



T.C.
Avrasya Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İktisat Anabilim Dalı
İktisat Bilim Dalı

**TRABZON, BATUM VE POTİ LİMANLARININ REKABET
AÇISINDAN AHP YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ**

Ersin ARSLAN

Yüksek Lisans Tezi

Ekim 2017

TRABZON

**TRABZON, BATUM VE POTİ LİMANLARININ REKABET
AÇISINDAN AHP YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ**

Ersin ARSLAN

Avrasya Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İktisat Anabilim Dalı

İktisat Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

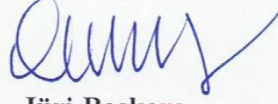
Danışman: Prof. Dr. Hasan ÖZYURT

Ekim 2017

TRABZON

TEZ ONAY FORMU

İktisat Ana Bilim Dalı, İktisat Bilim Dalı yüksek lisans programı öğrencisi Ersin ARSLAN tarafından Prof. Dr. Hasan ÖZYURT yönetiminde hazırlanan “Trabzon, Batum ve Poti Limanlarının Rekabet Açısından AHP Yöntemi ile Değerlendirilmesi” başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından 03/10/2017 tarihinde yapılan tez savunma sınavında başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Jüri-Başkanı

Prof. Dr. Ömer GÜRKAN



Jüri-Danışman

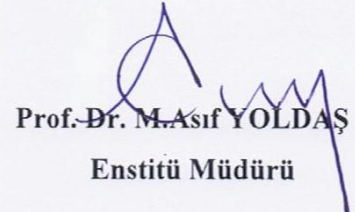
Prof. Dr. Hasan ÖZYURT



Jüri

Prof. Dr. Birdoğan BAKİ

Tez savunması ile ilgili yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.



Prof. Dr. M. Asif YOLDAŞ
Enstitü Müdürü

ETİK BEYANI

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim 03/10./2017



Ersin ARSLAN

ÖZET

TRABZON, BATUM VE POTİ LİMANLARININ REKABET AÇISINDAN AHP YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

ARSLAN, Ersin. “Trabzon, Batum ve Poti Limanlarının Rekabet Açısından AHP Yöntemi ile Değerlendirilmesi”, Yeksek Lisans Tezi, Trabzon, 2017.

Uluslararası ticarete, maksimum kar elde edebilmek için en büyük maliyet kalemlerinden birisi olan taşıma maliyetlerini minimize etmek istenmektedir. Ulaştırma modları (denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu) arasında güvenilir ve birim başına en düşük maliyetli taşıma modu denizyolu taşımacılığıdır. Bu nedenle, artan uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığının payı yükselmektedir. Denizyolu taşımacılığının en kritik unsurlarından birisi ise hiç şüphesiz limanlardır. Tamamı literatür araştırması sonucu liman rekabet unsuru olarak belirlenen ölçütler: “Coğrafi konum, fiziksel olanaklar, liman yönetimi ve liman maliyetidir.”

Çalışmanın amacı, yukarıda bahsedilen rekabet unsurları ile Trabzon, Batum ve Poti limanlarını karşılaştırarak, Trabzon Limanı'nın eksi ve artı yönlerini belirlemek ve yük hareketliliğini arttıracak önerilerde bulunmaktır. Çalışma, hinterlandlarının erişebileceği yük potansiyeli aynı olan Trabzon, Poti ve Batum limanları özelinde değerlendirilmiştir. Limanların birbirleriyle olan rekabetlerini belirlenen nitel ve nicel unsurların bir arada değerlendirilmesini sağlayan, Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) Yöntemi kullanılarak ilgili veriler analiz edilmiştir.

Elde edilen analiz sonuçlarına göre Trabzon Limanı, rakipleri Poti ve Batum limanlarına göre önem derecesi daha yüksek bir limandır. Buna rağmen, günümüz uluslararası ticaretin can damarı olan kombine taşımacılık (En az iki taşıma modu kullanılarak bir yükün taşınması) bağlantısı etkinliğinden yoksun Trabzon Limanı, Orta Asya ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri ile Batı ülkelerinin yaptığı yük akışının büyük bir kısmını rakipleri olan Poti ve Batum limanlarına bırakmıştır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Denizyolu Taşımacılığı, Liman Rekabeti, Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemi, Kombine Taşımacılık.

ABSTRACT

ASSESSMENT OF TRABZON, BATUM AND POTI PORTS IN TERMS OF COMPETITION WITH AHP METHOD

ARSLAN, Ersin. "Assessment of Trabzon, Batum and Poti in terms of Competition with AHP Method", Master Thesis, Trabzon, 2017.

In international trade, it is desirable to minimize transportation costs, one of the biggest cost items, in order to obtain maximum profit. Maritime transport has the lowest cost per unit and the most reliable mode of transport among all shipping modes (seaway, highway, airway and railway). Therefore, the share of maritime transport is increasing in growing international trade. Undoubtedly, the ports are one of the most critical elements of maritime transport. The criteria that are determined as the final port competition element in the literature research are the geographical location, physical facilities, port management and port cost.

The aim of the study is to determine the negative and positive aspects of the Port of Trabzon by comparing the competition elements mentioned above with the ports of Trabzon, Batum and Poti and propose to increase the load mobility. The study was evaluated between the Ports of Trabzon, Poti and Batum which are the same in terms of the potential of the hinterlands. The data are analyzed by using the Analytical Hierarchy Process (AHS) Method, which enables the qualitative and quantitative elements that determine the competitiveness of the ports with each other to be evaluated together.

According to the analysis results obtained, Trabzon port have a higher importance level than its competitors Poti and Batum ports. Despite this, Trabzon port, deprived of the effectiveness of the combined transport (Transport of a cargo using at least two transport modes) link which is the lifeblood of today's international trade, have lost most part of flow of load flow made by Central Asian countries and the Commonwealth of Independent States (CIS) countries and Western countries to the ports of Poti and Batumi, which are rivalries.

Keywords: International Trade, Maritime Transport, Port Competition, Analytic Hierarchy Process Method, Combined Transportation.

TEŞEKKÜR

Tez alıŐmalarımın yürütölmesi sırasında bana yardımcı olan, değerli bilgilerini paylaşan ve bu yolda bana rehberlik eden saygı değer danışman hocam Sn. Prof. Dr. Hasan ÖZYURT' a Őükranlarımı sunmayı bir borç bilirim.

ÇalıŐmamın oluŐumu ve gelişiminde yol gösterici olan Sn. Prof. Dr. Birdoğan BAKİ hocama teŐekkürlerimi arz ederim. Kendileriyle mülakat yaptığım akademisyenlere, Trabzon Limanı yetkilileri ve personellerine, Acente, Firma ve STK temsilcilerine sonsuz teşekkür ederim.

Ersin ARSLAN

03.10.2017

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
ŞEKİLLER DİZİNİ	ix
TABLolar DİZİNİ.....	x
SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TRABZON-POTİ - BATUM LİMANLARININ TARİHÇESİ VE MEVCUT DURUMLARI

1.1. Limanların Tarihçesi.....	3
1.1.1. Trabzon Limanının Tarihçesi.....	3
1.1.2. Batum Limanının Tarihçesi	5
1.1.3. Poti Limanının Tarihçesi.....	6
1.2. Limanların Coğrafi Konumları	8
1.2.1. Ana Deniz Hatlarına Yakınlık.....	9
1.2.2. Hinterlant Ekonomisinin Gücü	9
1.2.3. Kombine Taşımacılık Bağlantısının Etkinliği	10
1.3. Limanların Fiziksel Olanakları	11
1.3.1. Rıhtım Uzunluğu ve Rıhtım Derinliği	11
1.3.2. Yük Elleçleme Kapasitesi	11
1.3.3. Yük İçin Ayrılan Alan Büyüklüğü.....	12
1.4. Liman Yönetimleri.....	12
1.4.1. Liman Operasyonunun Planlanması	13
1.4.2. Yük Emniyeti ve Liman Güvenliği.....	13
1.4.3. Risk Yönetimi	13
1.4.4. Yönetim Bilgi Sistemi Uygulaması	14

1.5. Liman Maliyetleri	14
1.5.1. Yüke Bağlı Hizmetlerden Kaynaklanan Maliyetler	14
1.5.2. Gemiye Bağlı Hizmetlerden Kaynaklanan Maliyetler	15
1.5.3. Diğer Genel Maliyetler	15

İKİNCİ BÖLÜM

LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

2.1. Limanlarda Denizyolu Yük Taşımacılığı Konusundaki Araştırmalar	16
2.2. Liman Rekabeti Konusundaki Araştırmalar	23

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TRABZON-POTİ – BATUM LİMANLARININ REKABET KOŞULLARI

3.1. Araştırmanın Önemi ve Amacı	30
3.2. Araştırmanın Yöntemi	30
3.3. Araştırmanın Modeli	31
3.4. Araştırmanın Veri Toplama Aracı ve Verilerin Toplanması	33
3.5. Araştırma Soruları	34

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ANALİZ, BULGULAR VE YORUM

4.1. Ana Kriterlerin Önem Düzeyi ve Yorum	35
4.2. Alt Kriterlerin Önem Düzeyi ve Yorum	36
4.2.1. Coğrafi Konum Alt Kriterlerinin Önem Düzeyi ve Yorum	36
4.2.2. Fiziksel Olanakların Alt Kriterlerinin Önem Düzeyi ve Yorum	37
4.2.3. Liman Yönetiminin Alt Kriterlerinin Önem Düzeyi ve Yorum	38
4.2.4. Liman Maliyetinin Alt Kriterlerinin Önem Düzeyi ve Yorum	39
4.3. Limanların İkili Karşılaştırmalar İle Belirlenen Önem Düzeyleri ve Yorum	39

4.4. Limanların Önem Derecelerine Göre Sıralanması ve Yorum	43
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	45
KAYNAKLAR	48
EKLER.....	55
ÖZGEÇMİŞ	62



ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 1. Trabzon Limanının Eski Görünümü.....	3
Şekil 2. Trabzon Limanının Güncel Görünümü	4
Şekil 3. Batum Limanının Eski Görünümü	5
Şekil 4. Batum Limanının Güncel Görünümü	6
Şekil 5. Poti Limanının Eski Görünümü.....	7
Şekil 6. Poti Limanının Güncel Görünümü	8
Şekil 7. Karadeniz Limanlarının Uluslararası Ticaret Yolları	9
Şekil 8. Analitik Hiyerarşi Yöntemi ile Kurulan Model.....	32



TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 1. Araştırılan Limanların Karadeniz Uluslararası Ticaret Yolundan Sapma Mesafeleri	9
Tablo 2. Araştırılan Limanların Ait Olduğu Ülkelerin Ekonomik Göstergeleri	10
Tablo 3. Araştırılan Limanların Fiziksel Olanakları	11
Tablo 4. Araştırılan Limanların Yük Elleçleme Kapasiteleri.....	12
Tablo 5. Araştırılan Limanların Yük Elleçleme Miktarları	12
Tablo 6. Araştırılan Limanların Elleçlenen Yükü Depolama Kapasiteleri	12
Tablo 7. Önem Skalası.....	33
Tablo 8. Modelde Kullanılan Ana Ölçütlerin Ağırlığı	35
Tablo 9. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı.....	36
Tablo 10. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı.....	37
Tablo 11. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı.....	38
Tablo 12. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı.....	39
Tablo 13. İkili Liman Karşılaştırmaları ile Alt Ölçütlerin Ağırlığı	40
Tablo 14. Limanların Önem Derecelerine Göre Ağırlıkları	43

SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AHP	: Analytical Hierarchy Process (Analitik Hiyerarşi Süreci)
Al-port	: Trabzon Liman İşletmeciliği
Batum-port	: Batum Limanı
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BTC HPBH projesi	: Bakü- Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi
BTK	: Bakü-Tiflis- Kars Demiryolu Projesi
ÇED	: Çevresel Etik Değerlendirilmesi
DTO	: Deniz Ticaret Odası (International Association of Classification Societies)
GSMH	: Gayri Safı Milli Hasıla
IACS	: Uluslararası Klâs Kuruluşları Derneği
ISM	: Uluslararası Emniyetli Yönetim (International Safety Management)
LPI	: Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index)
M.Ö	: Milattan Önce
Multi- Modal	: Çoklu Taşımacılık
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
OLB	: Organize Lojistik Bölgesi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
RAP	: Rıhtım Atama Problemi
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (Avrupa-Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru)
Trans Kafkasya	: Kafkasya'nın güneyinde kalan bölgeye verilen isim
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
Ulaştırma Modu	: Ulaşım Sistemleri

GİRİŞ

Küreselleşen dünya, ülkeler arasındaki ekonomik sınırları da ortadan kaldırmıştır. Küreselleşme ile ivme kazanan uluslararası ticaretten ülkeler, uygun maliyet analizleri yaparak pay almak veya aldıkları payı arttırmak istemektedirler. Lojistik işlemler arasındaki şüphesiz en önemli kalemlerden birini taşımacılık faaliyetleri oluşturmaktadır. İhracat ve ithalata konu olan mal ve hizmetler, onları üreten ve tüketenler tarafından en düşük maliyetli güzergâh tercih edilerek taşınmak istenmektedir.

Uluslararası ticarete kullanılan çeşitli ulaştırma modları arasında, %90'ı aşan bir oranla denizyolu taşımacılığı ilk sırada gelmektedir. Kıtalar arası mesafelerde yüksek hacimli yüklerin taşınmasını sağlayan bu mod, hem güvenilir hem de düşük maliyetlidir.

Denizyolu taşımacılığının en önemli unsurlarından bir tanesi limanlardır. Artık günümüzde limanlar, bir ürünün yüklenip veya boşaltıldığı alanlar olmaktan çok ötede bütün lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği bir işlem merkezi olarak görülmektedirler. Limanlar, “*Lojistik Üs*” olarak planlanıp buna uygun biçimde şekillendirilmektedirler. Kombine taşımacılık bağlantısı ile denizyolu kullanılarak gelen bir yük, denize kıyısı olmayan iç bölgelere veya ülkelere taşınmakta, bu taşımacılığının büyük bir kısmı ise denizyolu ulaşımını en iyi tamamlayan ulaştırma modu demiryolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Kombine taşımacılık bağlantısı bulunan özellikle demiryolu bağlantısı ile denizyolu taşımacılığını tamamlayan limanlar, uluslararası liman rekabetinde üst sıralarda yer almaktadırlar.

Artan uluslararası ticarete rağmen Türk limanlarının bu ticaretten aldıkları pay azalırken, komşu ülke limanları pastadaki dilimlerini arttırmaktadırlar. Bu durumu çok çeşitli dinamiklerin (siyasi, kültürel, dinsel, vb.) etkilediği söylenmektedir. Dünyanın büyük ekonomilerine sahip olan ülkeleri (ABD, AB, Çin Rusya, Türkiye ve İran) BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) ve Orta Asya ülkelerinin enerji kaynaklarına sahip olmak veya hammadde ile yarı mamul malların akışının gerçekleştiği güzergâhların kontrolünü sağlamak istemektedirler. Uluslararası ve ulusal projeler ile birlikte tarihten günümüze kadar bu yolcu ve yük hareketliliğinin hangi güzergâhlardan yapılacağı

belirlenmeye çalışılmıştır. Bölge zenginliklerinin Batıya taşındığı en kısa ve güvenilir hattın Türkiye sınırından geçtiği yapılan fizibilite çalışmaları ile sabittir.

Bu güzergâhın en önemli noktası olduğu söylenen BTK (Bakü-Tiflis-Kars) demiryolu hattı projesinin yapımı günümüzde yoğun bir şekilde devam etmektedir. BDT ülkeleri ile Orta Asya ülkelerinin, Batı dünyasıyla olan yük ve yolcu akışını sağlayacak, Trabzon Limanı'nı da içine alacak güzergâha XIX. yy'dan günümüze kadar üretilen ulusal ve uluslararası projelerle işlerlik kazandırılmak istenmektedir. Bugün uluslararası ticarete kullanılan güzergâhlardan bir tanesi, Doğu ülkelerinin enerji kaynaklarını kesintisiz demiryolu bağlantısı ile denizyoluna ulaştıran Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarını içine alan hattır.

Bu çalışmanın amacı, Trabzon Limanı ile Poti ve Batum limanlarının rekabet edilebilirliğini araştırmaktır. Trabzon, Poti ve Batum limanları aynı ard bölgesindeki (hinterlant) yük hareketliliğine talip oldukları için birbirlerinin doğal rakibidirler. Limanların birbirleriyle olan rekabetlerini karşılaştırmak için, Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) Yöntemi kullanılacaktır. Bu yöntemin seçilmesinin sebebi, liman rekabetinde belirlenen unsurların hem nicel hem de nitel veriler içermesidir. Bu yöntemle, somut ve soyut verilerin bir arada tek bir değerlendirme formunda kullanımı sağlanmaktadır.

Rekabet unsurları: Coğrafi konum, fiziksel olanaklar, liman yönetimi ve liman maliyeti (Lirn, vd 2004; 78) olmak üzere Şekil 8'de görüldüğü gibi 4 ana ölçüt ve bunlara bağlı 14 alt ölçütten oluşturulmuştur. Ek 1'deki soru formunda bulunan ana ölçütler kendi aralarında değerlendirilecek ve önem ağırlıklarına göre sıralanacaktır. Ana ölçütlere bağlı alt ölçütler kendi aralarında karşılaştırılarak onlarda önem ağırlıklarına göre sıralanacaktır. Daha sonra Trabzon, Poti ve Batum limanları her alt ölçüt için ikili olarak karşılaştırarak önem ağırlıklarına göre sıralanacaktır. Limanların, alt ölçütler içinde ağırlıkları belirlendikten sonra ana ölçütler içindeki ağırlıkları da belirlenip, bu ağırlıklar önem derecelerine göre sıralanacaklardır. Böylelikle Trabzon, Batum ve Poti limanlarının genel düzeyde rekabet durumları belirlenebileceği gibi, hangi alt ölçütte hangi önem derecesinde kaçınıcı sırada olduğu da görülebilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TRABZON-POTİ-BATUM LİMANLARININ TARİHÇESİ VE MEVCUT DURUMLARI

1.1. LİMANLARIN TARİHÇESİ

1.1.1. Trabzon Limanı'nın Tarihçesi

Trabzon Limanı, Moloz mevkiinde Pontus İmparatoru Hadrian'ın emriyle M.Ö 117 yılında kayalar oyulmak suretiyle küçük teknelerin yanaşabileceği şekilde inşa edilmiştir. Önceleri rıhtım şeklinde kayalar oyularak inşa edilen bu mevki, daha sonra yapılan çalışmalarla liman olma özelliği kazanmış, tarih akışı içerisinde ticari amaçlar için kullanılmıştır. (Trabzon Gümrük Müdürlüğü,2015: 2)

Şekil 1. Trabzon Limanı'nın Eski Görünümü



Kaynak: Trabzon Liman İşletmesi A.Ş., <http://www.al-port.com> (Erişim Tarihi:14.01.2017)

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, eski rıhtım alanında kumandan 1879 yılında Hasan Paşa tarafından bir liman ve rıhtım yapılmaya başlanmış, bu liman 1903 yılında Vali Mazhar Paşa tarafından tamamlanmıştır. Bu tarihlerde Trabzon Limanı Osmanlı İmparatorluğu'nun beş önemli limanından biri haline gelmiştir (Web_13).

