

Türkiye'nin Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Lojistik Performansı: Mevcut Durum ve Stratejik Öneriler

Özcan DÖNMEZ¹

Başvuru Tarihi/Submitted: 19.10.2024 Kabul Tarihi/Accepted: 17.06.2025

Makale Türü/Article Type: Araştırma Makalesi/Research Article

Öz

Bu çalışma, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanındaki lojistik performansını analiz etmeyi ve sektörel gelişim olanaklarını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve kıtalar arası geçiş güzergâhında bulunan Türkiye, coğrafi konumunun sunduğu doğal avantajlar sayesinde denizyolu taşımacılığında stratejik bir potansiyele sahiptir. Dış ticarete en fazla kullanılan taşıma modu olan denizyolu, Türkiye açısından liman altyapısı ve yük elleçleme verimliliği bakımından olumlu bir tablo sunmaktadır. Ancak, taşıma filosunun ölçeği, tersane üretim gücü ve küresel ölçekte bilinirliğe sahip lojistik markaların eksikliği gibi alanlarda sınırlılıklar dikkat çekmektedir. G20 ülkelerine ait güncel verilerle yapılan karşılaştırmalar, Türkiye'nin bazı göstergelerde rekabetçi bir yapıya sahip olduğunu ortaya koyarken; gemi inşası, geri dönüşüm faaliyetleri ve liman kullanım sıklığı gibi alanlarda performansını artırması gerektiğini göstermektedir. 2023 yılı Lojistik Performans Endeksi'nde 38. sırada yer alması, Türkiye'nin mevcut potansiyelini yeterince yansıtamadığını göstermektedir. Bu bağlamda çalışma, nitelikli iş gücünün geliştirilmesi, kamu ve özel sektörün koordineli çalışması ile mobil liman uygulamaları gibi yenilikçi çözümler üzerinden Türkiye'nin küresel ölçekte rekabet gücünü artırmaya ve bölgesel bir lojistik merkez hâline gelmesine katkı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye'de denizyolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığının lojistik performansı, Türkiye'nin lojistik performansı

JEL Kodu: R4

¹ Avrasya Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Dış Ticaret, Öğretim Görevlisi, ozcan.donmez@avrasya.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2471-3588

Logistics Performance of Turkey in Relation to Maritime Transport: Current Situation and Strategic Recommendations

Abstract

This study aims to analyze Turkey's logistics performance in maritime transportation and to identify opportunities for sectoral development. Surrounded by seas on three sides and located along an intercontinental transit corridor, Turkey holds strategic potential in maritime logistics due to its advantageous geographical position. As the most frequently used mode of transportation in foreign trade, maritime transport offers a favorable outlook for Turkey, particularly in terms of port infrastructure and cargo handling efficiency. However, certain limitations persist in areas such as the scale of the merchant fleet, shipyard production capacity, and the absence of globally recognized logistics brands. Comparative analyses based on up-to-date data from G20 countries reveal that while Turkey demonstrates competitiveness in specific indicators, improvements are needed in shipbuilding, recycling operations, and port traffic frequency. Turkey's 38th place ranking in the 2023 Logistics Performance Index indicates that the country has not yet fully realized its potential. In this context, the study aims to contribute to enhancing Turkey's global competitiveness in maritime transportation and supporting its ambition to become a regional logistics hub through strategies focused on developing skilled human resources, fostering public-private sector collaboration, and promoting innovative solutions such as mobile port applications.

Keywords: Maritime transport in Turkey, logistics performance of maritime transport, logistics performance of Turkey

JEL Code: R4

Giriş

Denizyolu taşımacılığı, düşük maliyetle büyük miktarda yük taşımaya elverişli yapısı sayesinde küresel ticaretin en önemli bileşenlerinden biri hâline gelmiştir. Aynı zamanda bu sektör, lojistik altyapısının gelişmesine, dış ticaretin genişlemesine ve istihdam yaratılmasına doğrudan katkı sağlamaktadır. Türkiye'nin coğrafi avantajı, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Asya ile Avrupa arasında stratejik bir geçiş noktası konumunda bulunması nedeniyle denizyolu taşımacılığında doğal bir potansiyele sahiptir. Dış ticaret taşımalarının büyük bölümü denizyoluyla gerçekleştirilmekte olup, bu durum Türkiye'nin ekonomik büyümesi açısından bu taşıma modunu daha da önemli kılmaktadır.

Bu bağlamda, çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanındaki mevcut lojistik performansını analiz etmek ve gelişim potansiyelini bilimsel veriler ışığında ortaya koymaktır. Özellikle G20 (Dünyanın en büyük yirmi ekonomisi) üyesi bir ülke olarak Türkiye'nin denizyolu taşımacılığındaki yeri, bu ülkelerden elde edilen güncel veriler ışığında karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Yük taşıma hacmi, liman altyapısı, gemi inşa ve geri dönüşüm kapasitesi, konteyner filosu ve limanlara gelen gemi ziyaret sayısı gibi göstergeler analiz edilerek güçlü ve zayıf yönler tespit edilmiştir.

Çalışmanın önemine bakıldığında, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığında bölgesel bir merkez ve küresel bir lojistik aktör hâline gelmesi yönünde atılması gereken adımları stratejik düzeyde belirlemesidir. Bu kapsamda, elde edilen bulgular ışığında sektördeki yapısal eksikliklerin giderilmesine yönelik öneriler sunulmuş ve Türkiye'nin rekabet gücünü artırmaya katkı sağlayacak stratejilere yer verilmiştir. Bu yönüyle çalışma, hem akademik literatüre katkı sunmakta hem de sektörel politika geliştirme süreçlerine veri temelli bir bakış açısı kazandırmaktadır.

Literatür İncelemesi

Bu bölümde, çalışmanın kuramsal çerçevesini destekleyen ve analiz sürecine zemin hazırlayan güncel akademik kaynaklara yer verilmiştir. Türkiye'nin denizyolu taşımacılığına ilişkin performansını değerlendirmede yol gösterici olan bu çalışmalar, literatürdeki temel yaklaşımları ve göstergeleri ortaya koymaktadır.

Çalışkan (2019), Türkiye, Almanya ve İspanya'ya ait 2011-2017 dönemine ilişkin panel veri analizi uygulamış ve Türkiye'de denizyolu taşımacılığının dış ticaret hacmi üzerinde anlamlı ve pozitif bir etkiye sahip olduğunu ortaya koymuştur. Limanlarda gerçekleşen toplam elleçleme miktarının dış ticaret performansını artırdığı, iş gücü ve doğrudan yabancı yatırımların ise bu etkiyi desteklediği tespit edilmiştir. Enflasyon ve cari işlemler dengesi gibi makroekonomik değişkenlerin etkisi ise karmaşık bir yapıda olup, denizyolu taşımacılığının sürdürülebilirliği açısından ekonomik istikrarın önemine işaret etmektedir. Bu bulgular, Türkiye'nin denizyolu altyapısı ve ekonomik politikalarına yönelik stratejik iyileştirmelerin dış ticaret performansını olumlu yönde etkileyebileceğini göstermektedir (Çalışkan, 2019, s. 57).

