



# Antalya Limanı'nın Türkiye'de Elleçlenen Yük İçerisindeki Payı ve Yakın Çevresindeki Limanlar ile Karşılaştırmalı Yük Analizi

The Share of Antalya Ports in Cargo Handled in Turkey and The Comparative Cargo Analysis with Nearby Ports

İsmet BALIK<sup>1</sup>

## öz

Bu çalışmada, Antalya Limanı'nda (Antalya Liman Başkanlığı İdari sınırları içerisinde yer alan Antalya Limanı ve ASBAŞ Limanı) elleçlenen yükün Türkiye'de elleçlenen toplam yük içerisindeki payı ile doğusunda ve batısında en yakın iki ticari liman olan Mersin ve İzmir limanları ile karşılaştırmalı yük analizleri yapılmıştır. Limanlara ait 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yük verileri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı istatistiklerinden alınmıştır. Yıllara göre elleçlenmiş yük verilerinden, Türkiye limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yük miktarının düzenli şekilde artışı gösterdiği tespit edilmiştir. Antalya Limanı'nda elleçlenen yük miktarı ise 2000'li yılların ortalarına kadar düşük oranlarda, 2007-2015 yılları arasında ise daha yüksek oranlarda bir artış seyri göstermiştir. 2015 yılından sonra ise hızlı bir azalma sökonusudur. Türkiye genelinde elleçlenen toplam yük miktarı içerisinde Antalya Limanı'nın payı 2001 ve 2002 yıllarında %1,8 iken, 2003-2007 yılları arasında %1,5 civarında gerçekleşmiştir. Bu oran 2008 yılında artmaya başlamış, 2008-2014 yılları arasında %1,7-2,1 arasında değişmiştir. Son yıllarda ise Antalya Limanı'nın payının %1,1 ile %1,3 arasında değiştiği belirlenmiştir. İncelenen 22 yıllık (2000-2022 yılları arası) dönem içerisinde, Antalya Limanı'nda elleçlenmiş hem ihracat hem de kabotaj yüklerinin Türkiye genelinde elleçlenmiş toplam ihracat ve toplam kabotaj yükleri içerisindeki her birinin payı %3,1 olarak belirlenirken, ithalat yükün payı sadece %0,7 olarak belirlenmiştir. Transit yükün payı ise oldukça düşüktür. Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında yılda ortalama 5,22 milyon ton yük elleçlenirken, bu miktar Mersin Limanı'nda 25,55 milyon ton, TCDD İzmir Limanı'nda 10,33 milyon ton olarak belirlenmiştir. Bu miktarlardan Antalya Limanı'na göre Mersin Limanı'nda 5 misli, TCDD İzmir Limanı'nda ise 2 misli daha fazla yük elleçlendiği anlaşılmaktadır. Antalya Limanı'na göre Mersin Limanı'nda 3,9 misli, TCDD İzmir Limanı'nda 2,2 misli daha fazla ihracat yükü elleçlenmiştir. Elleçlenen ithalatın yükün miktarı ise Mersin Limanı'nda 12,1 misli, TCDD İzmir Limanı'nda ise 3,3 misli Antalya Limanı'ndan daha fazladır. Antalya ve Mersin limanlarında elleçlenen kabotaj yükü miktarları arasında önemli bir fark olmadığı tespit edilirken, Mersin Limanı'na göre Antalya Limanı'nda 2,6 misli daha fazla kabotaj yükü elleçlendiği tespit edilmiştir. Antalya ve İzmir limanlarında çok az transit yük elleçlenirken, Mersin Limanı'nda özellikle 2017 yılından itibaren elleçlenen transit yük miktarı hızla artmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Antalya Limanı, Türkiye limanları, Mersin Limanı, TCDD İzmir Limanı, Elleçlenen yük

## ABSTRACT

In this study, the share of the cargo handled in Antalya Port (Antalya and ASBAŞ Port, which are within the administrative borders of Antalya Port Authority) in the total cargo handled in Turkey and the comparative load analyzes with Mersin and Izmir ports, which are the two closest commercial ports in the east and west. has been made. The cargo data of the ports handled between 2000-2022 are taken from the statistics of the Ministry of Transport and Infrastructure. From the data on the cargo handled by years, it has been determined that the amount of cargo handled in Turkish ports increased regularly between 2000-2022. The amount of cargo handled at Antalya Port, on the other hand, showed an increase at low rates until the mid-2000s, and at higher rates between 2007 and 2015. After 2015, there has been a rapid decrease.

<sup>1</sup> Corresponding Author: Akdeniz Üniversitesi, Kemer Denizcilik Fakültesi, Dumlupınar Bulvarı, Kampüs, Konyaaltı, Antalya, [ibalik@akdeniz.edu.tr](mailto:ibalik@akdeniz.edu.tr), 0000-0003-2168-8572



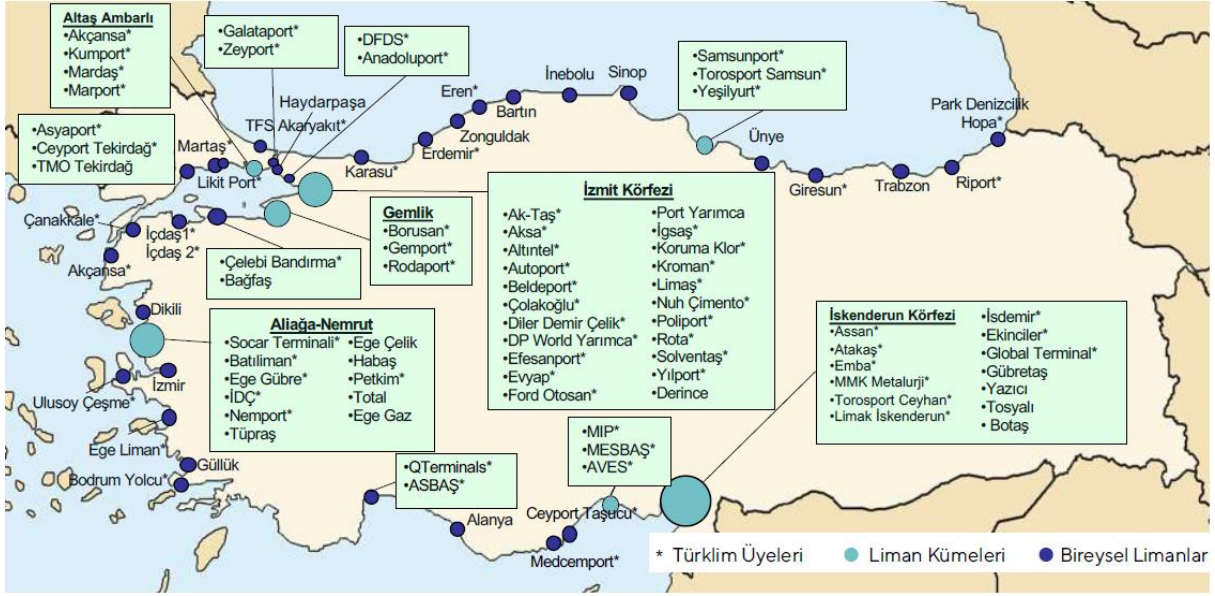
While the share of Antalya Port in the total amount of cargo handled throughout Turkey was 1,8% in 2001 and 2002, it was around 1,5% between 2003-2007. This rate started to increase in 2008 and changed between 1,7-2,1% between 2008 and 2014. In recent years, the share of Antalya Port has been determined to vary between 1,1% and 1,3%. During the 22-year period (between 2000-2022) examined, the share of both export and cabotage cargo handled in Antalya Port in the total export and total cabotage cargo handled throughout Turkey was determined as 3,1%, while the share of import cargo was determined as only 0,7%. The share of transit freight is quite low. While an average of 5,22 million tons of cargo was handled annually at Antalya Port between 2000 and 2022, this amount was determined as 25,55 million tons at Mersin Port and 10,33 million tons at TCDD İzmir Port. It is understood from these amounts that compared to Antalya Port, 5 times more cargo is handled at Mersin Port and 2 times more at TCDD İzmir Port. Compared to Antalya Port, 3,9 times more export cargo was handled at Mersin Port and 2,2 times more at TCDD İzmir Port. The number of imports handled is 12,1 times higher at Mersin Port and 3,3 times higher at TCDD İzmir Port than Antalya Port. While it was determined that there was no significant difference between the amount of cabotage cargo handled in Antalya and Mersin ports, it was determined that 2,6 times more cabotage cargo was handled in Antalya Port compared to Mersin Port. While very few transit cargoes are handled at Antalya and İzmir ports, the amount of transit cargo handled at Mersin Port has increased rapidly since 2017.

**Keywords:** Antalya port, Turkey ports, Mersin port, TCDD İzmir port, Cargo handling

## GİRİŞ:

Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli role sahip olan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacimli ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınmasında daha fazla tercih edilmektedir. Dünyadaki en önemli deniz yolu taşımacılığı rotalarından birisi de Atlas Okyanusu'nun kuzeyi ile Hint Okyanusu'nun kuzeyindeki bölgeler arasında Kızıldeniz ve Akdeniz üzerinden gerçekleştirilen rotadır. Bu rotanın ana unsuru olan Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e oradan da Hint Okyanusu'na, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Karadeniz'e, Cebelitarık Boğazı ile de Atlas Okyanusu'na açılan Akdeniz'e Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarında yer alan bir çok ülkenin kıyısı bulunmaktadır. Dolayısıyla Akdeniz, kıyısı bulunan ülkelerin ticaretinde oldukça önemlidir. Bu önemli coğrafyada Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olan denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları mevcuttur (UTİKAD, 2021). Bunda özellikle Türkiye'deki limanların rolü büyük olacaktır.

