

Geliş Tarihi:  
28.08.2021  
Kabul Tarihi:  
12.10.2021  
Yayımlanma Tarihi:  
20.12.2021

Kaynakça Gösterimi: 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

## LOJİSTİK TÜRLERİNDEN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE PAZARI ÖZELİNDE BİR DURUM (GZFT) ANALİZİ

*Görüş*

Evrin İldem Develi  

Sorumlu Yazar (Correspondence)

İstanbul Ticaret Üniversitesi

[eideveli@ticaret.edu.tr](mailto:eideveli@ticaret.edu.tr)

Yüksek lisansını İstanbul Ticaret Üniversitesi Uluslararası Ticaret, doktorasını Marmara Üniversitesi Pazarlama alanında yapmıştır. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Uluslararası Ticaret Bölümünde çalışmaktadır. Pazarlama, tüketici davranışları, marka yönetimi, uluslararası pazarlama alanında ders vermekte ve bu alanlarda çalışmalar yapmaktadır.

# LOJİSTİK TÜRLERİNDEN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE PAZARI ÖZELİNDE BİR DURUM (GZFT) ANALİZİ

Evrım İldem Develi  
[eideveli@ticaret.edu.tr](mailto:eideveli@ticaret.edu.tr)

## ÖZET

Bu çalışmada, işletmelerin ve ülkelerin uluslararası pazarda rekabet edebilme sürecine katkı sağlayan, müşteri ihtiyaçlarının karşılanması için ürün, servis hizmeti ve bilgi akış işlemlerinin ilk noktadan son noktaya kadar lojistik kapsamında yer aldığı denizyolu taşımacılığı kavramı incelenmiştir. Lojistik, işletmelerin ve ülkelerin dünya pazarında rekabetlerini etkileyen önemli ve stratejik bir alandır. Dış ticaret bakış açısıyla, ticari faaliyetlerin, en düşük riskle, en kısa süre ve en düşük maliyetle taşınması işleminin gerçekleştirilmesi olarak ifade edilmektedir.

**Amaç:** Bir lojistik türü olan denizyolu taşımacılığı ile deniz ticareti kavramlarının benzerlik ve farkları literatür taraması yoluyla desteklenerek açıklanmıştır. Denizyolu taşımacılığının işletmelere ve ülke dış ticaretine etkisi, deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik yapılan sivil toplum kuruluşlarının ve devletin ilgili kurumlarının çalışmaları irdelenerek Türkiye özelinde bir durum tespiti/analizi ortaya konmaya çalışılmıştır.

**Yöntem:** Çalışmanın amacı doğrultusunda yapılan literatür taraması yalnızca denizyolu taşımacılığı ve deniz ticareti kavramlarını tanımlamaya yardımcı olan akademik çalışmaları incelememiş, aynı zamanda denizcilik sektörüne yönelik araştırma raporlarının, devlet kurumlarının yayınlamış olduğu verilerin ışığında sektörel bilgiler, devlet destekleri, denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi esasına dayalı ilgili hükümet programı çerçevesinde ele alınmıştır. Türkiye'nin sarf ettiği çabalar doğrultusunda durum tespiti yapılmaya çalışılmıştır.

**Bulgular:** Denizyolu taşımacılığı maliyeti düşük bir ulaşım ve ticaret kanalı olarak fırsat sunarken taşıma sürecinin varılacak ülke ya da limana olan mesafeye bağlı olarak uzun zaman alması zayıf yön olarak ifade edilebilir. Türkiye'nin deniz ve karayla olan bağlantıları ile komşu ülkeleri çerçevesinde coğrafi konumu Ro-Ro taşımacılık alanının gelişmesine, özellikle intermodal (modlar arası) ulaşım türünün desteklenmesine fırsat sunarak ülkenin güçlü yanına da katkı sağlamaktadır. Tehdit olarak, Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) uyum çalışmaları çerçevesinde beklentinin gerisinde kalınmış olmasının denizyolu taşımacılığı alanındaki rekabet ortamındaki payına olumsuz etki etmesi durumu ortaya çıkmaktadır.

**Özgünlük:** Denizyolu taşımacılığının ülke ticaretine katkı sağlaması amacıyla sivil toplum kuruluşlarının ve devlet kurumlarının yürüttüğü programlar, uygulanan teşvik programları ile ele alınarak ülke özelinde durum tespiti/analizinin ortaya çıkarılmaya çalışılmış olması çalışmayı farklı kılan bir çabadır.

**Anahtar Kelimeler:** Denizyolu Taşımacılığı, Deniz Ticareti, Durum Analizi

**JEL Sınıflandırması:** M10, M30, B17, L91, L98

# MARITIME TRANSPORTATION AND A SWOT ANALYSIS IN TURKISH MARKET

## ABSTRACT

In this study, maritime transport is examined as a field of logistics including activities that contribute to the process of companies and countries to compete in the international market and to meet customer needs. In foreign trade, logistics refers to transportation process with the minimum risk, the shortest time and the lowest cost, which forms the basis of commercial relationship between the seller and the buyer.

**Purpose:** The effect of maritime transport on business and the foreign trade of the country, the studies of non-governmental organizations and institutions of the state for the development of maritime trade in Turkey have been examined and SWOT analysis results are tried to be put forwarded.

**Method:** The literature review did not only examine the academic studies to define the concepts of maritime transport and trade, but also examined research reports for the maritime sector, government aids, the development of maritime transport data published by government institutions. In line with the efforts of Turkey, it has been tried to determine the situation by means of SWOT analysis.

**Findings:** While maritime transportation offers an opportunity as a low-cost transportation and trade channel, increasing duration of the transportation process depending on the distance to destination country or port can be identified as a weakness. Turkey's connections with sea, land and within neighboring countries, contribute to the strong side especially by ro-ro transportation supporting the intermodal transportation. As a threat, falling behind the expectations within the framework of the European Union (EU) harmonization efforts has a negative impact on competitive environment in the field of maritime transport.

**Originality:** The programs carried out by non-governmental organizations, state institutions and the aid programs applied in order to contribute to the Turkey's trade in maritime transport are taken into consideration and SWOT analysis results are provided based on this data.

**Keywords:** Maritime Transport, Maritime Trade, Swot Analysis

**JEL Classification:** M10, M30, B17, L91, L98

## **GİRİŞ**

Pazarlama alanı yapısı itibariyle işletmenin dahil olduğu mikro koşullar ile ekonomik, teknolojik, hukuki, politik alanları kapsayan makro ekonomik koşullarla birlikte yakın çevre olarak pazar yapısı, rekabet ortamı, tedarikçi gibi paydaşları içermektedir. Lojistik kavramı pazarlama karmasının bir unsuru olarak ifade edilmektedir. Lojistik, müşteri ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ürün, servis hizmeti ve bilgi akış işleminin ilk noktadan nihai bir noktaya kadar geçen sürecini içeren planlama, uygulama, taşıma, depolanma ve kontrol altında tutulma faaliyetlerini içerir. Ürünlerin bir noktadan başka bir noktaya taşınması olarak tanımlanan lojistik kavramı, pazarlama alanında rekabet unsuru olarak da anılmaktadır. İşletmelerin faaliyet alanlarında müşterilerinin memnuniyetlerini oluşturmaya ve korumaya yönelik çeşitli stratejiler geliştirirken lojistikle birlikte ürünün zamanında tüketiciye ulaşımının sağlanması konusu odaklanılan alanların başında gelmektedir.

Lojistik kavramı yalnızca işletmeler için değil ülkelerin de dünya pazarında rekabetlerini etkileyen önemli bir stratejik alandır. Bu bağlamda lojistik strateji ve sektör olarak ülkelerin dış ticaretlerine; ithalat-ihracat performansına etki eden bir özelliğe sahiptir. Dış ticaret açısından irdelendiğinde lojistik, satıcı ve alıcı sıfatındaki taraflarca sağlanan ticari faaliyetlerin, en düşük risk ve maliyet ile en kısa süre anlayışıyla yürütülen taşıma işlemini ifade etmektedir (Çalış, 2003: 4). Deniz, hava, kara ve demiryolu taşımacılığı olmak üzere lojistik sektörü incelendiğinde 4 yöntemi içerdiği görülür.

Bu çalışmada deniz yolu taşımacılığı esas alınmıştır. Denizyolu taşımacılığı kavramı ile deniz ticareti kavramlarının arasındaki tanımsal farklılığın yanı sıra denizyolu taşımacılığı alanında Türkiye pazarındaki durum, deniz taşımacılığının gelişimine yönelik oluşturulan dikkat çekici hükümet programlarına, öne çıkan yasalara, yıllık planlamaya yönelik içerikle birlikte çalışmanın son bölümünde denizyolu taşımacılığının durum analizine (güçlü ve zayıf yönler, fırsat ve tehditler) yer verilmektedir.

