




TÜRKİYE VE G8 ÜLKELERİNİN DENİZ TİCARET FİLOLARI VE LİMANLARININ KARŞILAŞTIRILMASI

¹Bora ÖÇAL 

¹Süleyman Demirel Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Keçiborlu, Isparta
Sorumlu Yazar: boraocal@sdu.edu.tr

Özet: Küreselleşme ile birlikte artan rekabet ortamında uluslararası ticaret ülke ekonomileri için önemli hale gelmiştir. Uluslararası ticaretin artan önemine paralel olarak taşımacılık faaliyetleri de önem kazanmıştır. Taşımacılık faaliyetleri içerisinde uluslararası taşımalarda diğer taşıma türlerine oranla birim yük başına taşıma maliyeti en az olan denizyolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Bu çalışma, Türkiye ile G8 ülkelerinin deniz ticaretindeki mevcut durumunu karşılaştırmak amacıyla yapılmıştır. Çalışma kapsamında ülkelerin dış ticaret hacimleri, dünya ticareti içerisindeki oranları, kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılları, deniz ticaretinde kullandıkları gemi sayıları ve türleri, gemilerin liman ziyaret sayıları ve gemilerin limanlarda bekleme süreleri karşılaştırılmıştır. Ayrıca bu ülkelere ait konteyner gemilerinin mevcut durumu da ele alınmıştır. Yapılan karşılaştırmalar sonucunda Türkiye'nin dış ticaret hacmi ve gayri safi yurtiçi hasıllarının G8 ülkelerine göre oldukça düşük olduğu görülmüştür. Ayrıca Türkiye'nin deniz ticaret filosu ve limanlarının mevcut durumu ile ilgili tespitler yapılmıştır. Çalışmanın sonunda Türkiye'nin dış ticaret hacminin artırılması ve deniz ticaretinde uluslararası alanda etkin bir rol alabilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Dış Ticaret, Deniz Ticareti, Taşımacılık, Konteyner Taşımacılığı

COMPARISON OF MARITIME TRADE FLEETS AND PORTS OF TURKEY AND G8 COUNTRIES

Abstract: International trade has become important for national economies in an increasingly competitive environment with globalization. In parallel with the increasing importance of international trade, transportation activities have also gained importance. Among the transportation activities, maritime transportation, which has the lowest transportation cost per unit load compared to other transportation types, comes to the forefront in international transportation. This study was carried out to compare the current situation of Turkey and G8 countries in maritime trade. Within the scope of the study, the foreign trade volumes of the countries, their share in world trade, their gross domestic product per capita, the number and types of ships used in maritime trade, the number of port visits of the ships and the waiting times of the ships in ports were compared. In addition, the current situation of container ships of these countries has also been discussed. As a result of the comparisons, it is seen that Turkey's foreign trade volume and gross domestic product are quite low compared to G8 countries. In addition, the current situation of Turkey's maritime trade fleet and ports has been determined. At the end of the study, recommendations were made to increase Turkey's foreign trade volume and to take an effective role in maritime trade in the international arena.

Keywords: Logistics, Foreign Trade, Maritime Trade, Transportation, Container Transportation

1. GİRİŞ

Son yüzyılda yaşanan nüfus artışı, insanların yükselen yaşam standardı, sanayinin hızla gelişmesine paralel olarak yerel kaynakların tükenmesi ve uluslararası alanda yapılan anlaşmalar neticesinde ticari engellerin ortadan kaldırılması uluslararası ticaretin artmasına neden olmuştur [1]. Uluslararası ticaretin artması, ağır ve büyük hacimli yüklerin uzun

mesafelere taşınmasında diğer taşıma türlerine oranla birim yük başına düşen taşıma maliyeti en az olan denizyolu taşımacılığının da yaygınlaşmasını sağlamıştır. Maliyet avantajı nedeniyle dünya ticaretindeki taşımaların ağırlık bazında yaklaşık %90'ı ve değer bazında ise %65'i denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Uluslararası taşımaların ağırlık bazında tamamına yakınının taşındığı düşünüldüğünde denizyolu taşımacılığı, çok büyük bir ekonomiyi temsil etmekte ve dolayısıyla uluslararası ekonomiye yön verme gücüne sahiptir. Denizyolu taşımacılığının önemine istinaden ülkeler oluşturdukları gemi ve denizyolu taşımacılık işletmeleri ile modern deniz ticareti içerisinde pay sahibi olmaya çalışmaktadırlar [2, 3]. Modern deniz ticareti, taşınan malların hem maddi değerleri hem de hacimleri bakımından geniş ve tamamlayıcı bir ekonomik faaliyettir. Modern deniz ticareti, taşıma aracı olarak gemileri ve aktarma, yükleme ve boşaltma faaliyetleri için de modern ve yüksek teknoloji limanları kullanan sektörlerin faaliyeti olarak tanımlanmaktadır [4].