Develi (2021), Türkiye'de denizyolu taşımacılığının lojistik performansını değerlendirmek amacıyla gerçekleştirdiği GZFT analizinde, denizyolunun düşük maliyet avantajı sunduğunu ve Türkiye'nin coğrafi konumunun Ro-Ro taşımacılığı ile intermodal ulaşım türlerinin gelişimine olanak sağladığını belirtmiştir. Taşıma sürecinin uzunluğu ve AB uyum sürecindeki eksiklikler ise sektörün zayıf yönleri ve tehditleri arasında yer almaktadır. Çalışma, dış ticaretin geliştirilmesi için sivil toplum kuruluşları ve devlet kurumlarının teşvik programlarının önemine vurgu yapmaktadır (Develi, 2021, s. 1641).

Gönel'in (2007) araştırmasında, Türkiye'de uluslararası konteyner taşımacılığı alanında faaliyet gösteren bir denizcilik şirketi incelenmiştir. Bu şirket, uluslararası konteyner hatlarına acentelik hizmeti sunmakta olup, lojistik performansını artırmak amacıyla Balanced Scorecard ve SWOT analiz yöntemlerini uygulamıştır. Şirketin güçlü yönleri arasında gelişmiş lojistik altyapı ve müşteri odaklı hizmet anlayışı ön plana çıkarken, teknolojik altyapı eksiklikleri ve artan operasyonel maliyetler zayıf yönler olarak tespit edilmiştir. Ayrıca, rekabet ortamındaki baskılar ve sektör dinamiklerine uyum sağlama ihtiyacı, şirketin stratejik planlama süreçlerini önemli kılmıştır. Bu bağlamda, çalışma, denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren şirketlerin performansını artırmak için sistematik ölçüm ve strateji geliştirme yöntemlerinin uygulanmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır (Gönel, 2007).

Beller Dikmen'in (2021) çalışmasında, Türkiye'de denizyolu yük taşımacılığı alanında faaliyet gösteren işletmelerin 2009-2019 dönemindeki finansal performansları oran analizi yöntemiyle incelenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın sektör bilançolarından elde edilen verilere dayanarak yapılan analizde, sektörün kısa vadeli borç ödeme kapasitesinin güçlü olduğu, ancak varlıklarının büyük ölçüde uzun vadeli yabancı kaynaklarla finanse ettiği görülmüştür. Ayrıca, sektörün 2011, 2013 ve 2016 yıllarında zarar ettiği, diğer yıllarda ise kâr ettiği tespit edilmiştir. Bu bulgular, denizyolu taşımacılığı sektörünün mali sürdürülebilirliği ve stratejik yönetimi açısından dikkat çekici veriler sunmaktadır (Beller Dikmen, 2021).

Elbirlik (2008) çalışmasında, Türkiye'nin lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemini ve karşılaşılan sorunları incelemektedir. Denizyolu taşımacılığı, düşük maliyet ve yüksek taşıma kapasitesi gibi avantajlarıyla uluslararası ticarete tercih edilen bir yöntemdir. Ancak, Türkiye'nin bu avantajları yeterince kullanamadığı ve çeşitli yapısal sorunlarla karşılaştığı belirtilmektedir. Bu sorunlar arasında altyapı eksiklikleri, verimsizlikler ve uluslararası rekabetteki zorluklar öne çıkmaktadır. Çalışma, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığındaki potansiyelini artırmak için stratejik planlamalar ve sektörel iyileştirmelerin önemini vurgulamaktadır (Elbirlik, 2008, s. 170).

Öçal'ın (2023) çalışması, Türkiye ve G8 ülkelerinin deniz ticaret filoları ve limanlarının karşılaştırılması üzerine yapılmıştır. Sonuçlar, Türkiye'nin dış ticaret hacmi ve gayri safi yurtiçi hasılasının G8 ülkelerine kıyasla düşük olduğunu göstermektedir. Ancak, Türkiye'nin deniz ticaret filosu ve limanlarının etkinliği, bazı G8 ülkelerine göre daha yüksek seviyededir. Özellikle konteyner taşımacılığında, Türkiye'nin limanları önemli bir rol oynamaktadır. Bu bulgular, Türkiye'nin deniz ticaretindeki stratejik konumunu ve potansiyelini ortaya koymaktadır. Gelecekteki çalışmalar, bu bulguları daha derinlemesine inceleyerek Türkiye'nin deniz ticaretindeki rekabet gücünü arttıracak stratejiler geliştirebilir (Öçal, 2023, s. 22).

Sonuç olarak, incelenen literatür Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanında önemli avantajlara sahip olduğunu, ancak bu avantajların sürdürülebilir kalkınmaya dönüşebilmesi için yapısal reformlara, stratejik planlamalara ve finansal güçlenmeye ihtiyaç duyduğunu ortaya koymaktadır. Mevcut liman altyapısının etkin kullanımı, yatırım ortamının geliştirilmesi ve lojistikte markalaşma gibi başlıklar, Türkiye'nin bu sektördeki rekabetçiliğini artıracak temel politika alanları olarak öne çıkmaktadır.

Kavramsal Çerçeve

Lojistik terimi ilk olarak askeri alanda kullanılmıştır. Ordu içinde basit anlamda malzeme ve personel taşımacılığı için uzun süre kullanılan bu terim 1945'li yıllardan sonra diğer birçok sektörde kullanım alanı bulmuştur (Koçak, 2020, s. 246). Tanım olarak bakıldığında; lojistik, müşterilerin ihtiyaç duyduğu her türlü ürün ve hizmetin üretim noktasından tüketim noktasına kadar olan süreç boyunca güvenli, verimli ve etkin şekilde taşınması için birtakım stratejik karar ve eylemin yer aldığı bir kavram olarak ortaya çıkmaktadır (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2011). Günümüzde sağlık sektöründen sanata, turizmden spora, uzay çalışmalarından doğa bilimlerine, üretimden tüketime kadar pek çok alanda kendisini hissettiren bir alt sistem

olarak varlığını sürdürmektedir (Doğan, 2017, s. 3). Bunun en önemli sebeplerinden biri, lojistiğin yalnızca taşıma yapmaktan ibaret olmadığı ve bir bütün olarak ele alındığında beş temel unsurdan bir araya geliyor olmasıdır. Bu unsurlar sırasıyla; depolama, paketleme, taşıma, bilgi ve kontrol şeklindedir (Mediterranean Shipping Company, 2024).