Çalışmanın amacı doğrultusunda yapılan literatür taramasının yanı sıra bu çalışmada özellikle denizcilik sektörüne yönelik araştırma raporlarının, devlet kurumlarının yayınlamış olduğu verilerin ışığında sektörel bilgiler, devlet destekleri, denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi esasına dayalı ilgili hükümet programı çerçevesinde konu ele alınarak Türkiye'nin sarf ettiği çabalar doğrultusunda durum tespiti yapılmaya çalışılmıştır.

## **DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI**

Takım ve Ersungur'a (2015: 358) göre "taşınmak istenen malın fiziksel özelliği, değeri ve büyüklüğü doğrultusunda farklı ulaştırma sistemleri söz konusudur. Bu noktada ulaştırma sistemleri denizyolu, iç suyolları, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılığı ile depolama ve elleçleme türlerini içerir".

Puşcaci ve Puşcaci'ya (2018: 62) göre, işbirliği ve karşılıklı bağımlılıkla karakterize edilen dünya ekonomisinin kalkınması için mevcut koşullar, nakliye ve deniz ticaretine ekonomik doğanın iki temel özelliğini dayatmaktadır. Bu bağlamda, maddi ihtiyaçların tam olarak karşılanması anlamında ekonomik verimlilik ve kârlılığın temel bir koşulu olarak deniz ve deniz taşımacılığının yanı sıra diğer tüm ilgili faaliyetlerin belirleyici bir role sahip olduğu geniş ekonomik faaliyet olması durumu kendini göstermektedir.

Puşcaci ve Puşcaci (2018: 62) deniz taşımacılığı kavramının önemine dikkat çekerken deniz taşımacılığını dünya ekonomisinin temel bir dalı olarak nitelendirmektedir. Dünyanın farklı coğrafi bölgeleri arasındaki zamansal - mekânsal ilişkide önemli bir role sahip olan deniz taşımacılığı karmaşık ticari ve ekonomik faaliyet kategorileri geliştirmek için bölgeler ve insan kümeleri arasında değer bağları yaratmaktadır. Deniz taşımacılığı faaliyeti, insan varoluşunun çeşitli yönlerini teşvik eden ve etkileyen kümülatif çok boyutlu bir hizmettir.

## **DENİZ TİCARETİ**

Modern deniz ticareti, hem trafikteki malların hacmi hem de maddi değerleri açısından geniş ve tamamlayıcı bir ekonomik faaliyettir, ayrıca nakliye aracı olarak gemiler ve aktarma aracı olarak modern limanlar tarafından temsil edilen büyük, yüksek teknoloji yatırımlarını temsil eden bir sektördür (Puşcaci ve Puşcaci, 2018: 62). Deniz taşımacılığında güçlü olan bir ülke, deniz ticaretinde güçlü olmayabilir. Bunun tersi de geçerlidir. Bu bakış açısından hareketle, deniz taşımacılığı dört alt ayırımında ifade edilmektedir.

- Deniz ticaretinde güçlü olan, denizyolu taşımacılığında “o denli” güçlü olmayan ülkeler. Örnek: Türkiye.
- Deniz yolu taşımacılığında güçlü olan, ancak ticarete “o denli” güçlü olmayan ülkeler. Örnek: Yunanistan.
- Her iki disiplinde de güçlü olan ülkeler. Örnek: Güney Kore.
- Deniz ticaretinde önemsiz olmakla beraber “bandıra” (bayrak) konusunda güçlü olan ülkeler. Örnek: Panama.

## **DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VERİLERİ**

Ulaştırma ve Turizm Paneli Hedef 2023 (Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu – TÜBİTAK, 2021) raporunda yer alan bilgiye göre dünya ticaretinin yaklaşık % 80’i denizyolu ile yapılmaktadır. Diğer taşıma türleriyle ilişkilendirildiğinde bu taşıma şekli havayolu taşımacılığıyla kıyaslandığında 14 kat, demiryolu taşımacılığıyla kıyaslandığında 3,5 kat, karayolu taşımacılığıyla ise aradaki oranın 7 kat maliyet azlığı yönünde avantaja sahiptir. Üretim girdisi olarak ifade edilen sanayi hammaddelerinin yüksek miktarlarda tek seferde ilgili hedef limanlar arasında taşınabilir olması denizyolu taşımacılığında öne çıkan unsurların başında gelmektedir (TÜBİTAK, 2021).

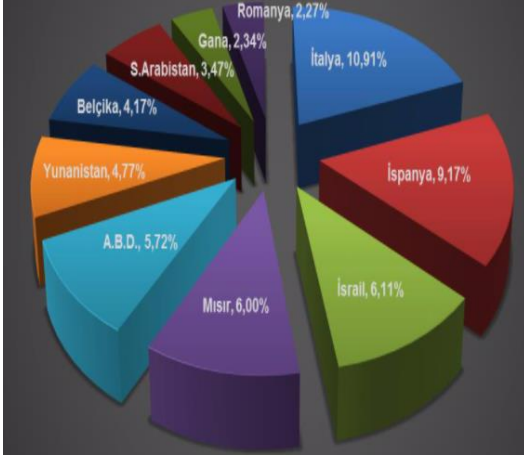
Ticaret Bakanlığı'nın 10 Ağustos 2021 tarihinde yayınlamış olduğu verilerde "En Fazla İhracat Yapılan 10 Ülke" başlıklı analizine göre 2019 - 2020 - Temmuz 2021 yılları arasındaki ülkeler ve eğilim Tablo 1'de yer almaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2021a). Bu tablodaki verilere göre, ülkelerin Türkiye'nin genel ihracat oranındaki payı Temmuz 2021 döneminde %8,8 ile en fazla Almanya, Temmuz 2021 döneminde %2,5 ile en düşük Rusya Federasyonu olduğu görülmektedir. (Ticaret Bakanlığı, 2021a).

**Tablo 1:** En Fazla İhracat Yapılan 10 Ülke

Ülke	YIL			Ocak-Temmuz			Temmuz		
	2019	2020	Bir Önceki Döneme Göre Değişim Oranı (%)	2020	2021	Değişim Oranı (%)	2020	2021	Bir Önceki Yıla Göre Değişim Oranı (%)
<b>Almanya</b>	16.617	15.979	-3,8	8.552	10.827	26,6	1.455	1.441	-1,0
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	9,2	9,4	-	9,5	8,9	-	9,8	8,8	-
<b>ABD</b>	8.971	10.183	13,5	5.555	7.817	40,7	938	1.044	11,3
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	5,0	6,0	-	6,2	6,4	-	6,3	6,4	-
<b>İngiltere</b>	11.279	11.236	-0,4	5.418	7.228	33,4	962	983	2,2
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	6,2	6,6	-	6,0	6,0	-	6,5	6,0	-
<b>İtalya</b>	9.753	8.083	-17,1	4.234	6.277	48,3	632	803	27,1
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	5,4	4,8	-	4,7	5,2	-	4,2	4,9	-
<b>İspanya</b>	8.139	6.683	-17,9	3.417	5.174	51,4	627	783	24,8
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	4,5	3,9	-	3,8	4,3	-	4,2	4,8	-
<b>Irak</b>	10.223	9.142	-10,6	4.808	5.664	17,8	733	772	5,4
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	5,7	5,4	-	5,3	4,7	-	4,9	4,7	-
<b>Fransa</b>	7.946	7.195	-9,4	3.732	5.109	36,9	693	564	-18,6
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	4,4	4,2	-	4,1	4,2	-	4,7	3,4	-
<b>Hollanda</b>	5.762	5.195	-9,8	2.894	3.751	29,6	484	533	10,1
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	3,2	3,1	-	3,2	3,1	-	3,3	3,2	-
<b>İsrail</b>	4.464	4.704	5,4	2.484	3.359	35,2	403	458	13,6
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	2,5	2,8	-	2,8	2,8	-	2,7	2,8	-
<b>Rusya Federasyonu</b>	4.152	4.507	8,5	2.356	3.051	29,5	408	418	2,4
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	2,3	2,7	-	2,6	2,5	-	2,7	2,5	-
<b>İlk 10 Ülke Toplamı</b>	87.305	82.906	-5,0	43.450	58.258	34,1	7.335	7.798	6,3
<i>Genel İhr. İçindeki Payı (%)</i>	48,3	48,9	-	48,3	48,0	-	49,3	47,5	-
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>180.833</b>	<b>169.638</b>	<b>-6,2</b>	<b>89.949</b>	<b>121.358</b>	<b>34,9</b>	<b>14.891</b>	<b>16.413</b>	<b>10,2</b>

**Kaynak:** Ticaret Bakanlığı, En Fazla İhracat Yapılan 10 Ülke, 2021a

2019 verilerine göre şekil 1'de ifade edildiği üzere, denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında % 10,91 ile İtalya birinci sırada, % 9,17 ile İspanya ikinci sırada, %6,11 ile İsrail üçüncü sırada yer almaktadır.