Bu çalışma, denizyolu taşımacılığının artan önemine paralel olarak uluslararası alanda Türkiye'nin deniz ticaretindeki mevcut durumunu analiz etmek amacıyla yapılmıştır. Bu kapsamda Unctadstat [5] veri tabanından elde edilen veriler tablolar haline getirilmiştir. Oluşturulan tablolar yardımıyla Türkiye ile G8 ülkelerinin mevcut durumları karşılaştırılmış ve mevcut durumlarına ilişkin çıkarımlar yapılmıştır.

Çalışma kapsamında kullanılan G8 terimi; Almanya, Fransa, Kanada, Rusya, İtalya, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'yi kapsayan büyük ekonomilere sahip sekiz ülkeyi ifade etmekte kullanılmaktadır. Bu ülkeler dünya toplam nüfusunun yaklaşık %14'ünü barındırmasına karşın dünya brüt iç hasılasının yaklaşık %65'ini temsil etmektedir [6]. Büyük ekonomilere sahip olan bu sekiz ülkenin almış oldukları kararlar uluslararası alanda ticari ve finansal kuruluşların kararlarında etkili olmakla birlikte IMF, NATO, WTO, OECD ve World Bank gibi kuruluşların politikalarına yön verebilmektedir [7].

Çalışmada Türkiye ve G8 ülkelerinin; dış ticaret hacimleri, dış ticaret hacimlerinin dünya ticareti içerisindeki oranları, kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılları (GSYİH), ülkelerin toplam deniz ticaret filoları, deniz ticaretinde kullandıkları gemi türleri, gemilerin liman ziyaretleri ve gemilerin limanlarda bekleme süreleri karşılaştırılmıştır. Ayrıca bu karşılaştırmalar konteyner gemileri ve limanları için de yapılmıştır. Giriş bölümünü takiben ikinci bölümde çalışmanın kavramsal çerçevesi ve literatür taraması sunulmuştur.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE LİTERATÜR TARAMASI

Küreselleşmenin hızla artması bölgeler arası ticaretin de artmasına neden olmuştur. Bu durum ülkeler arasındaki etkileşimleri artırmış ve ülkelerin ürettikleri mal veya hizmeti satmak ya da üretimde kullanacağı hammaddeleri temin etmek için birbirlerine olan bağımlılıklarını da o oranda arttırmıştır. Ayrıca hızlı nüfus artışı ve müşteri beklentilerinin değişmesi, uluslararası ticarete mal ve hizmet işlemlerinin çeşitliliğini ve hacmini de önemli derecede arttırmıştır [8]. Bu açıdan ülke ekonomilerinin büyümesinde dış ticaret önemli bir unsur haline gelmiştir. Dış ticaret faaliyetleri içerisinde en önemli birleşenlerinden biri ise lojistik faaliyetlerdir. Lojistik faaliyetler ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınmalarında en önemli unsurlardan biri haline almıştır.

Lojistik kavramının geçmişi çok eskilere dayanmakla birlikte günümüzde ürünlerin üretim noktasından alınarak müşterilerin istediği yere uygun şekilde ulaştırılması sürecinde taşıma, depolama, stoklama gibi faaliyetleri içeren ve bu faaliyetlerin verimli, hızlı ve planlı bir şekilde yapılması olarak tanımlanmaktadır [9]. Lojistik faaliyetler içerisinde de en önemli unsurlardan birisi de taşıma faaliyetleridir. Taşıma faaliyeti karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu ve boru hattı gibi taşımacılık türleri ile gerçekleştirilebilmektedir. Tüm taşıma türleri farklı özellikler taşımaktadır [10]. Bu türler arasında uluslararası ticarete en

uygun olan taşıma türü denizyolu taşımacılığıdır [1].

Denizyolu taşımacılığı, diğer taşıma türleri ile karşılaştırıldığında mal teslim süresinin uzun olmasına karşın birim yük başına düşen taşıma maliyetinin daha düşük olması ayrıca büyük hacimli ve ağır yüklerin uzun mesafelere taşınmasına olanak sağlaması nedeniyle uluslararası ticarete en yaygın kullanılan taşıma türü olarak karşımıza çıkmaktadır [11]. Dünya nüfusunun hızla artması ağır ve büyük hacimli yüklerin aynı anda taşınması gereksinimini ortaya çıkarmıştır. Ayrıca müşterilerin beklentilerinin değişmesi sonucu hızlı taşımanın önem kazanması limanlar arası teslim yerine kapıdan kapıya teslim taşımacılığını ön plana çıkarmıştır. Bu nedenle deniz taşımacılığının endüstrileşmesi olarak da adlandırılan ve kombine taşımacılık vasıtası ile kapıdan kapıya teslim imkânı sunan konteyner taşımacılığı uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığında en yaygın şekilde kullanılan taşıma türü haline gelmiştir.