Denizcilik sektörünün taşımacılıktaki ağırlığının artırılması başka bir deyişle taşımacılığın karayolundan denizyoluna kaydırılması gerekmektedir. Bunun gerçekleştirilmesi için dünyadaki gelişmeleri takip etmenin ve bu değişikliklere ayak uydurarak dinamik bir denizcilik politikasının uygulanmasına ihtiyaç duyulmaktadır (UAB, 2023a). Denizyolunun en önemli altyapısı olan limanlar genel olarak kara yolu taşımacılığı ile deniz yolu taşımacılığı arasında bir arayüz (Alderton, 1999) ya da denizden karaya yük transferinin yapıldığı alanlar (Talley, 2009) olarak tanımlanabilir (Demircan, 2021). Ülkelerin gelişmesinde çok önemli olan liman ve kıyı yapılarının Türkiye'deki sayısı 2021 yılı itibarıyla 206'dır. Bu sayıya değişik formda ve özellikte yer alan iskele, şamandıra, dolfen ve platformlar da dâhildir. Bu kıyı tesislerinin 90'ı (%44'ü) Marmara Bölgesi'nde, 50'si (%24'ü) Akdeniz Bölgesi'nde, 38'i (%18'i) Karadeniz Bölgesi'nde ve 28'i (%14'ü) Ege Bölgesi'ndedir. İl bazında ise en fazla kıyı tesisi (35 adet) Kocaeli ilinde bulunmaktadır. Bu ili 21 kıyı tesisi ile İstanbul, 20 kıyı tesisi ile Hatay ve 11 kıyı tesisi ile İzmir izlemektedir (TÜRKLİM, 2022). Dış ticaretin artırılması için oldukça önemli olan Türkiye kıyılarında bulunan ana limanların dağılımları Şekil 1'de görülmektedir.



Şekil 1. Türkiye kıyılarında bulunan ana limanların dağılımı (TÜRKLİM, 2022)

Bu çalışmada, Türkiye genelinde 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yükler içerisindeki Antalya Limanı'nda elleçlenen yüklerin payı ile Antalya Limanı ile en yakın iki liman olan Mersin ve İzmir limanlarında elleçlenen yük miktarlarının karşılaştırmalı analizinin yapılması amaçlanmıştır. Antalya Limanı ile karşılaştırılmak üzere bu iki limanın seçilmesinde, en yakın ticaret limanları olmaları ve Antalya Limanı ile her iki limanın da ortak hinterland alanlarının bulunması etkili olmuştur.

## MATERYAL VE YÖNTEM

### 1. Araştırma Sahası

Antalya Limanı, Türkiye'nin Batı Akdeniz kıyısında Burdur, Isparta, Afyonkarahisar, Muğla, Konya ve Mersin illerine kara yolu ile bağlı ve Uluslararası havalimanı bulunan önemli bir konumda yer almaktadır. Yapımına 1968 yılında başlanan bu liman 1973 yılında tamamlanarak TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.) tarafından işletmeye açılmıştır. İşletme hakkı, Türkiye limanlarının özelleştirilmesi süreci kapsamında, 1998 yılında 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.'ye verilmiştir. Daha sonra bir süre Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) tarafından işletilen liman, 2010 yılında aynı yöntemle Global Yatırım Holding'e devredilmiştir (Tür vd., 2013; Ceylan ve Erturgut, 2020). Son olarak da limanın işletme hakkı 2022 yılında Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından satın alınmıştır.

Limanda 1.440 m boyunda bir ana mendirek, 650 m boyunda bir tali mendirek bulunmakta, mendirekler arası açıklık 250 m'dir (Şekil 2). Yaklaşma kanalı derinliği -10 m olan limanın, tamamı kullanıma açık olan deniz sahasının toplam genişliği 136.000 m<sup>2</sup>, manevra dairesi ise 300 m'dir.



**Şekil 2.** Antalya Limanı (QTerminals Antalya ve ASBAŞ Limanı)

Antalya Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde bulunan Antalya Limanı'nda 2023 yılı itibariyle QTerminals Antalya ve ASBAŞ limanları faaliyet göstermektedir. Kıyı Tesisi İzin Belgesine göre bu limanlardan QTerminals Antalya'ya yanaşacak gemiler, draftı uygun hemen hemen her tipte yük ve yolcu gemisi, hizmet ve balıkçı gemisi, yat ve römorkör olarak belirlenmiştir. Antalya Limanı'nın hemen bitişiğinde yer alan Antalya Serbest Bölgesi, 1985 yılında ülkemizde ilk kurulan ilk iki serbest bölgeden biridir (ASBAŞ, 2023). Kısa adı ASBAŞ Limanı olan Antalya Serbest Bölge Limanı yükleme, boşaltma, açık stok ve depolama hizmetlerini toplam 400 metre uzunluğunda 2 rıhtım ile sağlamaktadır. Antalya Limanı içerisinde yer alan bu iki tesisin iskele ve rıhtım özellikleri Tablo 1'de, elleçleme kapasitesine ilişkin bilgiler ise Tablo 2'de verilmiştir.

**Tablo 1.** Antalya Limanı ve ASBAŞ Limanı iskele ve rıhtım özellikleri (TÜRKLİM, 2022)

Rıhtım-iskele özellikleri					
Q Terminals Antalya			ASBAŞ Limanı		
Uzunluk	1.117 m		400 m		
Maksimum draft	9,5 m		9,5 m		
Ekipmanlar	Adedi	Kapasitesi (Ton)	Adedi	Kapasitesi (Ton)	
Mobil vinç	6	40-150	-	-	
Stacker	6	45	-	-	
Last. Yükleyici	2	2,5 ve 5,5 m <sup>3</sup>	-	-	
Ekskavatör	9	5-15	-	-	
Side Lifter	2	8	-	-	
Mini yükleyici	3	1,4 m <sup>3</sup>	-	-	
Fork lift	35	3, 5, 10, 25, 33	-	-	

**Tablo 2.** Antalya Limanı ve ASBAŞ Limanı elleçleme kapasitesi (TÜRKLİM, 2022)

	Q Terminals Antalya	ASBAŞ Limanı
Konteyner (Teu yıl <sup>-1</sup> )	350.000	-
Kuru yük (Ton yıl <sup>-1</sup> )	4.000.000	1.300.000
Yolcu sayısı (kişi)	600.000	-
Toplam liman sahası (m <sup>2</sup> )	200.141	25.750
Depolama sahası (m <sup>2</sup> )	80.000	-
Gümrük sahası	Tümü	-
Kapalı depo (Geçici gümrüklü) (m <sup>2</sup> )	1.440 m	-
Kapalı depo (Gümrüksüz) (m <sup>2</sup> )	6.729	-
Park sahası (m <sup>2</sup> )	5.000	-
CFS sahası (m <sup>2</sup> )	50.000	-

Antalya Limanı'nın doğusunda yer alan en yakın ticari liman olan Mersin Limanı'nın modern ve muhafazalı bir şekilde inşasına 3 Mayıs 1954 tarihinde başlanılmış, 1962 yılında da bütün tesisleriyle işletmeye açılmıştır (TCDD, 2023). Daha önce TCDD tarafından işletilen Mersin Limanı, 2007 yılında 36 yıllığına PSA Akfen Ortak Girişim Grubuna kiralanmıştır. MIP (Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) adı altında faaliyetlerine devam etmekte olan bu limanın (TCDD, 2023) başta Adana, Gaziantep, Kahramanmaraş, Kayseri, Karaman, Konya ve Ankara olmak üzere sanayi şehirlerine ve uluslararası tren istasyonlarına bağlantıları bulunmaktadır (MIP, 2023).

Mersin Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde yer alan Mersin Liman içerisinde MIP (Mersin International Port), MESBAŞ (Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş.) ve AVES (AVES İç ve Dış Tic. A.Ş.) limanları yer almaktadır. İzmir Bölge Liman Bölge Başkanlığı idari sınırları içerisinde ise sadece TCDD İzmir Limanı bulunmaktadır. Aynı bölgede Aliğa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde konteyner gemilerine ve yüklerine hizmet veren Nemrut Körfezi'nde üç liman (SOCAR Terminali, Ege Gübre ve Nempport limanları) daha bulunmaktadır. Ancak, bu limanlardan sadece TCDD İzmir Limanı her yük tipine hizmet vermektedir ve gerek rıhtım uzunluğu gerekse geri saha açısından bölgenin en büyük limanıdır. İnşasına 1955 yılında başlanan ve bir bölümü 1959 yılında tamamlanan İzmir Limanı, 1989 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından işletilmiştir. Bu tarihten sonra ise mülkiyeti Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü'ne geçmiştir (Esmer vd., 2019).

## 2. Yöntem

Araştırmanın 2000-2022 yılları arasında Türkiye'de elleçlenen toplam, Antalya, Mersin ve TCDD İzmir limanlarına ait elleçlenmiş ihracat, ithalat, kabotaj ve transit yük verileri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın resmi internet sayfasından alınmıştır (UAB, 2023b). Bu veriler kullanılarak ilk olarak, Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ihracat, ithalat, kabotaj ve transit yüklerin Türkiye'deki limanların tamamında elleçlenen yıllık yük miktarları içerisindeki payları belirlenmiştir. İkinci olarak, Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yük miktarları ile bu limanın doğusunda yer alan en yakın ticaret limanı olan Mersin ve kuzey-batısında yer alan TCDD İzmir Limanı'nda elleçlenen yük miktarları karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ve yapılan Shapiro-Wilk testinde nonparametrik

oldukları saptanan ihracat, ithalat ve transit yük miktarları arasındaki farkların karşılaştırılmasında Kruskal-Wallis testi, ikişerli karşılaştırmalarda Mann-Whitney U testi, parametrik olduğu tespit edilen kabotaj yükün miktarlarına ait verilerin karşılaştırılmasında ise tek yönlü varyans analizi, ikişerli olarak karşılaştırmalarında da Tukey testi uygulanmıştır. Söz konusu testlerin uygulanmasında SPSS istatistik programından yararlanılmıştır.