**Şekil 1:** En Fazla İhracat Yapılan Ülkeler Sıralaması

**Kaynak:** Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2019 Deniz Ticareti İstatistikleri

Ticaret Bakanlığı'nın Mayıs 2021 verilerine göre, 2021 yılı Mayıs ayında gerçekleştirilen ihracatın içerisinde denizyolu taşımacılığı 10 milyar 139 milyon dolarlık bir payla birinci sırada yer almaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2021c). Bu noktadan bakıldığında Türkiye'de Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) tarafından yayınlanan Lojistik Sektör Raporu 2020'de yer alan 2020 yılının 3. çeyreği verilerine göre, taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönem çerçevesinde denizyolu taşımacılığı ithalat ve ihracatta diğer ulaşım türleri arasında en büyük paya sahip bulunmaktadır. 2010-2019 yıllarında ithalat alanında denizyolu taşımacılığı %62-70 oranında bir paya sahipken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde bu oran %60 seviyesinin altına %58,10 oranına gerilemiştir. İhracat taşımalarında ise 2010-2018 yılları arasında denizyolu taşımacılığının oranı artış göstermiştir. Buna göre, Tablo 2'de görüldüğü üzere, 2010 yılında %51,41 olan denizyolu taşımacılığı payı 10 yıl içerisinde 2018 yılında en yüksek pay olan %63,31'e yükselmiştir. 2019'da %60,82'lik bir oranla düşüş yaşanırken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde bu oran %59,86 olmuştur. Bu oranlar 2019 Aralık Çin, 2020 yılı Mart ayı itibariyle Türkiye'de yaşanan ve Ağustos 2021 itibariyle hala etkisini sürdüren pandemi süreciyle birlikte ilişkilendirilerek değerlendirilmektedir (UTİKAD, 2020).

**Tablo 2:** İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,54
2020 (3. Çeyrek)	19,60	31,79	21,22	7,55	58,10	59,86	1,07	0,80

**Kaynak:** UTİKAD, Lojistik Raporu 2020

Tablo 3’de yer alan Ticaret Bakanlığı’nın 10 Ağustos 2021 tarihinde yayımlanmış olduğu “taşıma şekillerine göre dış ticaret verileri”ne bakıldığında 2020 yılında denizyolu taşımacılığının genel ihracat içindeki payının %59,5 olduğu, Ocak-Temmuz 2021 aralığındaki ortalamasının %59,5 olduğu bu oranın Temmuz 2021’de %59,7’ye yükseldiği görülmektedir. İthalat oranına bakıldığında 2020 yılı ortalamasının %57,3 oranında olduğu Ocak-Temmuz 2021 aralığında bu oranın %64,7 olduğu ve Temmuz 2021’de bu oranın %3,2’lik bir artışla %67,9’a çıktığı görülmektedir. Oranlar diğer taşıma şekilleriyle de birlikte değerlendirildiğinde denizyolu taşımacılığının önde geldiği ifade edilebilir (Ticaret Bakanlığı, 2021b)

**Tablo 3:** Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret

Taşıma Şekli	Değer: Milyon ABD Doları												Rapor Tarihi: 10.08.2021	
	YIL		İhracat				İthalat							
	2019	2020	Ocak-Temmuz 2020	Temmuz 2021	2020	Temmuz 2021	2019	2020	Ocak-Temmuz 2020	Temmuz 2021	2020	Temmuz 2021		
<b>Denizyolu</b>	109.114	100.908	53.671	72.167	8.723	9.801	130.429	125.891	69.447	95.022	10.256	14.072		
Genel İçindeki Payı (%)	60,3	59,5	59,7	59,5	58,6	59,7	62,0	57,3	59,5	64,7	57,9	67,9		
<b>Karayolu</b>	54.462	53.128	28.025	37.449	4.900	5.088	37.177	41.883	20.464	27.305	3.247	3.473		
Genel İçindeki Payı (%)	30,1	31,3	31,2	30,9	32,9	31,0	17,7	19,1	17,5	18,6	18,3	16,8		
<b>Havayolu</b>	14.849	12.733	6.884	9.713	1.055	1.223	29.238	39.260	19.974	15.143	3.265	1.825		
Genel İçindeki Payı (%)	8,2	7,5	7,7	8,0	7,1	7,5	13,9	17,9	17,1	10,3	18,4	8,8		
<b>Demiryolu</b>	971	1.288	704	896	119	134	1.448	2.145	1.177	1.726	171	206		
Genel İçindeki Payı (%)	0,5	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0		
<b>Diğer*</b>	1.436	1.582	665	1.133	94	167	12.053	10.337	5.607	7.637	778	1.147		
Genel İçindeki Payı (%)	0,8	0,9	0,7	0,9	0,6	1,0	5,7	4,7	4,8	5,2	4,4	5,5		
<b>TOPLAM</b>	<b>180.833</b>	<b>169.638</b>	<b>89.949</b>	<b>121.358</b>	<b>14.891</b>	<b>16.413</b>	<b>210.345</b>	<b>219.517</b>	<b>116.669</b>	<b>146.834</b>	<b>17.718</b>	<b>20.723</b>		

**Kaynak:** Ticaret Bakanlığı, 2021b

## TİCARİ GEMİ VERİLERİ

ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics) Ocak 2020 verileri doğrultusunda Tablo 4’de yer aldığı üzere göre dünya deniz ticareti filo sayısında Türkiye 30. sırada yer almaktadır.



**Tablo 4:** 1 Ocak 2020 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

2020 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2019			1 Ocak 2020			DWT %	Yıllık Değişim %		
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT			1000 DWT	1000 TEU
1	Panama	6.398	211.917	323.031	3.291	6.486	212.179	320.335	3.489	16,3	-0,8
2	Liberya	3.332	149.541	236.874	3.876	3.553	165.854	266.245	4.009	13,5	12,4
3	Marşal Adaları	3.255	146.245	237.316	1.267	3.404	155.141	254.460	1.250	12,9	7,2
4	Hong Kong	2.544	124.263	197.725	3.454	2.534	126.763	200.544	3.596	10,2	1,4
5	Singapur	2.326	84.497	126.533	2.345	2.362	90.016	135.649	2.467	6,9	7,2
6	Malta	1.998	73.890	109.635	1.590	2.036	79.320	114.468	2.036	5,8	4,4
7	Çin	4.346	59.916	93.592	936	4.425	61.277	95.759	954	4,9	2,3
8	Yunanistan	913	39.573	69.099	50	913	39.843	68.887	51	3,5	-0,3
9	Bahama	1.146	54.383	65.727	177	1.133	55.419	65.224	212	3,3	-0,8
10	Japonya	2.552	27.083	38.385	159	2.591	28.738	39.822	244	2,0	3,7
11	İngiltere	735	30.755	42.844	826	634	24.038	34.465	384	1,7	-19,6
12	G. Kıbrıs	839	21.801	33.774	461	864	22.402	33.785	497	1,7	0,0
13	Danimarka	504	20.310	22.436	1.494	516	21.035	23.177	1.528	1,2	3,3
14	Endonezya	3.267	14.689	20.564	216	3.391	16.037	22.651	218	1,1	10,1
15	Portekiz	517	14.667	19.620	907	561	15.284	20.798	902	1,1	6,0
16	Norveç	807	15.099	18.961	62	865	16.037	19.969	61	1,0	5,3
17	İran	375	2.747	4.126	106	449	10.785	19.402	104	1,0	370,2
18	Hindistan	883	9.746	16.571	58	888	9.645	16.501	57	0,8	-0,4
19	Güney Kore	1.021	8.763	12.439	110	1.025	10.558	14.763	145	0,7	18,7
20	Suudi Arabistan	125	7.334	13.054	8	129	7.536	13.479	8	0,7	3,3
21	İtalya	673	14.541	12.904	121	641	13.976	11.372	109	0,6	-11,9
22	Belçika	92	6.033	10.178	1	102	6.230	10.358	22	0,5	1,8
23	Rusya	1.515	6.542	8.307	102	1.546	6.989	8.957	108	0,5	7,8
24	Amerika	364	7.326	8.126	241	363	7.652	8.388	253	0,4	3,2
25	Vietnam	1.370	4.710	7.710	40	1.401	5.113	8.359	40	0,4	8,4
26	Almanya	246	7.664	8.352	600	238	7.672	8.338	605	0,4	-0,2
27	Bernada	133	9.973	7.929	39	128	9.713	7.355	44	0,4	-7,2
28	Fransa	203	5.777	6.956	220	218	6.011	7.116	242	0,4	2,3
29	Malezya	417	5.656	6.860	23	429	5.627	6.907	27	0,4	0,7
30	<b>Türkiye</b>	<b>782</b>	<b>5.270</b>	<b>7.303</b>	<b>120</b>	<b>735</b>	<b>4.943</b>	<b>6.698</b>	<b>97</b>	<b>0,3</b>	<b>-8,3</b>
31	Tayvan	184	3.820	5.636	160	200	4.421	6.659	176	0,3	18,1
32	Antigua & Barbuda	744	5.631	7.478	381	691	5.000	6.590	343	0,3	-11,9
33	Tayland	565	3.443	5.650	30	567	3.930	6.544	31	0,3	15,8
34	Cayman Adaları	144	4.454	6.611	1	138	4.392	6.524	1	0,3	-1,3
35	Filipinler	1.021	3.716	5.362	52	1.041	4.166	6.165	51	0,3	15,0
36	Hollanda	773	6.138	6.237	246	763	6.067	6.147	246	0,3	-1,4
37	Brezilya	127	2.651	4.310	54	131	2.752	4.427	64	0,2	2,7
38	Kuveyt	40	2.275	4.135	1	40	2.317	4.182	1	0,2	1,1
39	Bangladeş	276	1.359	2.370	1	315	1.840	3.185	0	0,2	34,4
40	Belize	448	1.960	3.086	17-	452	1.890	2.936	15	0,1	-4,8
155	<b>Toplam</b>	<b>54.672</b>	<b>1.266.660</b>	<b>1.889.112</b>	<b>24.328</b>	<b>55.655</b>	<b>1.320.140</b>	<b>1.970.526</b>	<b>25.227</b>	<b>100</b>	<b>4,3</b>

