarına karşı Gemi Trafik Sistemi ile (VTS-Vessel Traffic System) donatılmamıştır.		+		+		+	+	
				+		+		

Tablo 6 Tehditler ve fırsatlar

Alt Kategori	Performans					Önemli		
	En Önemli Tehdit	Daha Az Tehdit	Nötr	En Ön. Fırsat	Daha Az Fırsat	Yüksek	Orta	Düşük
Altyapı: • Limana bağlantılı demiryolu hatlarının çoğu kapatılmıştır. • Limana yeni otoban bağlantısı yapılmaktadır. • Limana yeni ana konteyner limanı yapılması için plan ve projeler hazırlanmıştır. Endüstri: • Liman çevresi meskenler ile çevrilmiştir. Yeni sanayileşmeye açılması mümkün değildir. • Limanın varlığı mevcut sanayilerin kendilerini geliştirmeleri açısından cesaret vericidir. Pazarlama / İş: • Dünya bankasının Türkiye'ye verdiği krediler yatırımlar açısından önemlidir. • Acentalar ve mal sahiplerinin limanı kullanımlarına göre liman, indirimli tarifeleri uygulamaktadır. Rekabet: • Bölgede bulunan bazı özel limanlar konteyner taşımacılığına girmişlerdir.	+			+			+	
		+		+		+	+	
			+				+	
			+				+	
	+					+		

SONUÇLAR

Türkiye gibi gelişmekte, ancak kısıtlı yatırım kaynakları olan ülkelerde, çok pahalı yatırımları gerektiren liman tasarımları aşamasında ihtiyaçların doğru saptanması ve en ekonomik çözümlerin bulunması gereklidir. Dış ticaretin %85'inin deniz ulaşımı ile yapıldığı ülkemizde, kamu yatırımlarına ayrılan bütçenin yaklaşık %3'ü deniz ulaşım sektörüne ayrılırken % 45'inin karayolu ulaşımına ayrılması da öz kaynaklarımızdaki yanlış planlamanın bir göstergesidir.

Gelişmiş ülke limanlarında yapılanmış olan ihtisas terminallerinin sahip olduğu pazarlar nedeniyle kendi ülke ekonomilerine çok önemli maddi girdiler sağlamanın yanı sıra ülkede yeni teknolojilerin gelişimine, denizcilik sektörünün güçlenmesine ve modern sanayinin daha fazla gelişmesine neden olmaktadır.

Mersin Limanı'nın bu bölgede yeni konteyner terminalleri inşa edilmemesi varsayımı ile Türkiye limanları genelinde % 18'lik paya sahip olma varsayımı ile konteyner yük trafiğinin 2005 yılında 433,900 TEU, 2010 yılında ise 518,000 TEU'ya ulaşması Akdeniz'deki konteyner trafiğinin ise 2010 yılında 800,000 TEU, 2015 yılında 1,060,000 TEU, 2020'de 1,490,000 TEU olması tahmin edilmektedir (JICA, 2000).

Dünya ticaretinin ve ulaştırma sektörünün rekabetçi bir pazar içinde olması, konteynerleşmenin limandan limana doğrudan taşıma yollarını aktarma limanları aracı ile yapılan taşıma şebekelerine dönüştürülmesi, kapıdan kapıya taşımacılık kavramının giderek daha da önem kazanması limanlarda verilen hizmetlerde yükleyicilerin ihtiyaçlarına daha fazla dikkat gösterilmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Mersin Limanı'nın önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde özellikle artacak olan konteyner trafiği alt ve üst yapı ile Bürokrasi nedeniyle mevcut organizasyon açısından yetersizdir.

Son yıllarda özellikle deniz taşımacılığında artan konteyner trafiğine paralel olarak ana liman potansiyeline sahip Mersin Limanı'ndaki liman operasyonlarının

etkinliğini ve verimliliğini arttırarak, üst ve altyapı yatırım gereksinimleri karşılanmalıdır. Böylece liman ileri işletme yöntemleri kullanılarak, esnek ticari tarife yapısı oluşturularak, kalifiye istihdam sağlayarak, dünya limanları ile rekabet edebilir hale getirilmelidir. Bunun için deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip ve uluslararası ticaret için lojistik bir platform olan Mersin Limanı'nın terminallerinin işletmelerinin özelleştirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Özelleştirme ile yukarıda belirtilen faydaların dışında yolcu ve yüklerin transfer noktası olan Mersin Limanı; yükleyiciler ile alıcılar arasında kapıdan kapıya taşımacılık gibi doğrudan bir transfer fonksiyonunu yerine getirecektir. Ayrıca, limanın rekabet koşullarında işletilmesini sağlayacak yatırımların yerine getirilmesi ile liman çevresinde sanayi kuruluşları artarak, limanın sanayi fonksiyonunu da kazandıracaktır. Bu durum, bölgesel ekonomiyi geliştirecek ve istihdamı arttıracaktır. Böylece, Mersin Limanı; limanların transit ve ekonomik fonksiyonlarında olması gereken şartları daha iyi yerine getirerek, bölge limanları ile rekabetini arttırarak bölgesel ve ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

1. Alpay, A. S., "Kontener Terminal İşletmeciliği ve Akdeniz Limanları Konteyner Taşımacılığı", Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, İstanbul, 2001.
2. Deniz Ticaret Odası, "Deniz Sektörü Raporu", 1999.
3. Drewry Shipping Consultants, "Mediterranean Container Ports and Shipping" Belgium, 2000.
4. Ece, J, "Mersin Limanı", Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin, 2001
5. Oğuz, S. S., Kurşun, A., Bacak, S., "Mersin Kentsel Gelişim Projesi Liman Alt Çalışma Grupları İzlenesi", İçel Valiliği, 2000.