## BULGULAR VE TARTIŞMA

### 1. Türkiye'nin Denizyoluyla Yük Taşımacılığındaki Antalya Limanı'nın Payı

Türkiye'de 71 Liman Başkanlığı bulunmaktadır. Bu Liman Başkanlıklarından 21'i aynı zamanda Bölge Liman Başkanlığı'dır. Ancak, 2021 yılında bu liman başkanlıklarından sadece 44'ünün idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde yük elleçlemesi gerçekleşmiştir (DGM, 2022).

Yapılan hesaplamalar sonucunda 2000-2022 yılları arasında Türkiye'deki limanlarda her yıl ortalama 348,26 milyon ton yük elleçlendiği tespit edilmiştir. Elleçlenen bu yüklerin 85,71 milyon tonunu (%24,6'sını) ihracat yükleri, 169,33 milyon tonunu (%48,6'sını) ithalat yükleri, 44,60 milyon tonunu (%12,8'ini) kabotaj yükleri ve 48,62 milyon tonunu (%14,0'ünü) transit yükler oluşturmuştur. Aynı dönemde Antalya Limanı'nda elleçlenen yıllık yük miktarının ortalama 5,12 milyon ton olduğu belirlenmiştir. Bu miktarın 2,6 milyon tonu (%50,8'ini) ihracat yükü, 1,13 milyon tonu (%22,1'ini) ithalat yükü, 1,38 milyon tonu (%27'sini) kabotaj yüküdür. Transit yükün miktarı ise oldukça düşüktür (Tablo 3).

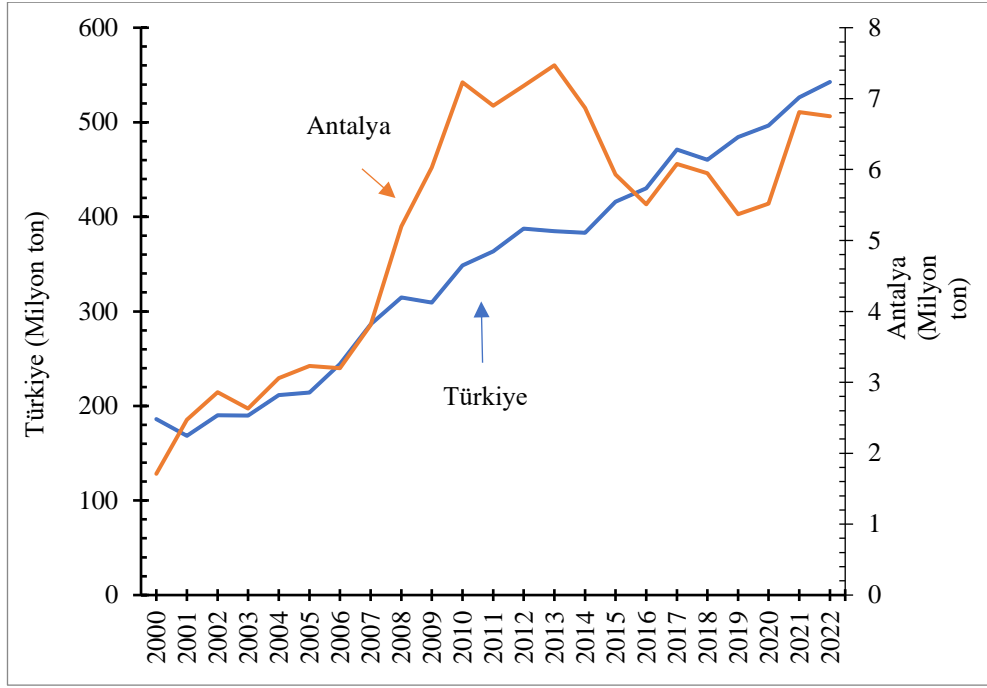
Tablo 3'de görüldüğü gibi, Türkiye'de elleçlenen toplam yük miktarı 2000 yılında 186,03 milyon ton iken, daha sonraki yıllarda düzenli olarak artarak 2022 yılında 542,61 milyon tona ulaşmıştır. Antalya Limanı'nda da 2000 yılında sadece 1,71 milyon ton olan elleçlenen yük miktarı, düzenli bir artış göstererek 2013 yılında 7,48 milyon tona yükselmiştir. Şekil 3'de de görüldüğü gibi, Antalya Limanı'nda elleçlenen yük miktarı 2008 yılından itibaren 2013 yılına kadar hızlı bir artış göstermiştir. Takip eden yıllarda ise inişli-çıkışlı bir seyir izlediği belirlenmiştir.



**Tablo 3.** Türkiye geneli ve Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ihracat, ithalat, kabotaj ve transit yüklerin miktarları (Milyon ton) ile Türkiye genelinde elleçlenen yük tipleri içerisindeki Antalya Limanı'nın paylarının (%) yıllara göre dağılımı

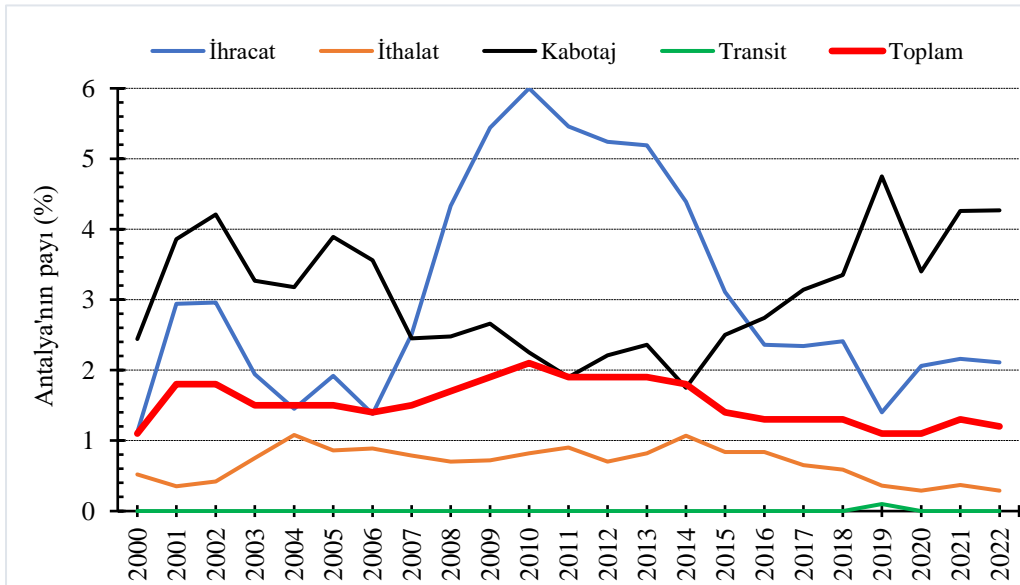
Yıl	İhracat			İthalat			Kabotaj			Transit			Toplam		
	Türk.	Ant.	Ant. (%)	Türk.	Ant.	Ant. (%)	Türk.	Ant.	Ant. (%)	Türk.	Ant.	Ant. (%)	Türk.	Ant.	Ant. (%)
2000	32,28	0,36	1,1	85,83	0,45	0,5	37,15	0,90	2,4	30,77	0,00	0,0	186,03	1,71	0,9
2001	40,63	1,20	2,9	72,78	0,26	0,4	26,28	1,01	3,9	28,72	0,00	0,0	168,41	2,47	1,5
2002	43,00	1,27	3,0	89,83	0,37	0,4	28,78	1,21	4,2	28,54	0,00	0,0	190,15	2,85	1,5
2003	46,05	0,90	1,9	103,43	0,78	0,8	29,20	0,95	3,3	11,22	0,00	0,0	189,90	2,63	1,4
2004	55,12	0,80	1,5	121,04	1,31	1,1	29,88	0,95	3,2	5,49	0,00	0,0	211,53	3,06	1,4
2005	54,49	1,05	1,9	126,17	1,09	0,9	28,07	1,09	3,9	5,62	0,00	0,0	214,35	3,23	1,5
2006	63,31	0,88	1,4	139,41	1,23	0,9	30,60	1,09	3,6	11,14	0,01	0,0	244,46	3,21	1,3
2007	68,66	1,73	2,5	153,40	1,21	0,8	35,73	0,88	2,5	28,49	0,00	0,0	286,28	3,82	1,3
2008	73,25	3,17	4,3	151,55	1,06	0,7	39,06	0,97	2,5	50,74	0,00	0,0	314,60	5,2	1,7
2009	73,77	4,01	5,4	139,86	1,01	0,7	37,79	1,01	2,7	58,01	0,00	0,0	309,43	6,03	1,9
2010	83,93	5,04	6,0	162,59	1,33	0,8	37,99	0,86	2,3	64,12	0,00	0,0	348,63	7,23	2,1
2011	81,78	4,46	5,5	173,55	1,56	0,9	43,64	0,83	1,9	64,38	0,00	0,0	363,35	6,85	1,9
2012	91,31	4,79	5,2	192,47	1,36	0,7	46,92	1,04	2,2	56,72	0,00	0,0	387,42	7,19	1,9
2013	89,55	4,65	5,2	187,78	1,55	0,8	53,94	1,28	2,4	53,66	0,00	0,0	384,93	7,48	1,9
2014	88,54	3,89	4,4	194,77	2,09	1,1	50,73	0,89	1,8	49,07	0,00	0,0	383,11	6,87	1,8
2015	92,15	2,87	3,1	208,33	1,75	0,8	52,47	1,31	2,5	63,09	0,00	0,0	416,04	5,93	1,4
2016	94,81	2,24	2,4	215,13	1,81	0,8	53,30	1,46	2,7	66,96	0,00	0,0	430,20	5,51	1,3
2017	113,69	2,66	2,3	233,66	1,52	0,7	60,40	1,89	3,1	63,43	0,00	0,0	471,18	6,07	1,3
2018	110,42	2,66	2,4	218,54	1,30	0,6	59,56	1,99	3,4	71,63	0,00	0,0	460,15	5,95	1,3
2019	131,68	1,85	1,4	221,40	0,80	0,4	56,11	2,66	4,8	74,97	0,07	0,1	484,16	5,38	1,1
2020	138,90	2,86	2,1	226,54	0,66	0,3	58,80	2,00	3,4	72,40	0,00	0,0	496,64	5,52	1,1
2021	153,76	3,32	2,2	232,63	0,86	0,4	61,90	2,64	4,3	78,01	0,00	0,0	526,30	6,82	1,3
2022	150,17	3,17	2,1	243,92	0,70	0,3	67,50	2,88	4,3	81,02	0,00	0,0	542,61	6,75	1,2
<b>Ort.</b>	<b>85,71</b>	<b>2,60</b>	<b>3,1</b>	<b>169,33</b>	<b>1,13</b>	<b>0,7</b>	<b>44,60</b>	<b>1,38</b>	<b>3,1</b>	<b>48,62</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>348,26</b>	<b>5,12</b>	<b>1,5</b>