Son zamanlarda e-ticaret, tersine lojistik, geri dönüşüm ile ulusal ve uluslararası ticari anlaşmaların sayısındaki artış, lojistik sektörünün canlanmasına ve gelişmesine yönelik katkıda bulunmuştur. Ancak küresel çapta lojistiğe engel olan bir takım unsurlar da mevcuttur. Bunların başında yetersiz altyapı hizmetleri, yüksek lojistik girdi maliyetleri, lojistik hizmeti veren firma ve lojistik hizmet kullanıcılarının süreç üzerinde yeterli kontrol ve bilgi sahibi olmaması yer almaktadır (Dönmez, 2021, s. 16). Bu nedenle ülkeler lojistik sektörlerinin daha verimli hale gelmesi için ciddi yatırımlar yaparak hem kazanç elde etmeyi hem de sektörde lider konuma gelmeyi hedeflemektedir. Dünya bankasının (World Bank) iki yılda bir yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi (LPI) verileri, ülkelerin lojistik etkinliklerini ölçmek ve diğer ülkeler ile kıyaslamak için kullandığı en önemli araçlardan bir tanesidir. 2023 yılında yayınlanan rapora göre lojistik performansı skoru en yüksek on ülke Tablo 1’de gösterilmiştir. Bunlar; Singapur, Finlandiya, Danimarka, Almanya, Hollanda, İsviçre, Avusturya, Belçika, Kanada, Çin şeklinde sıralanmaktadır (World Bank, 2023). Türkiye 3,4 puanlık lojistik skoru ile 139 ülke arasında yalnızca 38. Sırada yer almıştır. Türkiye, Lojistik Performans Endeksi’nde zaman içerisinde gerileyen bir eğilim göstermiştir. 2012 yılında 27. sırada yer alırken; bu sıralama 2014’te 30., 2016’da 34. ve 2018 yılında 47. sıraya düşmüştür.

Tablo 1

Dünya Bankasının 2023 Yılı LPI Verileri

Ülke	LPI Skoru
Singapur	4,3
Finlandiya	4,2
Danimarka	4,1
Almanya	4,1
Hollanda	4,1
İsviçre	4,1
Avusturya	4,0
Belçika	4,0
Kanada	4,0
Çin	4,0

Lojistik kendi içerisinde taşınan ürünün cinsine, miktarına ve taşıma şekline göre 5 ana moda ayrılmaktadır. Bunlar sırasıyla, denizyolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığıdır. Söz konusu taşıma modları içerisinde pek çok ülkenin dış ticaret faaliyetlerinde en fazla kullanmayı tercih ettiği taşıma şekli ise denizyolu taşımacılığıdır.

Okyanuslar genişlik ve derinlikleriyle dünya yüzeyinin yaklaşık %71'ini yani neredeyse dörtte üçünü kaplamaktadır (Fava, 2022). Bu bilgi, dünyanın denizyolu ulaşımı için ne denli uygun olduğunu bizlere göstermektedir. Ayrıca denizyolu taşımacılığı, büyük hacim ve miktardaki malların tek seferde taşınması için önemli bir imkan kabiliyeti sunarken aynı zamanda diğer taşıma modlarına kıyasla maliyet açısından da avantajlıdır (Kiremitçi, 2011, s. 3). Bütün bunlar denizyolu taşımacılığının ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı için vazgeçilmez bir ulaşım alternatifi sunduğunu gösterirken, yine yaratmış olduğu ekonomik değer ile ülkeler için önemli bir kazanç kaynağı olmuştur. Örneğin, denizyolu taşımacılığında aşırı ticari faaliyetler için büyük tonajlı gemilere olan ihtiyaçla beraber bu gemilerin yükleme ve boşaltma yapacağı özel sahalara (limanlar) ihtiyaç duyulmuştur. Bu sahalar bünyesinde bulundurduğu personel, ekipman ve yaratmış olduğu katma değer ile mikro ölçekte ticaret alanları oluştururken, bir bütün olarak ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlamaktadır.

Denizyolu taşımacılığı ile pek çok farklı cinsten ve şekilde ürün taşınabilmektedir. İnsan yani yolcu taşımacılığı haricinde taşınan yüklere bakıldığında, aşağıda yer alan 5 farklı kategori ortaya çıkmaktadır. Bunlar;

- Dökme Yük Taşımacılığı: Kömür, buğday, tuz ve şeker gibi dökme yüklerin taşındığı taşıma şeklidir.
- Tanker/Petrol Taşımacılığı: Petrol, yağ, gaz ve benzeri kimyasal maddelerin taşındığı taşıma şeklidir.
- Konteyner Taşımacılığı: Çeşitli şekil ve ebatlarıdaki ürünlerin taşınması için özel olarak tasarlanmış taşıma kapları olan konteynerlerin taşındığı taşıma şeklidir.
- Ro-Ro Taşımacılığı: Bu taşıma şeklinde denizyolu ve karayolu arasında bağlantı sağlanmakta ve böylece yükler karayolu vasıtaları olan tekerlekli araçlar ile doğrudan gemiye yüklenerek teslim adresine ulaştırılmaktadır.
- Kombine Taşımacılık: Bir ürünün farklı taşıma vasıtaları kullanarak çıkış noktasından varış noktasına ulaştırılmasıdır (Özdemir, 2009, s. 10-14).

Tablo 2’de denizyolu taşımacılığında, gemilerin taşıyabileceği ölü ağırlık tonajı (DWT) adı verilen yani bir geminin ne kadar ağırlık taşıyabileceğini gösteren tonaj bilgilerine bakıldığında, 2023 yılı için en fazla gemi taşıma hacminin 973.743 bin tonla dökme yük gemilerinde olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla 651.348 bin tonla yakıt tankerleri, 305.313 bin tonla konteyner gemileri ve 260.554 bin tonla diğer tipteki gemiler takip etmektedir (United Nations, 2023).

Tablo 2

En Fazla Taşıma Hacmine Sahip Gemi Türleri

Gemi Türü	DWT (Bin)
Dökme Yük Gemisi	973.743
Petrol/Tanker Gemisi	651.348
Konteyner gemisi	305.313
Diğer Tür Gemiler	260.554

Denizyolu taşımacılığının geleceği ise son zamanlarda merak edilen tartışma konularından bir tanesidir. Denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin artarak devam edeceği ve gelecekte uluslararası ticari anlaşmalara konu olacağı tartışılmaz bir gerçektir. Bu perspektif ile yapılan değerlendirmelerde, teknolojik gelişmeler ile birlikte sektörde önemli birtakım değişimlerin meydana geleceğine dikkat çekilmektedir. Özellikle personel becerilerinin geliştirilmesi ve yeni beceriler kazandırılması, denizcilikte akıllı (dijital) ve yeşil teknolojilerin kullanım alanı bulması sektörün gelecekte desteklenmesi için önemli müdahale araçları olarak görülmektedir (World Maritime University, 2023).

Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Bu çalışma, Türkiye’de denizyolu taşımacılığının lojistik sektörü içerisindeki rolünü belirlemek ve aynı zamanda uluslararası alanda diğer ülkeler ile rekabet edebilecek düzeyde olup olmadığını araştırmak amacıyla yapılmıştır. Elde edilen bulgular doğrultusunda sektörün gelecekte daha iyi bir konuma gelebilmesi için ne tür çalışmaların yapılması gerektiği belirlenmiştir. Araştırmanın aynı zamanda ülke içinde denizyolu taşıma faaliyeti gösteren firmalara/kurumlara ve yine bu alanda yapılmakta olan bilimsel çalışmalara katkı sağlaması beklenmektedir.

Bu çalışma için ikincil verilerden yararlanılmıştır. Veriler; T.C. Ticaret Bakanlığı, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Birleşmiş Milletler, The World Economic Forum, World Bank gibi ulusal ve uluslararası alanda faaliyet gösteren resmi kurumlardan elde edilmiştir. Ayrıca toplanan verilerin 2022 yılı ve sonrasını (pandemi sonrası dönemi) yansıttığına yani güncel verilerden meydana geliyor olmasına özen gösterilmiştir. Verilerin analizi ise hem nicel hem de nitel araştırmalar için kullanılan içerik analizi yöntemiyle çözümlenmiştir.

İçerik analizi; belirli kelimelerin, kavramların veya temaların varlığını, anlamını ve ilişkilerini ölçmek, daha sonra da özetlemek için geliştirilen bir analiz tekniğidir (Gül, S., Nizam, Ö., 2021, s. 182). Bu yöntem, sosyal ortamda elde edilen verilerin birbirleriyle karşılaştırılıp anlamlı sonuçlar elde edilebilmesine olanak tanımaktadır. Bu kapsamda, Türkiye’nin denizyolu taşımacılığı alanındaki konumunu değerlendirebilmek amacıyla çeşitli ulusal ve uluslararası veriler derlenmiştir. Öncelikle Türkiye’nin diğer denizcilik ülkeleriyle karşılaştırılmasına olanak sağlayacak şekilde; 2023–2024 yıllarına ait Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi (LPI), dünya deniz ticaret filosu sıralaması, en büyük gemicilik markalarına sahip ülkeler, en geniş konteyner filosuna sahip ülkeler ile Konteyner Liman Performans Endeksi gibi göstergeler incelenmiştir. Ayrıca, 2013 ve 2018 yıllarına ait G20 ülkeleri bazında gemi inşa ve geri dönüşüm kapasitesi, liman gemi ziyaret sayıları ve toplam yüklenen yük miktarlarına ilişkin veriler analiz edilmiştir. Sıralama içeren göstergelerde Türkiye’nin ilk on ülke arasındaki yeri belirlenmiş; sıralama bulunmayan verilerde ise Türkiye’nin kapasitesi göz önüne alınarak diğer ülkelerle niteliksel karşılaştırmalar yapılmıştır. Alan bazlı yapılan bu değerlendirmeler sonucunda, Türkiye’nin güçlü yönleri ile gelişime açık alanları tespit edilmiş; çalışmanın genel yaklaşımı bu çerçevede şekillendirilmiş ve elde edilen bulgular doğrultusunda çeşitli stratejik öneriler geliştirilmiştir.

Bulgular

Küresel lojistiğin pazar büyüklüğü 2022 yılında 10.68 trilyon ABD doları değerine ulaşırken, bu rakamın 2032’de 18.23 trilyon ABD dolarına ulaşması beklenmektedir (UTİKAD, 2022). Bu beklentilerin, dış ticaret faaliyetlerinde en fazla kullanılan taşıma modu olan denizyolu taşımacılığına yeni talepler oluşturacağı gibi sektör içinde de ciddi ekonomik değerlerin yaratılmasına neden olacağı öngörülmektedir. Bunun en önemli göstergesi, dünya genelinde taşınan malların %90’nına yakınının denizyolu aracılığıyla yapılıyor olmasıdır (World Economic Forum, 2024). Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yapılan ihracatın %55 ve ithalatın %61’i denizyolu taşımacılığına bağlıdır (World Bank, 2023). 2023 yılında denizyolu ile yapılan dökme yük ticaretinin %4,8 ve

petrol ticaretinin %3 oranında büyümesi ile deniz ticaret hacmi %2,6 oranında artarak 12,3 milyar tona ulaşmıştır. Yine 2024 yılı sonuna kadar küresel deniz ticaretinin %2,1 oranında büyüyerek dengeli bir tavır sergilemesi beklenmektedir (İstanbul Ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları, 2024). Bu durum, denizyolu taşımacılığının ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınmasında stratejik bir gereklilik hâline geldiğini açıkça ortaya koymaktadır. Nitekim, denizyolu taşımacılığı farklı ürün gruplarının büyük hacimlerde ve düşük maliyetle taşınmasına olanak sağlamaktadır. Bu kapsamda taşınan başlıca yük türleri arasında sırasıyla dökme yükler, ham petrol, konteynerler, demir cevheri, kömür, diğer kuru yükler, tahıl, petrol ürünleri, gaz ve kimyasal maddelerin olduğu Tablo 3’de görülmektedir (İMEAK, 2024).

Tablo 3

Denizyolu Taşımacılığında En fazla Taşınan Ürün Grupları

Ürün Grubu	Milyon Ton Cinsinden Yüzdelik
Dökme Yük	%19,7
Ham petrol	%17,3
Konteyner	%13,9
Demir cevheri	%13,9
Kömür	%8,9
Diğer kuru yük	%8,0
Tahıl	%6,0
Petrol ürünleri	%5,7
Gaz	%4,1
Kimyasallar	%2,5

Dünya genelinde yaklaşık 5.500 liman tesisi bulunurken, Türkiye’de bu sayı 180 civarındadır. Yalnızca konteyner (TEU/bir konteyner gemisinin 20 feet konteyner taşıma kapasitesi) bazında en fazla yük elleçlenmesinin yapıldığı başlıca limanlar ise şu şekildedir; Shanghai (47 milyon TEU), Singapur (36 milyon TEU) ve Şenzen (28 milyon TEU) (İMEAK, 2024).

2022 yılı konteyner liman performans endeksine göre liman performansı en yüksek olduğu 10 ülke Tablo 4’de gösterilmiştir. Bunlar; Çin (Yangshan), Umman (Salalah), Birleşik Arap Emirlikleri (Khalifa Port), Kolombiya (Cartegana), Fas (Tanger-Mediterranean) şeklinde devam etmektedir (Birleşmiş Milletler / UN, 2023).