Trabzon, en parlak zamanlarını ticaretin en yoğun olduğu dönemlerde yaşamıştır. Uluslararası ticaret bağlamında düşünüldüğünde özellikle 19. yüzyılda

oldukça belirgin olarak karşımıza çıkan iktisadi ve sosyal gelişmeler, Trabzon şehri örneğinde uluslararası ticaretin Karadeniz liman kentleri için ne derece etkili olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (Esmer vd.2012: 1).

Trabzon Limanı, tarihi “İpek Yolu” üzerinde bulunan bölge ülkelerinin Avrupa’ya ve dünya pazarlarına açılmasını sağlamaktadır. Bu bağlamda liman, bölge ülkelerini dünya pazarlarına daha kısa zamanda ve daha az maliyetle bağlanmasına yardımcı olur. Bu açıdan bakıldığında Trabzon Limanı, uluslararası ticarete bir köprü görevi yapmaktadır (Temelli, 2016: 72).

Şekil 2. Trabzon Limanı’nın Güncel Görünümü



Kaynak: www.google.com.tr/search?q=trabzon+limaninin+genel+görünümü (Erişim Tarihi:30.08.2017)

Cumhuriyet’in ilk yılları siyasi bağımsızlığın ekonomik kalkınma ile perçinlenmeye çalışıldığı yıllardır. Trabzon Limanı da bu kalkınma çabaları içerisinde belli bir ivme kazanmıştır (Esmer vd., 2012: 14).

1978 yılından sonra Trabzon Limanı’nın artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980 'de başlayan çalışmalar 1990'da bitirilerek liman bugünkü halini almıştır (Web_13).

2003 yılında Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı’nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde Albayrak

Grubu'na ait Trabzon Liman İşletmecilik A.Ş. ye devredilmiştir. (Web_13). Limanın adı devirden sonra “ALPORT” olarak değiştirilmiştir.

1.1.2. Batum Limanı'nın Tarihçesi

Batum, konumu ve sahip olduğu doğal limanı ile Karadeniz havzasının en önemli şehirlerinden birisidir. Osmanlı idaresi altında uzun süre ikinci derecede önemli bir şehir olarak kalmıştır. Batum, 19. yüzyılda Trabzon'un gölgesindeki şehir, buharlı gemilerin seferlere başlaması, uluslararası transit ticaretin gelişmesi ve Rusya'nın güneye sarkması gibi sebeplerle önemini gittikçe artıran limanı sayesinde gelişmeye başlamış, bunun sonucu olarak da Osmanlı Devleti ile Rusya arasında büyük bir mücadeleye sahne olmuştur. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Berlin Antlaşması ile Rus idaresine geçtikten sonra yapılan yeni yatırımlarla ticari potansiyelini gittikçe artıran liman, Batum şehrinin hızlıca gelişmesine yol açmıştır (Bay, 2016: 61).

Şekil 3. Batum Limanı'nın Eski Görünümü



Kaynak: <http://batumiport.com/text/116/eng>, (Erişim Tarihi: 27.03.2017)

Limn 1878'den 1885'e kadar Porto Franco olarak ilan edilmiş, 1884'te limanın daha da geliştirilmesi için oluşturulan projeler 1885'te uygulanmaya başlanmıştır. Batum limanının gelişmesinin ve Batum-Bakü demiryolunun yapımının temel nedeni en başından beri petrol olmuştur. İhraç edilen petrolün miktarındaki yoğun artış uygun liman altyapısının gelişmesini zorunlu kılmış, 1885-1892 tarihleri arasında Batum körfezinin derinliklerine petrol tesisi inşa edilmiştir. 1990 yılında Bakü-Batum petrol boru hattı tamamlanmış; Rusya, Batum Limanı sayesinde kısa bir sürede Amerika'yı

petrol üretiminde ve ihracatında geçmeyi başarmıştır. 20. yüzyıl başları itibariyle Batum Limanı, önemi ve nakliye cirosu ile Karadeniz'in lider limanı haline gelmiştir. 1923 Sovyet hükümeti döneminde Batum Limanı gelişimini daha da hızlandırarak, petrol taşımacılığında Avrasya ulaşım geçidinin önemli merkezi haline dönüşmüştür. (WEB_4).

Şekil 4. Batum Limanı'nın Güncel Görünümü



Kaynak:<http://batumiport.com> (Erişim Tarihi: 27.03.2017)

1990'lı ve 2000'li yıllarda İran'a giden transit yükler Gürcistan güzergâhına kaydırılmıştır. Bunun en önemli nedenlerinden birisi, Poti ve Batum limanlarından İran'ın Culfa kentine tren yolu bağlantısının olmasıdır (Esmer vd. 2012. 23).

1.1.3. Poti Limanı'nın Tarihçesi

8. yüzyılda Poti ismi Gürcüce yazılı kaynaklara girmiş olup, Gürcistan Krallığı bünyesinde deniz ticaretinin yapıldığı bir yerdir (WEB_5).

Kent 1578'te Türklerin yönetimine geçmiş, 250 yıl boyunca, arada Gürcü Krallığı'nın yönetimindeki iki dönem hariç Türklerin egemenliğinde kalmıştır. Poti 1828'de Çarlık Rusya'ya dâhil olmuş, Sanayi Devrimi'nin Rus İmparatorluğu'nda etkisini göstermesiyle stratejik ve ekonomik öneme sahip olan bu bölge, gelişmeye başlamış ve 1872'de Gürcistan'ın ilk demiryolu Poti'de kurulmuştur. 1863-1905 yılları

arasında ticari bir liman olarak gelişme gösteren Poti, Gürcistan'ın manganez ve kömür ihracatlarının ana çıkış noktası olması nedeniyle büyük önem taşımıştır (WEB_7).

Şekil 5. Poti Limanı'nın Eski Görünümü



Kaynak:<http://www.olympus.com.tr> (Erişim Tarihi: 05.08.2017)

1900'lü yıllara gelindiğinde Poti Limanı, Gürcistan'ın manganez ve kömür ihracatının çoğunun yapıldığı yer olmuştur.(Wikipedia, 03.04.2017). 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ülkenin yeniden bağımsızlığına kavuşmasını takiben Poti, Gürcistan'ın ve gelişmeye aç Kafkasya bölgesinin dünyaya açılan kapısı olmuştur (WEB_7).

Gürcistan düşünüldüğünde her ne kadar birçok kişinin aklına doğal bir liman olan Batum gelse de gelişmeye yatkın coğrafi şartlar ve başkent Tiflis'le aralarındaki demiryolu bağlantısı Poti'yi ticari anlamda çok daha önemli bir liman kılmaktadır. Bu nedenle Poti Limanı, Avrupa'yı Kafkaslar ve Orta Asya'ya bağlayan bir kapı olarak nitelendirilmektedir. Özellikle son on yılda büyük gelişim kaydeden liman şu anda Gürcistan- Azerbaycan ve Ermenistan'ın Avrupa'ya açılan birincil uluslararası ticaret kapısı durumundadır. Gürcistan hükümeti, üstün kalitede işlek bir liman ve ona eşlik edecek serbest sanayi bölgesi projesiyle Poti'yi Avrupa ve Orta Asya ticaret hattının ana

limanlarından birisi haline getirmeyi en önemli ekonomik hedeflerden birisi olarak görmektedir.(WEB_7).

Şekil 6. Poti Limanı'nın Güncel Görünümü



Kaynak: <http://stockcargo.eu/> (Erişim Tarihi: 03.04.2017)

2008 yılında Poti Limanı özelleştirilerek Ras Al Khaima Limanı'na (RAKIA) satılmıştır. Poti Limanı yakınlarındaki 300 hektarlık bir arazide RAKIA, Gürcistan'da benzeri görülmemiş bir projeyi uygulamayı planlamakta, önümüzdeki beş yıl içinde 200 milyon doları aşkın yatırım yapmayı planlamaktadır. (WEB_9).

1.2. LİMANLARIN COĞRAFİ KONUMLARI

Dünyada, artık ticaret uluslararası boyut kazanmış ve küreselleşme ile birlikte sınırlar ortadan kalkmış, dünyanın bir ucunda üretilen mal ve hizmet dünyanın diğer bir ucunda gelişmiş ulaşım olanakları ile birlikte talep bulabilmektedir. Dünya küresel ticaretinde en önemli sektörlerden birisi olan ulaştırma ekonomisi hacmi, ülkelerin ulaştırma modlarında dengeli ve hızlı büyüme becerilerine bağlı olarak ülkeden ülkeye değişmektedir. Ülkelerin uluslararası ticaretten aldıkları payı arttırabilmek için ulaştırma modlarını rekabete hazır hale getirmeleri gerekmektedir.

Türkiye'nin, coğrafi konumunu kullanarak uluslararası ticaretten umduğu payı alabilmesi için mevcut limanlarının konumlarını, hinterlandlarını ve kombine taşımacılığa uygunluğunu iyi etüt edip, limanların en verimli şekilde kullanması sağlanmalıdır.

1.2.1. Ana Deniz Hatlarına Yakınlık

Şekil 7’de görüldüğü gibi limanların coğrafi konumu ve uzman görüşleri dikkate alındığında Trabzon-Batum ve Poti limanlarının ana deniz hatlarına yakınlık hususunda Tablo 1’de belirtildiği gibi birbirlerine karşı dikkate değer üstünlükleri bulunmamasına rağmen Trabzon limanının az da olsa bu ölçütte avantajlı olduğu söylenebilmektedir.

Tablo 1. Araştırılan Limanların Karadeniz Uluslararası Ticaret Yolundan Sapma Mesafeleri

LİMANLAR	MESAFELER
Trabzon	0 ml
Poti	671 ml
Batum	129 ml

Şekil 7: Karadeniz Limanlarının Uluslararası Ticaret Yolları



Kaynak: <http://www.al-port.com> (Erişim Tarihi:25.07.2017)

1.2.2. Hinterlant Ekonomisinin Gücü

Ülke kalkınma ve büyüme projelerinin modern bir ulaşım politikası öngörmesi, dengeli ve etkili bir ulaşım sistemi ile bu projelerin uygulanması, iç bölgelerden ithalat ve ihracat ile beslenerek bölge ekonomisini canlı tutmakta, düzenli ve sürekli

gerçekleşen yük akışının liman hinterlandının güçlü olmasını sağlamaktadır. (Oğuztimur, 2008: 190).

Tablo 2. Araştırılan Limanların Ait Olduğu Ülkelerin Ekonomik Göstergeleri

Limnlar	Nüfus (Milyon Kişi)	Dış Ticaret Geliri (Milyar\$)	Kişi Başına Dış Ticaret Geliri (\$)
Trabzon (Türkiye)	74,93	341,1	4,61
Poti (Gürcistan)	4,44	10,5	2,36
Batum (Gürcistan)	4,44	10,5	2,36

Kaynak:Ekonomi Bakanlığı “<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ulke-detay/> (Erişim Tarihi. 24.04.2017)

Türkiye'nin dış ticaret hacminin, Tablo 2’de görüldüğü gibi Gürcistan dış ticaret hacminden 30 kat daha fazla olduğu düşünüldüğünde, Gürcü limanlarının Türk limanları ile nasıl rekabet halinde olacağı sorusu akıllara gelmektedir. Bu verilere rağmen Poti ve Batum limanları, coğrafi konumunu ve özellikle Azerbaycan ve Ermenistan’ı Karadeniz’e bağlayan kesintisiz demiryolu ağının avantajını kullanmakta, art bölgesinde ülke olmasının etkisiyle liman hinterlandını güçlü kılan sürekli yük akışını sağlayarak, Tablo 4’de ve 5’de görüldüğü gibi yıllık yük elleçleme kapasitelerini ve miktarlarını arttırmaktadırlar.

1.2.3. Kombine Taşımacılık Bağlantısının Etkinliği

Bir ülkenin kalkınmasını tamamlayıp büyüyen ekonomiye geçebilmesi için ulaştırma modlarının altyapısını ve teknolojik gelişimini dengeli şekilde tamamlaması gerekmektedir. Ülke limanlarının küreselleşen ticarete uluslararası yük taşıyan gemilerin tercih ettiği yerler olabilmeleri için birbirlerine entegre edilmiş ulaştırma modlarıyla kombine taşımacılığa uygun şekilde dizayn edilmiş olmaları gerekmektedir. Trabzon, Batum ve Poti limanları düşünüldüğünde demiryolundan yoksun Trabzon Limanı, diğer iki limana göre bu kriterde geride kalmakta, Türkiye'nin karayolu ağının Gürcistan’a göre daha gelişmiş olması ve Trabzon Limanı'nın havaalanına yakın olması nispeten bu farkı kapatmaktadır.

1.3. LİMANLARIN FİZİKSEL OLANAKLARI

Limanların fiziksel olanakları liman alt ve üst yapılarından oluşmaktadır. Ekonomik anlamda sınırların kalktığı günümüzde, limanların birbirleriyle rekabet edebilmeleri için fiziki olanaklarını üst düzeye çıkartmaları gerekmektedir. Altyapı yatırımlarını tamamlayan, kombine taşımacılığa uygun ulaşım sistemleri ile donatılan, teknolojik gelişmelere ayak uyduran makine teçhizat tedarikini tamamlayan ve iyi eğitilmiş personele sahip olan limanlar, rekabette ön plana çıkmaktadır.

1.3.1. Rıhtım Uzunluğu ve Rıhtım Derinliği

Rıhtım uzunluğu ve derinliği uluslararası bir standarda dayanmaktadır. Tablo 3'de de görüldüğü üzere bu ölçütler limanlar arası rekabette neredeyse artı veya eksi yönde bir değer oluşturmamaktadır.

Tablo 3. Araştırılan Limanların Fiziksel Olanakları

	Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	Rıhtım Derinliği (m)
Trabzon	2,145	12
Poti	2.860	12.5
Batum	2.361	12

Kaynak:UBAK:http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/HTML/ulkele/20100513_134120_10426_1_64.html (Erişim Tarihi: 25.07.2017); Trabzonport<http://www.trabzonport.com.tr/KapasiteveHizmetler.aspx> (Erişim Tarihi: 25.07.2017)

1.3.2. Yük Elleçleme Kapasitesi

Limanların rekabet unsurları arasında limana gelen geminin yükleme ve boşaltma sürelerinin kısa tutulması limanların tercih edilme sebepleri arasında gösterilmektedir. Yük elleçleme kapasitesini arttıran, etkin liman organizasyonu ve dizaynını kusursuz yapan, yükleme-boşaltma ve depolama faaliyetlerini hızlı ve güvenli şekilde gerçekleştiren limanların tercih edilmektedir. Doğal olarak bu tercihte çeşitli etkenler rol oynamaktadır.

Tablo 4. Araştırılan Limanların Yük Elleçleme Kapasiteleri

Limanlar	Trabzon	Poti	Batum
Yük Elleçleme Kapasitesi (ton)	240	60	30
Yük Elleçleme Ekipmanı (Adet)	23	26	13

Kaynak:<http://www.trabzonport.com.tr/KapasiteVeHizmetler.aspx> (Erişim Tarihi: 17.04.2017).

Tablo 5. Araştırılan Limanların Yük Elleçleme Miktarları

Limanlar	Elleçlenen Yük Miktarı (MilyonTon/Yıl)
Trabzon	10
Poti	12
Batum	5.7

Kaynak:<https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/blog/newsDatail:Jsessionid> (Erişim tarihi:20.07.2017)

1.3.3. Yük İçin Ayrılan Alan Büyüklüğü

Depolama alanlarının büyüklüğü ve bu büyüklüğün etkin kullanımı yükleme ve boşaltma sürelerini etkilemektedir. Tablo 6'daki gibi günümüzde alan sıkıntısı çeken Batum gibi limanlar depolama sorununu, liman sahası dışında uygun yerler kiralayarak veya satın alarak büyük oranda çözmektedirler.

Tablo 6. Araştırılan Limanların Elleçlenen Yükü Depolama Kapasiteleri

	Açık Ambar Alan Büyüklüğü (m ²)	Kapalı Ambar Alan Büyüklüğü (m ²)	Toplam Depolama Alan Büyüklüğü (m ²)
Trabzon	240.000	23.500	263.500
Poti	230.000	5.000	235.000
Batum	11.500	5.000	16.500

Kaynak:UBAKhttp://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/HTML/ulkeler/20100513_134120_10426_1_64.html(ErişimTarihi:25.07.2017); Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ : <http://www.trabzonport.com.tr/KapasiteVeHizmetler.aspx> (Erişim Tarihi: 25.07.2017)

1.4. LİMAN YÖNETİMLERİ

Liman yönetiminin, mevcut personeli ile uluslararası rekabet koşullarında yetkin olmaları gerekliliği düşünülmekte ve bu yönde eğitim almaları gerekmektedir. Liman

yönetimleri, ölçek ekonomisinin zorunlu kıldığı büyüme paralelinde limanın alt ve üstyapı unsurlarını geliştirmeli, donatılarını daha verimli hale getirmeli, teknolojidten yararlanmalıdır. Lojistik sürecin bir parçası olarak zamanında, hasarsız, hızlı ve ucuz hizmet vermeyi ilke edinen yönetimlere sahip limanlar gelişme göstermektedir. (Oğuztimur,2008: 193)

1.4.1. Liman Operasyonunun Planlanması

Liman sınırları içine yük almak için veya yük boşaltmak için giren geminin, limanda kalma süresi o limanın uluslararası ticaretten aldığı payı etkilemektedir. Bu sürenin kısalığı, liman rekabetinde, mevcut limanı öne taşımaktadır. Süre ne kadar kısa olursa operasyonun planlanmasının da o derece başarılı olduğu bilinmektedir.

Trabzon Limanı'nda, liman operasyonlarının planlandığı ofiste liman operasyon yetkilisi ile yüz yüze mülakat gerçekleştirilmiştir. Edinilen bilgiler modern otomasyon sistemiyle donatılmış, tecrübeli ve limandaki bütün unsurlar ile koordineli çalışabilen, alanında yetkin kişilerce operasyonun yönetildiğidir. Artık günümüzde teknolojinin gelişmesi ve her limanın benzer teknolojik donanımlara sahip olabilmesi operasyon yönetiminde limanlar arasındaki farkı minimize etmektedir. Buna rağmen saha araştırmalarından edinilen izlenim Trabzon limanının rakiplerine oranla, hem otomasyon sistemi açısından daha modern, hem de çalışanların daha donanımlı olduğu yönündedir.