(Türk: Türkiye, Ant: Antalya)



**Şekil 3.** Türkiye genelinde ve Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yük miktarlarının yıllara göre dağılımı

Türkiye genelinde 2000-2022 yılları arasında elleçlenen toplam yükün (348,26 milyon ton yıl<sup>-1</sup>) %1,5'inin (5,12 milyon ton yıl<sup>-1</sup>) Antalya Limanı'nda elleçlendiği tespit edilmiştir. Bu oran yıllara göre önemli farklılıklar göstermiştir. Antalya Limanı'nın payı 2001-2007 yılları arasında %1,3-1,5 arasında değişmiştir. Elleçlenen yük miktarlarındaki artışta olduğu gibi Antalya Limanı'nın payı 2008 yılında artmaya başlamış, 2014 yılına kadar olan süreç içerisinde %1,7-2,1 arasında değişmiştir. Şekil 4'de görüldüğü gibi, sonraki yıllarda tekrar azalmaya başlamış ve %1,1 ile %1,3 arasında değişmiştir.



**Şekil 4.** Türkiye limanlarında elleçlenen ihracat, ithalat, kabotaj ve transit yükleri içerisinde Antalya Limanı'nda elleçlenen yüklerin paylarının yıllara göre dağılımı

Türkiye genelinde 2000 yılında elleçlenen ihracat yükünün miktarı sadece 32,28 milyon ton iken, takip eden yıllarda tedrici olarak artarak 2021 yılında 153,76 milyon tona ulaşmıştır. Antalya Limanı'nda



elleçlenen ihracat yükünün miktarı da 2000 yılında 0,36 milyon ton iken, 2001 yılında 1,20 milyon tona, 2010 yılında 5,04 milyon tona yükselmiştir. Ancak, takip eden yıllarda özellikle 2014 yılından sonra azalmaya başlayan ihracat yükünün miktarı 2019 yılında 1,85 milyon tona kadar düşmüştür. Türkiye genelinde 2000-2022 yılları arasında yılda elleçlenen ortalama 85,71 tonluk ihracat yükünün 2,60 milyon tonu Antalya Limanı'nda elleçlenmiştir. Bu değerlere göre Türkiye'de elleçlenen toplam ihracat yükü miktarı içerisinde Antalya Limanı'nın payı %3,1'dir (Tablo 3). Elleçlenen ihracat yükü miktarı bakımından Antalya Limanı'nın Türkiye limanları içerisindeki payı yıllara göre önemli değişiklikler göstermiştir. Şekil 4'de de görüldüğü gibi, 2000 yılında sadece %1,1 olan Antalya Limanı'nın payı, 2002 yılında %3'e yükselmiştir. Takip eden yıllarda ise azalmaya başlamış ve 2006 yılında %1,38'e kadar düşmüştür. Bu oran, 2007 yılından itibaren tekrar artış göstermiş ve 2010 yılında %6,10'a ulaşmıştır. Ancak, özellikle 2014 yılından itibaren tekrar hızla azalmaya başlayarak 2022 yılında %2,1 olmuştur.

Türkiye genelinde elleçlenen toplam ithalat yükünün miktarı, ihracat yüküne göre oldukça yüksektir. Tablo 3 incelendiğinde, 2000 yılında elleçlenen 85,83 milyon ton ithalat yükünün 2022 yılına kadar düzenli bir şekilde artarak 243,92 milyon tona ulaştığı anlaşılmaktadır. Antalya Limanı'nda da 2000 yılında 0,45 milyon ton ithalat yükü elleçlenirken, bu miktar 2014 yılında 2,09 milyon tona kadar yükselmiştir. Ancak daha sonraki yıllarda azalmaya başlamış ve 2022 yılında 0,70 milyon tona kadar düşmüştür. Türkiye genelinde 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ithalat yükünün yıllık ortalaması ise 169,33 milyon ton iken, Antalya Limanı'nda elleçlenen ithalat yükünün yıllık ortalaması 1,13 milyon ton yılıdır. Bu değerlere göre, Türkiye'de elleçlenen ithalat yük miktarı içerisindeki Antalya Limanı'nın payı sadece %0,7'dir.

Türkiye'de elleçlenen toplam ihracat yükü içerisinde Antalya Limanı'nın payı (%3,1), ithalat yüküne göre (%0,7) oldukça yüksektir. Bunda, Antalya Limanı'ndan yapılan ithalatın düşüklüğünün yanı sıra bu limandan ihracat amaçlı elleçlenen yükün daha çok çimento, mermer ve barit gibi büyük tonajlı yüklerden oluşması da etkili olmuştur. Bu limandan yapılan en önemli ihracat kalemini blok mermer oluşturmaktadır (Demirdal, 2021). Ceylan ve Erturgut (2020)'de de, Antalya Limanı'nın çoğunlukla alüminyum, mermer, çimento, barit, kömür, gübre ve buğday sektörlerinde faaliyet gösteren şirketler tarafından kullanıldığı belirtilmektedir.

Türkiye genelinde limanlarda elleçlenen kabotaj yükünün miktarı 2001 yılında 26,28 milyon ton iken, daha sonraki yıllarda düzenli bir şekilde artarak 2022 yılında 67,50 milyon tona ulaşmıştır. Antalya Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükün miktarı ise 2000-2014 yılları arasında 0,83 ile 1,28 milyon ton arasında düzensiz bir dağılım göstermiştir. Ancak, 2015 yılından sonra düzenli bir şekilde artarak 2022 yılında 2,88 milyon tona ulaşmıştır. Türkiye'de 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yıllık kabotaj yükü miktarı ortalama 44,60 milyon ton iken, aynı dönemde Antalya Limanı'nda elleçlenen yıllık ortalama kabotaj yükü 1,38 milyon ton olmuştur (Tablo 3). Bu değerlere göre, Türkiye limanlarında elleçlenen kabotaj yükünün %3,1'inin Antalya Limanı'nda elleçlendiği anlaşılmaktadır. Şekil 4'de görüldüğü üzere, 2001-2006 yılları arasında Türkiye genelinde elleçlenen kabotaj yükü içerisinde Antalya Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükünün payı %3,2 ile %4,2 arasında değişmiştir. Bu oranın 2007-2015 yılları arasında ise bir miktar düşüşle %1,8 ile %2,7 arasında değişen oranlara gerçekleştiği belirlenmiştir. Sonraki yıllarda ise özellikle 2016 yılından itibaren Antalya Limanı'nın payı tekrar artmaya başlamıştır. Antalya Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükün çok büyük bir kısmını Aliağa ve İzmit Tüpraş'tan taşınan sıvı ve gaz yakıtlarının oluşturduğu düşünülmektedir. Ülkemizin en önemli turizm bölgesi olan Antalya'ya yapılan gerek yurt içi ve yurtdışı uçak seferlerinin artması, gerekse karayolundaki araç sayısındaki hızlı artış bölgedeki petrol ve gaz tüketimini artırmıştır.

Türkiye genelinde limanlarda elleçlenen transit yük miktarı ise 2000-2002 yılları arasında yıllık 28-30 milyon ton civarında iken, 2003-2006 yılları arasında 5,49 milyon tona kadar düşmüştür. Daha sonraki süreçte ise tedrici olarak artarak 2022 yılında 81,02 milyon tona ulaşmıştır. Antalya Limanı'nda ise çok az transit yük elleçlendiği saptanmıştır. Çünkü, Antalya Limanı deniz yolu taşımacılığı için ana hatların dışında yer almaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'de 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yıllık ortalama 48,62 milyon ton transit yük içerisindeki Antalya Limanı'nın payının hesaplanmasına gerek duyulmamıştır.