**Kaynak:** ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics) Ocak-Şubat 2020.

Mayıs 2021’de Deniz Ticaret Odasının yayınladığı “Deniz Ticareti” dergisinde 2020 yılındaki verilere bakıldığında talebin 11,6 milyar ton civarında olan deniz taşımacılığında gemi filo büyüklüğü DWT (Deadweight Tonage – ölü ağırlık birimi) bazında 2.139 milyar tona yaklaşmış olduğu ifade edilmektedir. “Mavi Ekonomi” olarak ifade edilen denizciliğin Türkiye’nin genel ekonomisinde katkısı 18,4 Milyar Dolar civarında olup gayri safi yurt içi hasılası (GSYH) kapsamındaki oranı %2,5 seviyesindedir. Türk sahipli gemi filosu 28,9 milyon DWT kapasite ve ortalama 1.500 adet gemi ile dünyada 15. sırada bulunmaktadır. Deniz Ticareti dergisi aynı zamanda Covid-19 sürecindeki etkilere de yer vererek 2020 yılında Türk limanlarında toplamda 496,6 milyon ton yükün elleçlendiğine, 2020 yılı ikinci çeyreğinde elleçleme miktarlarında düşüş oluşmasına karşın yıl genelinde elleçleme miktarlarında bir önceki yıla oranla yaklaşık % 2,6 oranında bir yükselişin olduğuna dikkat çekilmektedir. (Deniz Ticaret Odası, 2021).

## LİMAN KAPASİTELERİ

Lojiport (2020) Mart 2020 verilerine göre; Türkiye'nin önde gelen limanları arasında İstanbul, İzmir, Kocaeli, Trabzon, Samsun ve Mersin limanları sıralanmaktadır. İlgili portalda yer alan bilgi doğrultusunda;

- Mersin: 21 adet rıhtımı bulunmaktadır. Eş zamanlı olarak 30'a yakın gemiye yükleme - boşaltma hizmeti verebilme kapasitesine sahip olup senelik ortalama 15 milyon ton yük taşıma işlemi gerçekleştirilen bir limandır.
- Ambarlı: Türkiye'nin en büyük limanı olma özelliği sahiptir, aynı zamanda kargo tonajı bakımından 5. büyük limanıdır.
- Bandırma: 2 milyon 771 bin tonluk kapasitesinin yanı sıra senede 4 bin 280 gemi kabul etme kapasitesine sahiptir.
- İskenderun: Senede 640 gemi kabul edebilme kapasitesi bulunmaktadır.
- Samsun: Senede 1130 gemi kapasitesine sahip olmasının yanı sıra senelik 2 milyon 380 bin ton rıhtım kapasitesine sahiptir.
- İzmir: Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasında yer alan liman senede yaklaşık 3 bin 640 gemi kabul etme kapasitesine sahiptir.
- Derince: Senelik gemi kapasitesi 862 ton olan liman, otomotiv sektörünün yer aldığı coğrafyaya olan yakınlığı nedeniyle önemli bir konuma sahiptir.
- Trabzon: Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en büyük limanıdır. Senelik 5 milyon ton kapasite ve 3.5 ton depolama alanı bulunur.
- Haydarpaşa: Mersin ve İzmir Limanı'ndan sonra Türkiye'nin 3. büyük limanıdır. Marmara Bölgesi'nin en büyük konteyner limanı özelliğini taşır. 52 bin 800 tonluk yıllık tutma kapasitesine sahiptir (Lojiport, 2020).

## DÜNYA TİCARET ÖRGÜTÜ'NÜN “YASAKLANMIŞ SÜBVANSİYONLAR” KURALI

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)'ın devamı olarak 15 Aralık 1993'de sona eren Uruguay Round'da varılan anlaşma gereğince 15 Nisan 1994'de Fas - Marakeş'te imzalanan “Marakeş Protokolü” kapsamında, 1 Ocak 1995 itibarıyla yürürlükte olması amacıyla kurulmuştur (İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçıları Birlikleri Genel Sekreterliği - İTKİB, 2021). Nihai hedefi “gümrük tarifelerinin azaltılması ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması yoluyla dünya ticaretinin serbestleştirilmesi” şeklinde özetlenmektedir (World Trade Organization - WTO, 2021). Mevcut gidişat analiz edildiğinde, bu hedefe yaklaşılabilmesi dahi, dünya ticaret tarihine yüzlerce yıl damgasını vuracak bir gelişme olacaktır. Haksız rekabetin iki temel unsurundan biri olan sübvansiyonda “hedefe” yaklaşılabilse de diğer temel unsur olan dampedinge bunu düşünmek güç olacaktır. DTÖ,

amacına ulaşabilmek için önemli düzenlemeler yapmakta olup, 2021 Haziran itibariyle 164 üye ülke bu kuralları iç (ulusal) hukuklarına adapte ederek uygulamaktadır. Bu düzenlemelerin içinde DTÖ'nün haksız rekabetle mücadelesinin öncelikli olduğu düşünülmektedir. Özellikle Çin Halk Cumhuriyeti'nin 1990'ların başından itibaren dünya piyasalarında haksız rekabet konusunda eleştirilmesi durumu DTÖ açısından da dikkat duyulan bir konu olmuştur. Bu noktada DTÖ'nün Kurucu Anlaşması ve ek Marakeş Protokolü ile bunların da eklerini oluşturan 19 antlaşmanın arasında yer alan "Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Tedbirler Anlaşması" ön plana çıkmaktadır. Bahis konusu "Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Tedbirler Anlaşması"nın "Yasaklanmış Sübvansiyonlar" başlığını taşıyan II. Bölümü'ndeki "Yasaklar" başlıklı 3. Maddesinde, antlaşmanın I sayılı ekinde (Ek I) belirtilenler de dahil olmak üzere ihracat performansı ile ilişkilendirilen sübvansiyonlar ile ithal malların kullanımı yerine yerli malların kullanımına bağlı olan sübvansiyonlar "yasak sübvansiyonlar" olarak ifade edilmektedir. Antlaşmada atıfta bulunulan Ek I'de aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

İhracat Sübvansiyonları Hakkında Açıklamalı Liste ("Yasak" sübvansiyonlar) (Ticaret Bakanlığı, 1995):

- İhracat performansı şartıyla ilişkili olarak, hükümetler tarafından bir işletme ya da sanayi koluna direk olarak sübvansiyonların temin edilmesi,
- Döviz tutma programları ya da ihracat için teşvik edici uygulamaların geliştirilmesi,
- Yurtiçi sevkiyatlara göre daha uygun koşullar üzerinden, hükümetler tarafından sunulan ya da izin verilen, ihracat sevkiyatları üzerinde dahili taşıma ve navlun masrafları.

Tam da bu noktada "navlun" konusu "yasaklanmış sübvansiyon" olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla deniz taşımacılığının navlun üzerinden desteklenmesi DTÖ kurallarına aykırı bir durum oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile deniz taşımacılığının "navlun desteği" adı altında bir mekanizmayla teşvik yolu kapalıdır. Buna rağmen hükümetlerin taşımacılık sektörü için "gizli navlun teşviği" vermeleri ciddi yaptırımlarla karşılaşılması sonucunu doğuracaktır. Bu konu üzerine dikkat çekilmek istenmektedir. Bunun nedeni, özellikle deniz taşımacılığında, navlun teşviğinin en "kestirme ve kolay destek" olarak görülmesidir.

## **TÜRKİYE'DEKİ UYGULAMA**

Dünya pazarı ve rekabet ortamındaki gelişmeler doğrultusunda Türkiye, denizcilik sektörünün gelişimine yönelik olarak 64. Hükümet Programı'nda bir dizi karar açıklamıştır.