1.4.2. Yük Emniyeti ve Liman Güvenliği

Liman güvenliği, limanın ait olduğu ülke güvenliği ile paralel olduğu söylenmektedir. Güvenilir olmayan bir ülke veya liman tercih unsuru olamayacaktır. Limana yanaşan gemilerin mürettebatının güvenliği, yükün güvenliği ve bürokratik işlemlerin güvenli şekilde yürütülmesi sağlanamadığı takdirde limanın uluslararası tacirler tarafından tercih edilmeyeceği beklenmektedir.

1.4.3. Risk Yönetimi

Yetkin liman yönetimi ve personeli, liman operasyonunda karşılaşılabilecek bütün risk ve sorunlarda soğukkanlı hareket etmeli ve krizi iyi yönetmelidir. Karmaşık

liman organizasyonunda ortaya çıkan ve çıkması muhtemel riskleri önceden tespit edip, gerçekleşmesini engellemeli veya minimize etmelidir.

1.4.4. Yönetim Bilgi Sistemi Uygulaması

Limanlarda kullanılan otomasyon sistemlerinin etkinliği ülkelerin bilişim teknolojisine ayırdıkları kaynak oranında farklılık göstermektedir. Ülkemiz kendi otomasyon sistemlerini geliştirerek, gemilerimizin seyir halindeyken buldukları noktayı, ülkemize giren yabancı gemilerin taşıdığı yükleri tespit edebilmekte, ülke sınırlarının ve limanlarının güvenliğinin sağlandığı bilinmektedir.

1.5. LİMAN MALİYETLERİ

Şendur (2015), denizyolu ulaştırmasında kitlesel taşıma kapasitesinin maksimum düzeyde olması nedeniyle taşımanın birim maliyetinin düşük olduğunu, yüksek güvenlik olanaklarına sahip olan bu taşıma türünün aynı zamanda enerji tüketimi bakımından diğer yöntemlere göre orta düzeyde olduğunu, diğer taşıma yöntemlerine kıyasla yükün teslim süresi uzun olsa da kıtalararası taşımacılıkta büyük miktarda yüklerin ekonomik olarak taşınabilmesi için çok büyük bir avantaj sağladığını ifade etmektedir. Uluslararası taşımacılıkta firmalar yukarıda sayılan avantajları nedeniyle denizyolu taşımacılığını tercih etmekte, daha sonrada yüklerini nihai noktaya, yani tüketicilerle buluşacağı yere ulaştırılırken hangi limanın kullanılacağına ilişkin maliyet analizi yapmaktadırlar.

1.5.1. Yüke Bağlı Hizmetlerden Kaynaklanan Maliyetler

Yük elleçleme, ardiye masrafları, limana kabul ve limandan tahliye, terminal ücretleri gibi maliyetler yüke bağlı hizmetlerden kaynaklanan maliyetler olarak sıralanmaktadır. Dış ticarete denizyolu taşımacılığının tercih edilmesinin en önemli sebebi, yüksek hacimli yüklerin taşınma olanağı ile birim başına düşen maliyetleri düşürmenin mümkün olduğu söylenmektedir.

1.5.2. Gemiye Bağlı Hizmetlerden Kaynaklanan Maliyetler

Limanlarda yük almak için geminin demirlemesi, geminin sefere çıkamaması anlamına geleceği için alternatif maliyet oluşturacağı vurgulanmaktadır. Bir diğer husus ise geminin yükleme-boşaltma gibi durumlarda limanlarda geçireceği süre olduğu söylenmektedir. Geminin limanda kalma süresi ne kadar uzarsa oluşacak maliyet yük sahibine yansıyacak (starya süresi), bu da rekabette liman seçiminde yük sahiplerinin tercihlerini değiştiren, rekabette limanları etkileyen önemli unsurlardan olacağı uzmanlar tarafından vurgulanmaktadır..

1.5.3. Diğer Genel Maliyetler

Ülkelerin uluslararası liman rekabetinde öne geçebilmek ve ticaret rakamlarını arttırabilmek için liman özelleştirmelerine önem vermekte oldukları bilinmektedir. Limanların özelleştirme amaçlarından en önemlisinin, bürokratik engelleri aşmaktır. Çünkü bürokratik engeller, liman işlemlerinin gecikmesine dolayısı ile liman maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

2.1. DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI KONUSUNDAKİ ARAŞTIRMALAR

Okur ve Küçükuşurlu (1995), Trabzon kenti ve Trabzon Limanı'nın jeopolitik ve stratejik olarak dünya ülkelerinin dikkatini çektiği üzerinde durulmuştur. Asya, Akdeniz ve Avrupa'yı birbirine bağlayan Karadeniz'in öneminden bahsedilmiş, Trabzon Limanı'nın Van ve Ummiye göllerine yani başka bir ifade ile Doğu Anadolu ve Güney Azerbaycan'a ulaşan geniş bir arazinin çıkış kapısı olduğu belirtilmiştir. Tarihi İpek Yolu'nun büyük bir kısmını Tebriz-Erzurum-Trabzon hattının oluşturduğu söylenmiş, geniş perspektiften bakıldığında Orta Avrupa, Kafkasya, Hazar bölgesi Afganistan ve Pakistan'ı da içine alan çok geniş bir coğrafyayla irtibatlı olduğu tespitinde bulunulmuş, ABD'nin, Trabzon'u bu stratejik konumu ve bağlantıları neticesinde üs olarak kullanmak istediğini iddia etmiştir.

Bekdemir vd (2001), malın arz edilen ülkeden talep edilen ülkeye varıncaya kadar üçüncü bir ülkeden geçmesi olarak tanımlanan transit taşımacılıkta, üçüncü ülkelerin bu ticaretten hem döviz girdisi hem de istihdam sağlamakta olduğu vurgulanmıştır. Türkiye'de transit ticaretin; Akdeniz'de Mersin, Karadeniz'de Trabzon ve Samsun'da yapıldığı belirtilmiştir. Trabzon Limanı'nın transit ticarete önemli bir yere sahip olması Trabzon Limanı'nın coğrafi konumuna bağlanmış, Orta Avrupa'yı İran ve Doğu ülkelerine bağlayan en kısa yol olduğuna vurgu yapılmıştır. Ülke ekonomisine hem döviz girdisi hem de istihdam sağlayacak olan bu ticaretin gelişmesi, ekonomik, teknik ve politik birtakım önlemlere bağlamıştır.

Kılıç (2006), deniz ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha ucuz olduğunu, teknoloji alanında yaşanan gelişmelere bağlı olarak her geçen gün daha da gelişmekte olan önemli sektörlerden birisi haline geldiğini ifade etmiş, dünya ticaretinin yaklaşık %96'sının denizyoluyla gerçekleştirildiğini belirtmiştir. Yapılan çalışmada aynı zamanda Türk deniz ulaştırmasının gelişimini sağlayacak olan tedbirler: Güçlü ve tam yetkili bir denizcilik otoritesinin oluşturulması, liman başkanlıklarının liman otoritesi

haline dönüştürülmesi, deniz güvenliği için güçlü bir kıyı devletinin oluşturulması, Türk ticaret filosunun yeni ve modern gemilerle donatılması ve Türk bayraklı gemilerden başka ülke bayraklarına geçişin alınacak tedbirler ile önlenmesi, %97'si özel sektörün elinde olan yetersiz ve yaşlı Koster filosunun yenilenmesi için özel sektöre gereken vergi kolaylığı ve kredi imkânının sağlanması şeklinde sıralanmıştır.

Devlet Planlama Teşkilatı Raporu (2007), istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye vizyonu ve Uzun Vadeli Strateji (2001-2023) çerçevesinde hazırlanmış olan dokuzuncu kalkınma planında bu hedefler ışığında limanların lojistik merkez konumuna gelmeleri sağlanmalı bu bağlamda tüm ana limanların kombine taşımacılığa uyumlu alternatif ulaştırma modlarıyla donatılması gerekliliği vurgulanmıştır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2007), AB ve Türkiye denizyolu ulaşımına dair bilimsel verilerle mevcut durum değerlendirilmiş, ülke limanlarının kapasitelerinin çok altında çalıştığı belirlenmiştir. Türk bayraklı gemilerin güvenlik konvansiyonlarını yerine getirmediği için kara listede yer aldığı söylenmekte, bunun sonucunda Türk bayraklı gemilerin Avrupa limanlarında tutulma riskinin artmakta olduğu ve armatörlerin bu durumdan kaçınmak için gemilerine farklı ülke bayrakları çektikleri belirtilmiştir. Türkiye'nin kurumsal kapasitesi ve uygulamalarındaki gelişim 2006 yılında Türkiye'yi ilk defa gri listeye soktuğu söylenmiştir. Coğrafi avantajlarına rağmen transit taşımalarda komşu ülkeler kadar pay alamamalarının sebebi fiziksel nedenler, düzenleyici çerçevedeki eksiklikler ve bürokratik işlemlere kaybedilen zaman olarak gösterilmiştir.

Çancı (2008), çok modlu taşımacılık ile en az iki ulaştırma modu kullanılarak bir yükün bir yerden başka bir yere taşınmasından söz etmiş, küresel ticarete ulaştırmanın başlangıcında karayolu veya demiryolu kullanılırken ara taşımalarda denizyoluna ihtiyaç olduğu söylenmiştir. Malların yüklendiği veya boşaltıldığı varış limanlarından malların bir araya getirilerek ölçek ekonomilerinden yararlandığı, yüklerin ayrıştırılması ve dağıtılmasının sağlandığı terminallerin günümüzde ön plana çıktığı tespitine yer verilmiştir.

Demirlioğlu (2008), uzak mesafelere taşınan yüklerin hem güvenli hem de ekonomik yoldan ulaştırılmasını sağlayan denizyolu taşımacılığının ulaştırma modları içinde ön plana çıktığını, 1950'li yıllardan sonra başlayan konteyner taşımacılığı ile de denizyolu ulaştırma modunun diğer ulaşım modlarına uyumu sağladığını ifade etmiştir. Çalışmada ülkemizin konteyner taşımacılığı ve buna bağlı olarak da kombine taşımacılık altyapısı incelenmiş, eksiklikler tespit edilmiş ve bu eksikliklerin nasıl giderileceği hakkında görüş ve öneriler belirtilmiştir. Konteyner yük taşımacılığının geliştirilmesi ve dünya transit konteyner ticaretinden ülkemizin aldığı payın artırılması için kombine taşımacılığının geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmış, kombine taşımacılığının da ülkemizde en büyük eksikliğinin, limanların demiryolu bağlantıları olduğu belirtilmiş, ulaşım ağının karayolundan demiryoluna kaydırılması gerekliliği vurgulanmıştır.

Elbirlik (2008), Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığı alanında yaşanan sorunların değerlendirilmesi ve Türk denizyolu taşımacılığının önemi üzerine yapmış olduğu çalışmada, denizyolu taşımacılığının dünya ticaretindeki payının yaklaşık %80, Türkiye diş ticaretindeki payının ise %90 olduğu ifade edilmiş olup, bunun nedeninin ise çok fazla miktarda yük taşınması, ucuzluk, yük kayıplarının az olması ve güvenilir olması olduğu belirtilmiştir. Bunların yanı sıra Türkiye'nin coğrafî konumunun, üç ana kıtanın kavşak noktası olması, ulaştırma rotalarına yakınlığı gibi hususların denizyolu aktarma ve transit taşımacılığında önemli yararlar sağladığı ifade edilmiş, denizyolu taşımacılığının doğru yapılması, planlanması ve buna önem verilmesine bağlı olarak ülke kalkınması ve ekonomisinin pozitif yönde etkileneceği belirtilmiştir.

Samuel (2008), Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesinin öneminden bahsetmiş, bu projenin doğu-batı yönlü enerji akışına katkı sağlayacağı için Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan arasındaki bölgesel işbirliğine ivme kazandıracağını vurgulamıştır. Bu hattın yapımı tamamlanıp faaliyete geçerse Ermenistan'ın dünya piyasalarına açılmasında tekel rol oynayan Gürcistan faaliyetlerini BTK hattı üzerinden gerçekleştireceğini, bunun da Ermenistan'ı bölge ticaretinde tecrit durumuna düşüreceğini belirtmiştir.

Ateş vd (2010), tarafından konteyner taşımacılığının temel bileşenlerine dair bilgi vermeyi, denizyolu taşımacılığında konteyner taşımacılığının önemini tespit

etmeyi ve mevcut istatistikleri değerlendirip Türkiye'nin bu pazardaki durumuna ve eksikliklerine dikkat çekmeyi amaçlayan çalışmada aynı zamanda deniz taşımacılığında görülen en önemli değişikliklerden birinin deniz taşımacılığını sanayileşmesi olarak da adlandırılan konteyner taşımacılığı olduğu belirtilmiştir. Konteyner taşımacılığında Çin, Singapur gibi Asya lkelerinin dünya sıralamasında ilk sıralarda yer aldığı, bu durumun ortaya çıkmasında konteyner taşımacılığının ülkenin dış ticaretiyle ve aktarma yk potansiyeli ile doğrudan ilgili olmasının etkili olduğu ifade edilmiş, Türkiye'nin bilhassa doğu-batı ticaret ekseninde önemli coğrafi bir konumda bulunmasına karşın dünya konteyner taşımacılığı pazarında hak ettiği yeri almadığı söylenmiştir.

Demiroğlu (2010), kısa mesafe denizyolu taşımacılığı Avrupa'da başarılı bir ulaştırma modeli olarak ortaya çıkmıştır. Yapılan çalışmada kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının en önemli özelliğinin taşıma şekilleri arasındaki rekabet anlayışı yerine birbirlerini tamamlama anlayışı olduğu, bu sistemle entegre bir ulaşım yapısı ve ağı oluşturulabileceği ve bu aç üzerinde lojistik hizmetlerinin optimum verimlilikle sunulabileceği belirtilmiştir.

Kol (2010), İzmirlinde deniz taşımacılığında yaşanan sorunların tespit edilmesi ve bunların Türk dış ticaretine olan etkilerinin araştırılması, dış ticaret firmalarının denizyolunu tercih etme ve etmeme nedenlerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Yapılan alışma neticesinde, denizyolunun tercih edilmesinin en önemli nedeninin ucuzluk olduğu; ithalatta en fazla yaşanılan sorunların ise sırasıyla seyir sresinin uzun olması, yükün zamanında varış limanına ulaşamaması veya zamanında yükleme limanından çıkış yapılamaması olduğu; ihracatta yaşanan sorunların ise ithalatta yaşananlara göre daha az olduğu ancak benzer sorunların yaşandığı tespit edilmiştir.

Köseoğlu (2010), ton ve mil bazı düşünüldüğünde diğer ulaştırma modlarının ikame bile edemeyeceği denizyolu ulaştırma taşımacılığının risk ve yatırımları üzerinde durulan çalışmasında, sermayeye yoğun yatırımların olduğu ve büyük fonların işlem gördüğü bu taşımacılık sisteminde kazançların büyük olduğu kadar kayıpların da büyük olduğu, başarılı olabilmek için doğru yatırımların doğru zamanda yapılması gerektiğini ifade etmiştir. Araştırmacı, bu sektörde yaşanan en önemli işlem riskinin taşıma; yatırım riskinin ise gemi inşası olduğunu ifade etmiştir.

Yenigün (2010), Gürcistan, coğrafi konumu itibari ile bir kavşak noktası olduğundan özellikle Ermenistan ve Azerbaycan'ın dünya ile bağlantısını, Rusya'nın ise Akdeniz, Ortadoğu ve Afrika bağlantısını sağladığı vurgulanmıştır. Hazar petrollerini ve Orta Asya doğalgazını dünya pazarlarına taşınmasında Poti ve Batum liman kentlerinin iç kesimlere olan demiryolu bağlantılarına vurgu yapılmış, tüm bunların ülke GSMH'yi arttırdığı rakamlar verilerek gösterilmiştir.

Arslan (2011), Türkiye'nin deniz ticaret filosunun ve limanlarının mevcut durumu ve geliştirilmesinin önündeki fırsatlar ve darboğazlar, sürekli gelişmekte olan yük taşımacılığını yeni trendi olan konteynerize taşımacılık bağlamında incelenmiştir. Türkiye'nin ulusal bir denizcilik politikasının olmaması, altyapı yatırımlarının yüksek maliyetli olmasından ötürü yaşanan finansman eksikliğinin bulunması ve etkin işleyen bir idari yapıdan mahrum olunması gibi sebepler sektörün gelişimini engellediği tespitinde bulunulmuştur.

Hepgülerler (2011), konteyner ve konteyner taşımacılığı ve bu konudaki hukuki sorunların gün geçtikçe değiştiği, deniz taşımacılığında konteyner kullanılmasının taşımacılığın gelişiminde ciddi yararlar sağlamasının yanı sıra bazı sorunları da beraberinde getirdiği, taşımacılıkta konteyner kullanımının mekanikleşmeye bağlı olarak sürati artırırken işsizlik sorununu da beraberinde getirdiği bildirilmiştir.

Esmer vd (2012), Karadeniz Bölgesi'nin öneminden bahsetmiş, boğazlara hâkim bir ülkenin "hinterlandı" konumunda olduğu belirtilmiştir. Türkiye'nin Asya ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında bir köprü olduğu gerçeğinden bahsedilmiştir. Trabzon Limanı'nın dün, uluslararası ticarete bölge için nasıl kritik bir öneme sahip olduğu belgelerle anlatmış, bugün ve yarın da bu önemin artarak devam edeceği bahsi üzerinde durmuştur.

Samast (2012), günümüzün en modern taşıma sistemi olan Kombine Taşımacılık üzerinde durarak artık limandan limana değil, kapıdan kapıya taşımaların yapıldığına vurgu yapmıştır. Türkiye'deki altyapı yetersizliği ve araç kapasite eksiliğine bağlı olarak kombine taşımacılık sektörünün gelişmekte olan bir sektör olarak görüldüğü ifade edilmiş, ihracat alanında en önemli kapımız konumundaki limanlarımızın çeşitli ulaştırma modlarına uyumlu hale getirilmesinin sağlanması ve Avrupa limanları örnek alınarak geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Deniz Ticaret Odası (2014), 2005-2014 arasında Türkiye denizyolu taşımacılığı verilerine yer verilmiştir. Bu raporda ulaşımın kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, en büyük hacimlere ulaşılabilmesi bunların taşıma maliyetlerini düşürüyor olması sebebi ile denizyolu ulaşımının en çok tercih edilen ulaşım şekli olduğu ifade edilmiştir. 2014 verilerine göre Dünya deniz ticaretinin % 80, Türkiye'nin dış ticaretinin %86'sının denizyoluyla yapılmakta olduğu belirtilmiş, 2014 TÜİK verilerine göre dış ticaret hacminin miktar olarak % 86,2'sinin, değer olarak % 62,4'ünün denizyolu ile taşındığı rakamlarla gösterilmiştir.