## 2. Antalya Limanı ile Mersin ve İzmir limanlarının karşılaştırmalı yük analizi

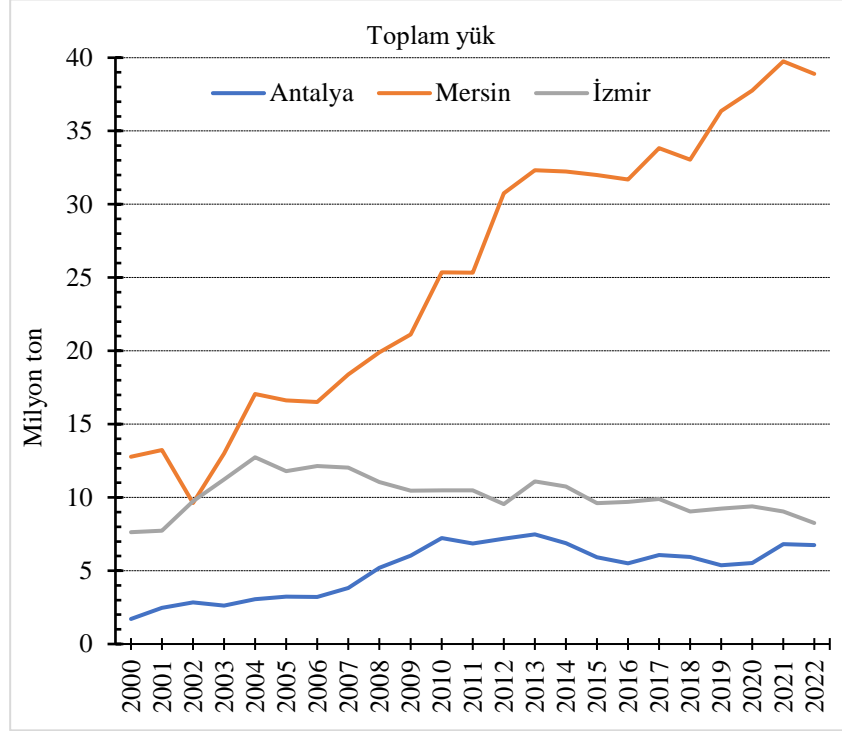
Antalya Limanı'nda işlem gören yükün büyük çoğunluğunun elleçlendiği QTerminals Antalya, yıllık 1.500 gemi, 4 milyon ton genel ve dökme yük, 350.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir (QTerminals Antalya, 2023). İki rıhtıma sahip ASBAŞ Limanı'nda ise sadece çimento ve barit gibi yükler elleçlenmektedir. Mersin Limanı ise, sahip olduğu 21 adet rıhtımı ile eş zamanlı olarak yaklaşık 30 gemiye yükleme - boşaltma hizmeti verebilmektedir. Senelik elleçleme kapasitesi ise ortalama 15 milyon ton'dur. Senede yaklaşık 3.640 gemi kabul etme kapasitesine sahip olan TCDD İzmir Limanı (Develi, 2021) bölgenin en büyük geri sahaya sahip (680 bin m<sup>2</sup>) limanıdır. Limanın içine kadar uzanan demiryolu hattı bulunmaktadır. Limanda 25 yanaşma yeri (Toplam 3.550 m uzunluğunda) bulunmaktadır. Rıhtımların derinliği 7-12 m arasında değişmektedir (Esmer vd., 2021). Bu bilgilerden, Antalya Limanı'na göre Mersin Limanı ve TCDD İzmir Limanı'nın daha geniş alanlara ve daha büyük altyapı donanımlarına sahip oldukları anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra limanların arkasında kalan ticari alan ya da limanı yük ile besleyen saha olarak tanımlanan hinterlant (İrtem, 2019) limanlar için çok önemlidir. İzmir ve Mersin arasındaki yaklaşık 700 deniz millik kıyı şeridinin ortasında bulunan en büyük yük ve yolcu limanı olan Antalya Limanı'nın hinterlandında Isparta, Burdur, Afyonkarahisar, Denizli ve Konya illeri yer almaktadır. TCDD İzmir Limanı gelişmiş ulaşım altyapısı sayesinde geniş bir hinterlanda hizmet vermektedir. Demiryolu hattı TCDD İzmir Limanı'nın içine kadar ulaşmaktadır. Oldukça geniş bir hinterlant alanına sahip olan İzmir Limanlarının birincil hinterlandını İzmir, Aydın, Denizli, Afyonkarahisar ve Manisa illeri; ikincil hinterlandını ise Balıkesir, Bursa, Eskişehir, Bilecik, Ankara, Kütahya, Çanakkale, Muğla, Isparta ve Burdur illeri oluşturmaktadır (Esmer vd., 2021). Bu illerden Denizli, Afyonkarahisar, Burdur ve Isparta illeri aynı zamanda Antalya Limanı'nın da hinterlandında yer almaktadır. Türkiye'nin güneyindeki en büyük konteyner limanlarından biri olan Mersin Limanı ise oldukça geniş bir hinterlanda sahiptir. Düzenli uğrak yapan 20'nin üzerinde konteyner hattıyla, dünyanın tüm ana limanlarıyla bağlantılıdır (Zeybek, 2021). Mersin Limanı hinterlandı içerisinde yer alan illerden birisi de Aynı zamanda Antalya Limanı hinterlandında da yer alan Konya'dır. Dolayısıyla, Antalya Limanı'nın Mersin ve İzmir limanlarından etkilenmesi kaçınılmazdır. Bunun yanı sıra limanların işlem hacmi üzerinde liman sahasının büyüklüğü, limanın derinliği, bulunduğu şehrin sanayisi, hinterlandında yer alan iller ile olan demiryolu bağlantısı da oldukça etkili olan faktörlerdendir. Demiryolu bağlantısı bulunmayan Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında yıllık ortalama 5,12 milyon ton yük elleçlenirken, demiryolu bağlantıları bulunan Mersin Limanı'nda 25,55 milyon ton, TCDD İzmir Limanı'nda 10,13 milyon ton yük elleçlenmiştir (Tablo 4). Bu yük elleçleme verilerinden 2000-2022 yılları arasında Antalya Limanı'na göre Mersin Limanı'nda 5 misli, TCDD İzmir Limanı'nda iki misli daha fazla yük elleçlendiği anlaşılmaktadır. Limanlarda elleçlenen yüklerin miktarları arasındaki farkların istatistikî olarak da anlamlı oldukları (P<0,05) saptanmıştır.

**Tablo 4.** Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ihracat, ithalat, kabotaj ve transit yüklerin yıllara göre dağılımları (Milyon ton)

Yıl	İhracat			İthalat			Kabotaj			Transit			Toplam		
	Ant.	Mer.	İzm.	Ant.	Mer.	İzm.	Ant.	Mer.	İzm.	Ant.	Mer.	İzm.	Ant.	Mer.	İzm.
2000	0,36	4,87	4,78	0,45	5,29	2,47	0,90	2,61	0,38	0,00	0,00	0,00	1,71	12,77	7,63
2001	1,20	5,60	5,97	0,26	5,52	1,55	1,01	2,12	0,21	0,00	0,00	0,00	2,47	13,24	7,73
2002	1,27	3,06	7,05	0,37	4,36	2,60	1,21	1,89	0,10	0,00	0,31	0,00	2,85	9,62	9,75
2003	0,90	3,86	8,01	0,78	7,16	3,10	0,95	1,69	0,10	0,00	0,29	0,02	2,63	13	11,23
2004	0,80	5,09	9,18	1,31	10,59	3,45	0,95	1,35	0,07	0,00	0,03	0,04	3,06	17,06	12,74
2005	1,05	5,85	8,30	1,09	9,54	3,38	1,09	1,19	0,07	0,00	0,03	0,04	3,23	16,61	11,79
2006	0,88	6,70	8,07	1,23	8,52	3,77	1,09	1,12	0,30	0,01	0,17	0,01	3,21	16,51	12,15
2007	1,73	7,22	7,46	1,21	9,70	4,18	0,88	1,30	0,37	0,00	0,17	0,03	3,82	18,39	12,04
2008	3,17	7,89	6,61	1,06	10,37	3,96	0,97	1,58	0,45	0,00	0,05	0,03	5,2	19,89	11,05
2009	4,01	8,27	7,04	1,01	11,02	3,16	1,01	1,76	0,26	0,00	0,06	0,01	6,03	21,11	10,47
2010	5,04	10,04	6,27	1,33	13,53	3,64	0,86	1,55	0,56	0,00	0,24	0,01	7,23	25,36	10,48
2011	4,46	9,70	5,32	1,56	14,09	4,63	0,83	1,43	0,53	0,00	0,11	0,00	6,85	25,33	10,48
2012	4,79	10,25	5,26	1,36	18,90	3,80	1,04	1,45	0,49	0,00	0,15	0,00	7,19	30,75	9,55
2013	4,65	11,95	5,30	1,55	18,86	5,12	1,28	1,40	0,67	0,00	0,12	0,01	7,48	32,33	11,1
2014	3,89	12,11	5,49	2,09	18,86	4,64	0,89	1,22	0,62	0,00	0,04	0,00	6,87	32,23	10,75
2015	2,87	12,17	4,67	1,75	18,53	4,35	1,31	1,29	0,57	0,00	0,01	0,02	5,93	32	9,61
2016	2,24	12,10	4,84	1,81	17,97	4,21	1,46	1,62	0,57	0,00	0,00	0,07	5,51	31,69	9,69
2017	2,66	13,60	4,40	1,52	19,01	4,71	1,89	1,22	0,75	0,00	0,01	0,04	6,07	33,84	9,9
2018	2,66	14,76	4,05	1,30	16,99	4,06	1,99	1,16	0,93	0,00	0,13	0,00	5,95	33,04	9,04
2019	1,85	15,82	4,24	0,80	19,01	4,17	2,66	1,03	0,82	0,07	0,51	0,00	5,38	36,37	9,23
2020	2,86	16,14	4,33	0,66	18,77	4,04	2,00	2,20	0,99	0,00	0,65	0,03	5,52	37,76	9,39
2021	3,32	17,77	4,18	0,86	18,85	3,68	2,64	1,98	1,18	0,00	1,15	0,00	6,82	39,75	9,04
2022	3,17	16,57	3,46	0,70	19,34	3,38	2,88	1,87	1,42	0,00	1,11	0,00	6,75	38,89	8,26
<b>Ort.</b>	<b>2,60</b>	<b>10,06</b>	<b>5,84</b>	<b>1,13</b>	<b>13,69</b>	<b>3,74</b>	<b>1,38</b>	<b>1,57</b>	<b>0,54</b>	<b>0,00</b>	<b>0,23</b>	<b>0,02</b>	<b>5,12</b>	<b>25,55</b>	<b>10,13</b>