## **HÜKÜMET PROGRAMLARI**

Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'ne geçilmeden önceki dönemlerde görev başına gelen hükümetlerin, göreve başlamadan önce TBMM'ye sunduğu hükümet programlarında, ülkeyi ilgilendiren hemen hemen tüm konularda, bu meyanda denizcilik ve deniz taşımacılığı alanında da, yapılacaklara ilişkin bir belge milletin bilgisine sunulmaktadır. Bu belge bir anlamda ülke

insanlarına eğitimden adalet mekanizmasına, üretimden ihracata kadar tüm sektörler hükümetin verdiği söz olarak da kayıtlara geçmektedir. Dönemin Başbakanı Ahmet Davutoğlu tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde, 25 Kasım 2015 günü okunmuş olan 64. Hükümet Programı'nın ilgili paragrafları alıntılanmıştır. “Denizcilik alanında Türkiye'nin küresel deniz taşımacılığı ile entegre olmuş bir transit liman ülkesine dönüştürülmesi, Türk deniz ticaret filosunun yenilenecek 10 milyar tona ulaşan dünya deniz ticaret büyüklüğünden daha çok paya sahip olması, gemi ve yat inşa sanayinin inovatif teknolojilerle donatılarak rekabet gücünün artırılması hedeflenmektedir. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde Türk sahipli filoyu kullanması yoluyla navlun açığını azaltmak amacıyla gemi işletmeciliğini destekleyen yeni iş modellerinin oluşturulması hedeflenmektedir. Türk ve dünya filolarında Türk gemi adamlarının istihdamının artırılması amacıyla birlikte denizcilik alanındaki eğitimin ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilmesi, deniz turizminde ihtiyaç duyulan tekne bağlama kapasitesinin artırılması bir diğer hedefdir. Türkiye'nin bölgesel açıdan transit liman merkezi olmasını sağlayarak Türk kıyılarında büyük ölçekli limanların tesis edilmesi planlanmaktadır. Bu bağlamda 3 büyük denizde 3 büyük liman inşası hedeflenmektedir” (Anadolu Ajansı, 2015).

## **YILLIK PLANLAR**

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın Hazine ve Maliye Bakanlığı ile müştereken düzenlediği ve 27 Ekim 2020 tarihli ve 31287 Mükerrer Sayılı Resmi Gazete'de 3136 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı olarak yayımlanan 2021 yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'nda, özet olarak;

- Lojistik maliyetlerin düşürülerek imalat sanayiinin ve ticaretin geliştirilmesi Türkiye'nin rekabet gücünün yükseltilebilmesi amacıyla kombine taşımacılık faaliyetlerinin geliştirilerek demiryolu ve denizyolu taşıma etkilerinin artırılmasının vurgulandığı,
- Gereksinim doğrultusunda denizyolu altyapılarının geliştirilmesi, modlar arası (intermodal: birden fazla taşıma modellerinin bir araya getirilmesi (Bay ve Erol, 2016: 124),
- taşımacılığın yaygınlaştırılarak lojistik maliyetlerinin azaltılması yoluyla verimliliğin ve rekabetçiliğin artırılmasının vurgulandığı görülmektedir.

Saban ve Güğerçin (2009: 1-2), Elbirlik (2008: 13) ve Yılmaz (1990: 63) çalışmalarında denizyolu taşımacılığını, karayoluna kıyasla 7, demiryoluna kıyasla 2,5; yakıt tüketimi bakımından karayolundan 4, demiryolundan 2 kat oranında maliyet düşüklüğü avantajına sahip bir taşımacılık türü olarak ifade etmektedir. Büyük miktardaki yükler tek seferde ve güvenle taşınabilme imkanına sahiptir. Bu avantajdan yararlanmak isteyen taşımacılık firmalarının gemi inşa sanayiine talebinde artış yaşanmıştır. Bu artışla birlikte küresel pazarda yer alan ülkeler

gibi Türkiye’de de gemi inşa sanayiinde de yükseliş kendini göstermektedir. Bahsi geçen olumlu saptamalar yanında Yıllık Plan’dan aynen alıntılanan paragraf ise olumsuz yönde dikkat çekicidir: “Ülkemiz limanlarında elleçlenen konteyner miktarı 2000-2010 seneleri arasında senelik ortalama olarak %17,6 oranında bir yükseliş göstermişken hızı düşen küresel ticaret faaliyetlerinin ve konteyner ticaretinin doyum noktasına yaklaşması sonucunda 2010-2019 seneleri arasında ilgili oranın %9,1’e gerilediği görülmüştür” (Resmi Gazete, 2020).

## **YATIRIMLARDA DEVLET YARDIMLARI**

Yatırımların teşviki, daha yeni ifadesiyle “Yatırım Destekleri” veya mevzuatta yer aldığı şekliyle “Yatırımlarda Devlet Yardımları”, gelişmiş ülkeler de dahil, bir ülkede üretimin, kalkınmanın, istihdamın, vergi gelirlerinin ve nihayet ihracatın gelişmesi açısından en önemli unsurdur. Yatırımların akılcı ve yoğun olması o ülke için yegâne “refah” göstergesidir. Ülkemizde, her hangi bir ayırım olmaksızın yerli ve yabancı sermayenin tabi olduğu yatırım mevzuatında (15 Haziran 2012 tarih ve 2012/3305 sayılı Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar ve buna ilişkin tebliğler) denizyolu ile yük ve/veya yolcu taşımacılığına yönelik yatırımlar “Öncelikli Yatırım Konuları” arasında sayılmaktadır. İlgili yatırımların 5. Bölgede uygulanan desteklerden faydalanacakları belirtilmektedir. Bu destekler şu şekilde sıralanmaktadır (Price Waterhouse Coopers - Pwc, 2017):

- KDV İstisnası (Yatırım için ithalat yapılacaksa ithal eşyasına)
- Gümrük Vergisi Muafiyeti (Yatırım için ithalat yapılacaksa ithal eşyasına)
- Vergi İndirimi (Gelir ve kurumlar vergisi için)
- Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği
- Sigorta Primi İşçi Hissesi Desteği
- Gelir Vergisi Stopajı Desteği
- Faiz veya Kâr Payı Desteği (Kullanılan krediler için)
- Yatırım Yeri Tahsisi

Bazılarının uygulanma süresi on yıl olan bu olanakların da denizyolu taşımacılığının desteklenmesi açısından önemle kaydedilmesinde fayda bulunmaktadır.

## **DAHİLDE İŞLEME REJİMİ**

Türkiye’nin yıllık ihracatının yaklaşık %50’si, gelişmiş ülkeler de dahil, dünya genelinde de uygulama alanı bulan Dahilde İşleme Rejimi (DİR) kapsamında gerçekleşmektedir. DİR’in mevzuattaki tanımı şu şekilde ifade edilmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2021d). “Dünya pazar fiyatlarından hammadde sağlamak amacıyla ihracatı artırmak, ihraç ürünlerine uluslararası pazarlarda rekabet gücü elde etmek, ihracat pazarlarını geliştirmek ve aynı zamanda da ihraç ürünlerini çeşitlendirmek.” DİR sisteminin akışı aşağıda ifade edildiği şekliyle özetlenmektedir:

- İhraç edilecek bir ürün için gerekli olan hammadde ve ara mallar iç piyasada üretilmemekte veya üretilse bile dünya fiyatlarının üzerindeki fiyatlarla temin edilebilmektedir.
- Bu durumda mevzuat, gereken malzemenin (ham madde ve ara mamulün) yurt dışından uygun fiyatlarla temin edilerek, nihai ürünün rekabetçi fiyatlarla ihraç edilebilmesini sağlamaktadır.
- Bu yapılırken, ithal edilen malzemenin gümrük vergileri ve Katma değer Vergisi teminata bağlanmakta, nihai ürün ihraç edildiğinde de teminat firmaya iade edilmektedir.
- Dolayısıyla, ihracatın gerçekleştirilebilmesi için, bir yandan ithal edilen malzemenin alım fiyatındaki uygunluk yanında, vergi muafiyeti dolayısıyla da ciddi bir rekabet gücü yaratılmaktadır.

Bu noktada DİR'in gemi inşaat sektörü ve dolayısıyla deniz taşımacılığı ile olan ilgisi doğrultusunda, bugünkü adıyla Ticaret Bakanlığı'nın İhracat 2006/12 sayılı Dahilde İşleme Rejimi Tebliği'nde (Resmi Gazete Tarihi: 20.12.2006 - Resmi Gazete Sayısı: 26382), DİR işlemlerine esas teşkil eden Dahilde İşleme İzin Belgesi'nin (DİİB) süresi en fazla on iki ay olarak gösterilmektedir. Ancak, ilgili mevzuatta, diğer bazı sektörlerle birlikte gemi inşa sanayiinde DİİB süresinin, genel uygulamaya istisna getirilerek "proje süresi kadar" saptanabileceği hükme bağlanmaktadır. Bunun, Türkiye pazarında gemi inşa sanayi ve buna bağlı olarak Türk deniz taşımacılık filosunun geliştirilmesi bakımından önemli bir imkân olarak not edilmesi gerekmektedir.

### **VERGİ, RESİM VE HARÇ İSTİSNASI**

Ticaret Bakanlığı tarafından uygulanan "İhracat, Transit Ticaret, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetlerde Vergi, Resim ve Harç İstisnası Hakkında İhracat 2017/4 sayılı Tebliğ"de (Resmi Gazete tarihi: 18 Mayıs 2017, no: 30070) belirlenen esaslar çerçevesinde yapılan uygulama ile de bahis konusu sektöre destek sağlandığı görülmektedir.