Denizyolu taşımacılığının alt yapısını oluşturan limanlar, buldukları konum itibariyle hinterlandında yer alan bölgelerde malların dağıtılması ya da toplanmasını sağlamak amacıyla kurulan alanlardır. Limanların etkin ve verimli bir şekilde uluslararası ticarete var olabilmesi için teknolojik yeniliklere ayak uydurması gerekmektedir. Denizyolu ticaretinin diğer bir vazgeçilmez unsuru gemilerdir [11]. Çeşitli malların uzun mesafelerden taşınarak hedef noktada karaya çıkarılmasını sağlayan gemiler farklı büyüklüğe ve farklı özelliklere sahiptirler. Uluslararası ticarete petrol tankerleri, dökme yük gemileri, genel kargo gemileri, diğer tipteki gemiler ve konteyner gemileri kullanılmaktadır. Bu çalışmada, Türkiye ile G8 ülkelerinin dış ticaret rakamları, denizyolu ticaretinde kullandıkları deniz ticaret filoları ve konteyner limanları karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Çalışma kapsamında ele alınan konuya ilişkin yapılan literatür araştırması aşağıda sunulmuştur.

Ünsan vd. [12] çalışmalarında dünya ekonomik durumu ve ticaretine yön veren faktörleri detaylı şekilde incelemişler ve bu değişkenler içerisinde gayri safi yurtiçi hâsıla değerlerini ele almışlardır. Bu kapsamda dünyadaki deniz ticareti ve gemi filolarını karşılaştırmış ve sonuç olarak gelecekte dünya dış ticaretinde deniz taşımacılığı hacmine ilişkin tahminlerde bulunmuşlardır.

Karataş [13] çalışmasını Türkiye ile Avrupa'da yer alan bazı ülkelerin lojistik sektörlerini karşılaştırmak amacı ile yapmıştır. Bu kapsamda lojistik üs kavramını detaylı şekilde inceleyerek Türkiye ve Avrupa'nın yaptıkları dış ticaret taşıma miktarlarını farklı taşıma şekillerine göre detaylı olarak karşılaştırmıştır. Sonuç olarak Türkiye'nin lojistik üs olma açısından avantajlı durumda olduğu kanaatine varmıştır.

Taşkınsoy [14] çalışmasını Türkiye ile G8 ülkelerini küresel rekabet edilebilirlik açısından karşılaştırmalı olarak analiz etmek amacı ile yapmıştır. Bu kapsamda Türkiye'nin rekabetçilik sıralamasını G8 ülkeleri ile karşılaştırmış ve sonuç olarak Türkiye'nin ortalama genel sıralamasının Rusya dışında kalan diğer ülkelere oranla daha yüksek olduğu kanaatine varmıştır.

Bozkurt ve Mermertaş [15] çalışmalarını G8 ülkeleri ve Türkiye'nin lojistik sektörünü karşılaştırmalı olarak analiz etmek amacı ile yapmışlardır. Yazarlar bu kapsamda Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans İndeksi verilerini kullanarak değerlendirmelerde bulunmuşlar ve ülkelerin lojistik performanslarını artırması adına önerilerde bulunmuşlardır.

Aymutlu [16] çalışmasını Türkiye ve Dünya'daki denizcilik sektörünün finansman yapısını incelemek amacı ile yapmıştır. Bu kapsamda dünya ve Türkiye'deki deniz taşımacılığını incelemiş ve gemi tipleri ile ilgili detaylı bilgiler sunmuştur. Ayrıca Türk deniz ticaret filosunun dünyadaki yeri hakkında bilgi sunmuştur. Sonuç olarak denizcilik sektörünün

finansmanını örnek bir model üzerinden incelemiştir.

Çiftçi [17] çalışmasını Türk deniz ticaret filosunun uluslararası deniz ticareti içerisindeki durumunu karşılaştırmalı olarak analiz etmek amacıyla yapmıştır. Çalışma kapsamında yapılan analizlerde regresyon denklemleri kullanılmış ve sonuç olarak Türkiye'nin deniz ticaret filosunun güncel milli gelir düzeyine oranla beklenen sınırlar içerisinde olduğu kanaatine varmıştır.

Ateş vd. [18] çalışmalarını konteyner taşımacılığı ile ilgili detaylı bilgi sunmak, konteyner taşımacılığının dünya ticareti içerisindeki önemini vurgulamak ve Türkiye'nin konteyner taşımacılığında dünya pazarındaki yerini incelemek amacıyla yapmışlardır. Bu kapsamda elde ettikleri istatistiksel verileri analiz etmişler ve sonuç olarak Türkiye'nin coğrafi avantajlarına rağmen bu pazarda yeterince etkili olamadığı kanaatine varmışlardır.

Gökçek ve Şenol [19] çalışmalarını Akdeniz'de yer alan ve en yoğun konteyner limanları arasında bulunan limanların etkinliklerini analiz etmek amacıyla yapmışlardır. Yapılan analizler sonucunda bölgenin konteyner limanlarının etkinliğinin doğudan batıya doğru gidildikçe arttığını tespit etmişlerdir.