Tablo 4

2022 Yılı Konteyner Liman Performans Endeksine Göre En İyi 10 Liman

Ülke	Liman	Sıralaması
Çin	Yangshan	1
Umman	Salalah	2
Birleşik Arap Emirlikleri	Khalifa	3
Kolombiya	Cartegana	4
Fas	Tanger-Mediterranean	5
Malezya	Tanjung Pelepas	6
Çin	Ningbo	7
Katar	Hamad Port	8
Çin	Guangzhou	9
Çin	Hong Kong	10

Dökme yük elleçleme performansına bakıldığında, dünya genelinde ton başına yükleme için süre 15,8 dakika olup boşaltma için ise bu süre 11,7 dakikadır. Türkiye’de bu süre yükleme için 7,7 dakika olup boşaltma için ise 9,0 dakikadır (UN, 2023).

Tablo 5’de 2023 yılı dünya deniz konteyner filosundaki ulusal ve yabancı bayraklı gemilerin TEU kapasitesi bakımından sayısına bakıldığında ise en fazla gemiye sahip ilk üç ülke sırasıyla %15 ile Çin, %12 ile Almanya ve %10 ile Danimarka olurken, Türkiye %1 ile bu listede 18. sırada yer almıştır (İMEAK, 2024).

Tablo 5

Dünya Deniz Konteyner Filosunda En Fazla TEU Kapasitesi Sahip 10 Ülke

Ülke	Gemi Sayısı	1000 TEU
Çin	808	3.840
Almanya	824	3.117
Danimarka	357	2.560
İtalya	440	2.482
Japonya	351	2.197
Yunanistan	438	1.952
Tayvan	354	1.638
Fransa	223	1.561
Kanada	143	1.259
İngiltere	187	1.103

2024 dünya deniz ticaret filosunun gemi kapasitesine bir bütün olarak bakıldığında (300 GT ve üzeri), 160 ülke bazında 61.811 gemi ile 1.510.132.000 GT'dir (bir geminin toplam iç hacmine ait birimsiz bir göstergedir). Hangi ülkenin kaç adet gemiye sahip olduğu kadar bu gemilerin tonaj bilgisi de oldukça önemlidir. Bu bağlamda en fazla gemi tonajına sahip ilk 10 ülke sırasıyla şöyledir; Liberya, Panama, Marshall Adaları, Hong Kong, Singapur, Çin, Malta, Bahama, Yunanistan ve Japonya'dır. Türkiye ise bir önceki yıla göre %10,4'lük bir artış ile 2024 yılında sahip olduğu 668 gemi ve bu gemilerin 5.029 (1000 GT) tonajı ile 30. Sırada yer almıştır (İMEAK,2024). Türkiye bayraklı deniz ticaret filosunun 2015-2024 yılları arasındaki dünya sıralamasına ait dağılımı Tablo 6'da görülmektedir (İMEAK, 2024).

Tablo 6

Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibari İle Dünya Sıralaması (1000 GT)

Yıllar	Dünya Sıralaması
2015	23
2016	23
2017	23
2018	27
2019	28
2020	30
2021	35
2022	35
2023	32
2024	30

Denizyolu taşımacılığı alanında bir ülke için başarı kriterleri yalnızca gemi sayısı veya gemilerin sahip olduğu tonajlar değildir. Aynı zamanda ulusal ve uluslararası alanda bir markaya sahip olmak da oldukça önemlidir. Dünya genelinde denizyolu taşımacılığı alanında en önemli 10 marka ve bu markaların ellerinde tuttukları sektör yüzdeleri Tablo 7'de yer almıştır (UN, 2023). Bu firmalar sırasıyla şöyledir; MSC, Maersk, CMA-CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, Evergreen, ONE, HMM, Yang Ming, ZIM.

Tablo 7

Denizcilik Alanında En Önemli 10 Gemicilik Firması

Firma	Menşe	Sektör Yüzdesi
MSC	İsviçre	18
Maersk	Danimarka	15
CMA-CGM	Fransa	12
COSCO	Çin	10
Hapag-Lloyd	Alman	7
Evergreen	Tayvan	6
ONE	Japon	6
HMM	Güney Kore	3
Yang Ming	Tayvan	3
ZIM	İsrail	2

Denizyolu taşımacılığı, küresel ticaretin temel dinamiklerinden biri olup ülkelerin lojistik performanslarını doğrudan etkilemektedir. G20 ülkeleri bu alanda dünya ticaretinin büyük bölümünü yönlendirirken, Türkiye de stratejik konumu ve artan liman kapasitesiyle dikkat çekmektedir. Bu bölümde, G20 ülkeleri ile Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı performansı karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır. Özellikle yüklenen yüklerin toplam tonajı, gemi liman ziyaretleri, gemi inşa ve gemi geri dönüşüm verileri gibi temel göstergeler üzerinden analiz yapılacaktır. Bu veriler, Türkiye'nin mevcut konumunu belirlemede ve potansiyel gelişim alanlarını ortaya koymada önemli bir zemin sunmaktadır. Ayrıca, sürdürülebilir denizcilik açısından Türkiye'nin diğer G20 ülkelerine kıyasla durumu da değerlendirilecektir.

Aşağıda yer alan Tablo 8'de görüldüğü üzere 2018 ve 2023 döneminde G20 ülkelerinin toplam yüklenen mallarında genel olarak artış eğilimi görülürken, Türkiye %15,8'lik bir artışla 77,9 milyon tondan 90,1 milyon tona yükselmiştir. Bu artış, Türkiye'nin liman altyapısı ve dış ticaret kapasitesindeki gelişimi yansıtmaktadır. ABD, Çin ve Brezilya gibi büyük ekonomilerde de ciddi artışlar yaşanırken; Almanya, Birleşik Krallık ve Rusya gibi ülkelerde dikkat çekici düşüşler gözlenmiştir. Türkiye, bu süreçte özellikle enerji, inşaat malzemeleri ve sanayi ürünleri ihracatında ivme kazanmıştır (United Nations Conference on Trade and Development, t.y.).

Tablo 8

G20 Ülkelerinde Toplam Yüklenen Mallar (Metrik Ton, Bin Cinsinden)

G 20 Ülkeleri	2018	2023
Arjantin	84.646	80.439
Avustralya	1.444.892	1.473.036
Brezilya	678.649	743.859
Kanada	230.569	265.649
Çin	480.021	568.418
Fransa	132.510	119.959
Almanya	302.457	247.552
Hindistan	136.924	156.202
Endonezya	544.252	546.482
İtalya	102.331	100.959
Japonya	168.893	149.791
Meksika	129.051	151.796
Kore Cumhuriyeti	180.229	185.015
Rusya	864.966	751.362
Suudi Arabistan	455.583	453.343
Güney Afrika	121.310	124.433
Türkiye	77.870	90.151
Birleşik Krallık	152.812	128.239
ABD	773.745	920.409

Tablo 9’da görüldüğü üzere 2018 ve 2023 döneminde G20 ülkeleri arasında limanlara gelen gemi sayıları genel olarak istikrarlı seyretmiştir. Türkiye’nin gemi ziyaret sayısı bu süreçte 184.169’dan 184.015’e hafif bir düşüş göstermiştir, yani toplam liman trafiği büyük ölçüde sabit kalmıştır. Japonya, Çin ve Endonezya’da artışlar yaşanırken; ABD, Birleşik Krallık, Rusya ve Avustralya gibi ülkelerde ziyaret sayılarında azalma olmuştur. Türkiye bu süreçte istikrarlı liman trafiği ile bölgesel düzeyde güçlü konumunu korumuştur (United Nations Conference on Trade and Development, t.y.).