İhracat 2017/4 sayılı Tebliğ ile özetle, gemi inşa ve ihracatının da belgesiz ihracat kredileri kapsamında vergi, resim ve harç istisnasından yararlanacağı hükme bağlanmaktadır. Diğer bir ifade ile gemi inşası ve ihracatı için Exim kredisi alındığında "kredi üzerindeki vergi, resim ve harçlardan muafiyet" sağlanmaktadır. Bu durum yalnızca gemi inşası ve ihracatı için değil, diğer tüm sektörler için de geçerli olduğunu hatırlatmakta fayda görülmektedir.

### **TÜRK EXİMBANK OLANAKLARI**

Türk Eximbank, kurulduğu 1987 yılından bu yana ülkemiz ihracatına, ihracat bağlantılı üretimlere ve ülkemizin döviz gelirlerini arttıran hizmetlere başta kredi kullandırmak ve ihracat

alacak sigortası sağlamak üzere çeşitli ürünler sunmaktadır. Bunlar arasında, gemi inşa sanayii ve deniz taşımacılığı sektörleriyle ilgili ürünler, Türk Eximbank'ın adlandırmasıyla şunlardır.

- *Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı*: Bu programla Türk Eximbank, gemi inşa ve ihraç edecek firmalarımızın gemi inşa aşamasındaki finansman ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Eximbank'ın ifadesiyle “bu suretle, bu firmaların rekabet güçleri desteklenmekte; yurt dışındaki müşteriler ve kredi kuruluşları bakımından kredibiliteleri yükseltilmektedir (Türk Eximbank, 2021)”.

Sistem, basit şekliyle şöyle işlemektedir: Alıcı firma ile imzaladıkları sözleşmeler kapsamında, gemi inşası ve ihracatı yapacak firmalara gemi inşa aşamasındaki harcamalar için proje bazında finansman sağlanmaktadır.

- *Uluslararası Nakliyat Pazarlama Kredisi*: Türk Eximbank bu uygulamayla, Türkiye’de yerleşik olarak faaliyet sürdüren uluslararası nakliye firmalarıyla, uluslararası lojistik işletmeciliği yapan firmaları ve uluslararası taşıma işlerinin organizatörlüğünü yürüten firmaların uluslararası kara, deniz, hava taşımacılık hizmeti sonucunda ülkeye getirmeyi taahhüt ettikleri döviz gelirleri/taşımacılık hizmeti bedelleri karşılığında bu firmalara kredi kullanmaktadır (Türk Eximbank, 2021).

## **DURUM ANALİZİ – GZFT (Güçlü, Zayıf Yönler, Fırsat ve Tehditler) ANALİZİ**

Durum analizi olarak ifade edilen bu analiz türü bir işletmenin ya da durumun *güçlü* ve *zayıf* yönleri ile pazardaki ya da alandaki *fırsat* ve *tehditleri* ortaya koymaktadır (Çoban ve Karakaya, 2010: 347-348). Bu bağlamda bu bölümde denizcilik sektörünün Türkiye pazarındaki yansıması makale çerçevesinde dikkate alındığında tespit edilen güçlü ve zayıf yönler ile pazar içerisindeki fırsat ve tehditler ele alınmaktadır.

### **GÜÇLÜ YÖNLER**

Denizyolu taşımacılığı, karayoluna kıyasla 7, demiryoluna kıyasla 2,5; yakıt tüketimi bakımından da karayolundan 4, demiryolundan 2 kat daha düşük maliyete sahip bir taşımacılık türüdür (Elbirlik, 2008: 13; Yılmaz, 1990: 63).

Denizcilik sektörü lojistik türleri açısından maliyeti düşük olduğundan ulusal, uluslararası taşımacılık alanında bu yönüyle işletmelere, tüketiciye ve ülke ticaretine avantaj olarak kendini gösteren bir ulaşım türüdür (Baird 2001: 103; Goss, 2002: 17, Elbirlik, 2008: 25). Denizyolu taşımacılığının bir diğer güçlü yanı tek seferde taşınabilecek yük miktarının yüksekliğidir (Yıldıztekin, 2002: 18; Elbirlik, 2008: 14).

Türkiye pazarı olarak bakıldığında ülkemizin deniz yolları ile olan bağlantısı deniz ticaretinin geliştirilmesi üzerine oluşturulan hükümet politikaları ve planlar denizcilik sektörüne yapılacak yatırımlara yönelik teşvikler olarak görülmektedir.

## **ZAYIF YÖNLER**

Maliyet ve yük taşıma hacmi açısından kuvvetli yönler sahip olan denizyolu taşımacılığı gemilerin hızı ile değerlendirildiğine ulaşım olarak zaman alan, yavaş bir taşıma şekli olduğu görülmektedir (Baird, 2001: 107; Elbirlik, 2008: 14). Bu durumun oluşturduğu süreç içerisinde işletmelerin uluslararası ticaret süreçlerinde malın kalkış limanı ve varış limanı arasındaki süresini bilerek ve gerekli zaman planlamasını ön görerek ticari faaliyetlerini planlamaları önemli olacaktır. Taşımacılık türü olarak kendi başına maliyeti düşük olan bu yöntemin oluşturduğu zayıf yöne ek olarak ülke yöneticilerinin denizcilik sektörüne yapmaları gereken yatırımlar da zayıflık olarak görülebilir. Bu bağlamda liman tesislerinin oluşturulması ve bu doğrultuda kombine taşıma sağlayacak ulaşım yapılarının sağlanması ticaretin sürdürülebilirliği açısından önemlidir.

Türkiye'nin dış ticaret taşımasındaki denizyolu etki oranı %91 civarındadır; ancak Türk bayraklı gemilerin bu orana katkısı düşüktür. Aynı zamanda Türk deniz ticaret filosundaki sayısal yetersizlik, filo kapsamındaki gemilerin uyması gereken uluslararası koşulları karşılayamamış olması ve bu süreçlerin desteklenmesine yönelik eksik politikalar nedeniyle denizyolu kullanım oranı %35 dolaylarında seyretmektedir (TÜBİTAK, 2021).

Türkiye'deki liman faaliyetleri oranları doğrultusunda dikkate alınması gerektiği düşünülen bir diğer konu Marmara Bölgesi'ndeki en büyük konteyner limanı özelliğine sahip olan Haydarpaşa Limanı'ndaki iş hacminin büyüklüğünün getirdiği operasyonel sorunlardır. Bu sorunların azaltılabilmesi için sanayi ile entegre bir süreci destekleyebilecek alternatif limanların oluşturulması ya da mevcutların iyileştirilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda Trakya Bölgesi'ne yapılacak liman yatırımlarının çevre illerdeki sanayi bölgeleriyle entegre edilerek işletmelerin iş hacimlerini yükseltme potansiyelini doğuracaktır.

Limanların Türkiye'nin güçlü yönlerinden birine dönüştürülebilecek potansiyeli olan demiryollarının liman bölgeleriyle entegrasyonu da bir diğer altı çizilmek istenen konudur. Mersin ve Haydarpaşa limanları bu konuda güçlü olsalar da diğer limanların intermodal olarak alternatif taşımacılık sistemleriyle desteklenebilmesi, maliyet avantajı sunmasının yanı sıra işletmelerin potansiyel iş hacimlerini de arttıracak ve alternatif pazarlara erişimlerine imkan sağlayacaktır.

## **FIRSATLAR**

Denizcilik sektörü lojistik türleri açısından maliyeti düşük ve bu yönüyle avantaj sunan önemli bir ulaşım türüdür. Bu ulaşım türü işletmeler ya da tüketiciler için olduğu kadar ülke bazında da maliyet avantajı sunan, uluslararası ticaret alanında fırsat olarak değerlendirilen bir özelliğe sahiptir. Türkiye'nin, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birleşme noktasında bulunması transit taşımacılık ve ticaret alanları açısından fırsat sunmaktadır (UTİKAD, 2020). Lojistik araçlarının



bir limandan başka bir limana gemiler vasıtasıyla taşınması olarak ifade edilen Ro-Ro taşımacılığının yükselişi Türk dış ticareti için önemli fırsatlar oluşturmaktadır (Aytüre ve Berki, 2018: 1246). Ro-Ro taşımacılığının önemini arttıran bir diğer katkı da karayolu taşımacılığı açısından intermodal taşıma modlarının aktif kullanımının sağlanabilmiş olmasıdır (UTİKAD, 2020).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz güvenliğini sağlamakla yükümlü tuttuğu bayrak devletlerinin bu sorumluluklarını yerine getirememesi, ilgili bayrak devletlerinin kendileri adına işlem yapmaları için yetkilendirdiği klas kuruluşlarının ticari kaygılar gözetmesi gibi durumlarla vuku bulan liman devleti kontrolünün dünyada ilk ve en saygın uygulayıcı olarak kabul görmüş Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Paris MoU) 1982 senesinde yürürlüğe girmiştir. Paris MoU kontrol süreci kapsamında çeşitli zaman dilimlerinde deniz güvenliği için tehlike oluşturan durumları bulunan standart altı gemi olarak ifade edilen gemilerin sürecin dışına kalabilmesi için liman devleti denetimleri yürütülmekte olup bu bağlamda bayrak devletleri son üç sene içinde denetim ve tutulma başlıkları altında gösterdikleri performans neticesinde derecelendirilmektedirler. Bu derece sistemi kara (kötü), gri (orta), beyaz (iyi) olarak ifade edilmektedir. Her yıl yayımlanan bu listede Türkiye 2008 itibarıyla beyaz listeye geçebilmiştir. 2019 yılında Türkiye Paris MoU kapsamında Türk Bayraklı gemilere yapılan denetimler sonucunda en düşük tutulma oranı 1,59 ile beyaz listede yükselmiştir. Bu oranla ortaya çıkan duruma göre, Türk Bayraklı gemiler can, mal, deniz ve çevre güvenliği konularında almış olduğu önlemler neticesinde iyi bir ülke performansı yakalamış olup denizyolu taşımacılığı ve denizyolu ticareti çerçevesinde fırsata yönelik imkanlarını arttırmakta olup aynı zamanda ülke adına da önemli bir saygınlık kazandırmaktadır. (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020).