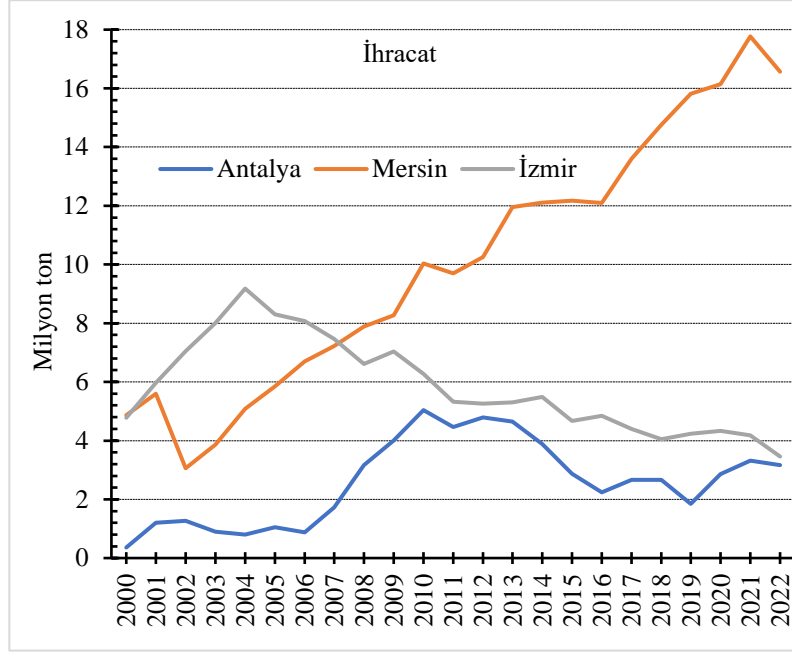
(Ant: Antalya, Mer: Mersin, İzm: İzmir)

Antalya Limanı'nda 2000-2003 yılları arasında elleçlenen yüklerin yıllara göre dağılımlarının verildiği Tablo 4 incelendiğinde, Antalya Limanı'nda 2000-2007 yılları arasında yıllık 1,71-3,82 milyon ton, 2008 yılından sonra ise yıllık 5,2 ile 7,48 milyon ton arasında yük elleçlendiği anlaşılmaktadır. Mersin Limanı'nda ise 2000 yılından 2022 yılına kadar tedrici bir artış söz konusudur. Bu limanda elleçlenen yükün yıllık miktarı 2000'li yılların başlarında 10 milyon ton civarında iken, daha sonraki yıllarda düzenli olarak artarak 2020'li yılların başlarında 40 milyon tona yaklaşmıştır. TCDD İzmir Limanı'nda elleçlenen yükün miktarı ise 2002 yılından sonra yıllık 8-12 milyon ton arasında değişmiştir. Antalya ve İzmir limanlarında elleçlenen yüklerin miktarları 2000 yılından 2022 yılına kadar yatay bir seyir izlerken, Mersin Limanı'nda elleçlenen yükün miktarı düzenli bir şekilde artış göstermiştir (Şekil 5).



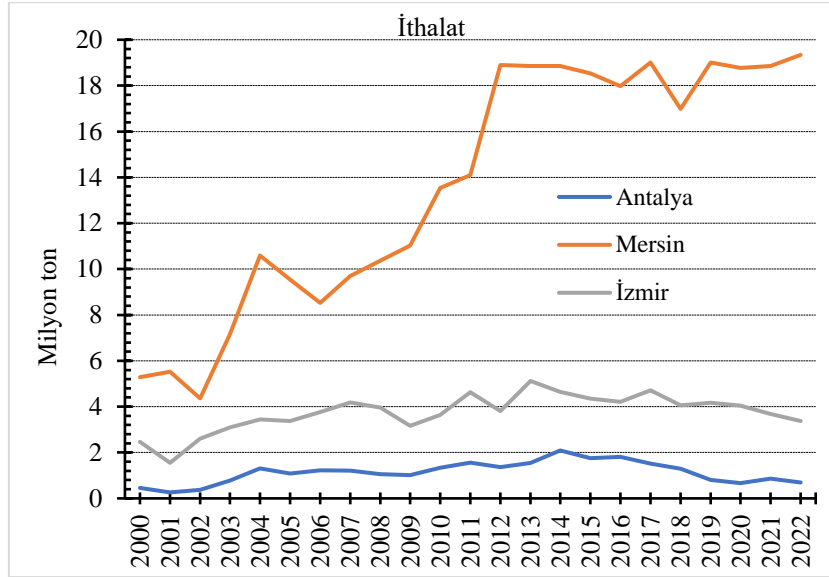
**Şekil 5.** Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yüklerin yıllara göre dağılımı

Antalya Limanı'nda elleçlenen ihracat yükünün yıllık miktarı 2000-2007 yılları arasında 0,36-1,73 milyon ton arasında değişen düzensiz bir seyir izlerken, 2008 yılından itibaren önemli oranlarda artmaya başlamış ve 2010 yılında 5,04 milyon tona ulaşmıştır. Daha sonraki yıllarda ise bir süre düzenli bir seyir izlerken 2014 yılından itibaren azalmaya başlamıştır (Şekil 6). Mersin Limanı'nda elleçlenen ihracat yükünün miktarı ise 2000 yılından 2022 yılına kadar düzenli olarak artmıştır. TCDD İzmir Limanı'nda ise 2000'li yılların başlarında bir artış söz konusu ise de, 2004 yılından 2022 yılına kadar sürekli bir azalma söz konusudur. Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yıllık ihracat yükünün ortalaması 2,60 milyon ton iken, bu miktar Mersin Limanı'nda 10,06 milyon ton ve TCDD İzmir Limanı'nda 5,84 milyon ton olmuştur. Bu verilere göre Antalya Limanı'na göre Mersin Limanı'nda 3,9 misli, TCDD İzmir Limanı'nda 2,2 misli daha fazla ihracat yükü elleçlendiği anlaşılmaktadır. Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında elleçlenen ihracat yük miktarları arasındaki farklar istatistiki olarak ta anlamlı ( $P < 0,05$ ) bulunmuştur.



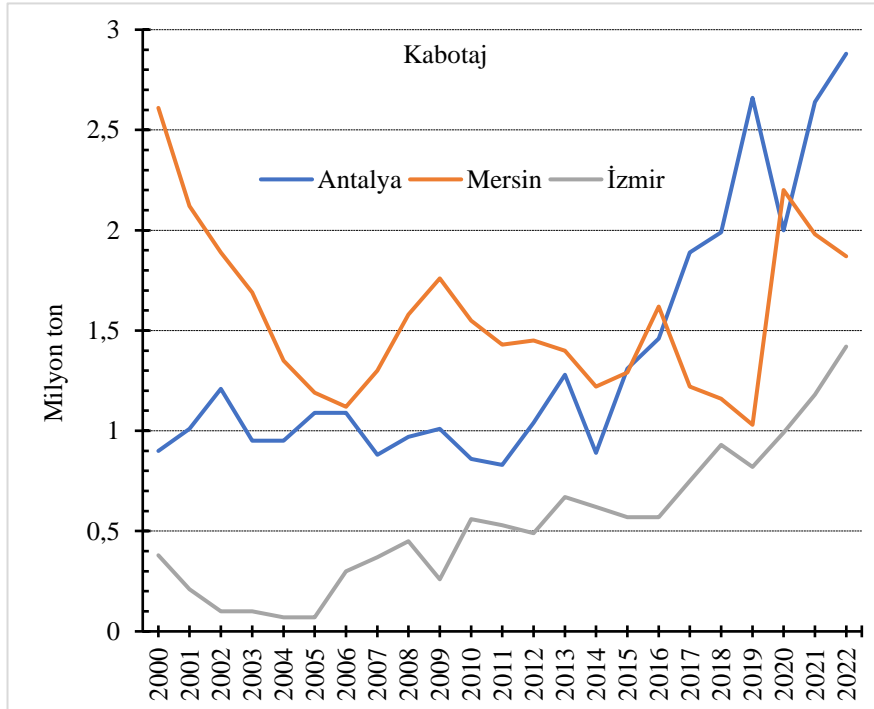
**Şekil 6.** Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ihracat yükünün yıllara göre dağılımı

Antalya Limanı'nda 2000'li yılların başlarında çok düşük olan elleçlenen yıllık ithalat yükü miktarı 2004 yılında 1 milyon tonun üzerine çıkmıştır. Daha sonraki yıllarda dalgalanmalar gösteren elleçlenen ithalat yükü miktarı 2005-2018 yılları arasında 1-2 milyon ton arasında değişmiştir. Son yıllarda ise önemli oranlarda azalmalar söz konusudur (Şekil 7). TCDD İzmir Limanı'nda 2000'li yılların başlarında elleçlenen yıllık ithalat yükü miktarı 1,5-2,5 milyon ton arasında değişirken, 2004 yılından itibaren artmaya başlamış ve 2022 yılına kadar 3-5 milyon ton arasında değişmiştir. Mersin Limanı'nda elleçlenen yıllık ithalat yükü miktarı ise 2000 yılından 2011 yılına kadar tedrici olarak artmış, 2012 yılından sonra ise nispeten stabil bir seyir izlemiştir. Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yıllık ithalat yükü miktarı 1,13 milyon ton iken, Mersin Limanı'nda 13,69 milyon ton, TCDD İzmir Limanı'nda 3,74 milyon ton'dur. Bu değerlerden Antalya Limanı'na göre Mersin Limanı'nda 12,1 misli, TCDD İzmir Limanı'nda 3,3 misli daha fazla ithalat yükü elleçlendiği anlaşılmaktadır. Elleçlenen ithalat yükü miktarı bakımından limanlar arasındaki farkların istatistik olarak ta anlamlı olduğu ( $P < 0,05$ ) belirlenmiştir.