Ateş vd. [20] yapmış oldukları çalışmalarını Karadeniz'de yer alan Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Gürcistan, Ukrayna ve Rusya'da faaliyet gösteren toplam 9 adet konteyner limanının etkinliklerini değerlendirmek amacıyla yapmışlardır. Yazarlar çalışma kapsamında elde edilen verileri veri zarflama yöntemi ile analiz etmişler ve sonuç olarak Novorossisk ve Poti limanlarının diğer limanlara göre daha etkin olduğu kanaatine varmışlardır.

Korkmaz [11] çalışmasını Türkiye'de denizyolu taşımacılığının bazı ekonomik göstergeler üzerine etkisini incelemek amacıyla yapmıştır. Bu kapsamda elde edilen verilere regresyon analizi uygulanmıştır. Sonuç olarak Türkiye'de denizyolu taşımacılığının artışı ile toplam ticaret ve sanayi üretimleri arasındaki ilişkinin anlamlı ve pozitif yönlü olduğunu tespit etmiştir.

Balık vd. [2] çalışmasını denizyolu taşımacılığının Türkiye ve dünyadaki mevcut durumunu ve bu sektörün geleceğine yönelik açılımları değerlendirmek amacıyla yapmışlardır. Çalışma kapsamında elde edilen verilerin analizi sonucunda Türkiye'deki denizyolu taşımacılığının istenilen düzeyde olmadığını tespit etmişler ve bu durumun geliştirilmesi için önerilerde bulunmuşlardır.

Literatür araştırması sonucunda Türkiye ile G8 ülkelerinin küresel rekabet edebilirlik düzeyleri ve LPI rakamları üzerinden lojistik sektörlerinin karşılaştırmasının yapıldığı çalışmaların yer aldığı tespit edilmiştir. Ayrıca çalışmaların denizyolu taşımacılığının ülke ekonomilerine etkisi üzerinde yoğunlaştığı görülmüştür. Yapılan araştırma sonucunda literatürde, Türkiye ile G8 ülkelerinin dış ticaret rakamları, denizyolu ticaretinde kullandıkları deniz ticareti filoları ve limanlarının karşılaştırıldığı bir çalışmaya rastlanmamıştır.

3. YÖNTEM VE SINIRLILIKLAR

Çalışmada kullanılan veriler 2022 yılının Eylül ayında Unctadstat [5] veri tabanından elde edilmiştir. Elde edilen ülkelerin dış ticaret hacimleri, dünya ticareti içerisindeki oranları, kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılları, deniz ticaretinde kullandıkları gemi sayıları ve türleri, gemilerin liman ziyaret sayıları ve gemilerin limanlarda bekleme süreleri tablolar haline getirilmiş ve ülkelerin mevcut durumları karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Unctadstat internet sitesinde bazı yıllara ait verilerin yer almaması nedeniyle çalışmanın bütünlüğünü korumak amacıyla 2018-2021 yılları arasındaki veriler kullanılmıştır.

4. UYGULAMA

Çalışmanın bu bölümünde elde edilen veriler ışığında tablolar oluşturulmuş ve tablolar 2021 yılı verileri temel alınarak yorumlanmıştır. G8 ülkeleri ve Türkiye'nin 2018-2021 yılları arasında yapmış oldukları ithalat ve ihracat miktarları Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1. Uluslararası Ticarete İthalat ve İhracat Rakamları

Ülke	İhracat (Milyon Dolar)				İthalat (Milyon Dolar)			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Kanada	452.312	448.790	390.595	507.614	469.105	462.672	420.094	504.016
Fransa	582.221	570.950	488.636	584.767	676.441	654.658	581.296	714.102
Almanya	1.560.539	1.489.412	1.382.533	1.631.931	1.284.354	1.233.978	1.171.782	1.420.129
İtalya	549.526	537.717	499.792	610.284	503.240	475.006	426.867	557.524
Japonya	738.143	705.564	641.318	756.031	748.487	720.956	635.459	768.975
Rusya	443.914	419.721	333.374	493.820	248.856	253.876	239.641	303.994
İngiltere	486.439	460.025	399.528	468.177	672.449	696.208	638.250	693.773
Amerika	1.663.982	1.643.161	1.424.935	1.754.300	2.614.221	2.567.445	2.406.932	2.935.314
Türkiye	177.168	180.832	169.637	225.217	231.152	210.345	219.516	271.425

Tablo detaylı şekilde incelendiğinde bu ülkeler arasında 2021 yılı toplam dış ticaret hacmi en büyük olan ülke yaklaşık 4,7 trilyon dolarla Amerika olurken Amerika'yı 3 trilyon dolarlık dış ticaret hacmi ile Almanya izlemektedir. Türkiye ise G8 ülkelerinin en düşük dış ticaret hacmine sahip ülkesi olan Rusya'nın yaklaşık yarısı kadar dış ticaret hacmine sahiptir. G8 ülkeleri ve Türkiye'nin dış ticaret hacimlerinin toplam dünya ticareti içerisindeki oranları Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2. İthalat ve İhracat Rakamlarının Dünya Ticareti İçerisindeki Oranı