Tablo 9

G20 Ülkelerinde Liman Gemi Ziyaret Sayıları (Sıvı Yük Gemileri, Kuru Yük Gemileri, Konteyner Gemileri ve Yolcu Gemileri Toplamı)

G 20 Ülkeleri	2018	2023
Avustralya	62.029	46.728
Kanada	86.533	124.629
Çin	240.385	263.460
Endonezya	150.429	200.497
Japonya	265.518	293.963
Kore Cumhuriyeti	71.602	105.500
Rusya	81.187	61.175
Türkiye	184.169	184.015
Birleşik Krallık	194.214	183.473
ABD	284.429	267.937

Tablo 10’da 2018 ve 2023 döneminde G20 ülkelerinin gemi geri dönüşüm oranları incelenmiş ve Türkiye’de bu süreçte hafif bir düşüş yaşandığı görülmektedir. 2018’de 834.665 gross ton olan geri dönüşüm hacmi, 2023’te 782.124 gross tona gerilemiştir. Bu azalışa rağmen Türkiye, Hindistan ve Çin’in ardından en yüksek kapasiteye sahip ülkelerden biri olmaya devam etmektedir. Hindistan ve Çin’in toplam hacimlerinde de ciddi düşüşler yaşanmış; özellikle Çin’in payı dramatik şekilde azalmıştır. Kanada ve ABD gibi bazı ülkelerde ise sınırlı ama istikrarlı artışlar dikkat çekmektedir. Türkiye, bu alanda altyapısını korumakla birlikte daha çevreci ve sürdürülebilir uygulamalara yönelme ihtiyacıyla karşı karşıyadır (United Nations Conference on Trade and Development, t.y.).

Tablo 10

G20 Ülkelerinde Gemi Geri Dönüşüm Oranları (Gross Tonnage)

G 20 Ülkeleri	2018	2023
Arjantin	-	-
Avustralya	1.433	-
Brezilya	1.398	273.307
Kanada	35.632	31.015
Çin	457.740	4.885
Fransa	1.677	-
Almanya	140	-
Hindistan	4.649.456	2.465.566
Endonezya	39.327	84.465
İtalya	-	-
Japonya	4.391	1.998
Meksika	696	-
Kore Cumhuriyeti	2.649	13.499
Rusya	19.747	1.833
Suudi Arabistan	-	-
Güney Afrika	-	-
Türkiye	782.124	529.805
Birleşik Krallık	14.683	1.822
ABD	63.889	33.695

Tablo 11’de 2018 ile 2023 yılları arasındaki G20 ülkelerinin gemi inşa istatistikleri incelendiğinde, Türkiye’nin üretim kapasitesinde sınırlı bir düşüş görülmüştür; 2018’de 90.717 gross ton olan üretim, 2023’te 79.032 tona gerilemiştir. Buna karşın Çin ve Güney Kore sektörde açık ara liderliğini sürdürmekte, Çin’in üretimi 32,8 milyon tona yükselmiştir. Japonya ise belirgin bir düşüşle 14,4 milyondan 9,9 milyon tona gerilemiştir. Türkiye, yüksek katma değerli ve özel amaçlı gemi üretiminde rekabet gücünü korumakla birlikte, küresel ölçekte daha fazla pay alabilmesi için teknolojik yatırımlar ve ölçek büyümesine ihtiyaç duymaktadır (United Nations Conference on Trade and Development, t.y.).

Tablo 11

G20 Ülkelerinde Gemi İnşa İstatistikleri (Gross Ton)

G 20 Ülkeleri	2018	2023
Arjantin	-	-
Avustralya	329	4.301
Brezilya	228.473	2.186
Kanada	5.814	-
Çin	23.259.789	32.859.862
Fransa	360.243	326.680
Almanya	478.696	289.666
Hindistan	26.335	40.459
Endonezya	163.188	75.979
İtalya	477.316	402.164
Japonya	14.440.056	9.965.182
Meksika	-	-
Kore Cumhuriyeti	14.633.292	18.317.886
Rusya	82.588	177.571
Suudi Arabistan	-	-
Güney Afrika	-	335
Türkiye	90.717	79.032
Birleşik Krallık	500	-
ABD	201.678	64.809

Türkiye, küresel ticaret için önemli bir kavşakta yer almasının yanı sıra bulunduğu konum itibarıyla geniş bir coğrafyaya erişim imkânı bulmaktadır. Bu da kısa bir mesafe ile yaklaşık 1,4 milyar insanın yaşadığı ve 8 trilyon 600 milyar dolarlık ticaret hacmine sahip 67 ülkeye erişim olanağına sahip olduğu anlamına gelmektedir. 2024 yılında hedeflenen 110 milyar dolarlık hizmet ihracatının yaklaşık 40 milyar dolarına yakınının lojistik ve taşımacılık sektöründen elde edileceği düşünülürken, 2028 yılı sonuna kadar ise 78 milyar dolarlık lojistik ihracatına ulaşılması hedeflenmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Bu hedefe ulaşmak için ülke içinde en fazla bütçe lojistik sektörü için ayrılmıştır. 2024 yılında Türkiye’de kamu yatırımlarının sektörlere göre dağılımına bakıldığında, 318 milyar 965 milyon 570 bin TL’nin Ulaştırma-Haberleşme sektörüne tahsis edildiği görülmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2024). Bu tutarın diğer sektörler arasında en büyük paya sahip olduğu göz önüne alınırsa, Türkiye’nin ulaştırma/lojistik alanında öncü bir ülke olma gayreti içinde olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Özellikle lojistik sektörü içerisinde denizyolu taşımacılığı, Türkiye’nin lojistik hedeflerine ulaşması noktasında büyük bir önem arz etmektedir. Türkiye’nin dış ticaretinde, hem ihracat hem de ithalat taşımalarında en fazla tercih edilen taşıma yöntemi denizyoludur. Tablo 12’de (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024) görüldüğü üzere, 2023 yılı verilerine göre ihracat faaliyetleri içerisinde en fazla taşıma %78,8’lik bir payla denizyolu ile yapılmıştır. Denizyolunu sırasıyla %19,3 ile karayolu, %0,9 ile havayolu %0,8 ile demiryolu ve %0,11 ile diğer taşıma yolları takip etmiştir. İthalat için bu oranlara bakıldığında, %92,1 ile denizyolu, %7 ile karayolu, %0,06 ile havayolu, %3 ile demiryolu ve %0,40 ile diğer taşıma yolları kullanılmıştır.