## **TEHDİTLER**

Küresel pazar ortamında yaşanan değişimlerin sonucunda ortaya çıkan yeni politikalar ülkelerin de bu yeni politikalara dahil oldukları bir süreci doğurmaktadır. Örneğin, 11 Eylül 2021 saldırıları sonrasındaki süreçte ABD (Amerika Birleşik Devletleri)'nin güvenlik konusunda gösterdiği hassasiyeti denizcilik alanına da taşımış olduğu görülmektedir (Salzano, 2003: 85; Elbirlik, 2008: 139). Bir diğer dikkat çeken konu Türkiye ve AB (Avrupa Birliği) ilişkisine yönelik sürecin işleyiştir. Türkiye ve AB arasında yürürlüğe 1996 senesinde girmiş olan Gümrük Birliği süreci yatırım potansiyeli olarak önemli fırsatlar ortaya koysa da AB uyum sürecinde Türkiye'nin altyapı ile birlikte çevre standartlarına uyumu, lojistik ağının geliştirilmesi ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesi konularında gösterdiği ve göstereceği performanslar sürecin işleyişinde önemli girdi oluşturmaktadır (Yardımcıoğlu, Kocamaz ve Özer, 2012: 246).

AB uyum süreci (EU-27) çerçevesinde 2020 Türkiye İlerleme Raporuna göre Türkiye'nin çeşitli alanlarda gelişime açık olduğu görülmektedir. Bu alanlardan birinde Türkiye, limanlarda gümrük işlemleri esnasında talep edilen gerekli belgelerin bir noktadan sağlanması ve gümrük işlemlerinin bir noktaya yapılacak başvuru üzerinden sonlandıran bir sistem olan tek pencere sisteminin kurulması amacı güdülmektedir. Bu sistemle işlem fazlalığı azaltılarak ticari faaliyetlerin kolayca yapılabilmesiyle ithalat ve ihracat işlemlerinde yürütülen kontrol faaliyetlerinin etkinliğinin de yükseltilmesi hedeflenmektedir (Gümrük Rehberi, 2021).

Deniz taşımacılığında çevreci anlayışı temsil eden yeşil denizciliğin ve karbonsuzlaştırmanın sağlanabilmesi amacıyla Türkiye tarafından bir finansman geliştirilmektedir. Belirtilen bu çalışmayla Ulaştırma Temiz Enerji Paketi'ne uyum sağlamak ve Türkiye'nin henüz taraf olmadığı Paris Anlaşması dahilinde yer alan küresel iklim hedeflerinin gerçekleştirilmesine yönelik olumlu bir adım olduğu söylenebilir. Türkiye'nin, Uluslararası Denizcilik Örgütü - International Maritime Organization (IMO) sözleşmeleri dahilindeki yükümlülüklerini yerine getirebilmesi açısından, kurumsal ve teknik kapasitenin yükseltilmesine yönelik katkılarının daha fazla olması beklenmektedir. Türkiye'nin, deniz limanları, iç su yolu taşımacılığı bakımından ilgili AB mevzuatına uyum göstermesi gerekmektedir. Bu kapsamda, Türkiye, iç su yolları konusundaki temel uluslararası anlaşmaları imzalamamış bulunmaktadır. Bu sebeple, Türkiye'nin sınırlı iç su yolu taşımacılığı bulunmaktadır (Avrupa Birliği, 2021).

2017'de Türkiye'nin Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ni onamasına karşın Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün temel sözleşmelerine henüz taraf değildir. Bu bağlamda Paris Mutabakat Zaptı'nı imzalamamıştır. Bu durumun neticesinde uluslararası standartlar ile birlikte AB uyum süreci açısından istenmeyen bir etki oluşturmaktadır (Arslan vd., 2021). Bu bilgiler ışığında mevcut durum değerlendirildiğinde Türkiye'nin EU-27 standartlarının beklenenin gerisinde olduğu görülmektedir.

Denizyolu taşımacılığında yaşanan trafik kazalarında azaltılma çalışmaları, çevre kirliliğinin kontrol altına alınabilmesi yönündeki çalışmalar AB uyum sürecinde önemli olmakla birlikte Türkiye açısından da önem arz etmektedir.

## **SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER**

Denizyolu taşımacılığı yalnızca malın çıkışı olan ülkeyi değil aynı zamanda denize kıyısı olan ülkelerin deniz ticareti rekabeti içerisinde pay alabilme istekleriyle birleştiğinde bu ülkelerin de denizyolu taşımacılığında gerekli yatırım, teşvik gibi adımları atmaya yöneldikleri görülmektedir. Denizcilik sektörüne ilişkin korumacı uygulamaların düşürülmesi, denizcilik faaliyetlerinin serbestleştirilmesi gibi gelişmeler bu tür yatırımların içerisinde destekleyici rol oynamaktadır.

Ulaştırma ve turizm paneli Vizyon 2023 (TÜBİTAK, 2021) hedefleri doğrultusunda;

- limanların kurvaziyer dahil tüm yolcu taşımacılığında yolcu yükleme ve boşaltma sistemlerinin ve yat limanları ile marinaları da kapsayan tüm terminallerin modernizasyonu ve ileri teknolojilerle donatılması,
- yük taşımacılığı kapsamında paketleme, gruplama ile depolama teknolojilerinin geliştirilmesi, inen, binen ve seyir halindeki yükün son teknolojiler ile izlenmesi,
- gemi, tekne ve her türlü deniz taşıma aracının imalat sürecinde yenilikçi teknolojilerin kullanılması yönünde deniz yolu taşımacılığının varması istenilen hedef ortaya konmaktadır.

Teknolojide yaşanan dönüşümlere paralel olarak denizcilik sektöründe de dijitalleşme süreci kendisini göstermektedir. Liman, gümrük birimlerindeki eşya hareketliliğinin kayıt altında tutulması, ithalat ve ihracat işlemlerinin hızlanması ve ilgili taraflarca sürecin kolayca takip edilebilmesi sektörün verimli bir şekilde çalışmasına katkı sağlamaktadır.

Yorulmaz ve Patruna'nın (2021: 126-127) Türkiye'de faaliyet gösteren 15 liman işletmesinde karar verici pozisyonda bulunan 15 yöneticiye yönelttikleri sorular içerisinde dijitalleşmeye yönelik cevaplarda katılımcılar çoğunlukla operasyon süreçlerinde dijitalleşmeyi yoğun kullanacaklarını, dijitalleşme sürecinde tasarruf etme, iş süreçlerinde verimlilik kazanma ve yapay zekanın etkin kullanılacağı yönünde değerlendirme yapmışlar; aynı zamanda dijitalleşmeye yönelik uyum sağlama ve dijital dönüşümle kendini gösteren entegrasyon gereksinimleriyle birlikte ortaya çıkması olası maliyet yüksekliği konusu ilgili çalışmaya katılan yöneticilerin endişe konusu olmuştur. Denizyolları taşımacılığı ve deniz ticareti olarak konuya bakıldığında Türkiye'nin Karadeniz, Akdeniz, Ege olarak denizlerle çevrili olması, İç, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgeleriyle deniz yolunu destekleyici bir şekilde modlar arası taşımacılıkla birleştirildiğinde ortaya çıkan potansiyel pazarlar kanalıyla stratejik açıdan coğrafi bir öneme sahip olması ulusal ve uluslararası ticaret açısından ve aynı zamanda küresel bir pazar alanı olarak da alternatif pazar fırsatları sunması dikkat çekmektedir.

Bu durum çerçevesinde Türkiye'nin uygulamaya koyduğu çözümler, geliştirdiği teşvik mekanizmalarının yanı sıra uluslararası standartlara yönelik ortaya koyduğu çabalar kuşkusuz önemli olup iyileştirmeye açık alanlarda da gerekli çalışmaları yapmayı sürdürmesi kaçınılmazdır.