Ülke	Dünya Ticareti İçindeki İhracat Oranı (%)				Dünya Ticareti İçindeki İthalat Oranı (%)			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Kanada	2,31	2,36	2,21	2,27	2,37	2,39	2,35	2,23
Fransa	2,98	3,00	2,77	2,62	3,41	3,39	3,25	3,16
Almanya	7,98	7,83	7,83	7,31	6,48	6,38	6,55	6,29
İtalya	2,81	2,83	2,83	2,73	2,54	2,46	2,39	2,47
Japonya	3,78	3,71	3,63	3,39	3,78	3,73	3,55	3,40
Rusya	2,27	2,21	1,89	2,21	1,26	1,31	1,34	1,35
İngiltere	2,49	2,42	2,26	2,10	3,39	3,60	3,57	3,07
Amerika	8,51	8,64	8,07	7,86	13,19	13,28	13,46	13,00
Türkiye	0,91	0,95	0,96	1,01	1,17	1,09	1,23	1,20

2021 yılı verilerine göre Amerika'nın ihracat hacmi dünya toplam ihracatının %7,86'sına, ithalatının ise %13'üne karşılık gelmektedir. Almanya ise ihracatta %7,31 ve ithalatta ise %6,29 ile Amerika'dan sonra en büyük ekonomiye sahip ülke konumundadır. Türkiye ise bu ülkeler arasında %1,01 ihracat ve %1,20 ithalat oranları ile son sıradadır. Türkiye ve dünyanın gelişmiş ülkeleri arasında ön sıralarda yer alan G8 ülkelerinde kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hâsıla rakamları Tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3. Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (Dolar)

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Almanya	47.973,6	46.794,9	46.252,7	50.801,8
Fransa	41.592,8	40.578,6	39.037,1	43.518,5
İtalya	34.622,2	33.673,5	31.835	35.551,3
Japan	39.727,1	40.458,0	39.918,2	39.285,2
Kanada	46.548,6	46.328,7	43.258,3	52.051,4
Rusya	11.287,4	11.536,3	10.162	12.172,8
Amerika	62.805,3	65.094,8	63.027,7	69.287,5
İngiltere	43.647,0	43.070,5	41.098,1	47.334,4
Türkiye	9.454,3	9.121,5	8.536,4	9.586,6

Tablo 3'e göre 2021 yılında en yüksek GSYİH'ye sahip ülke yaklaşık 69 bin dolar ile Amerika olurken Amerika'yı yaklaşık 52 bin dolarla Kanada ve yaklaşık 51 bin dolarla Almanya izlemektedir. Türkiye yaklaşık 9,5 bin dolarla bu alanda da diğer ülkelere oranla oldukça düşük seviyededir.

Dünyada dış ticaret taşımalarının yaklaşık olarak %90'ı denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bu kapsamda dünya deniz ticaretine konu olan yüklerin toplam miktarları Tablo 4'te gösterilmiştir

Tablo 4. Yük Türlerine Göre Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)

Yük Türleri	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Yüklenen Ham Petrol	1.881	1.860	1.715	1.700
Yüklenen Diğer Tanker Ticareti	1.320	1.303	1.203	1.252
Yüklenen Kuru Yük	7.818	7.908	7.727	8.033
Yüklenen Toplam Mal	11.019	11.071	10.645	10.985
Boşaltılan Ham Petrol	2.049	2.023	1.864	1.846
Boşaltılan Diğer Tanker Ticareti	1.339	1.320	1.224	1.273
Boşaltılan Kuru Yük	7.629	7.712	7.546	7.856
Boşaltılan Toplam Mal	11.017	11.055	10.634	10.975

Tablo 4 incelendiğinde 2021 yılında dünyada deniz ticareti ile yaklaşık 11 milyar ton yük taşınmıştır. Bu yüklerin yaklaşık 8 milyar tonunu kuru yükler oluştururken 1,7 milyar tonunu ham petrol ve 1,25 milyar tonunu diğer tanker yükleri oluşturmaktadır.

G8 ülkeleri ve Türkiye'nin deniz ticaretinde kullandığı limanların durumu ve deniz ticaret filoları denizyolu taşımacılığında önem arz etmektedir. Bu nedenle ele alınan ülkelerin deniz ticaret filoları ve limanlarının durumları aşağıda tablolar halinde sunulmuştur. Denizyolu ticaretinde kullanılan gemi sayılarının ülkelere göre dağılımı Tablo 5'te verilmiştir.

Tablo 5. G8 Ülkeleri ve Türkiye'nin Toplam Ticaret Filosu

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Kanada	661	663	698	691
Fransa	527	529	540	544
Almanya	630	613	612	602
İtalya	1.362	1.325	1.310	1.295
Japonya	4.993	5.091	5.470	5.527
Rusya	2.685	2.765	2.820	2.875
İngiltere	1.457	1.423	1.296	1.242
Amerika	3.640	3.634	3.634	3.637
Türkiye	1.256	1.242	1.241	1.234

Tabloya göre 2021 yılında 5.527 tane gemiyle Japonya dünyadaki en büyük ticaret filosuna sahip ülke konumundadır. Japonya'yı 3.637 gemi ile Amerika ve 2.875 gemi ile Rusya takip etmektedir. Türkiye ise 1.234 ticaret gemisi ile bu alanda Kanada, Fransa ve Almanya'ya göre daha büyük ticaret filosuna sahiptir. G8 ülkeleri ve Türkiye'nin deniz ticareti filolarında bulunan gemiler türlerine göre Tablo 6'da gösterilmiştir.