Tablo 12

İthalat ve İhracat Faaliyetlerinde En Fazla Kullanılan Taşıma Şekilleri

Taşıma Şekli	İhracat	İthalat
Denizyolu	%78,8	%92,1
Karayolu	%19,3	%7
Havayolu	%0,9	%0,06
Demiryolu	%0,8	%3
Diğer	%0,11	%0,40

Dış ticaret faaliyetleri içerisinde taşıma şekillerine göre denizyolu taşımacılığı Türkiye ekonomisi için önemli bir döviz geliri sağlamaktadır. Aşağıda yer alan Tablo 13'e göre 2023 yılında denizyolu taşımacılığı ile yapılan ihracat operasyonlarında, sektör bazında %56,0'lık bir gelir (USD) elde edilirken ithalat için ise bu oran %53,9'dur (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 13

İthalat ve İhracat Faaliyetlerinde En Fazla Gelir Sağlayan Taşıma Şekli

Taşıma Şekli	İhracat (USD)	İthalat (USD)
Denizyolu	%56,0	%53,9
Karayolu	%32,5	%18,5
Demiryolu	%0,7	%0,5
Havayolu	%9,9	%14,8
Diğer	%0,6	%12,1

Türkiye denizyolu taşımacılığı ile pek çok ülkeye ürün ihracatı yapmakta ve yine pek çok ülkeden ürün ithalatı yapmaktadır. Hem ihracat hem de ithalat için ilk on sıraya giren ülkeler ve parasal olarak (USD) yüzdelik payları Tablo'14 da verilmiştir. Buna göre ülke ihracatında en önemli paya sahip ülkeler ABD hariç büyük çoğunlukta İtalya, İngiltere, İspanya vb. Avrupa Birliği ülkeleri olurken, ithalat faaliyetlerinde ise Asya ülkelerinden olan Çin ve Rusya ilk iki sırada yer almıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 14

Denizyolu ile En Fazla İhracat ve İthalat Yapılan İlk 10 Ülke

İhracat	Oran (%)	İthalat	Oran (%)
ABD	13,7	Çin	26,90
İtalya	13,6	Rusya	23,21
İngiltere	13,2	Almanya	9,90
İspanya	11,6	ABD	6,62
Almanya	11,5	İtalya	6,55
Fransa	11,0	İspanya	6,51
Hollanda	8,1	Güney Kore	6,29
Rusya	6,6	Fransa	5,64
Belçika	6,0	Hindistan	4,87
Mısır	4,3	İngiltere	3,52
Toplam	50,5	Toplam	64,79

Denizyolu taşımacılığı, Türkiye’de en fazla kullanılan taşıma şekli olması bakımından bu alanda ciddi bir iş gücü gereksinimi yaratmıştır. 2023 yılı verilerine göre, Türk deniz ticaret filosu, Türk sahipli toplam 2.028 gemi ile dünyada menşe bakımından en fazla gemiye sahip 12. ülke konumundadır. Bu filo, yalnızca taşıma kapasitesi açısından değil, aynı zamanda insan kaynağı yönüyle de dikkat çekmektedir. Türkiye, 36.583 zabitan, 93.974 tayfa ve 9.581 stajyer olmak üzere toplam 140.138 gemi personeliyle denizcilik sektöründe önemli bir istihdam gücüne sahiptir (UTİKAD, 2024). Ayrıca 2002 yılında 37 adet tersaneye sahip olan Türkiye 2024 yılı itibarıyla 85 adet tersaneyi faal olarak işletmektedir. Yine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2023 yılı verilerine göre, Türkiye’de gemi acenteliği yetki belgesine sahip 1.293 adet gemi acentesi bulunmaktadır (İMEAK, 2024). Böylece Türkiye, gemi inşa kabiliyetinin yanında denizyolu faaliyetleri için hizmet sağlayıcı rolünü de yerine getirmektedir. Bunlara ek olarak, Türkiye’de 217 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Türkiye limanları içerisinde yabancı ve Türk bayraklı gemiler için ton bazında en fazla yük elleçlenmesinin yapıldığı ilk 10 liman Tablo 15’de (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024) yer almıştır. Bu limanlar sırasıyla, Kocaeli, Aliaga, İskenderun, Mersin, Tekirdağ, Ambarlı, Ceyhan, Samsun, Gemlik ve Karabiga limanlarıdır.

Tablo 15

Türkiye’de En Fazla Yük Elleçlenmesinin Yapıldığı İlk 10 Liman

Liman Başkanlığı	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Dış Ticaret
Kocaeli	5.207.437	63.673.890	68.881.327
Aliğa	2.815.315	65.829.169	68.644.484
İskenderun	2.165.726	50.972.189	53.137.915
Mersin	2.434.532	38.246.687	40.681.219
Tekirdağ	715.971	22.106.635	22.822.606
Ambarlı	3.308.007	16.812.690	20.120.697
Ceyhan	520.115	17.644.348	18.164.463
Samsun	641.626	11.041.354	11.682.980
Gemlik	1.328.546	10.159.604	11.488.150
Karabiga	695.717	10.537.295	11.233.012
Toplam	19.832.992	307.023.861	326.856.853

Ayrıca 2024 yılının yalnızca Mart ayı içerisinde Türkiye’de elleçlenen yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına kıyasla %9,2 artarak 47.351.510 tona ulaşmıştır. 2024 yılının ilk çeyreğinde yani Ocak, Şubat ve Mart aylarında Türkiye limanlarında elleçlenen yük miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine göre %7,2 artarak 134.327.597 tona ulaşmıştır (Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2024).

Türk Ulusal Gemi Siciline kayıtlı 6,8 milyon DWT’lik deniz filosunda en fazla tonaja sahip gemi türleri sırasıyla; %27 oranında dökme yük gemileri, %22 oranında petrol tankerleri, %14,6 oranında konteyner gemileri, %14,3 oranında kimyevi madde tankerleri ve %9,2 oranında kuru yük gemileri şeklindedir. Denizyolu ile en fazla Taşınan ürün grupları ise oransal olarak şöyledir; %32 sıvı dökme yükler, %29 katı dökme yükler, %26 konteynerlar, %11 genel kargolar ve %2 araçlardır (İMEAK, 2024). Denizyolu ile yalnızca fiziki ürün taşınması gerçekleşmemektedir, aynı zamanda insan lojistiği de söz konusudur. Türkiye başta deniz turizmi, tarih turizmi, sağlık turizmi olmak üzere pek çok alanda yabancı turistler için bir cazibe merkezi konumundadır. Bu nedenle profesyonel anlamda denizyolu ile yolcu taşımacılığının mümkün olabilmesi için 26 adet faal durumda Kruvaziyer gemilerinin yanaşabileceği liman bulunmaktadır. 2023 yılı verilerine göre Türk bayraklı yolcu gemileri ile 6.919 sefer, yabancı bayraklı yolcu gemileri ile 7.856 sefer ve toplamda 14.775 sefer ile 1.852.627 yolcu taşınmıştır. Gemilerin en fazla uğradığı yerler, 531 gemi ve 779.434 yolcu ile Kuşadası, 225 gemi ve 402.729 yolcu ile İstanbul, 97 gemi ve 101.159 yolcu ile bodrum, 76 gemi ve 52.030 yolcu ile Çeşme olmuştur (İMEAK, 2024).