TOBB (2014), lojistik sektör raporunda ticaretin giderek küreselleşmesiyle beraber rekabetin arttığı, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılması gerektiği ifade edilmiştir. Tüm bunların taşıma sektöründe kombine taşımacılığı ön plana çıkardığı belirtilmiştir. Raporda aynı zamanda coğrafi olarak stratejik bir bölgede doğu-batı ve kuzey-güney arasında çok modlu ulaştırma sisteminin önemi vurgulanmıştır. Türkiye'nin bu ticaret hatlarını elinde bulundurması için ise her ulaştırma modunu dengeli bir şekilde geliştirerek kombine taşımacılıkta modern düzeye gelmesi gerektiği üzerinde durulmuştur.

Üzümcü ve Akdeniz (2014), TRACECA projesinin anlatıldığı çalışmada, AB'nin özellikle Orta Asya ve Kafkas ülkeleri ile tarihi İpek Yolu ticaretini canlandırmak ve bu ülkelerin doğal kaynaklarından yararlanabilmek için geliştirdiği bir ulaşım sistemi olduğundan bahsedilmiştir. Proje temelini Kafkas ülkeleri, Türkiye, İran ve AB ülkeleri arasında kesintisiz ulaştırma modunu tamamlamak olduğu söylenmiş, Türkiye'nin geliştirdiği BTK (Bakü-Tiflis-Kars) demiryolu projesi Azerbaycan, Türkiye ve İran arasındaki ticareti canlandıracağı gibi TRACECA projesinin de bir kısmına hizmet etmiş olacağı tespitinde bulunulmuştur.

Benmaamar vd (2015), Gürcistan'ın ulaştırma ve lojistik sektöründe orta vadede kurumsal ve fiziki yönden daha iyi duruma nasıl getirileceği sektörün nasıl büyütüleceği ve nasıl geliştirileceği gibi stratejik hesaplar yapılmıştır. Poti ve Batum limanlarının Gürcistan'ın en büyük ve dünyaca tanınmış operatör tarafından yönetilen dökme, genel kargo ve konteyner limanları olduğu belirtilmiştir. Doğrudan demiryoluna bağlı olması her ne kadar komşu ülkelere göre rekabette Gürcistan'ı öne geçirirse de karayolu taşımacılığında Türk firmalarıyla sıkı bir rekabet içine girildiği söylenmiştir.

Surguladze vd (2015), Gürcistan'ın bulunduğu konum ile Asya ve Afrika'yı Trans Kafkasya ve Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en kısa yol üzerinde bulunan stratejik öneme sahip ülke konumunda olduğu vurgulanmış ancak yetersiz ulaştırma altyapıları nedeniyle ülkenin bu avantajları kullanamadığı belirtilmiştir. Deniz taşımacılığında kilit rol oynayan Batum ve Poti limanlarının çok yönlü ulaştırma modlarıyla desteklenerek yani multi- modal taşımacılık geliştirilmeli ancak bu gelişim çevresel ve çevreyle ilgili etkenler göz önüne alınarak yapılmalıdır, denilmiştir.

Şendur (2015), denizyolu taşımacılığının ucuz olmasının yanı sıra çok miktarda ve büyük hacimdeki yüklerin uzun mesafelere taşınmasında son derece elverişli bir ulaşım türü olduğu ifade edilmiştir. Denizyolu ulaştırmasında, kitlesel taşıma kapasitesinin maksimum düzeyde olduğunu bu nedenle de taşımanın birim maliyetinin düşük olduğunu, yüksek güvenlik olanaklarına sahip olan bu taşıma türünün aynı zamanda enerji tüketimi bakımından diğer yöntemlere göre orta düzeyde olduğunu, diğer taşıma yöntemlerine kıyasla yükün teslim süresi uzun olsa da kıtalararası taşımacılıkta büyük miktarda yüklerin ekonomik olarak taşınabilmesi için çok büyük bir avantaj sağladığı ifade edilmiştir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2015), devlet tarafından uygulanan bir dizi düzenlemenin denizyolu yolcu ve yük taşımacılığına kazandırmış olduğu ivmeler grafik ve tablolar halinde verilmiştir. Yapılan düzenlemeler arasında ÖTV alınmayan yakıt uygulamasının karayolu taşımacılığındaki potansiyeli denize kaydıracağı belirtilmiştir. Denizyolu dış ticaret taşımalarında 2003-2014 arası döneme ilişkin veriler değerlendirilmiş olup ihracatta %92, ithalatta ise %88'lik bir artış olduğu ifade edilmiştir.

Çam (2016), deniz ticareti açısından teslim olgusunun incelenmesi, teslim anının belirlenmesi, teslim olgusunun gerçekleşmediği durumların değerlendirilmesi, konuyla ilgili uygulamadaki sorunların ve şikâyetlerin ele alınması, bu doğrultuda 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ile 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'ndaki düzenlemelerle birlikte ve karşılaştırmalı olarak incelenip aksaklıkların ortaya konulması ve çözüme katkıda bulunulması amaçlanmıştır.

Temelli (2016), denizyolu yük taşımacılığının dünyadaki öneminden bahsedilmiş, uluslararası yük taşımacılığında denizyolu ulaştırma modunu geliştirerek

dış ticaret hacminin arttırılabileceği vurgusu yapılmıştır. Coğrafi konum olarak stratejik öneme sahip olan Trabzon'un hem Türkiye hem de Karadeniz Bölgesi'nin önemli limanlarından olduğuna değinilmiş, eldeki mevcut veriler kullanılarak da Trabzon Limanı'nın Türkiye ve bölge ekonomisindeki önemi vurgulanmaya çalışılmıştır.

2.2. LİMAN REKABETİ KONUSUNDAKİ ARAŞTIRMALAR

Akten vd (2001), limanlarımızın tekelleri mantığıyla çalıştırıldığına, geleneksel anlayışlı limanlar olduğuna değinilmiş, otonomi tarzıyla yönetilen Avrupa limanlarıyla yarışamaz, rekabet edemez hale geldiği söylenmiştir. Ağır yatırımlarla konteyner limanı haline getirilen Mersin Limanı'nın sırf tekelleri yönetim anlayışı nedeniyle ana konteyner limanı olma yolunda Güney Kıbrıs'ın Larnaka Limanı gerisinde kaldığı tespitinde bulunulmuştur. AB eşiğinde bulunan Türkiye limanlarının yeniden yapılandırılması gerekliliği ve bu yapılandırmanın esasları üzerinde durulmuştur.

Chou ve Liang (2001), Tayland'ın coğrafi konumu ve Doğu Asya taşımacılığindeki kilit rolünden bahsedilmiş, ithalat ve ihracatın Tayland'ın başlıca ekonomik faaliyetlerinden olduğu söylenmiştir. Uluslararası ticaret gerçekleştirilirken en düşük maliyetle en yüksek taşıma olanağını sağlayan nakliye firmalarının seçiminin optimal performansı maksimum seviyeye çıkarmanın önemine vurgu yapılmıştır. Nakliye firmaları daha profesyonel yönetici ve personelle çalışmasının kaynak israfını engelleyeceğini, ekonomik verilerin iyileşeceğinden bahsedilmiş, nakliye sektörünün hizmet ticareti olduğundan bahsetmiş, hedefin de bu ticarete kaliteyi yükseltmek olduğu söylenmiştir. Uluslararası ticarete yük taşıtırken, işgücü kalitesi yüksek nakliye firmalarının seçiminin önemi vurgulanmış, bu yöntemle nakliye firmalarının işgücü deneyimi, mesleki bilgileri karşılaştırılarak rekabette ön plana çıkan firmaların tercih edildiği söylenmiştir.

Gegeshidze ve Archil (2003), Gürcistan transit altyapısının gelişmediği ve nasıl geliştirilmesi gerekliliği konusuna değinilmiştir. Bakü-Supsa boru hattı hariç Gürcistan'daki hiçbir ulaşım sisteminin uluslararası standartlarda olmadığı özellikle vurgulanmıştır. Gürcistan'ın coğrafi konumu doğu-batı yönlü enerji akışında kilit rol oynadığı söylenmiş, ulaştırma modlarında yapılacak iyileştirme bu enerji akışının, mesafe, çevre dengesi, ekonomik parametreler ve mühendislik verileri de göz önüne

alındığında zaten rekabette diğer ülkelere göre bir adım önde olan ülkenin rakipsiz olacağı belirtilmiştir.

Haralambides ve Yang (2003), AHS yöntemi kullanılarak armatörlerin sahip oldukları gemilere hangi ülke bayrağı çektikleri ve neden o ülkeleri tercih ettiklerine dair yapılan bir çalışmadır. Ekonomik ve toplumsal göstergeler değerlendirilerek diğer Asya ülkeleri ile Çin'in denizcilik ve liman kriterleri karşılaştırılmıştır. Devlet müdahalesi, ekonomik veriler ve hükümet politikaları geleneksel denizcilik ülkelerinden birisi olan Çin'in bu bayrak çekme yarışında nakliye açıklarının rekabette ülkeyi nasıl etkileyeceği açıklanmıştır.

Lirn vd (2004), AHS yöntemi kullanılarak en uygun nakliye liman seçimi yapılmaya çalışılmıştır. Endüstri kolunda çalışanlar ve akademisyenler tarafından yürütülen faaliyette 4 ana kriter (liman maliyet, liman yönetimi, coğrafi konum ve liman fiziksel altyapı) ve 12 alt kriter seçilmiştir. Oluşturulan anket soruları 20 liman görevlisine dağıtılarak limanlar arasında rekabette öne çıkan liman belirlenmeye çalışılmıştır.

Nir vd (2003), geçmişte en uygun liman seçimi yapılırken kullanılan metotların (çoktan seçmeli analiz, çok değişkenli analiz, çok amaçlı karar analizi, tamamlayıcı istatistik analizi, vb.) yetersiz olduğundan bahsedilmiştir. İlk defa bu tezde metodolojiyi açıklayarak liman seçimi yöntemi uygulandığı söylenmiştir. Bağlantı noktaları servis sistemlerinin iyi veya kötü olmasının liman seçimini etkileyen sebeplerden olduğu belirtilmiş, bu servislerin, gemilerin yük sahibinin maliyetini etkileyeceği için liman seçiminde bağlantı noktalarının önemi vurgulanmıştır

Song ve Yeo (2004), AHS Yöntemini kullanarak Çin limanlarının (Hong Kong, Şangay ve Yantian limanları) dünya limanları açısından değerlendirilerek stratejik ve idari etkinliğin artırılması amacıyla yapmış olduğu çalışmada, Çin serbest piyasa ekonomisine geçtikten sonra dış ticaret hacminin geliştiğini ifade etmiş olup bu hacmin % 90 gibi bir rakamının denizyolu ile sağlandığı belirtilmiş, buna rağmen yoğun bürokrasi, yetersiz liman tesisleri, kalitesiz hizmet gibi özelliklerin ülke limanları için büyük sorun olduğu belirtilmiştir.

Onat (2005), Türkiye ekonomisinde son derece önemli bir paya sahip olan Marmara Bölgesi'ndeki kamu ve özel sektöre ait konteyner terminallerini incelemiştir.

Yapılan çalışmada her bir limanın içinde bulunduğu ulaşım seçenekleri, yavaşma yeri kullanımları ve liman karlılıkları değerlendirilerek rekabet göstergeleri tespit edilmiştir. Marmara Bölgesi konteyner terminallerinin yavaşma yeri kullanım oranları liman otoritelerinden elde edilen bilgiler ve istatistikî veriler doğrultusunda fiili ya da teorik olarak hesaplanmıştır. Çalışma neticesinde Dünya Bankası tarafından yayımlanan liman rekabetlerinden ve düzenlemelerinden yararlanılarak limanların verimliliklerini en üst düzeyde artıracak yapısal ve düzenleyici çözümler Marmara Bölgesi terminalleri için önerilmiştir.

Ugboma vd (2006), Nijerya limanları için yapılan çalışmada 7 kriter belirlenmiş ve karşılaştırılacak 4 liman seçilmiştir. AHS Yöntemi kullanılarak üç seviyeli bir hiyerarşi yapılandırılmıştır. Liman verimliliği, liman altyapısının yeterliliği, gemilerin limanda kalma sürelerinin azlığı yani liman hizmetlerinin hızlı işleyişi, gemi ziyaretleri, limanın konumu, liman maliyetleri ve liman kargo hasar ihbarları, liman rekabetinde limanları ön plana çıkaracak kriterler olarak belirlenmiştir

Aytaç vd (2007), demiryolu bağlantılarının (Kars-Tiflis, Hopa-Sarp-Batum ve Trabzon-Erzincan demiryolu projeleri) kurulması, bölgenin hinterlant bağlantısını sağlayacağı gibi Orta Doğu ve Kafkasya üzerinden de bölgeyi Asya'ya bağlayacağı için transit ticarete önemli pay alacağı değerlendirilmiştir.

Kolday vd (2007), Gürcistan'ın Sarp sınır kapısından giriş yapılarak Batum şehrinde başlayıp Poti şehrinde sona eren bir coğrafi gözlem yapıldığı söylenmiştir. Yazarın gözlemlerinde ülkenin yük taşımacılığında en çok kullandığı ulaştırma modunun demiryolu olduğu vurgulanmış, Poti ve Batum limanları ile de Trans Kafkasya'nın büyük bölümüne hizmet verilebildiği tespiti yer almıştır. Çoruh Nehri'nin getirdiği alüvyonlarla birlikte Doğu Karadeniz'deki rakiplerine göre liman art bölgesinin geniş oluşu, Trans Kafkasya ile Bakü petrol boru hattının da bitiş noktasında bulunması Batum Limanı'nın ticaretteki rolünü arttırdığı belirtilmiştir.

Eliyi vd (2008), Rıhtım Atama Probleminden bahsedilmiş, limanların uluslar arası önem taşıyan konularından birinin liman yönetimi olduğu tespiti üzerinde durulmuştur. Liman yönetimi konusunda öncelikle çözülmesi gereken konulardan birisinin de Rıhtım Atama problemi olduğu söylenmiş, rıhtım alanında gerçekleşecek

etkinlik limanlarda gemi bekleme ve limanda işlem görme sürelerini önemli ölçüde azaltacağı belirtilmiştir.

Güngör (2008), Ermenistan, Gürcistan limanları üzerinden dış ticarete dünyaya açıldığını vurgulamış, Türkiye'nin diplomatik kriz yaşadığı Ermenistan ile sınırların kapalı olduğundan bahsetmiştir. Bunun her iki ülke ekonomisini olumsuz etkilediği söylenmiş, coğrafi konum itibariyle Ermenistan'ın uluslararası ticarete ithalatını ve ihracatını Türkiye üzerinden yapacak olursa maliyetlerinin düşürecek ve dış ticaret hacmini arttıracığı belirtilmiştir. Erivan-Poti ile Erivan-Trabzon arası km hesabı yapılarak basit bir matematikle de yapılamayan ticaretin hem Ermenistan'a hem de tabii ki Türkiye'ye kaybettirdiği vurgulanmıştır.

Oğuztımur (2008), AHS Yöntemi uygulayarak limanlar arası rekabet koşullarını ölçmeye çalışmış, Akdeniz'de artan uluslar arası ticaretin bir kısmının Doğu Akdeniz'e kıyısı olan ülke limanlarına kaydığı, Mersin Limanının ise bu bölgeye kayan uluslararası ticaretten gerekli payı alamadığı ve hatta dış ticaret hacminin azaldığı tespit edilmiştir. Kullanılan bu yöntem ile rekabette Mersin Limanı'nı diğer limanlara göre ne durumda olduğu uzman görüşlerinin yardımıyla belirlenmeye çalışılmıştır.

Sesli (2008), liman özelleştirmelerinde uygulanan farklı yaklaşım ve yöntemlerin ortaya konulması ve bu uygulamaların limanlardaki rekabete olan etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Liman özelleştirmelerinin devam ettiği ülkemizde liman özelleştirmelerinde uygulanan farklı yaklaşımların meydana getirebileceği etkileri rekabetçi bakış açısıyla incelemenin, gerek özelleştirme sürecinde alınabilecek olan önlemlerin belirlenmesinde gerekse de özelleştirme sonrasında Rekabet Kurulu'nun karşı karşıya kalabileceği olası sorunların görülmesinde yararlı olabileceğine vurgu yapılmıştır.

Yoo (2008), çalışmasında dünya ticareti ve denizcilik ortamındaki gelişmeler Kuzeydoğu ülkeleri limanları arasındaki rekabeti iyice arttırmış olduğundan, Kore ve Çin gibi ülkeler yoğun devlet yatırımları ile bu bölgede rekabette öne geçmenin planlarını yapmakta olduklarından söz etmiştir. Bu çalışmada, aynı zamanda bölge limanları arasındaki rekabeti; liman sahipleri, liman yönetimi, hinterland, lojistik maliyet ve merkez, bağlantı noktaları gibi değişkenlerin belirlediğini ifade etmiştir.

Zorlu (2008), gemilerin limanlarda daha az bekletilmesi ve denizyolu taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi ulusal ve uluslararası liman rekabetinde ön plana çıkan unsurlar olduğu belirtilmiştir. Ülkemizde limancılık sektörünün en önemli sorunlarından birisinin güçlü liman otoritesinin bulunmaması olduğunu, kamu gücüyle idare edilmeyen liman otoritelerinde modern liman yönetiminin uygulanamamasına, dağınık durumdaki liman ve iskelelerin de belirli bir yönetim standardına ulaşamaması gibi sorunların uluslararası ticaretten limanlarımızın gereken payı alamamasına neden olduğu söylenmiştir.

Gürkaynak vd (2012) AB rekabet hukuku bağlamında denizyolu taşımacılığının gelişimi ayrıntılı bir şekilde incelenmiş daha sonra ise AB rekabet hukukundaki denizyolu taşımacılığıyla ilgili uygulamalar ile Türk rekabet hukukundaki uygulamalar karşılaştırılmıştır.