Tablo 6. G8 Ülkeleri ve Türkiye'nin 2021 Yılında Deniz Ticaretinde Kullandığı Gemi Türleri

Ülke	Gemi Türleri				
	Petrol Tankerleri	Dökme Yük	Genel Kargo	Diğer	Konteyner
Kanada	15	21	67	587	1
Fransa	28	0	49	438	29
Almanya	37	0	85	399	81
İtalya	103	36	111	1038	7
Japonya	685	148	2064	2585	45
Rusya	407	13	948	1490	17
İngiltere	82	137	109	856	58
Amerika	69	4	103	3400	61
Türkiye	128	38	316	711	41

Tablo 6'ya göre 685 gemi ile en büyük petrol tankeri filosuna sahip ülke Japonya'dır. Japonya'yı 407 gemi ile Rusya ve 128 gemi ile Türkiye izlemektedir. Dökme yük gemilerinin sayısında da Japonya 148 gemi ile ilk sırada yer alırken 137 gemi ile İngiltere ikinci, 38 gemi ile Türkiye üçüncü sırada yer almaktadır. Genel kargo gemi sayılarında da Japonya 2.064 gemi ile ilk sırada Rusya ise 948 gemi ile ikinci sırada yer almaktadır. Bu alanda da Türkiye 316 gemi ile üçüncü sıradadır. G8 ülkeleri ve Türkiye limanlarını ziyaret eden ticaret gemisi sayıları Tablo 7'de verilmiştir.

Tablo7. Gemilerin Liman Ziyareti Sayısı

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Kanada	86.533	104.330	103.297	111.934
Fransa	71.705	72.014	58.537	66.103
Almanya	106.613	108.634	88.445	95.586
İtalya	229.930	233.081	200.074	230.097
Japonya	265.518	280.874	259.583	272.723
Rusya	81.187	71.412	67.438	64.406
İngiltere	194.214	197.893	158.231	174.726
Amerika	284.429	290.748	246.863	260.187
Türkiye	184.169	200.494	169.964	204.553

Tabloya göre 2021 yılında yaklaşık 273 bin gemi ziyareti ile Japonya ilk sırada yer alırken 260 bin gemi ziyareti ile Amerika ikinci, yaklaşık 231 bin ziyaret ile İtalya üçüncü sırada yer almaktadır. Türkiye ise yaklaşık 205 bin gemi ziyareti ile İtalya'dan sonra dördüncü sıradadır. Ülkelerin dış ticaret hacimleri göz önüne alındığında Kanada, Almanya, Fransa ve Rusya limanlarını ziyaret eden gemi sayısının oldukça az olduğu göze çarpmaktadır. Uluslararası ticaretin verimliliği açısından gemilerin limanlarda bekleme süreleri önem arz etmektedir. Bu açıdan Türkiye ve G8 ülkelerinin limanlarında gemilerin gün bazında bekleme süreleri Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo 8. Gemilerin Limanlarda Bekleme Süresi (Gün)

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Kanada	0,65	0,76	0,77	0,74
Fransa	1,11	1,12	1,15	1,16
Almanya	0,56	0,49	0,81	0,84
İtalya	1,25	1,28	1,31	1,34
Japonya	0,41	0,41	0,40	0,42
Rusya	1,33	1,29	1,35	1,47
İngiltere	1,09	1,08	1,11	1,16
Amerika	1,41	1,43	1,45	1,57
Türkiye	1,19	1,18	1,19	1,21

Tablo 8'e göre 2021 yılında limanlarında gemilerin bekleme süresi en düşük olan G8 ülkesi 0,42 gün ile Japonya'dır. Japonya'yı 0,74 gün ile Kanada ve 0,84 gün ile Almanya izlemektedir. Amerika ise G8 ülkeleri içerisinde en büyük ekonomiye ve ikinci büyük ticaret filosuna sahip olmasına karşın 1,57 gün ile gemilerin limanda bekleme sürelerinin en uzun olduğu ülke konumundadır. Türkiye bu alanda 1,21 gün bekleme ile Amerika, Rusya ve İtalya'ya oranla daha iyi konumdadır.

Konteyner taşımacılığı, kombine taşımacılığa olanak sağlaması ve kapıdan kapıya teslim imkânı sunması nedeniyle en yaygın kullanılan denizyolu taşıma şeklidir. Türkiye ve G8 ülkelerinin denizyolu taşımalarında kullandığı deniz ticaret filolarında yer alan gemi

sayıları Tablo 9 'da gösterilmiştir.