Bu çalışmanın 2019, 2020 ve Temmuz 2021 yıllarını esas alarak hazırlandığı ve Avrupa Komisyonu Türkiye İlerleme Raporu 2020 nezdinde incelendiği göz önüne alındığında bir sonraki çalışmanın içeriği 2021 yılının bitişiyle birlikte güncellenen veriler doğrultusunda olabilecektir.

## KAYNAKÇA

- Anadolu Ajansı. (2015), 64. *Hükümet Programı*, 03.06.2021 tarihinde [https://www.aa.com.tr/uploads/tempuserfiles/64.hukumet\\_programi.pdf](https://www.aa.com.tr/uploads/tempuserfiles/64.hukumet_programi.pdf) adresinden alındı.
- Arslan, İ., Bozgeyik, Y., Çelik, S. ve Künc, S. (2021). Ab ortak ulaştırma politikası bağlamında Türkiye'nin uyum süreci ve ulaştırma sektörüne genel bir bakış, *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 20(1), 32-56.
- Avrupa Birliği. (2021), Avrupa Komisyonu Tarafından Hazırlanan Türkiye Raporları 2020, 25.08.2021 tarihinde [https://www.ab.gov.tr/siteimages/trkiye\\_raporustrateji\\_belgesi\\_2020/turkey\\_report\\_3\\_0.10.2020.pdf](https://www.ab.gov.tr/siteimages/trkiye_raporustrateji_belgesi_2020/turkey_report_3_0.10.2020.pdf) adresinden alındı.
- Aytüre, S. ve Berki, Ö. (2018). Uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığı ve ticaret hukuku bakımından önemi. *IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress*, 7-8, Didim/Aydın, 1234-1248.
- Baird, A.J. (2001). Trends in port privatisation in the world's top-100 container ports. *9th WCTR: Seoul*, 103.
- Bay, M. ve Erol, F. (2016). Lojistik köylerin önemi ve intermodal taşımacılık faaliyetleriyle desteklenmesi: karaman ilinde bir uygulama. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 18 (30), 124-134.
- Çalış, A. (2003). İhracatta nakliyat. Ankara: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi.
- Çoban, B. ve Karakaya, Y. E. (2010). Geleceği planlamada stratejik yönetim ve swot analizi: kavramsal yaklaşımlar. *E-Journal of New World Sciences Academy 2010*, 5(4), 342-352.
- Deniz Ticaret Odası Yayınları Deniz Ticareti Dergisi. (2021), *Covid 19 ve Denizyolu Ticaretine Etkisi*, 13.05.2021 tarihinde <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/dergi/> adresinden alındı.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2021), *Gemi Taşımacılığı Yük Rakamları*, 18.08.2021 tarihinde [www.atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](http://www.atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx) adresinden alındı.
- Dünya Gazetesi. (2013), *Ro-Ro Deniz Taşımacılığı*, 18.08.2021 tarihinde <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/yollarin-kilidini-acan-ro-ro-yatirimcilarin-yildizi-oldu-haberi-232115> adresinden alındı.
- Elbirlik, G. (2008). Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi ve sorunları. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, 1-190.
- Goss, R.O. (2002). An early history of maritime economics. *International Journal Of Maritime Economics*, 4, 390-404.
- Gümrük Rehberi. (2021). *Tek Pencere Sistemi Nedir?*, 25.08.2021 tarihinde <https://gumrukrehberi.gov.tr/sayfa/tek-pencere-sistemi#:~:text=Tek%20Pencere%20sistemi%2C%20g%C3%BCmr%C3%BCK%20%C5%9Flemleri,ve%20tamamlaman%C4%B1z%C4%B1%20sa%C4%9Flayan%20bir%20sistemdir> adresinden alındı.

- İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçıları Birlikleri Genel Sekreterliği (İTKİB), *Dış Ticaret İhracat Rehberi*, 12.05.2021 tarihinde <https://www.itkib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-dis-ticaret-ihracat-rehberi-dto-anlasmalari.html> adresinden alındı.
- Kunaç, S. (2007). *Türkiye’de Ro-Ro Deniz Taşımacılığı ve Örnek Bir Hat İncelemesi*, 18.08.2021 tarihinde <http://acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/20.500.12397/11583/205398.pdf?sequence=1>, adresinden alındı.
- Lojiport. (2020), *Türkiye’de Faaliyet Gösteren Limanlar*, 01.05.2021 tarihinde <https://www.lojiport.com/turkiyede-faaliyet-gosteren-limanlar-ve-ozellikleri-107318h.htm> adresinden alındı.
- Price Waterhouse Coopers - Pwc. (2017), *Öncelikli Yatırım Konuları*, 03.06.2021 tarihinde <https://www.pwc.com.tr/5-bolge-desteklerinden-faydalanabilecek-ocelikli-yatirim-konulari> adresinden alındı.
- Puşçacı, V. ve Puşçacı, R. M. (2018). Some considerations on management of the maritime transportation. *Journal of Accounting and Management*, (8)2, 60-69.
- Resmi Gazete. (2020), *T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı 2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı*, 03.06.2021 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201027m1.pdf> adresinden alındı.
- Saban, M. ve Güğərçin, G. (2009). Deniz taşımacılığı işletmelerinde maliyetleri etkileyen faktörler ve sefer maliyetleri. *DEU Denizcilik Dergisi*, I(1), 1-16.
- Salzano, C. J. (2003). Marad to push 'short sea' transportation alternative. *The Waterways Journal Incorporated*, 117(32), 3-12.
- 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.
- Ticaret Bakanlığı. (1995), *Sübvansiyonlar ve Telif Edici Tedbirler Anlaşması*, 20.05.2021 tarihinde [https://ticaret.gov.tr/data/5b884a7613b87711604c9356/subvansiyonlar\\_turkce.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5b884a7613b87711604c9356/subvansiyonlar_turkce.pdf) adresinden alındı.
- Ticaret Bakanlığı. (2021a), *Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret*, 24.08.2021 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/16Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf> adresinden alındı.
- Ticaret Bakanlığı. (2021b), *En Fazla İhracat Yapılan 10 Ülke*, 24.08.2021 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/5En%20Fazla%20Ihracat%20Yapilan%2010%20Ulke.pdf> adresinden alındı.
- Ticaret Bakanlığı. (2021c), *2021 Yılı Mayıs Ayı Dış Ticaret, Ticaret, Esnaf ve Kooperatif Verileri*, 3.06.2021 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/haberler/2021-yili-mayis-ayi-dis-ticaret-ticaret-esnaf-ve-kooperatif-verileri> adresinden alındı.
- Ticaret Bakanlığı. (2021d), *Dahilde İşleme Rejimi*, 03.06.2021 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/ihracat/mevzuat/dahilde-isleme-rejimi> adresinden alındı.

- Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK). (2021), *Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu Temmuz-2003*, 01.08.2021 tarihinde [https://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/ut/utp\\_son\\_surum.pdf](https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf) adresinden alındı.
- Türk Eximbank. (2021), *Eximbank Kredileri*, 18.08.2021 tarihinde <https://www.eximbank.gov.tr/tr/urun-ve-hizmetlerimiz/krediler/orta-uzun-vadeli-ihracat-kredileri/gemi-insa-ve-ihracati-finansman-programi> adresinden alındı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020), *Paris MoU'da Beyaz Listedeyiz*, 23.08.2021 tarihinde <https://denizcilik.uab.gov.tr/haberler/paris-mou-da-beyaz-listedeyiz> adresinden alındı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019), *2019 Deniz Ticareti İstatistikleri Raporu*, 04.05.2021 tarihinde <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-istatistikleri-2019.pdf> adresinden alındı.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD). (2021), *Lojistik Sektörü Raporu 2020*, 18.08.2021 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/images/hizmetrapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf>, adresinden alındı.
- WTO - Dünya Ticaret Örgütü. (2021), *Marakeş Protokolü*, 12.05.2021 tarihinde [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/what\\_stand\\_for\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/what_stand_for_e.htm) adresinden alındı.
- Vergide Gündem. (2017), *Öncelikli Yatırım Konuları*, 03.06.2021 tarihinde [https://www.vergidegundem.com/documents/10156/4654557/tesvikbrosur\\_2017.pdf/8ee425ee-53df-487e-aca7-066b8a36cb92](https://www.vergidegundem.com/documents/10156/4654557/tesvikbrosur_2017.pdf/8ee425ee-53df-487e-aca7-066b8a36cb92) adresinden alındı.
- Yılmaz, E. (1990). Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı. Deniz Ticareti. Yıl: 7. Haziran.
- Yardımcıoğlu, M., Kocamaz, H ve Özer, Ö. (2012). Lojistik yönetimde taşıma sistemleri ve maliyetleme yöntemleri, *II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu*, 1-2 Ekim, 245-259.
- Yıldıztekin, A. (2002). Lojistiğin ihracattaki eki. *İhracat Dünyası. Dünya Gazetesi Eki*. Mayıs.
- Yorulmaz, M. ve Patruna, E. (2021). Liman işletmelerinde dijitalleşmeden beklentiler ve yöneticilerin bakış açısı. *International Journal of Management and Administration*, (5)9, 118-131.