Rekabet Kurumu (2012), bir limanın yük sahipleri tarafından tercih edilmesinde limanın performansı ve fiyatlandırma kadar diğer ulaşım modlarıyla bağlantısının da önemli hale geldiği söylenmiştir. “Kapıdan kapıya taşıma” kavramının yaygınlaşmasıyla birlikte, bir yükün üretilip nihai tüketileceği noktaya ulaşmaya kadar geçen serüveninde limanların diğer limanlardan avantajlı hale geçebilmeleri sadece kendi performanslarına bağlı olmadığını tedarik sürecinde halkanın zincirlerini oluşturan diğer etkenlerin performansının da önemli olduğu söylenmiştir. Küresel çapta rekabet eden taşıyıcıların hizmetlerinde aksama olmaması için bir limana bağımlı olma durumu ortadan kaldırılmış, esneklikler artırılmış, bunun sonucu da limanlar arası rekabeti arttırdığı tespitinde bulunmuştur.

Akpınar (2014), ülkeler girdikleri uluslararası rekabet sürecinde avantajlı duruma gelebilmek için, işletme maliyetleri düşük gemi filolarını tercih ettikleri belirtilmiştir. Çalışma neticesinde Türkiye'nin AB müktesebatına uygun bir denizcilik stratejisi belirleyerek deniz emniyeti ve güvenliğini ön planda tutan, idari kapasitesini geliştiren bir strateji belirleyerek bölge deniz ticaretinde söz sahibi olmayı amaçlaması gerektiği ifade edilmiştir.

Varan ve Cerit (2014), gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümenin sağlanabilmesi için kamu yatırımlarının özel sektör yatırımlarını teşvik edecek şekilde ayarlanması gerektiği ifade edilmiştir. Türkiye’de konteyner limanlarındaki yoğunlaşma

eğilimlerini ve rekabet koşullarını, özelleştirme dönemi boyunca istatistiksel ölçütlerle incelenmiştir. Türkiye'deki limanların özelleştirme sürecinin özel sektör yatırımlarının teşviki bakımından başarılı olduğu ancak liman politikaları ve sektörel düzenlemelerin sürekli gelişme göstermesi gerekliliği belirtilmiştir.

Acar ve Gürol (2015), lojistik merkezin küresel lojistik merkez olarak değerlendirilmesi için gerekli olan kriterlerin belirlenmesi, belirlenen kriterler doğrultusunda küresel lojistik bölgelerin ve ülkemizdeki limanların rekabet gücünün değerlendirilmesi amaçlamıştır. K-means yöntemi kullanılan çalışmada, ritim derinliklerinin limana yanaşabilecek gemi tipini etkilemesi açısından önem teşkil ettiği ve belirleyici bir faktör olduğu tespit edilmiştir. Çalışmada aynı zamanda limanların elleçlediği yük miktarları kümelerin belirlenmesinde etkili olan bir diğer faktör olduğu görülmüş olup elleçleme miktarlarının artmasıyla birlikte limanların aynı zamanda transit merkez halini de aldığı, bu durumun da onların küresel lojistik merkez olarak nitelendirilmelerini kuvvetlendirdiği belirtilmiştir.

Akgül vd (2015), limanların gemilerin hizmet aldığı ve yüklerin elleçlendiği alanlar olmanın yanı sıra yoğun belirsizlikten ötürü değişen arz-talep yapısı karşısında ekonomik rekabet alanlarına dönüştüğü ifade edilmiştir. Aynı zamanda küreselleşme ve teknoloji alanında yaşanan gelişmelerin de etkisi göz önünde bulundurulduğunda, farklı taşıma modları arasındaki değişim noktaları olan limanların daha etkin olmak, rekabetçi konumlarını korumak ve geliştirmek zorunda kaldıkları belirtilmiştir.

Başak ve Kuzu (2015), Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından “Düzenli Deniz Ticaret Rotalarına Bağlantı Endeksi” geliştirilmiştir. Çalışmada, bu endeks ile birlikte küresel ticarete yer alan ülkelerin ticarete olan ekonomik yatkınlıklarının ölçülmesi amacıyla geliştirilen ve ülkelerin toplam ihracat, ithalat ve Gayri Safi Yurtiçi Hâsılanın hesaplanmasıyla elde edilen “Ekonomik Açıklık Endeksi” arasındaki ilişkinin ölçülmesi için nicel araştırma yöntemlerinden biri olan regresyon analizi kullanılmıştır. Bu çalışmada amaç Türkiye'nin ülke liman kapasitelerinin artırılması ve dünya limanlarıyla rekabet edebilecek konuma getirilerek dünya ticaretindeki payının nasıl arttırılacağı ile ilgili strateji önermek olduğu söylenmiş, belirlenecek bu stratejilerin muhtemel küresel krizlerden ülkenin etkilenmemesi için küresel ölçekte olması gerekliliği vurgulanmıştır.

Bitiktaş (2015), pazarlama kavramları çatısı altında liman hizmetlerinde fiyatlandırma yöntemlerinin belirlenmesi ve fiyatlandırma stratejilerinin rekabet üstünlüğü elde etmedeki rolünü incelemek amacıyla yapmış olduğu çalışmada fiyat akış diyagramı ve oyun ağacı analizi kullanmıştır. Çalışma, liman yöneticileri üzerinde gerçekleştirilmiş, neticesinde limanların fiyatlandırma stratejilerine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Fışkın vd (2015), liman rekabetçiliğini etkileyen faktörlerin belirlenmesine yönelik olarak gerçekleştirdikleri yazın taraması neticesinde belirlenen faktörlerin liman kullanıcıları bakımından önem düzeylerinin ve alternatiflerin seçimine yönelik etkilerinin belirlenebilmesi için AHS yöntemi kapsamında hazırladıkları soru formlarını Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren acentelerine uygulamıştır.

İnak (2015), Türkiye-Almanya arasındaki ticarete hizmet veren/verecek olan intermodal taşıma sistemleri alternatiflerinin değerlendirilmesi Ege Bölgesi limanlarına odaklanılarak yapılmıştır. Artan rekabet koşullarında müşterilerine katma değerli hizmet vermek isteyen liman yönetimleri, değişen talep koşullarında hizmet sağlayıcılarının geliştirmiş olduğu intermodal taşımacılık gibi yeni taşıma alternatiflerinden faydalanması gerektiği tespitinde bulunmuştur.

Servante (2015), sektörün istihdamını ve değerini yükselterek rekabeti arttırmak, 5 yıllık kalkınma planları ile limanların konteyner kapasitelerini arttırmak ülke denizciliğini işlevsel hale getirmek için ulaştırma limanı, yat limanı ve balıkçı barınakları inşa etmek, gemi inşa sektörünü kıyı bölgelerimize yaymak, sahillerimiz ve karasularımızı güvenlik sistemleriyle izlemeye almak gibi projelerle AB standartlarını yakalayıp uluslararası rekabette söz sahibi olunabilir, denilmiştir.

Kaya ve Erginer (2016), araştırmacılar Türk donatan işletmelerinin klas kuruluşu seçiminde dikkate aldıkları kriterlerin bu bağlamda son derece önemli olduğunu ifade etmişlerdir. Yapılan çalışmada belirlenen kriterlere göre hiyerarşi oluşturularak çok kriterli karar verme yöntemlerinden Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemi kullanılarak alternatifleri de içinde barındıran bir anket hazırlanmıştır. Hazırlanan anket Türk denizcilik sektöründe faaliyet göstermekte olan 18 Türk donatan işletmesine uygulanmıştır. Yapılan çalışma neticesinde IACS üyesi olunmasının en önemli kriter olduğu tespit edilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TRABZON-POTİ-BATUM LİMANLARININ REKABET KOŞULLARI

Bu bölümde araştırmanın amacı ve önemi, araştırmanın yöntemi, araştırmanın modeli, veri toplama araçları, toplanan verilerin değerlendirme şekli, araştırma soruları açıklanacaktır. Konusunda uzman akademisyenler, liman başkanlığı yetkilileri, liman işletmesi yetkilileri, acente ve firma yetkilileri ile deniz ticaret odası temsilcisiyle yüz yüze yapılan mülakatlar ve elde edilen veriler Trabzon, Batum ve Poti limanları nezdinde değerlendirilerek liman rekabet koşulları araştırılacaktır.

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Çalışmanın amacı, yukarıda bahsedilen rekabet unsurları ile Trabzon, Batum ve Poti limanlarını karşılaştırarak, Trabzon Limanı'nın eksi ve artı yönlerini belirlemek ve yük hareketliliğini arttıracak önerilerde bulunmaktır.

Trabzon Limanı, harita üzerindeki konumları itibarıyla uluslararası yük hareketinde doğal rakibi olan Poti ve Batum limanları ile uzmanlar tarafından belirlenen rekabet ölçütleri çerçevesinde karşılaştırılacaktır. Bu karşılaştırma sonucunda, Trabzon Limanı'nın bölgenin özellikle transit yük akışının büyük bir kısmını rakiplerine bırakmasının sebepleri hakkında bilimsel veriler ortaya konulabilecek ve Trabzon Limanı'nın uluslararası rekabette öne çıkıp yük akışından aldığı payı nasıl arttıracığı hakkında öneriler sunulabilecektir.

3.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) Yöntemi, hem sayısallaştırılabilen hem de sayısal olmayan (sübjektif) verilerin değerlendirilebilmesi özelliğine sahiptir. Bu nedenle insan doğasına daha uygun bir şekilde karar almayı sağlamaktadır.

Deniz taşımacılığı ve limanlarla ilgili yapılan çeşitli bilimsel çalışmalarda sıklıkla başvurulmuş bir yöntemdir. Bunlar:

Frankel (1992), denizcilik politika ve karar sisteminde; Chou ve Liang (2001), denizcilik firmalarının performanslarının ölçümünde; Fung (2001), Hong Kong ve Singapur limanlarının karşılaştırılmasına; Haralambides and ve Yang 2003), Gemilerin ülke bayrağı seçiminde; Lirn, vd (2004), liman seçiminde; Nirvd (2003), liman seçiminde dış ticaret yapanların seçim davranışını tespit etmede; Song ve Yeo (2004), limanların rekabet yapılarının analizinde; Ugboma ve Cogwude (2006), Nijerya’da en uygun verimli liman seçimi konularında kullanmışlardır.

Ulusal ve uluslararası ticarete limanların birbirleriyle rekabet ederken hangi unsurların ne derece etkili olduğu ile ilgili yapılan bu çalışmada Trabzon, Batum ve Poti limanları değerlendirilecek, bu limanların rekabet unsurları karşılaştırılacaktır.

Belirlenen liman rekabet unsurlarının, hem birbirlerini tetikleyerek hem de tamamlayarak liman gelişimi üzerindeki etkileri gösterilmiştir. Bu nedenle, “Lirn vd (2004), Fung (2001), Song ve Yeo (2004), Nir vd (2003), Oğuztimur (2008), çalışmalarında benzer rekabet unsurları aynı başlık altında topladıkları görülmüştür.

3.3. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Bu çalışmada uluslararası liman rekabetleri belirlenen unsurlar dâhilinde analiz edilecek ve sonunda bilimsel bir sonuç ve öneri ortaya konulmaya çalışılacaktır. Liman rekabeti üzerine yapılan çalışmalar incelendiğinde, uzmanların ortaya koydukları ölçütler (kriterler) hem nicel hem de nitel esasların birlikte sentezinden oluşmaktadır. Bu nedenle, liman rekabeti konusunda yapılan bilimsel araştırmalarda uygulanacak yöntemin hem somut hem de soyut verileri analiz edebilecek özelliklere sahip olması nedeniyle AHS Yöntemi tercih edilmiştir.

İkili karşılaştırma yargılarının oluşturulmasında, başka bir ifade ile A ölçütünün B ölçütüne göre ne kadar önemli olduğu karar vericiye sorulduğunda, karar verici Tablo 7’de gösterilen 1-9 puanlı tercih ölçeğinden faydalanmaktadır. Bu ölçeğin etkinliği farklı alanlardaki uygulamalar ve başka ölçeklerle yapılan teorik karşılaştırmalar sonucunda saptanmıştır (Saaty, 1980:55, Evren ve Ülengin, 1992:57).

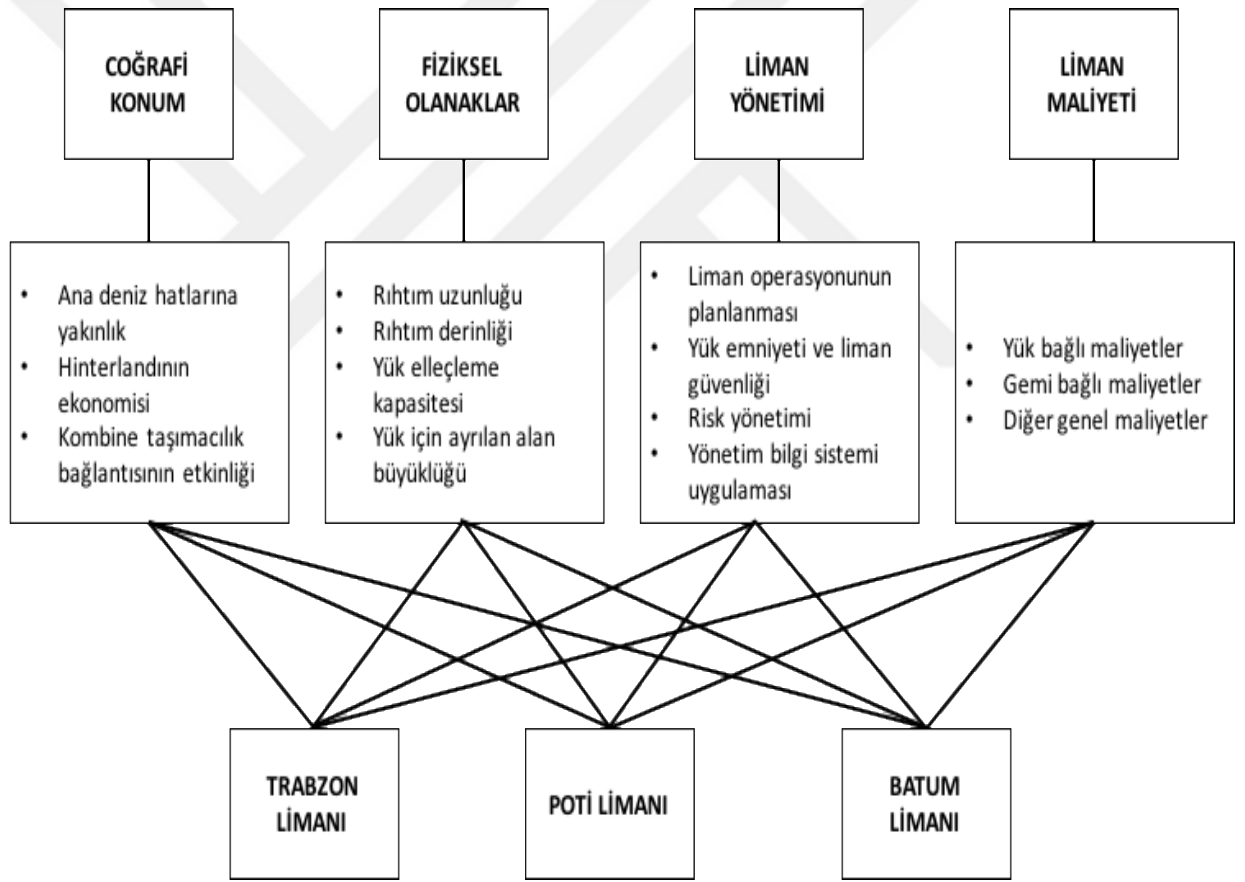
AHS Yöntemi üç teknik adımda gerçekleşmektedir (Saaty,1990: 51-52, Song, Yeo 2004: 37). Bunlar:

Analitik: Seçimler arasındaki farkı göstermek için basit matematik ve mantıktan yararlanır.

Hiyerarşi: Karmaşık durumların çözümünde nicel ve soyut kavramların birlikte değerlendirilmesi gerektiği durumlarda hiyerarşi, sorunu küçük gruplara bölerek çözümü kolaylaştıracaktır.

Süreç: Bu yöntemde karmaşık veriler birlikte değerlendirilip sonuca bağlanmaktadır. Bu karmaşık verilerin çözümü ve değerlendirilmesinde daha sağlıklı veriler elde edilebilmesi için yeterli süreye ihtiyaç duyulmaktadır.

Şekil 8: Analitik Hiyerarşi Yöntemi ile Kurulan Model



Kaynaklar:Lirn, T.Thanopoulou, H. Beynon, M. Beresford A., (2004).“An Application of AHP on Transhipment Port Selection: A Global Perspective”,MaritimeEconomics & Logistics, Cilt:, 6, 70–91.çalışmasından derlenmiştir.

Song D.,Yeo k. (2004) A Competitive Analıysis of Chinese Container Ports Using the Analytic Hierarchy Process, Maritime Economics & Logistics, Kore

Oğuztimur,S. (2008). Denizyolu Yük Taşımacılığında Küresel Liman Rekabet Koşullarının Mersin Limanı Örneğinde Değerlendirilmesi, (Bastırılmış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Hiyerarşik yapı oluşturulduktan sonra her bir ölçüt temelinde alternatiflerin karşılaştırılması ve ölçütlerin kendi aralarında karşılaştırılması için ikili karşılaştırma karar matrisleri oluşturulur. Bu matrislerin oluşturulmasında Saaty tarafından önerilen önem skalası kullanılmıştır.

Tablo 7. Önem Skalası

Önem Derecesi	Değer Tanımı
1	Eşit Önemde
2	Eşit ve Biraz Önemli Arasında
3	Biraz Önemli
4	Biraz ve Fazla önemli Arasında
5	Fazla Önemli
6	Fazla ve Çok Fazla Önemli Arasında
7	Çok Fazla önemli
8	Çok fazla ve Kesin önemli Arasında
9	Kesin Önemli

3.4. ARAŞTIRMANIN VERİ TOPLAMA ARACI VE VERİLERİN TOPLANMASI

Limanlar karşılaştırılırken belirlenen ölçütler ve alt ölçütlerle oluşturulan Ek-1 deki soru formları tamamen literatür taramasına dayanmakla beraber mülakat yapılan uzmanların görüş ve tavsiyeleri ile de şekillenmiştir.

Saaty, AHS Yöntemi'nin kullanılmasında doğrudan doğruya ilgili kişilerle yüze anket yapıp, onların ikili karşılaştırmalara ilişkin görüşlerinin alınmasını önermektedir. Söz konusu ilgili kişi ve/veya kişiler mutlaka konunun uzmanı olmasalar bile en azından konuyu bilen, konuya aşina olan kişiler olmalıdır. (Evren vd., 1992:53).

Bu araştırmada, alanında uzman olan 9 akademisyen, Trabzon Liman Başkanlığındaki 1 uzman, Trabzon Liman İşletmesinde birisi yönetici, diğeri ise operasyon yetkilisi olan 2 personel, Trabzon, Poti ve Batum limanlarında faaliyet gösteren 5 acente ve firma yetkilisi ve Trabzon Deniz Ticaret Odası Temsilcisi olmak üzere toplam 18 kişiyle mülakat yapılmıştır.