Tablo 9. G8 Ülkeleri ve Türkiye'nin Konteyner Gemisi Filosu

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Kanada	1	1	1	1
Fransa	23	25	30	29
Almanya	105	88	89	81
İtalya	10	9	7	7
Japonya	30	38	44	45
Rusya	14	14	16	17
İngiltere	109	108	58	58
Amerika	62	62	64	61
Türkiye	56	54	42	41

Tablo 9'a göre en büyük konteyner filosu 82 gemi ile Almanya'ya aitken Almanya'yı 61 gemi ile Amerika ve 58 gemi ile İngiltere takip etmektedir. Türkiye bu alanda 41 gemi ile Kanada, Rusya, Fransa ve İtalya'dan daha fazla konteyner gemisine sahiptir. Konteyner gemilerinin limanları ziyaret sayıları Tablo 10'da verilmiştir.

Tablo 10. Konteyner Gemilerinin Liman Ziyareti Sayısı

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Kanada	2.131	2.197	2.041	2.059
Fransa	5.564	5.447	4.650	4.521
Almanya	9.589	9.543	7.139	7.082
İtalya	8.920	8.171	7.929	7.746
Japonya	38.238	39.066	37.959	35.526
Rusya	3.886	3.987	4.184	4.077
İngiltere	8.355	8.395	7.834	7.513
Amerika	19.817	20.820	20.037	18.816
Türkiye	10.485	11.011	11.594	12.171

Tablo 10 incelendiğinde 2021 yılında Japonya limanlarını 35.526 konteyner gemisi ziyaret etmiştir ve Japonya bu alanda ilk sırada yer almaktadır. Japonya'yı 18.816 ziyaret ile Amerika ve 12.171 ziyaret ile Türkiye takip etmektedir. Limanları konteyner gemileri tarafından en az ziyaret edilen G8 ülkeleri 2.059 ziyaret ile Kanada ve 4.077 ziyaret ile Rusya olmuştur. Konteyner gemilerinin limanlarda gün bazında bekleme süreleri Tablo 11'de gösterilmiştir.

Tablo 11. Konteyner Gemilerinin Limanlarda Bekleme Süresi (Gün)

Ülke	Yıl			
	2018	2019	2020	2021
Kanada	1,49	1,53	1,80	1,81
Fransa	0,75	0,75	0,78	0,96
Almanya	0,79	0,74	0,98	1,13

İtalya	0,82	0,91	0,92	0,96
Japonya	0,35	0,35	0,34	0,36
Rusya	1,40	1,30	1,31	1,57
İngiltere	0,73	0,73	0,73	0,83
Amerika	1,00	1,03	1,03	1,25
Türkiye	0,63	0,63	0,62	0,63

Tablo 11'e göre 2021 yılında limanlarında konteyner gemilerinin bekleme süresi en düşük olan ülke 0,36 gün ile Japonya'dır. Japonya'yı 0,63 gün ile Türkiye ve 0,83 gün ile İngiltere izlemektedir. 1,81 gün ile konteyner gemilerinin limanda bekleme sürelerinin en uzun olduğu ülke Kanada olurken Kanada'yı 1,57 gün ile Rusya ve 1,25 gün ile Amerika takip etmektedir.

5. SONUÇ

Çalışmada, dünyanın en büyük dış ticaret hacmine sahip olan ülkeleri arasında yer alan G8 ülkeleri ile Türkiye'nin dış ticaret faaliyetleri, deniz ticaretinde kullandığı gemiler ve limanlarının durumu Unctadstat [5] veri tabanından elde edilen veriler ışığında karşılaştırılmıştır. Elde edilen veriler tablolar haline getirilmiş ve 2021 yılı verileri üzerinden yorumlanmıştır.

Çalışma sonucunda Türkiye'nin 2021 yılı toplam dış ticaret hacmi, G8 ülkeleri içerisinde en düşük ticaret hacmine sahip ülkesi olan Rusya'nın yaklaşık yarısı kadar olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca G8 ülkelerinin kişi başına düşen GSYİH'si Türkiye'ye oranla oldukça yüksektir.

Dünya deniz ticaretinde taşınan yüklerin büyük kısmını kuru yükler oluşturmaktadır. Ele alınan ülkelerin ticaret filoları karşılaştırıldığında en büyük filoya sahip ülkenin Japonya olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'nin ise Kanada, Fransa ve Almanya'ya göre daha fazla gemiye sahip olduğu ve bu ülkeler arasında altıncı sırada yer aldığı tespit edilmiştir. Yine Japonya petrol tankerleri, dökme yük ve genel kargo gemi sayılarında en çok gemiye sahip ülke konumundayken her üç gemi türünde de Türkiye üçüncü sıradadır. Gemilerin liman ziyaretleri sayısında Japonya ilk sıradayken Türkiye ise dördüncü sırada yer almıştır. Bu ülkeler gemilerin limanlarda bekleme süreleri açısından karşılaştırıldığında en düşük bekleme süresi yine Japonya'ya aittir. Türkiye'deki limanlarda gemilerin bekleme süresi Amerika, Rusya ve İtalya'ya oranla daha kısadır ve Türkiye bu sıralamada altıncı sıradadır.