**Şekil 7.** Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen ithalat yükünün yıllara göre dağılımı

Antalya Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükü yıllık miktarı Şekil 8'de görüldüğü gibi 2000 yılından 2015 yılına kadar 1 milyon ton civarında inişli-çıkışlı bir seyir izlerken, 2015 yılından itibaren hızlı bir artış göstererek 2022 yılında 3 milyon tona yaklaşmıştır. TCDD İzmir Limanı'nda ise 2000'li yılların ilk yarısında çok düşük olan yıllık elleçlenen kabotaj yükü miktarı, 2006 yılından sonra sürekli artış göstererek 2022 yılında 1,5 milyon tona yaklaşmıştır. Mersin Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükü miktarında ise 2000-2006 yılları arasında sert bir düşüş olmuştur. Takip eden 2007-2019 yılları arasında ise önemli miktarlarda artış ve azalışlar söz konusu ise de 2020 yılından sonra önemli bir artış izlenmektedir.

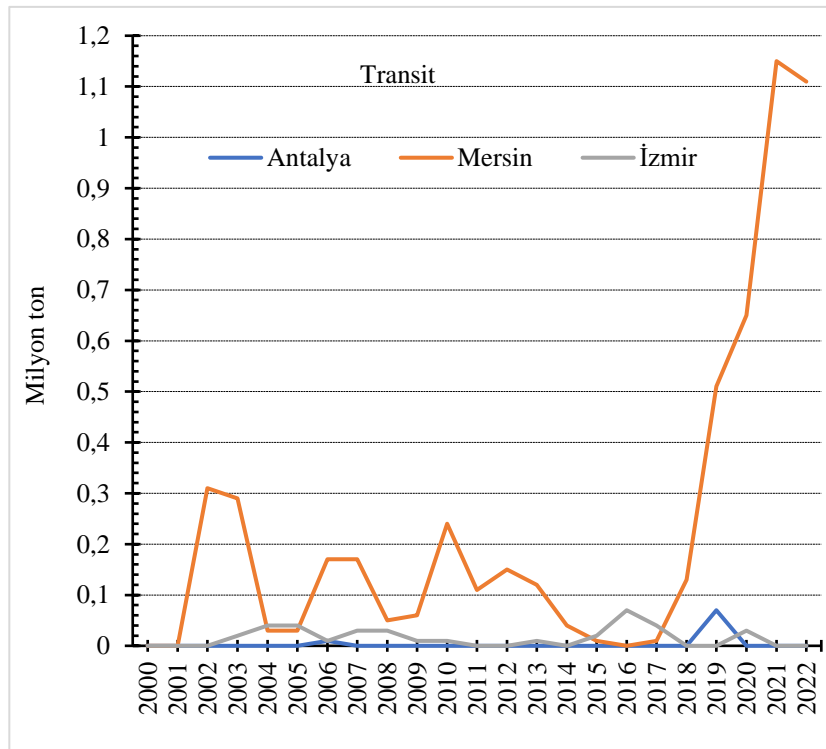


**Şekil 8.** Antalya, Mersin ve İzmir Limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen kabotaj yükünün yıllara göre dağılımı



Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen yıllık kabotaj yükü miktarı ortalama 1,38 milyon ton iken, bu miktar Mersin Limanı'nda 1,57 milyon ton ve TCDD İzmir Limanı'nda 0,54 milyon ton'dur. Bu değerler, Mersin ve Antalya limanlarında elleçlenen yük miktarlarının birbirine çok yakın olduğunu (1:1,14) göstermektedir. Bu iki limanda elleçlenen kabotaj yükün miktarları arasında anlamlı fark olmadığı ( $P>0,05$ ) belirlenmiştir. Antalya Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükü miktarı ise TCDD İzmir Limanı'nda elleçlenen kabotaj yükünün miktarından 2,6 misli daha fazladır. Bu iki liman arasındaki farkın ise istatistiki olarak ta anlamlı ( $P<0,05$ ) bulunmuştur.

Şekil 9'da görüldüğü gibi, 2000-2022 yılları arasında Antalya ve İzmir limanlarında kayda değer transit yük elleçlemesi olmamıştır. Mersin Limanı'nda elleçlenen transit yükün miktarı ise 2018 yılından itibaren hızla artmaya başlamıştır. Antalya Limanı'nda 2000-2022 yılları arasında elleçlenen transit yükün miktarı çok düşük iken, aynı dönemde TCDD İzmir Limanı'nda yıllık sadece 0,02 milyon ton, Mersin Limanı'nda ise 0,23 milyon ton transit yük elleçlendiği belirlenmiştir.



**Şekil 9.** Antalya, Mersin ve İzmir limanlarında 2000-2022 yılları arasında elleçlenen transit yükün yıllara göre dağılımı

Antalya Limanı hinterlandında yer alan Isparta, Burdur, Afyonkarahisar, Denizli ve Konya illerinden Konya, aynı zamanda Mersin Limanı'nın, Denizli, Isparta, Burdur ve Afyonkarahisar ise TCDD İzmir Limanı'nın hinterlandında da yer almaktadır. Bu illerden Konya'nın sanayisi oldukça gelişmiştir. Ancak, sadece Seydişehir İlçesi'nde bulunan ETİ Alüminyum fabrikasında üretilen alüminyumun ihracatı Antalya Limanı'ndan yapılmaktadır. Bu ilden deniz yoluyla yapılan ihracatın hemen hemen tamamında Mersin Limanı kullanılmaktadır. Denizli'den yapılan ihracatta ise İzmir ilinde bulunan limanlar tercih edilmektedir. Farklı limanların hinterlandında yer alan illerin liman tercihlerinde nakliye, navlun fiyatı, şirketlerin ticari ilişkileri gibi birçok faktörün etkili olduğunu söylemek mümkündür. Ölçek ekonomisinden istifade eden güçlü kurumsal firmalar, özellikle konteyner taşımacıları maliyetlerini düşürmek için liman işletmeciliğine girmektedirler (Muslu, 2018). Özellikle ölçek ekonomisinden

yararlanmak isteyen büyük yatırımları olan kurumsal firmalar, özellikle konteyner hat işleticileri maliyetlerini azaltmak için liman işletmeciliği faaliyetleri yürütmektedirler (Muslu, 2018).

Antalya Limanı, Batı Akdeniz’de stratejik önemini sürekli koruyor olmasına rağmen kuruluşundan günümüze kadar liman hacmindeki mevcut artışın dışında, önemli bir gelişme kaydedememiştir. Dış ticaret açısından gelişimini etkileyen unsurların başında, intermodal bir ulaşım ağının bulunmaması, ana liman özelliğinin olmaması (su derinliği nedeni ile büyük tonajlı gemilerin yanaşamaması) ve bölgesinde lojistik merkezi bulunmaması gelmektedir (Ceylan ve Erturgut, 2020). Serbest Bölge ve şehirleşme nedeniyle genişleme şansı bulunmayan, draft sorunu nedeniyle büyük tonajlı gemilerin giriş yapamadığı Antalya Limanı’nın yakın bir gelecekte bölge için yetersiz kalacağı muhakkaktır. Dolayısıyla, draft sorunu olmayacak, karayolu ulaşım altyapısı bulunmayan ve gelecekte inşa edilmesi olası demiryolu hattına bağlantısı olabilecek bir liman yerinin belirlenmesinde yarar vardır.

### SONUÇLAR ve ÖNERİLER:

Araştırma sonuçlarını aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür.

- Elleçlenen yük verilerinin ele alındığı 2000-2022 yılları arasında Türkiye’de elleçlenen toplam yükün %1,5’inin (%3,1 ihracat, %0,7 ithalat, %3,1 kabotaj) Antalya Limanı’nda elleçlendiği belirlenmiştir.
- Araştırmada ele alınan dönem içerisinde Antalya Limanı’na göre Mersin Limanı’nda 5 misli, TCDD İzmir Limanı’nda 2 misli daha fazla yük elleçleme işlemi gerçekleştirilmiştir.
- Antalya Limanı’nda elleçlenen ihracat yükü miktarına göre, Mersin Limanı’nda 3,9 misli, TCDD İzmir Limanı’nda 2,2 misli daha fazla ihracat yükü elleçlenmiştir. Elleçlenen ithalat yükünün miktarı ise Mersin Limanı’nda 12,1 misli, TCDD İzmir Limanı’nda ise 3,3 misli Antalya Limanı’ndan daha fazladır. Antalya ve Mersin limanlarında elleçlenen kabotaj yükünün miktarları arasındaki farkın anlamlı olmadığı tespit edilirken, Mersin Limanı’na göre Antalya Limanı’nda 2,6 misli daha fazla kabotaj yükü elleçlendiği tespit edilmiştir. Antalya ve İzmir limanlarında çok az transit yük elleçlenirken, Mersin Limanı’nda özellikle 2017 yılından itibaren elleçlenen transit yükün miktarı hızla artmıştır.
- Son yıllarda Antalya ve İzmir Limanlarında elleçlenen yük miktarları çok önemli değişiklik göstermez iken, Mersin Limanı’nda elleçlenen yük miktarı artmaya devam etmektedir.
- Antalya Limanı, kuruluşundan bu yana liman hacmindeki artışın dışında önemli bir gelişme gösterememiştir. Bunda limanın intermodal bir ulaşım ağının bulunmaması, draft sorunu nedeniyle büyük gemilerin yanaşamaması ve bölgede lojistik merkezi üssü bulunmaması gibi faktörler etkili olmuştur.
- Bu konuda yapılacak bilimsel çalışmalarda elleçlenen yüklerin tiplerine göre dağılımlarının da verilmesi limanlar hakkında daha ayrıntılı analiz ve değerlendirme yapmayı kolaylaştıracaktır.