Uzmanlarla yapılan mülakatlarda, onlardan ilk önce ana ölçütleri karşılaştırmaları istenmiştir. Bunlar karşılaştırıldıktan sonra her ana ölçüte ait alt ölçütleri de kendi aralarında karşılaştırmaları istenmiştir. En sonunda da her alt ölçüt, çalışmaya konu olan Trabzon, Batum ve Poti limanlarının ikili karşılaştırılması ile değerlendirilmiştir.

Bu karşılaştırmalarda uzmanlara Tablo.7’de Saaty’nın önem sklasının, gösterilen şekilde ağırlıklandırılması istenmiştir. Uzman görüşleri sonucu elde edilen değerler bilgisayarda Microsoft Office ortamında açılan Excel programı ile veri tabanına eklenmiş, gerekli işlemler yapıldıktan sonra sonuca ulaşılmıştır.

3.5. ARAŞTIRMA SORULARI

Referans olarak kullanılan çalışmalardan ve uzmanlarla yapılan mülakatlardan elde edilen ölçütler Trabzon, Batum ve Poti ölçeğinde değerlendirilmiştir. Çalışmada, limanların rekabeti değerlendirilirken kullanılan ölçütler aracılığı ile aşağıdaki sorulara yanıt bulunmaya çalışılmıştır. Bunlar:

Araş. S₁. Trabzon Limanı, Poti ve Batum limanlarının uluslararası seviyede rakibi midir?

Araş. S₂. Trabzon Limanı, hangi rekabet ölçütleri iyileştirildiğinde, Poti ve Batum limanlarıyla uluslararası düzeyde rekabet edebilir?

Yukarıdaki araştırma sorularının yorumlanabilmesi için, belirlenen liman rekabet unsurları analiz edilmelidir. Oluşturulan ana ölçütler ve bunlara bağlı alt ölçütlerin önem dereceleri ikili liman karşılaştırmaları ile belirlenip, böylelikle Trabzon, Poti ve Batum limanları önem derecelerine göre sıralanabilirler.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR VE ANALİZ

Bu bölümde Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) Yöntemi uygulanarak limanların rekabet konusunda karşılaştırmaları yapılacak ve limanlar önem derecelerine göre sıralanacaktır. Bu sıralamayı yapabilmek için limanların rekabet hususundaki ölçütleri belirlenmiş ve daha sonra bu ölçütler doğrultusunda oluşturulan soru formları liman konusunda uzman kişilere yöneltilmiştir.

4.1. ANA ÖLÇÜTLERİN ÖNEM DÜZEYİ VE YORUM

Tablo 8. Modelde Kullanılan Ana Ölçütlerin Ağırlığı

	Coğrafi Konum	Fiziksel Olanaklar	Liman Yönetimi	Liman Maliyeti	Görelî Önem	Önem Düzeyi
Coğrafi Konum	0,411	0,606	0,286	0,472	0,444	44%
Fiziksel Olanaklar	0,082	0,121	0,238	0,151	0,148	15%
Liman Yönetimi	0,342	0,121	0,238	0,189	0,223	22%
Liman Maliyeti	0,164	0,152	0,238	0,189	0,186	19%

Tablo 8’de görüldüğü gibi tüm limanlar için coğrafi konum, fiziksel olanaklar, liman yönetimi ve liman maliyetinin önem düzeyleri Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemi ile hesaplanmıştır. Coğrafi konumun önem düzeyinin %44, liman yönetiminin %22, liman maliyetinin %19 ve fiziksel olanakların %15 olarak hesaplanmıştır. Buna göre en önemli kriterin coğrafi konum iken en az önemli kriterin fiziksel olanaklar olduğu belirlenmiştir.

Mülakatlarda birçok uzmanla yapılan görüşmede ana kriterler değerlendirilirken hem bu kriterlerin evrensel etkinlikleri hem de bu çalışmada karşılaştırılan limanların bulunduğu bölge özelindeki etkinlikleri baz alınarak değerlendirme yapılmıştır.

Uzman görüşlerinin analiz sonuçları da gösteriyor ki, bir limanın tercih unsuru olabilmesi için ait olduğu ülkenin dünya üzerindeki konumu ve limanın konumlandırıldığı yer en önemli ölçüt olarak tespit edilmiştir. Sonuçlara göre limanın ait olduğu ülkenin dünya haritasındaki konumu ulusal ve uluslararası ticarete geçiş

yollarına yakınlığı, limanları rekabette ön sıralara çıkaracak en önemli etken denilebilir. İkinci sırada öneme sahip olan liman yönetimi de gösteriyor ki haritada konumu iyi olan bir limanın ayrıca etkin yönetilmesi de gerektiği, iyi organize olmuş bir liman yük almak veya yük boşaltmak için limana giren bir gemi, liman sınırları içinden sorunsuz şekilde ne kadar hızlı çıkarırsa tercih edilebilirliği de o derece artabilir. Liman maliyetlerinin üçüncü sırada gelmesi artık özelleştirilen limanların daha profesyonel işletildiği, bu bağlamda da maliyetlerin bir uluslararası standart kazandığı tespiti yerinde olabilir. Limanların sahip olduğu fiziksel olanaklar gemilerin fiziki yapılarına göre şekillenmekte ve en azından limanlar uluslararası ticarete söz sahibi olabilmesi için bu olanakları asgari düzeyde de olsa yerine getirmekte zorunlu bulunmaktadır. Bu ölçüt bir ayrıcalık olmaktan çıkmış, liman için var olabilmenin bir ön koşulu haline dönüşmüş demek mümkün olabilir.

4.2. ALT ÖLÇÜTLERİN ÖNEM DÜZEYİ VE YORUMU

Her ana ölçüte ait olan alt ölçütler kendi aralarında değerlendirilerek önem dereceleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

4.2.1. Coğrafi Konum Alt Ölçütlerinin Önem Düzeyi ve Yorumu

Coğrafi konumun altında yer alan ölçütlerin göreceli önem katsayıları ve önem düzeyleri Tablo 9’da verilmiştir. Ana deniz hatlarına yakınlığın önem düzeyi %28 iken, hinterlandının ekonomisinin ve kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği %36 olarak hesaplanmıştır. Buna göre limanın coğrafi konumun özelliklerinden hinterlandının ekonomisi ve kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği eşit düzeyde öneme sahipken, ana deniz hatlarına yakınlığın önem seviyesi düşük kalmıştır.

Tablo 9. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı

	Ana deniz Hatlarına Yakınlık	Hinterlandının ekonomisi	Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği	Göreceli Önem	Önem Düzeyi
Ana deniz hatlarına yakınlık	0,273	0,205	0,364	0,280	28%
Hinterlandının ekonomisi	0,455	0,341	0,273	0,356	36%
Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği	0,273	0,455	0,364	0,364	36%

Çalışmada sık sık değinildiği gibi kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği uluslararası rekabette limanları tercih unsuru yapabilecektir. Kombine taşımacılık bağlantısını tamamlanmış bir liman iç bölgelerle olan bağlantısını kuvvetlendirmiş, hinterlandını genişleterek dış ticaret hacmine olan etkisini arttırmış denilebilir. Ana deniz hatlarına yakınlık ölçütünün önem sıralamasında geri kalması uzmanların değerlendirme yaparken genel olmayıp bölge özelinde düşündükleri şeklinde yorumlanabilir.

4.2.2. Fiziksel Olanakların Alt Ölçütlerinin Önem Düzeyi ve Yorum

Fiziksel olanakların altında yer alan ölçütlerin göreceli önem katsayıları ve önem düzeyleri Tablo 10’da verilmiştir. Rıhtım uzunluğunun ve rıhtım derinliğinin önem düzeyi %24, yük elleçleme kapasitesi %32 ve yük için ayrılan alan büyüklüğünün önem düzeyi %20’dir. Buna göre limanın fiziksel olanaklarının özelliklerinden yük elleçleme kapasitesinin önem düzeyi en yüksek iken yük için ayrılan alan büyüklüğünün önem düzeyi en küçüktür. Yük elleçleme, limanın bulunduğu bölgeyi iyi tanımlamak, limana uğrayan veya uğrama potansiyeli olan yük çeşitliliğine göre liman ekipmanlarını dizayn etmek limanlar için önemli stratejilerden olduğu söylenebilir. Ekipman, makine ve teçhizatların sayısını ve limandaki konumlarını iyi organize etmiş, operasyon yetkililerine sahip liman, rekabette diğer limanlardan bir adım daha ön plana çıkacaktır, denilebilir.

Tablo 10. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı

	Rıhtım uzunluğu	Rıhtım derinliği	Yük elleçleme kapasitesi	Yük için ayrılan alan büyüklüğü	Göreceli Önem	Önem Düzeyi
Rıhtım uzunluğu	0,247	0,222	0,258	0,227	0,239	24%
Rıhtım derinliği	0,247	0,222	0,258	0,227	0,239	24%
Yük elleçleme kapasitesi	0,309	0,278	0,323	0,364	0,318	32%
Yük için ayrılan alan büyüklüğü	0,198	0,278	0,161	0,182	0,205	20%

Limana rıhtım derinliği ve uzunluğunun, artık limanlara uluslararası yüklerin uğraması için asgari yeterlilikte sağlanması gereken bir ölçüt olduğu bilinmekte, imkânlar dâhilinde rıhtım derinliğini ve uzunluğunu arttırabilen limanlar ayrıcalıklı

konuma sahip olabilmektedirler. Son sırada gelen depolama alanı için artık liman işletmeleri liman sahası içinde yeterince genişliğe sahip olamadıklarında liman sahası dışında depo kiralayarak veya yeniden depo alanı inşa ederek bu sorununu büyük ölçüde çözüme kavuşturmuş olabilirler.

4.2.3. Liman Yönetiminin Alt Ölçütlerinin Önem Düzeyi ve Yorum

Liman yönetiminin altında yer alan ölçütlerin göreceli önem katsayıları ve önem düzeyleri Tablo 11’de verilmiştir. Liman operasyonunun planlanmasının önem düzeyi %23, yük emniyeti ve liman güvenliğinin %31, risk yönetiminin %25 ve yönetim bilgi sistemi uygulamasının %22’dir. Buna göre limanın yönetiminin özelliklerinden yük emniyeti ve liman güvenliği en fazla öneme sahipken yönetim bilgi sistemi uygulaması en az öneme sahiptir.

Tablo 11. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı

	Liman operasyonunun planlanması	Yük emniyeti ve liman güvenliği	Risk yönetimi	Yönetim bilgi sistemi uygulaması	Göreceli Önem	Önem Düzeyi
Liman operasyonunun planlanması	0,235	0,225	0,254	0,194	0,227	23%
Yük emniyeti ve liman güvenliği	0,294	0,282	0,339	0,323	0,309	31%
Risk yönetimi	0,235	0,211	0,254	0,290	0,248	25%
Yönetim bilgi sistemi uygulaması	0,235	0,282	0,153	0,194	0,216	22%

Liman yönetiminin alt kriterleri önem sıralamasında birbirlerine yakın değerler içermektedir. İlk sırada yük emniyeti ve liman güvenliği kriterinin gelmesi, güvenilir olmayan bir ülkenin limanları ne kadar profesyonel yönetilirse yönetilsin uluslararası ticaretin paydaşları tarafından tercih edilme konusunda problem yaşayabilirler. Güvenlik problemini aşan ülke ve limanlar risk yönetimi (yükün sağlıklı bir şekilde gemiye yüklenmesi, gemiden boşaltılması, muhafaza edilmesi, liman görevlilerinin yaralanma veya ölümlerle sonuçlanabilecek iş kazalarını sıfıra indirmek) ikinci sırada önemli kriterdir. Az farkla olsa da üçüncü ve dördüncü ölçüt olarak sıralanan liman operasyonunun planlanması (doğru organize edilen limanlar) ve yönetim bilgi

sisteminin uygulanması (düzenli uygulanana otomasyonlar) rekabette neredeyse diğer kriterler kadar önemli ölçütlerdir.

4.2.4. Liman Maliyetinin Alt Ölçütlerinin Önem Düzeyi ve Yorum

Liman maliyetinin altında yer alan ölçütlerin göreceli önem katsayıları ve önem düzeyleri Tablo 12’de verilmiştir. Yüke bağlı maliyetlerin ve gemiye bağlı maliyetlerin önem düzeyi %36 iken diğer genel maliyetlerin önem düzeyi %28’dir. Buna göre limanın maliyetinin özelliklerinden yüke bağlı maliyetlerin ve gemiye bağlı maliyetlerin önem düzeyi en yüksektir. Limanların özelleştirilmesinden sonra liman işletmelerinin tercih edilebilirliklerini arttırmak için maliyetlerde uluslararası standartları gözetir duruma gelmekte, bununla birlikte liman yönetimleri belirledikleri stratejik fiyat çizelgeleri ile ticaretten aldıkları payı artırmayı hedeflemektedirler.

Tablo 12. Modelde Kullanılan Alt Ölçütlerin Ağırlığı

	Yüke bağlı maliyetler	Gemiye bağlı maliyetler	Diğer genel maliyetler	Göreceli Önem	Önem Düzeyi
Yük bağlı maliyetler	0,341	0,273	0,455	0,356	36%
Gemi bağlı maliyetler	0,455	0,364	0,273	0,364	36%
Diğer genel maliyetler	0,205	0,364	0,273	0,280	28%

Devletler de özelleştirilen limanlarına uluslararası ticarete alacakları payı arttırmaları için sağladıkları vergi indirimi, çeşitli sübvansiyonlar ve bürokratik kolaylıklar, limanların daha düşük maliyetlerle hizmet sağlamasını desteklemekte, bu da liman ücret politikasında limanların esnek hareket etmesini sağlamaktadır. Bir ülke limanlarının tercih edilme seviyesi ne kadar yükselirse, o ülkenin dış ticaret hacmi bu bağlamda genişleyip, yükselmektedir.

4.3. Limanların İkili Karşılaştırmalar ile Belirlenen Önem Düzeyleri ve Yorumu

Tablo 13’de her alt ölçüt için ikili liman karşılaştırmaları yapılarak limanların önem dereceleri sıralanmıştır. Ana ölçüt olan “Coğrafi Konumun” alt ölçütleri olan, “Ana Deniz Hatlarına Yakınlık” bakımından analiz edildiğinde Poti ve Batum

limanlarının sırasıyla %37- % 38 gibi oranlarla Trabzon Limanı'nı %26'lık oranla geride bıraktığı görülmektedir. Mülakat yapılan uzmanlar tarafından Poti ve Batum limanı, Trabzon Limanı'na göre görece daha üstün gösterilmişlerdir.

Tablo 13. İkili Liman Karşılaştırmaları ile Alt Ölçütlerin Ağırlığı

ANA ÖLÇÜTLER	ALT ÖLÇÜTLER	LİMAN	GÖRELİ ÖNEM	ÖNEM DÜZEYİ
COĞRAFİ KONUM	Ana deniz hatlarına yakınlık bakımından	Trabzon	0,257	26%
		Poti	0,367	37%
		Batum	0,376	38%
	Hinterlandının ekonomik gücü bakımından	Trabzon	0,357	36%
		Poti	0,357	36%
		Batum	0,286	29%
	Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği bakımından	Trabzon	0,258	26%
		Poti	0,403	40%
		Batum	0,339	34%
FİZİKSEL OLANAKLAR	Liman rıhtım uzuluğu bakımından	Trabzon	0,390	39%
		Poti	0,290	29%
		Batum	0,320	32%
	Liman rıhtım derinliği bakımından	Trabzon	0,399	40%
		Poti	0,272	27%
		Batum	0,329	33%
	Yük elleçleme kapasitesi bakımından	Trabzon	0,384	38%
		Poti	0,331	33%
		Batum	0,285	29%
	Depolama alanı büyüklüğü bakımından	Trabzon	0,364	36%
		Poti	0,280	28%
		Batum	0,356	36%
LİMAN YÖNETİMİ	Liman operasyonunun planlanması bakımından	Trabzon	0,406	41%
		Poti	0,288	29%
		Batum	0,306	31%
	Liman güvenliği ve yük emniyeti bakımından	Trabzon	0,475	47%
		Poti	0,230	23%
		Batum	0,295	30%
	Risk yönetimi bakımından	Trabzon	0,441	44%
		Poti	0,305	31%
		Batum	0,254	25%
	Yönetim bilgi sistemi uygulaması bakımından	Trabzon	0,536	54%
		Poti	0,282	28%
		Batum	0,182	18%
LİMAN MALİYETİ	Limanda yüke bağlı olarak ortaya çıkan maliyetler bakımından	Trabzon	0,230	23%
		Poti	0,385	38%
		Batum	0,385	38%
	Limanda gemiye bağlı olarak ortaya çıkan maliyetler bakımından	Trabzon	0,333	33%
		Poti	0,309	31%
		Batum	0,358	36%
	Limandaki genel maliyetler bakımından	Trabzon	0,358	36%
		Poti	0,309	31%
		Batum	0,333	33%

Coğrafi konumun bir diğer alt ölçütü "Hinterlandının Ekonomik Gücü" ikili karşılaştırmalardaki uzman görüşlerinde, Trabzon ve Poti limanlarının Batum Limanı'na göre daha önemli olduğu analiz sonuçlarına göre belirlenmiştir. Trabzon ve Poti limanlarının sırasıyla % 36 ve % 29 önem derecesiyle Batum Limanı'nı geride bıraktıkları görülmektedir. Bir limanın güçlü hinterlandının olması demek sürekli ve kesintisiz yük akışının olması anlamına geldiği söylenmekte, bu bağlamda uzmanlar daha çeşitli ve geniş yük portföyüne sahip Poti ve Trabzon limanlarını, daha çok petrol ve doğal kaynak aktarımını gerçekleştiren Batum Limanı'na tercih edildiği şeklinde yorumlanabilir.

Coğrafi konumun üçüncü ve son ölçütü "Kombine Taşımacılık Bağlantısının Etkinliği" bakımından demiryolları ile kesintisiz bir şekilde iç bölgelere bağlandığı için, % 40 gibi bir oranla Poti %34 ile onu takip eden Batum Limanı önde gelmektedir. Hiç şüphesiz rekabette Trabzon Limanı'nın elini kolunu bağlayan demiryolu bağlantısının eksikliği %26 gibi bir oranla onu son sırada bırakmıştır. Her ne kadar Türkiye'nin karayolu ağının ve altyapısının Gürcistan'a kıyasla daha gelişmiş olması, Trabzon Limanı'nın havaalanına yakınlık avantajının olması ve yüksek hacimli yüklerin limanlardan tahliyesinde veya limanlara yüklerin taşınmasında en önemli tamamlayıcı ulaştırma modu olan demiryolu bağlantısından yoksun olması Trabzon Limanı'nı bu hususta geride bırakan sebepler olarak gösterilebilir.