Dünya dış ticaretinin en yaygın kullanılan denizyolu taşımacılığı şekli olan konteyner taşımacılığında ise en büyük konteyner gemi filosuna sahip ülke Almanya'dır. Türkiye ise bu sıralamada beşinci sırada yer almaktadır. Limalarını en çok konteyner gemisi ziyaret eden ülke Japonya iken Japonya'yı Amerika ve Türkiye takip etmektedir. Konteyner gemilerinin limanlarda bekleme süresi en kısa olan ülke olarak Japonya ilk sırada yer alırken Türkiye'nin ikinci sırada yer aldığı tespit edilmiştir.

Sonuç olarak; Türkiye'nin dünya dış ticaret hacmindeki payının ve kişi başına düşen GSYİH'sinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'nin bu konuda istenilen düzeye ulaşabilmesinin, kamu ve özel sektörün destekleri sonucu mal ve hizmet üretim faaliyetlerini geliştirmesi ile mümkün olacağı düşünülmektedir. Akdeniz'de stratejik bir konumda bulunan Türkiye'nin, deniz ticareti filosunun ve özellikle konteyner gemi filosunun yetersiz olduğu bu açıdan gemi sayılarının artırılmasının ülkenin uluslararası ticaretine olumlu yönde etki edeceği düşünülmektedir. Türkiye'de bulunan limanları ziyaret eden gemi sayısının G8 ülkeleri ile karşılaştırıldığında dış ticaret hacmine oranla yüksek olduğu bu durumun nedeninin ise Türkiye'nin konumu itibarıyla uluslararası ticaret yollarının geçiş noktasında yer alması

olduğu düşünülmektedir. Türkiye'nin etkin ve verimli bir deniz ticareti için lojistik altyapısını geliştirmesi ve gemilerin limanlarda bekleme sürelerini kısaltması gerekmektedir.

Çalışmanın Türkiye ve G8 ülkelerinin uluslararası ticaret filoları ve limanların durumları hakkında bilgi vermesi nedeniyle gelecekte çalışma yapacak yazarlara yön gösterici olmasının yanında dış ticaret ve lojistik literatürüne de katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] Christiansen, M., Fagerholt, K., Nygreen, B., ve Ronen, D. (2007). Maritime Transportation. *Handbooks in Operations Research and Management Science*, 14, 189-284.
- [2] Balık, İ., Aksay, K. ve Şenbursa, N. (2015). Marine Transportation in Turkey and A Future Perspective. *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*, 1(1), 48-60.
- [3] Çelikkaya, A. (2012). Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme. *Maliye Dergisi*, 162(1), 74.
- [4] 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.
- [5] https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
- [6] <https://www.mfa.gov.tr>
- [7] Altay, B. Tuğcu, C.T. ve Topçu, M. (2011). İşsizlik ve Enflasyon Oranları Arasındaki Nedensellik İlişkisi: G8 Ülkeleri Örneği. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(2), 1-26.
- [8] Özer, M., Canbay, Ş. ve Kırca, M. (2021). The Impact of Container Transport On Economic Growth in Turkey: An ARDL Bounds Testing Approach. *Research in Transportation Economics*, 88, 101002.
- [9] Çevik, S. ve Kaya, S. (2010). Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi. *İzmir Ticaret Odası AR-GE Bülten*, 22, 28.
- [10] Takım, A. ve Ersungur, S. M. (2015). Taşıma Şekillerine Göre Türkiye'de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(3), 357-376.
- [11] Korkmaz, O. (2012). Türkiye'de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi. *Business and Economics Research Journal*, 3(2), 97-109.
- [12] Ünsan, Y., İnel, M., & Helvacıoğlu, İ. H. (2007). Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi. 426-437
- [13] Karataş, İ. A. (2017). Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 8(1), 1-22.
- [14] Taskınoy, J. (2019). The Global Competitiveness Index: A Comparative Analysis between Turkey and G8 Nations. Available at SSRN 3500542.
- [15] Bozkurt, C. ve Mermertaş, F. (2019). Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 7(2), 107-117.
- [16] Aymutlu, E. (2007). Dünyada ve Türkiye'de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı (Doctoral Dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).
- [17] Çiftçi, M. (2012). Ulusal Servet Olarak Türk Deniz Ticaret Filosu ve Uluslararası Denizcilik Sektörü İçindeki Mukayeseli Konumu. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 4(3), 1-9.
- [18] Ateş, A., Karadeniz, Ş. ve Esmer, S. (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 83-98
- [19] Gökçek, V. ve Şenol, Y. E. (2018). Efficiency Analysis of Mediterranean Container Ports. *Journal of ETA Maritime Science*, 6(2), 129-140.
- [20] Ateş, A., Esmer, S., Çakır, E. ve Balcı, K. (2013). Karadeniz Konteyner Terminallerinin Göreceli Etkinlik Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(1), 1-22.