### Etik Standart ile Uyumluluk

**Çıkar çatışması:** Yazar, kendisi ve diğer üçüncü kişi ve kurumlarla çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

**Etik Kurul İzni:** Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

**Finansal Destek:** Bu çalışma için herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

**KAYNAKÇA:**

- Alderton, P. M. (1999). *Port Management and Operations*. Londra: LLP Reference Publishing.
- ASBAŞ (2023). *Asbaş Sebest Bölge Kurucusu ve İşleticisi A.Ş.* [https://www.asbas.com.tr/asbas\\_kurumsal-hizmetler-liman-isletme.asp](https://www.asbas.com.tr/asbas_kurumsal-hizmetler-liman-isletme.asp)
- Ceylan, S. ve Erturgut, R. (2020). *Serbest liman uygulamaları, Liman merkezli lojistik ve Kruvaziyer turizmi; Antalya limanı*. Paradigma Akademi, İstanbul, 142 s. <https://www.paradigmaakademiyayinlari.com/wp-content/uploads/2020/03/serbest-liman-uygulamaları-e-kitap.pdf>
- Demircan, U. (2021). Demiryolu Taşımacılığının Liman Hizmet Pazarlamasına Etkileri. *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 2(2), 91-100. <https://doi.org/10.52602/mtl.945718>
- Demirdal, K. (2021). *Lojistik Organizasyon Olarak Antalya Limanı'nın Bölgesel Kalkınmadaki Rolü: Tr61 Bölgesi'nde Faaliyet Gösteren Dış Ticaret Firmaları Üzerinde Bir Araştırma*. Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı, Antalya, 125 s.
- Develi, E. İ. (2021). Lojistik türlerinden denizyolu taşımacılığı ve Türkiye pazarı özelinde bir durum (GZFT) analizi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(42), 1640-1661. doi:10.46928/iticusbe.987065
- DGM (2022). *İstatistik Bülteni 2021*. Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ankara. <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/istatistik-bulteni-2021-22-02-2022.pdf>
- Esmer, S., Başer, S.Ö, Oral, E.Z., Danacı, A., Balcı, G., Akbayırlı, K., Kuş, C., Üstünel, E.M., Elüstün, H.G., Dağhan, İ., Kocaoğlu, İ. ve Özen, S. (2019). *TCDD İzmir Alsancak Limanının Geçmişten Günümüze Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi*. İzmir Kalkınma Ajansı, İzmir, 100 s.
- Esmer, S., Oral, E. Z., Çankaya, H. ve Danacı, A. (2021). *İzmir Limanları Mevcut Durum ve Gelişim Analizleri*. İzmir Kalkınma Ajansı, İzmir, 133 s.
- İrtem, Ş.S. (2019). Limanların Hinterlant Bağlantı Kapiliyetleri Üzerine Literatür Taraması Ve Liman Kapısı Olarak Bucak Ovası. *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(2), 117-137.
- MIP (2023). *Mersin International Port*. <https://www.mersinport.com.tr/tr/liman-hizmetleri/detay/demiryolu-terminal-hizmetleri/89/208/0>
- Muslu, A. (2018). Gemi İşletmeciliğinde Önem Kazanan Ölçek Ekonomisi ve Türkiye Deniz Ticaretine Yansımaları. *International Journal of Social Humanities Sciences Research (JSHSR)*, 5(25), 2264-2282.
- QTerminals Antalya (2023). <https://www.qterminals-antalya.com/about-us/>
- Talley, W. (2009). *Port Economics*. New York: Routledge.
- TCDD (2023). *Mersin Limanı*. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/mersin-limani>

Tür, R., Küçükosmanoğlu, A. ve Küçükosmanoğlu, Ö. (2013). Antalya Limanı Konteyner Trafiğinin Bulanık Sinir Ağı İle Tahmini. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(2), 109-122.

TÜRKLİM (2022). *Türkiye Limancılık Sektörü 2022 Raporu*. Türkiye Liman İşletmeleri Derneği, 231 s. <https://www.turklim.org/sector-raporu-2022/>

UAB (2023a). *2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 266 s. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/2053-ulasirma-ve-lojistik-ana-plani-rev.pdf>

UAB (2023b). *Deniz Ticareti İstatistikleri*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, İstatistik Bülteni, 2021, 8s. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>

UTİKAD (2021). *UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2021*. UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı, 138 s. <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

Zeybek, H. (2021). Demiryollarının Konteyner Limanı-Hinterlant Bağlantılarındaki Önemi: Mersin Limanı Örneği. *Demiryolu Mühendisliği*, 14, 49-64. doi: 10.47072/demiryolu.840401

## EXTENDED SUMMARY

### Research Problem:

In this study, it was aimed to determine the share of Antalya Port in the total cargo handled in Turkey, and to compare Antalya Port with Mersin and TCDD İzmir ports in terms of the amount and types of cargo handled.

### Research Questions:

What is the place of Antalya Port in the total amount of cargo handled in Turkey? What is the difference between the cargo quantities handled at Mersin Port, which is the closest port in the east, and TCDD İzmir Port, which is located in the north-west? What are the advantages and disadvantages of Antalya Port and Mersin and İzmir Ports? Why hasn't the Antalya Port shown the desired development?

### Literature Review:

Maritime transport, which has a leading and important role in the globalization of trade, is generally preferred more for the transportation of large volumes and low time sensitive cargoes. One of the most important maritime transport routes in the world is the route between the regions north of the Atlantic Ocean and the north of the Indian Ocean, over the Red Sea and the Mediterranean. The main element of this route, the Suez Canal and the Red Sea, and then the Indian Ocean, the Dardanelles and Istanbul Straits to the Black Sea, and the Strait of Gibraltar to the Mediterranean, which opens to the Atlantic Ocean, and many parts of Europe, Asia and Africa. The country has a coastline. Therefore, the Mediterranean is very important in the trade of the countries with a coast. In this important geography, there are areas of development, especially in terms of transit transportation activities, in front of maritime transport, which has an important share in Turkey's foreign trade (UTIKAD, 2021). The role of ports in Turkey will be great in this.

According to UAB (2023a), the weight of the maritime sector in transportation should be increased, in other words, transportation should be shifted from land to sea. In order to achieve this, it is necessary to follow the developments in the world and to implement a dynamic maritime policy by keeping up with these changes. Ports, which are the most important infrastructure of maritime transport, can generally be defined as an interface between road transport and maritime transport (Alderton, 1999) or areas where cargo transfer from sea to land (Talley, 2009) is made (Demircan, 2021). The number of ports and coastal structures, which are very important in the development of countries, in Turkey is 206 as of 2021. This number also includes piers, buoys, dolphins and platforms in different forms and features. Of these coastal facilities, 90 (44%) are in the Marmara Region, 50 (24%) are in the Mediterranean Region, 38 (18%) are in the Black Sea Region and 28 (14 of them) are in the Aegean Region. On a provincial basis, the most coastal facilities (35 units) are located in Kocaeli. This province is followed by Istanbul with 21 coastal facilities, Hatay with 20 coastal facilities and İzmir with 11 coastal facilities (TÜRKLİM, 2022).

### Methodology:

The data regarding the amount of export, import, cabotage and transit cargo handled throughout Turkey and in Antalya, Mersin and TCDD İzmir ports were taken from the statistics of the Ministry of Transport and Infrastructure. Using these data, firstly, the shares of export, import, cabotage and transit cargo handled in Antalya Port between the years 2000-2022 in the annual cargo amounts handled in all ports in Turkey were determined. Secondly, the amount of cargo handled in Antalya Port between 2000-2022 and the amount of cargo handled in Mersin and TCDD İzmir Port were analysed comparatively. The Kruskal-Wallis test is used to compare the differences between the export, import and transit cargo quantities, which were determined to be nonparametric in the Shapiro-Wilk test handled and performed in Antalya, Mersin and İzmir ports between 2000-2022, the Mann-Whitney U test in pairwise comparisons, and the cabotage cargo determined to be parametric. One-way analysis of variance was used in the comparison of the data of the amount of data, and Tukey test was applied in pairwise comparisons. SPSS statistical program was used in the implementation of the said tests.

**Results and Conclusions:**

In the research, it has been determined that 1.5% of the total cargo handled in Turkey (3.1% export, 0.7% import, 3.1% cabotage) was handled in Antalya Port between the years 2000-2022, when the data of the handled cargo were handled. During the period under consideration, 5 times more cargo handling operations were carried out at Mersin Port and 2 times more at TCDD İzmir Port compared to Antalya Port. According to the amount of export cargo handled at Antalya Port, 3.9 times more export cargo was handled at Mersin Port and 2.2 times more at TCDD İzmir Port. The amount of import cargo handled is 12.1 times higher at Mersin Port and 3.3 times higher at TCDD İzmir Port than Antalya Port. While it was determined that the difference between the amounts of cabotage cargo handled in Antalya and Mersin ports was not significant, it was determined that 2.6 times more cabotage cargo was handled in Antalya Port compared to Mersin Port. While very few transit cargoes are handled at Antalya and İzmir ports, the amount of transit cargo handled at Mersin Port has increased rapidly since 2017. While the amount of cargo handled in Antalya and İzmir Ports has not changed significantly in recent years, the amount of cargo handled at Mersin Port continues to increase. Since its establishment, Antalya Port has not shown any significant improvement apart from the increase in port volume. Factors such as the port's lack of an intermodal transportation network, the inability to berth large ships due to the draft problem, and the lack of a logistics center base in the region were effective in this. In the scientific studies to be carried out on this subject, the distribution of the handled cargoes according to their types will make it easier to make a more detailed analysis and evaluation about the ports.