Fiziksel olanaklar ana ölçütünün alt ölçütleri ikili karşılaştırmalar ile limanlar arasında kendileriyle mülakat yapılan uzmanlar tarafından kıyaslandığında "Liman Rıhtım Uzunluğu" bakımından avantajın %39'luk bir oranla Trabzon Limanı'nda olduğu, onu % 32 ile Batum, % 29 ile de Poti limanları takip ettiği görülmektedir. Diğer bir ölçüt "Liman Rıhtım Derinliği"nde benzer sıralama bulunmakta, sırasıyla % 40, %33 ve %27 ile Trabzon, Batum ve Poti limanları gelmektedir. Yapılan saha çalışmaları ve uzmanlarla gerçekleştirilen görüşmelerde, bu üç liman içinde rıhtım uzunluğu ve derinliği birbirlerinden yük kapmakta etkin olan bir ölçüt olmadığı belirlenmiştir.

Bir diğer alt kriter olan "Yük Elleçleme Kapasitesinde" de Trabzon Limanı %38 ile önde bulunmakta bunu %33 ile Poti % 29 ile de Batum limanları takip etmektedir. Tablo 4'de görüldüğü gibi makine teçhizat araç ve gereçlerin sayısı, niteliği ve limanda

konuşlandırılma ustalıkları göz önünde alındığına, hem saha araştırmaları hem de uzman görüşleri ile bu sıralama belirlenmiştir.

Son alt ölçüt ise “Depolama Alan Büyüklüğüdür.” Bu ölçüt, liman rekabetinde önemli bir etken olsa da, daha öncede bahsettiğimiz gibi artık liman başkanlıkları veya işletmeleri, liman içi depolama sorunlarını liman dışında başka alanları değerlendirerek çözüme kavuşturmuşlardır. Nitekim Trabzon Limanı geniş liman içi sahasıyla rakiplerinkinden avantajlı görünse de Tablo 6’da görüldüğü gibi depolama sorununu liman sahası dışında ki depolarla çözen Batum Limanı ile % 36’lık oranla aynı önem derecesini paylaşmaktadırlar. % 28 ile nispeten rakiplerinden daha küçük olan Poti Limanı bu ölçüt bakımından rekabette sonuncu olmuştur.

Bir diğer ana ölçüt ise “Liman Yönetimi” olup, alt ölçütlerinden birincisi “Liman Operasyonlarının Planlanmasıdır.” Bu ölçütte rakiplerine gerek ülke bazında gerekse de il seviyesinde organizasyon ve nitelikli sermaye sahibi olmanın avantajını iyi kullandığı söylenebilen Türk limanı Trabzon, Gürcü limanı Poti ve Batum limanlarını % 41’lik bir oranla geride bırakmıştır. Trabzon Limanı’nı %31 ile Batum %29 ile Poti limanları izlemektedir.

İkinci sırada gelen alt ölçüt olan “Liman Güvenliği ve Yük Emniyeti” ölçütün de %47’lik bir oran ile Trabzon Limanı %30 ile Batum Limanı’na, % 23’lük bir oran ile de Poti Limanı’na fark atmış durumdadır. Henüz daha 10 yılını yeni dolduran Poti Limanı’nın bombalanması hadisesi göz önüne alındığında NATO ülkesi olan Türkiye’nin Gürcistan’a göre daha güvenli bir ülke olması bu derecelenmenin ortaya çıkmasında etkili olduğu söylenebilmektedir.

Bir diğer alt ölçüt “Risk Yönetimidir”. Bu ölçütte de %44 ile Trabzon Limanı %31 ile Poti Limanı %25 ile de Batum Limanı sıralanmaktadır. Şüphesiz birçok kalkınma alanında Türkiye’den destek alan Gürcistan’ın kalifiye personel konusunda da Türkiye ve onun limanı olan Trabzon Limanı’nın gerisinde kalması kaçınılmaz olmuştur, denilebilir.

Dördüncü ve son alt ölçüt “Yönetim ve Bilgi Sisteminin Uygulanması” bir başka ifadeyle otomasyon konusundadır. Trabzon Limanı’nda kullanılan otomasyon sisteminin, Türkiye’nin uluslararası rekabette önde gelen limanlarının da kullandığı otomasyon sistemi olduğu bilinmektedir. Uzmanların Trabzon Limanı lehine verdiği %

54'lük ile çalışmanın en büyük oranı da bu sebeple olduğu düşünülmektedir. Bu oranı %28 ile Poti % 18 ile de Batum limanları takip etmişlerdir.

Sonuncu ana ölçüt "Liman Maliyetine" ait alt kriterlerden "Yüke Bağlı Maliyetlerdir." Bu ölçütte Gürcü limanlarının daha avantajlı olduğu saha araştırmalarından ve genel uzman görüşlerinden öğrenilmiş, hem limanları bilen uzmanlar hem de limanların web sitelerinde kısıtlı da olsa edinilen maliyet bilgileri bu yorumun yapılmasına neden olmuştur. Bu ölçütte Poti ve Batum limanları % 38 ile ilk sırayı paylaşırken, Trabzon Limanı %23 gibi düşük bir oranla son sırada kalmıştır.

Her ne kadar Gürcü limanları maliyet konusunda yük sahiplerine çeşitli avantajlar sağlasalar bile, "Gemiye Bağlı Maliyetlerini" en çok etkileyen gemilerin limanda kalma süreleri göz önüne alındığında, bu alanda rakiplerine oranla daha iyi durumda olan Trabzon Limanı'nın önem derecesini yukarılara taşımıştır. Bu ölçütte yine de Poti Limanı % 36 ile ilk sırada, Trabzon Limanı %33 ile ikinci ve Batum Limanı ise % 31 ile son sırada gelmiştir.

Son alt ölçüt "Diğer Genel Maliyetler" de ise, ülkelerin uyguladığı resim, harç ve benzeri vergiler ile vergi muafiyetleri bu ölçütte önem derecesini belirlemektedir. Mülakat yapılan uzmanların çok fazla bilgi sahibi olmadığı bu konuda yine yöntemin ruhuna uygun şekilde gözlem ve tecrübelerle verdikleri önem puanlarına göre Trabzon Limanı %36 ile ilk sıraya alırken, onu %33 ile Batum ve %31 ile de Poti Limanı takip etmektedir.

4.4. Limanların Önem Derecelerine Göre Sıralanması ve Yorum

İkili karşılaştırmaların sonuçları limanlar bazında tek tek ana ölçütlere yüklenip, önem dereceleri hesaplanıp ağırlıkları belirlendiğinde, Tablo14'de görüldüğü gibi, limanların önem dereceleri birbirlerine çok yakındır.

Tablo 14. Limanların Önem Derecelerine Göre Ağırlıkları

	Coğrafi Konum	Fiziksel Olanaklar	Liman Maliyeti	Liman Yönetimi	Görelî Önem	Önem Düzeyi
Batum	0,334	0,323	0,359	0,260	0,319	32%
Poti	0,376	0,293	0,334	0,277	0,320	32%
Trabzon	0,290	0,384	0,307	0,464	0,361	36%

Analiz sonuçları da bize gösteriyor ki, fiziksel olanaklar ve liman yönetimi ölçütlerinde Poti ve Batum limanlarını geride bırakan Trabzon Limanı her ne kadar coğrafi konum ve liman maliyeti ölçütlerinde karşılaştırılan limanların gerisinde kalsa da, genel toplamda önem derecesi en yüksek liman olmuştur. Trabzon limanı %36'lık bir önem derecesi ile Poti ve Batum limanlarını geride bırakarak rekabette az farkla da olsa öne geçmiştir. Coğrafi konum ölçütünde rakiplerini geride bırakan Poti Limanı ile liman maliyeti ölçütünde en önemli liman olan Batum Limanı %32'lik önem derecesi ile Trabzon Limanı'nı takip etmişlerdir..

Araş. S₁. Trabzon Limanı, Poti ve Batum limanlarının uluslar arası seviyede rakibi midir?

Araş. S₂, Trabzon Limanı, hangi rekabet ölçütleri iyileştirildiğinde, Poti ve Batum limanlarıyla uluslararası düzeyde rekabet edebilir?

Çalışmanın amacı doğrultusunda oluşturulan araştırma soruları analiz sonuçlarına göre yorumlanmıştır. Analiz sonuçlarının genel önem sıralamasına göre Trabzon Limanı'nın, rakipleri Poti ve Batum limanlarını geride bırakmıştır.

Buna göre Trabzon Limanı, önde olduğu liman yönetimi ve fiziksel olanaklar ölçütlerine göre Poti ve Batum limanlarının rakibidir. Liman maliyeti ve özellikle en önemli ölçüt olan coğrafi konum kriterinde gelişme sağlayabilirse rakipleriyle uluslararası düzeyde rekabet edebilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Denizyolu taşımacılığı günümüzde uluslararası ticaretin % 90'ından fazlasını oluşturmaktadır. Denizyolu taşımacılığını ulaştırmanın lokomotifi yapan özelliklerinden bir tanesi yüksek tonajlı ve büyük hacimli yüklerin uzun mesafelerde düşük maliyetlerle taşınabiliyor olması, bir diğeri ise kombine taşımacılık etkinliğine uyum sağlayan bir ulaştırma modu olması denilmektedir. Bütün ulaştırma modlarına bağlı olan özelliklerde demiryolu ulaştırma moduna entegre bir limanın uluslararası liman rekabetinde rakiplerini geride bırakacağı dünya üzerindeki örnekleriyle bilinmektedir.

Türkiye'deki limanların uluslararası dış ticaretten aldıkları payı, denizyolu taşımacılığının uluslararası ticaretten aldığı payın artmasına rağmen azalmaktadır. Limanlarımızın verimsizliğinin sebepleri arasında liman altyapı yetersizliğimiz, liman yönetim ve organizasyon alanında henüz uzmanlaşmış olmamamız yanında, en önemli neden modern taşımacılık sistemine ayak uyduramamız olarak gösterilmektedir.

Bu çalışma, bir bütün olarak değerlendirildiğinde, aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

1. Trabzon Limanı'nın, Poti ve Batum limanlarıyla "Coğrafi Konum" ölçütü dikkate alınarak karşılaştırıldığında önem sıralamasında son sırada yer aldığı görülmektedir. Trabzon Limanı'nın bu rekabet unsurunda geride kalmasının en önemli sebebi olarak, yüksek hacimli ve büyük tonajlı yüklerin denizyoluyla limanlara geldikten sonra iç bölgelere aktarılmasında tamamlayıcı ulaştırma modu olan demiryolu bağlantısının olmaması söylenebilir.
2. Liman rekabet unsurları arasında gösterilen "Fiziksel Olanaklar" ölçütü ve ona bağlı olan alt ölçütler söz konusu olduğunda Trabzon Limanı rakiplerinin önünde yer almaktadır. Artık günümüzde uluslararası ticarete yer almak isteyen limanlar fiziksel olanaklarını (rıhtım derinliği, rıhtım uzunluğu) belli bir standarda ulaştırmış olsalar da, Batum Limanı'nın depolama alanı konusundaki eksiklikleri ve Poti Limanı'nın liman giriş ve çıkışlarında gemilere yaşattığı problemler, Trabzon Limanı'nı bu hususta birinci önemli liman yapmıştır.

3. Üçüncü rekabet unsuru olarak belirlenen “Liman Yönetimi” konusunda Trabzon Limanı’nın, rakiplerinin çok önünde olduğu uzman görüşleri ve analiz sonuçlarıyla bilinmektedir. Nitelikli liman organizasyon personeline sahip, Türkiye’nin önde gelen uluslararası limanların da kullandığı otomasyon sistemini kullanan, hem ülke hem de şehir söz konusu olduğunda uluslararası ticaret için daha güvenli olan, risk oranını düşürecek tecrübeli saha personeli, Trabzon Limanı’nı bu hususta ilk sıraya taşımıştır.
4. Son rekabet unsuru “Liman Maliyetleri” konusunda özellikle de liman özelleştirmelerinden sonra çok fazla dokümana ulaşamamıştır. Uzmanlarla yapılan mülakatlar ve saha çalışmaları sonucunda edinilen bilgiler ışığında Trabzon Limanı, gemilerin limanda kalma süresine bağlı olduğu maliyet unsurunda daha avantajlı pozisyonda olsa da, Poti ve Batum liman işletmelerinin pazarlama taktikleri ile Gürcistan hükümetinin uyguladığı politikalar bu limanları önem sıralamasında Trabzon Limanı’nın önüne geçirmektedir.
5. Coğrafi açıdan diğer Karadeniz limanlarına bir üstünlüğü bulunmasa da, Trabzon Limanı, tarihsel süreçte meydana gelen birtakım önemli olaylar neticesinde diğer Doğu Karadeniz limanlarına oranla nispeten daha ön plana çıkmaktadır. Modern ismiyle “Demirden İpek Yolu” projesinde bölge ülkelerini Avrupa’ya bağlayan hat üzerinde bulunması Trabzon Limanı’nı uluslararası ticarete bağlantı noktası yapmaktadır. Orta Asya ve BDT ülkelerinin zengin kaynaklarının Avrupa’ya taşınmasını sağlayan en kısa ve en güvenilir güzergâh olan, Bakü-Tiflis- Kars Hattını Doğu Anadolu Bölgesi’nden Ovit Tüneli geçidi ile kesintisiz demiryolu hattı kullanılarak Trabzon Limanı’na bağlanması planlanmaktadır.

Bu çalışmadaki analizler ve elde edilen sonuçlar göz önünde bulundurularak aşağıdaki öneriler yazılabilir.

1. BDT ülkeleri ile Orta Asya ülkelerinin enerji kaynakları, Sovyetlerden kalma eski sistem demiryolu ulaştırma modlarıyla Poti ve Batum limanlarına aktarılmaktadır. Trabzon Limanı’nı iç bölgelere bağlayacak demiryolu bağlantısı ile bu enerji kaynaklarının akış trafiği ülkemiz üzerinden yapılabilecektir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme

Bakanlığının 2008 yılında Resmi Gazete’de yayınladığı Çevresel Etik Değerlendirilmesi (ÇED) Yönetmeliğinde Trabzon-Tirebolu-Gümüşhane-Erzincan demiryolundan bahsedilmiş, bu projenin detayları hakkında bilgi verilmiştir. Projelerin hayata geçirilmesinin ardından Trabzon limanının art bölgesi Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerindeki illeri de kapsayacak, bu sayede %80’i tamamlanmış olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattını kesintisiz olarak deniz ulaşımına bağlanacaktır

2. Organize Lojistik Bölgeler (OLB), bir malın üretildiği yerden tüketileceği noktaya gönderilene kadar geçirmesi gereken bütün faaliyetleri (taşımacılık, depolama, elleçleme, paketleme, gümrükleme, ihracat ve ithalat işlemleri, transit işlemler, dağıtım, sigorta ve bankacılık, danışmanlık, vb.) içinde barındıran bir işlem merkezidir. Trabzon Limanı’nın, OLB olarak dizayn edilmesi gerekecek, böylelikle BDT devletleri ile Orta Asya ülkelerinin hammaddelerini ve yarı mamul mallarını bu işlem merkezinde işleyip onlara katma değer katıp nihai bir ürün olarak Batı ülkelerine ihraç etmenin yolu açılmış olacaktır.
3. İran transit taşımacılıkta, Trabzon Limanı’na alternatif liman olarak Bender Abbas Limanı’nı kullanmaktadır. Bu hat Trabzon Limanı üzerinden geçen hattan daha uzun olduğu için taşıma maliyetleri daha yüksektir. Yüksek maliyetler, 2009 yılında İran’a, Trabzon Limanı’nı yeniden ticaret merkezi olarak kullanalım, çıkışını yaptırmıştır. Bu yılın içinde Trabzon liman işletmesi yetkilileri ile İran’dan gelecek bir heyet transit taşımacılık konusunda bir dizi görüşme gerçekleştirecekleri bilinmektedir. Trabzon liman başkanlığı ve liman işletmesi, İran üzerinden yapılması olası transit taşımacılığı için limanı özellikle kombine taşımacılıklarında yaygın olarak kullanılan konteyner taşımacılığına uygun hale getirmesi gerekmektedir..
4. Trabzon Limanı’ndaki elleçlenen yük miktarını ve şehrin sosyo-ekonomik gelişmişliğini yükseltmek için, liman art bölgesinde ihracata konu olabilecek ürünlerin miktarının ve çeşitliliğinin arttırılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Acar, A. Z. Gürol. P. (2015). “Küresel Lojistik Merkezlerden Limanların Rekabet Gücünün Değerlendirilmesi”, II Ulusal Liman Kongresi, Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Akgül, E. F. Fışkın C. S. Düzalan B. Erdoğan T. Etin Ç. K., (2015). “Liman Rekabetçiliği Ve Etkinlik: Türkiye’deki Konteyner Limanları Üzerine Bir Analiz”, II. Ulusal liman Kongresi, Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Akpınar, Ö. M. (2014). *Avrupa Birliği’nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye’nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi*, AB Uzmanlık Tezi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Akten, N, Alkan, G.B., Akten, E.B. (2001). “AB Eşiğinde Türk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması”, 5.Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, s. 345-346.
- Arslan, A.(2011). *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye’de Konteyner Taşımacılığı ve Limanların Ekonomideki Yeri*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ateş A, Karadeniz Ş, Esmer S (2010). "Dünya'da Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri", Dokuz Eylül Üniversitesi *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt:2/2, 83-99.
- Aytaç, B. P. Çelik F. ve Türe F. (2007).“ Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri”, İnşaat Mühendisler Odası 7. Ulaştırma Kongresi, İstanbul, 1-7
- Başak, A. Kuzu, A. C. (2015).“Ülkenin Küresel Ekonomiye Açılması Sürecinde Düzenli Deniz Ticaret Rotalarına Bağlantılarının Etkisi: Türk Limanları Stratejisi”,
- Bay, A. (2016). Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum, F. Turan (ed), Türkiyat Mecmuası Sempozyumu kitabı içerisinde (ss.61-80). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Türkiye Araştırmalar Enstitüsü

- Bekdemir, Ü., Şahin, İ. F. Kadioğlu, Y., (2001). “Trabzon Limanından İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt: 7/5, 37-57.
- Benmaamar, M.Keou O. Saslavsky D., (2015). “Georgia’s Transport and Logistics Strategy Achievement Stodateandare as Forum Provements”, Public Disclosure Authorized,
- Bitiktaş, F. Çetin Ç. K., (2015). “Liman Hizmetleri Fiyatlandırma Stratejileri Ve Rekabete Etkileri: Ege Bölgesi Konteyner Limanları Üzerine Bir Oyun Ağacı Analizi”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 9/19, 198-218.
- Chou, T. Y.Liang G. S., (2001).“Application of a Fuzzy Multi - Criteriadecision-Making Model for Shipping Company Performance Valuation“, *Maritime Policy & Management*, Cilt: 28/4, 375-392.
- Çam, S. D. (2016). “Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu Çerçevesinde Denizyolu ile Taşınan Yükün Gönderilene Teslimi”, *Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İzmir.
- Çancı, M. (2008).“Bölge Limanlığı ve Entegre Lojistik Terminaller”, *Dünya Gazetesi*
- Demirlioğlu, H. (2008). *Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi*. (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi),İstanbul Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demiroğlu M. (2010),. (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası (2014). *Deniz Sektör Raporu*, DTO, İstanbul, 37-55.
- Elbirlik, G. (2008). *Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*, (Bastırılmış Yüksek lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Eliyi, D. T. Sevil B. Yumurtacı Ö. Gündoğan E.U. Ada E., (2008). Liman Rıhtım Atama Problemi, *Ege Akademik Bakış*, Cilt: 8/1, 243-256.
- Esmer, G., Ateş, A. Esmer, S., (2012). Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü, Bugünü ve Geleceği. Y. Başar (ed). *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV bildiriler kitabı içinde(ss.97-124)*. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi

- Evren, R.Ülengin, F. (1992), “Yönetimde Karar Verme”, *İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınlar* İstanbul
- Fışkın, C. S. Akgül E.F. Çetin Ç. K., (2015). Liman Rekabetçiliğini Etkileyen Faktörler: Ege Bölgesi Konteyner Terminalleri Kullanıcılarına Yönelik Bir Vzahp Uygulaması, G. D. Şakar (ed) II. Ulusal Liman Kongresi bildirimleri kitabı içinde, (ss. 1-25). Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Frankel, E., (1992). “Hierarchical Logic in Shipping Policy and Decision-Making”, *Maritime Policy and Management*, Cilt: 19,211–221.
- Fung, K. F. (2001), “Competition Between the Ports of Hong Kong and Singapore: A Structural Vector Error Correction Model to Forecast the Demand for Container Handling Services”, *Marit. Pol.Mgm*, Cilt.:28/1, 3-22.
- Gegeshidze ve Archil, (2003) “Georgia’s Function as a Transit Country and Sustainable Development”, National Assessment Report for Sustainable Development tebliği içinde,(ss. 5-6) Cilt:5-6.
- Gümrük Ticaret Bakanlığı Trabzon Gümrük Müdürlüğü.(2015). *Trabzon Gümrük Müdürlüğü*, Trabzon
- Güngör, B. (2008). Türkiye Ermenistan Sınırının Açılması Neden Gündemde? : Jeo-Ekonomik Bakış, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Cilt:1/1,11-30
- Gürkaynak. G. İnandır Ö. Tanık T. (2012, Temmuz). “Avrupa Birliği ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Uygulamalar” *Rekabet Dergisi*, Cilt: 13/3, 79-138.
- Haralambides, H. E. Yang J., (2003).“A Fuzzy Set Theory Approach to Flagging out: Towards a New Chinese Shipping Policy”, *Marine Policy*, Cilt: 27/1, 13-22.
- Hepgülerler, E. (2011). *Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara,
- İnak, T. M. (2015). *İntermodal; Taşımacılık Yönlü Liman Rekabeti: Denizli-Denkendorf İntermodal Rotaları İçin Beresford Modeliyle Zaman Maliyet Analizi*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

- Kaya, A. Y.Erginer, K. E. (Mayıs, 2016). “Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 14/2, 1-17.
- Kılıç, O. (2006). *Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Kol, B. (2010). *Türkiye’nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kolday, S. Kolday Z. ve Karakuzulu Z., (2007). “Gürcistan’da Batum-Poti Arasında Coğrafi Gözlemler”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:10/2, 20-38
- Köseoğlu, S. D. (2010). *Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması*. (Bastırılmış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Lirn, T. Thanopoulou, H. Beynon, M. Beresford A. (2004).“An Application of AHP on Transhipment Port Selection: A Global Perspective”, *Maritime Economics & Logistics*, Cilt:, 6, 70–91.
- Nir, A. S. LinK. Liang G. S., (2003). “Port Choice Behaviou-Fromthe Perspective of the Shipper”, *Maritime Policy& Management*, Clit: 30/2, 165-173.
- Oğuztimur, S. (2008). *Denizyolu Yük Taşımacılığında Küresel Liman Rekabet Koşullarının Mersin Limanı Örneğinde Değerlendirilmesi*, (Bastırılmış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Okur, M. ve Küçükuşurlu M. (1995).”Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı”, *Dergi Karadeniz*, Sayı: 3.
- Onat, Z. M. (2005). *Dünya Limanlarında Rekabet ve Düzenleme; Marmara Bölgesi Konteyner Terminallerinin Değerlendirilmesi*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özel İhtisas Komisyonu, (2007). *Denizyolu Ulaşımı*, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 13-36.
- Rekabet Kurumu (2012). *Rekabet Raporu*, RK, Ankara, 31-37.

- Saaty, T.L. (1980). *The Analytic Hierarchy Process*, International, Translated to Russian, Portuguese, and Chinese, Revised editions, Paperback, New York.
- Saaty, T. L. (1990). "The Analytic Hierarchy Process in Conflict Management", *International Journal of Conflict Management*, Cilt: 1.1.47-68.
- Samast, A. (2012). *Lojistik Yönetiminde Konteyner ve Kombine Taşımacılığının Bir Liman İşletmesinde İncelenmesi*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Samuel, L. (2008) "The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for the South Caucasus" *Caucasian Review of International Affairs*, Cilt: 2/4, 241-224.
- Servante, D. (2015). "AB ve Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Politikasının Karşılaştırmalı Analizi", İKV139, İstanbul, 3-13.
- Sesli, E. (2008). *Limn Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Kurumu Yayını, Ankara.
- Song, D. W. Yeo K. T. (2004). "A Competitive Analysis of Chinese Container Ports Using the Analytic Hierarchy Process", *Maritime Economics & Logistics*, Cilt: 6, 34-52.
- Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, (2007), *Kurumsal Mali Durum ve Beklentiler Raporu*, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, 30-33.
- Surguladze, G. Petriashvili L. Topuria N. Sunguladze G., (2015). "Modelling of Designing a Conceptual Schema for Multimodal Freight Transportation Information
- Şendur, T. (2015). *Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Temelli F. (2016) " Trabzon Limanının Genel Konumu, Özellikleri ve Ticaretteki Önemi", *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:2,72.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, (2014). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu*, TOBB, Ankara, 16-30.
- Ugboma, C. Ugboma O. Cocwude I. (2006). "An Analytic Hierarchy Process (AHP) Approach to Port Selection Decisions Empirical Evidence from Nigerian Ports", *Maritime Economics & Logistics*, Cilt: 8, 251-256.

- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2015). *Ulaşan ve Erişen Türkiye*, UDH, Ankara, 349-437.
- Üzümcü, A. ve Akdeniz S. (Ocak 2014). “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı 45, Ankara, 171-199.
- Varan, S. Cerit, A.G. (2014). “Concentration and Competition Of Container Ports in Turkey a Statistical Analysis”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt: 6/1, 91-109.
- Yenigün, C. Bolat, M. A. (2010, Temmuz)“Gürcistan Yeni Dünyanın Doğu- Batı Sınırı”, *Dünya Çatışmaları*, Cilt: 3, 457-488.
- Yoo, C.Y., (2008). “ North Korea’s Resurgence and China’s Rise: Implications for the Future of Northeast Asian Security”*East Asia an International Quarterly*, Cilt: 25/3,293-316.
- Zorlu, Ö. (2008).*Türk Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi ve Transit liman İhtiyacı*, (Bastırılmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- WEB_1. (2009).Trabzon Liman İşletmeciliği A. Ş.
<http://www.trabzonport.com.tr/>.www.google.com.tr/search?q=trabzon+limanını+n+genel+görünümü (30.08.2017).
- WEB_2. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
[.http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/HTML/ulkeler/20100513_134120_10426_1_64.html](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/HTML/ulkeler/20100513_134120_10426_1_64.html) (25.07.2017);
- WEB_3. (2009). Trabzon Liman İşletmeciliği A. Ş.
<http://www.trabzonport.com.tr/KapasiteVeHizmetler.aspx> (25.07.2017)
- WEB_4.Batum Limanı.<http://batumiport.com/text/116/eng>, (27.03.2017).
- WEB_5. Wikipedia.<https://en.wikipedia.org/wiki/Poti>, (03.04.2017).
- WEB_6. (2014).Özgür Ruhlar Limanı.<http://www.olympos.com.tr>, (05.08.2017).
- WEB_7. (2007).Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenleri Derneği.
<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8812>, (03.04.2017).
- WEB_8. (2009).Stockcargo.<http://stockcargo.eu/> (03.04.2017).
- WEB_9.(2017).Apmterminals.<http://www.apmterminals.com/en/operations/africa-middle-east/poti/about-us>. (03.04.2017).

- WEB_10. (2009). Trabzon Liman İşletmeciliği A..<http://www.al-port.com> (25.07.2017).
- WEB_11. (2014). T.C.ekonomi Bakanlığı <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ulke- detay/> (24.04.2017).
- WEB_12. (2009). Trabzon Liman İşletmeciliği A. Ş. <http://www.trabzonport.com.tr/Kapasite ve Hizmetler.aspx> (17.04.2017).
- WEB_13. (2009) Trabzon Liman İşletmeciliği A. Ş. <http://www.al-port.com/Hakkimizda.aspx>, (14.01.2017).
- WEB_14. (2014) T.C.ekonomi Bakanlığı <https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/blog/news Datail:Jsessionid> (20.07.2017)



EKLER

EK 1 ANA ÖLÇÜTLERİN KIYASLANDIĞI SORU FORMU

Sayın Katılımcılar;

Bu çalışma, Avrasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde hazırlanmakta olan Yüksek Lisans tezi için oluşturulmuştur. Çalışma sonucunda ulaşılabilecek veriler bilimsel amaçlı kullanılacaktır. Sağlıklı verilere ulaşabilmek için bu alanda uzman kişilere aşağıdaki sorular yöneltilenektir. Soru formlarına vereceğiniz cevaplarla bilimsel çalışmamamıza bulunacağınız katkılardan dolayı teşekkürü bir borç biliriz.

Ersin ARSLAN

1. BÖLÜM: GENEL BİLGİ

COĞRAFİ KONUM

- Ana deniz hatlarına yakınlık
- Hinterlandının ekonomisi
- Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği

FİZİKSEL OLANAKLAR

- Rıhtım uzunluğu
- Yük rıhtımı derinliği
- Yük elleçleme kapasitesi
- Yük için ayrılan alan büyüklüğü

LİMAN YÖNETİMİ

- Liman operasyonunun planlanması
- Yük emniyeti ve limanın güvenliği
- Risk yönetimi
- Yönetim bilgi sistemi uygulaması

LİMAN MALİYETİ

- Yüke bağlı maliyetler
- Gemiye bağlı maliyetler
- Diğer genel maliyetler

2. BÖLÜM: İKİLİ KARŞILAŞTIRMALAR

EŞİT ÖNEMLİ	İki öge de liman rekabetine <u>eş düzeyde</u> etkilidir
BİRAZ ÖNEMLİ	Seçilen öge, liman rekabetine <u>biraz önemli</u> düzeyde etkilidir.
FAZLA ÖNEMLİ	Seçilen öge, liman rekabetine <u>fazla önemli</u> düzeyde etkilidir
ÇOK FAZLA ÖNEMLİ	Seçilen öge, liman rekabetine <u>çok fazla önemli</u> düzeyde etkilidir
AŞIRI ÖNEMLİ	Seçilen ögenin önem düzeyi <u>aşırı önemlidir</u> , diğer öge ise neredeyse <u>hiç önemsizdir</u> .

3.BÖLÜM: UYGULAMA

Hangi Faktör daha önemlidir?	Ne Kadar Önemlidir?				
	Eşit Düzeyde (1)	Biraz Önemli (3)	Fazla Önemli (5)	Çok Fazla Önemli (7)	Aşırı Önemli (9)
Coğrafi konum (...)Fiziksel olanaklar (...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coğrafi konum (...)Liman yönetimi (...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coğrafi konum (...)Limanın maliyeti (...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiziksel olanaklar (...)Liman yönetimi (...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiziksel olanaklar (...)Limanın maliyeti (...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liman yönetimi (...)Limanın maliyeti (...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

EK 2- ALT ÖLÇÜTLERİN KIYASLANDIĞI SORU FORMLARI

İKİLİ KARŞILAŞTIRMALAR

EŞİT ÖNEMLİ	İki öge de liman rekabetine eş düzeyde etkilidir
BİRAZ ÖNEMLİ	Seçilen öge, liman rekabetine biraz önemli düzeyde etkilidir.
FAZLA ÖNEMLİ	Seçilen öge, liman rekabetine fazla önemli düzeyde etkilidir
ÇOK FAZLA ÖNEMLİ	Seçilen öge, liman rekabetine çok fazla önemli düzeyde etkilidir
AŞIRI ÖNEMLİ	Seçilen ögenin önem düzeyi aşırı önemlidir , diğer öge ise neredeyse hiç önemsizdir .

COĞRAFİ KONUM KIYASLAMASI SORU FORMU

- Ana deniz hatlarına yakınlık
- Hinterlandının ekonomisi
- Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği

<u>Hangi Faktör daha önemlidir?</u>	Ne Kadar Önemlidir?				
	Eşit Düzeyde (1)	Biraz Önemli (3)	Fazla Önemli (5)	Çok Fazla Önemli (7)	Aşırı Önemli (9)
Ana deniz hatlarına yakınlık. (...) Hinterlandının ekonomisi (...)					
Ana deniz hatlarına yakınlık. (...) Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği (...)					
Hinterlandının ekonomisi (...) Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği (...)					

FİZİKSEL OLANAKLARI KIYASLAMASI SORU FORMU

- Rıhtım uzunluğu
- Rıhtımı derinliği
- Yük elleçleme kapasitesi
- Yük için ayrılan alan büyüklüğü

<u>Hangi Faktör daha önemlidir?</u>	Ne Kadar Önemlidir?				
	Eşit Düzeyde (1)	Biraz Önemli (3)	Fazla Önemli (5)	Çok Fazla Önemli (7)	Aşırı Önemli (9)
Rıhtım uzunluğu (...) Rıhtımı derinliği (...)					
Rıhtım uzunluğu (...) Yük elleçleme kapasitesi (...)					
Rıhtım uzunluğu. (...) Yük için ayrılan alan büyüklüğü (...)					
Rıhtımı derinliği (...) Yük elleçleme kapasitesi (...)					
Rıhtımı derinliği (...) Yük için ayrılan alan büyüklüğü (...)					
Yük elleçleme kapasitesi (...) Yük için ayrılan alan büyüklüğü (...)					

LİMAN YÖNETİMİ KIYASLAMASI SORU FORMU

- Liman operasyonunun planlanması
- Yük emniyeti ve limanın güvenliği
- Risk yönetimi-Liman Yönetimi

<u>Hangi Faktör daha önemlidir?</u>	Ne Kadar Önemlidir?				
	Eşit Düzeyde (1)	Biraz Önemli (3)	Fazla Önemli (5)	Çok Fazla Önemli (7)	Aşırı Önemli (9)
Liman operasyonunun planlanması (...) Yük emniyeti ve limanın güvenliği (...)					
Liman operasyonunun planlanması (...) Risk yönetimi (...)					
Liman operasyonunun planlanması (...) Yönetim bilgi sistemi uygulaması (...)					
Yük emniyeti ve limanın güvenliği (...) Risk yönetimi (...)					
Yük emniyeti ve limanın güvenliği (...) Yönetim bilgi sistemi uygulaması (...)					
Risk yönetimi (...) Yönetim bilgi sistemi uygulaması (...)					

LİMAN MALİYETLERİNİN KIYASLANMASI SORU FORMU

- Yüke bağlı maliyetler
- Gemiye bağlı maliyetler
- Diğer genel maliyetler

<u>Hangi Faktör daha önemlidir?</u>	Ne Kadar Önemlidir?				
	Eşit Düzeyde (1)	Biraz Önemli (3)	Fazla Önemli (5)	Çok Fazla Önemli (7)	Aşırı Önemli (9)
Yüke bağlı maliyetler (...) Gemiye bağlı maliyetler (...)					
Yüke bağlı maliyetler (...) Diğer genel maliyetler (...)					
Gemiye bağlı maliyetler (...) Diğer genel maliyetler (...)					

EK 3- -SEÇENEKLERİN KİYASLANDIĞI SORU FORMLARI İKİLİ KARŞILAŞTIRMALAR

COĞRAFİ KONUM

Soru-1)Ana deniz hatlarına yakınlık bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batım (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batım (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-2)Hinterlantın ekonomik gücü bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batım (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batım (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-3)Kombine taşımacılık bağlantısının etkinliği bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batım (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batım (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

FİZİKSEL OLANAKLAR

Soru-1)Liman rıhtım uzunluğu bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batım (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batım (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-2) Liman rıhtım derinliği bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batım (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batım (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-3) Konteyner elleçleme kapasitesi bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-4) Konteyner depolama alanı büyüklüğü bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

LİMAN YÖNETİMİ

Soru-1) Liman operasyonunun planlanması bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-2) Liman güvenliği ve yük emniyeti bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-3) Risk yönetimi bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-4) Yönetim bilgi sistemi uygulaması bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

LİMAN MALİYETLERİ

Soru-1) Limanda yüke bağlı olarak ortaya çıkan maliyetler bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-2) Limanda gemiye bağlı olarak ortaya çıkan maliyetler bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Soru-3) Limandaki genel maliyetler bakımından, aşağıdaki limanları kıyaslayabilir misiniz?

Hangi limanı Tercih Edersiniz?	Ne kadar önemlidir?
	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)- Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Trabzon (...)-Batum (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9
Batum (...)-Poti (...)	1 2 3 4 5 6 7 8 9

ÖZGEÇMİŞ

Ersin ARSLAN, 1983'te Trabzon'da doğmuş, ilkokul, ortaokul ve lise eğitimini Trabzon'da tamamlamıştır. 2007 yılında, Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümünden mezun olmuştur.

2009 yılı Şubat ayında, Sinop Üniversitesi İdari ve Mali İşler Daire Başkanlığına memur olarak atanmıştır. 2014 yılı Şubat ayında ise Sinop Üniversitesi Gerze Meslek Yüksekokulu Ulaştırma Hizmetleri Bölümüne Öğretim Görevlisi olarak atanmış ve hala burada akademisyen olarak görevine devam etmektedir.

2014 yılında Avrasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim dalında yüksek lisansa başlamıştır. Evli, bir çocuk babasıdır.