Sonuç

Bu çalışma, Türkiye’nin denizyolu taşımacılığına ilişkin lojistik performansını bütüncül bir yaklaşımla değerlendirmiş ve ulusal düzeyde sahip olunan potansiyelin küresel düzeydeki yansımalarını veriler ışığında analiz etmiştir. Çalışma kapsamında hem dünya genelinde yayımlanan sektör verileri hem de G20 ülkelerine ait karşılaştırmalı göstergeler dikkate alınarak, Türkiye’nin güçlü yönleri ile gelişime açık alanları somut biçimde ortaya konmuştur.

Dünya ticaretinin yaklaşık %90’ı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmekte olup bu durum, söz konusu taşımacılık türünün küresel ekonomideki merkezi rolünü pekiştirmektedir. Türkiye ise üç tarafının denizlerle

çevrili olması ve Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü konumunda bulunması nedeniyle bu sistemin içerisinde önemli bir lojistik aktör olma potansiyeline sahiptir. Nitekim 2023 verilerine göre, ihracat taşımalarının %78,8'i ve ithalat taşımalarının %92,1'i denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Bu oranlar, denizyolu taşımacılığının Türkiye açısından ne denli kritik bir ulaşım modu olduğunu göstermektedir.

Ancak küresel ölçekte yapılan değerlendirmelerde Türkiye'nin bu potansiyelini yeterince yansıtmadığı görülmektedir. Örneğin, Dünya Bankası'nın 2023 yılı Lojistik Performans Endeksi'nde Türkiye, 3,4 puanla 139 ülke arasında 38. sırada yer almıştır. Bu sonuç, Türkiye'nin lojistik altyapısının bölgesel ölçekte güçlü olsa da küresel rekabet gücünün sınırlı kaldığını göstermektedir. Konteyner taşıma kapasitesi bakımından Türkiye, dünya sıralamasında %1'lik payla 18. sırada yer almakta; bu da ülkenin bu alanda gelişim potansiyeli taşıdığını ancak mevcut durumuyla üst sıralarda rekabet edemediğini göstermektedir.

Çalışmada G20 ülkeleri kapsamında değerlendirilen dört temel gösterge, Türkiye'nin sektör içindeki konumunu daha net ortaya koymuştur. Toplam yüklenen mallar bakımından Türkiye, 2018 ve 2023 döneminde %15,8'lik bir artış sergileyerek pozitif bir ivme yakalamıştır. Ancak aynı dönemde gemi inşa kapasitesi ve gemi geri dönüşüm tonajında düşüş yaşanmış, liman gemi ziyaret sayılarında ise istikrar korunmuştur. Bu durum, Türkiye'nin operasyonel hacmini artırsa da, teknik altyapı ve kapasite geliştirme alanlarında daha fazla yatırım gerektiğini göstermektedir.

Küresel deniz ticaret filosu verilerine göre, Türkiye 2024 yılında 668 adet Türk bayraklı gemi ile dünya sıralamasında 30. sırada yer almakta, bu gemiler toplamda 5.029.000 GT kapasiteye sahiptir. Öte yandan, Türk sahipli gemi sayısı 2023 itibarıyla 2.028'e ulaşmıştır ve Türkiye bu sayıyla dünya genelinde 12. sırada yer almaktadır. Bu iki veri, Türkiye'nin bayrak tercihinde yabancı ülkeleri seçen gemi sahipliği modeline yöneldiğini, ancak sahiplik anlamında önemli bir varlık gösterdiğini ortaya koymaktadır. Gemi personeli açısından da Türkiye önemli bir insan kaynağına sahiptir: 36.583 zabitan, 93.974 tayfa ve 9.581 stajyer ile toplam 140.138 kişilik bir denizcilik iş gücü mevcuttur.

Elleçleme süresi gibi performans ölçütlerinde ise Türkiye'nin güçlü bir konumda olduğu görülmektedir. Dökme yüklerde dünya ortalamasına kıyasla daha düşük sürelerle (yükleme: 7,7 dakika, boşaltma: 9 dakika) operasyon gerçekleştirilmesi, limanlarda etkinliğin yüksek olduğunu göstermektedir. Ancak buna rağmen, 2023 yılı konteyner liman performans endeksinde Türkiye'ye ait herhangi bir liman ilk 10'da yer almamış; Çin gibi ülkeler listenin büyük kısmını oluşturmuştur. Benzer şekilde, dünya çapında tanınan denizcilik firmaları listesinde de Türkiye kaynaklı bir marka bulunmamaktadır. Bu durum, hizmet kalitesi, marka güveni ve uluslararası temsil açısından önemli bir boşluğu ortaya koymaktadır.

Türkiye'de denizyolu taşımacılığı yalnızca yük değil, yolcu taşımacılığı açısından da dikkate değerdir. 2023 yılı verilerine göre, 26 kruvaziyer limanda toplam 14.775 sefer gerçekleştirilmiş ve yaklaşık 1,85 milyon yolcu taşınmıştır. Kuşadası, İstanbul ve Bodrum bu alanda en yoğun destinasyonlar arasında yer almıştır. Bu veriler, Türkiye'nin deniz turizmi bağlamında da güçlü bir liman altyapısına sahip olduğunu göstermektedir.

Tüm bu bulgular ışığında, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanında küresel ölçekte daha güçlü bir konuma ulaşabilmesi için yalnızca altyapısal yatırımlar değil, aynı zamanda kurumsal yapılanma, markalaşma, çevreci uygulamalar ve dijital dönüşüm süreçlerine yönelik bütüncül politikalar geliştirmesi gerekmektedir. Gemi inşa sanayisinin yeniden canlandırılması, çevre dostu geri dönüşüm sistemlerinin yaygınlaştırılması ve konteyner taşımacılığında hizmet kalitesinin artırılması da bu süreci destekleyecek temel adımlar arasında yer almalıdır.

Sonuç olarak, bu çalışma Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanındaki mevcut durumunu ortaya koymakla kalmamış; aynı zamanda veriye dayalı analizlerle güçlü ve zayıf yönleri netleştirerek sektörel gelişim için stratejik bir çerçeve sunmuştur. Türkiye'nin, bölgesel gücünü küresel ölçekte sürdürülebilir rekabet avantajına dönüştürebilmesi için çok boyutlu ve bütünlüklü bir lojistik vizyona ihtiyaç duyduğu açıktır.

Öneriler

Türkiye’de denizyolu taşımacılığının daha verimli bir hale gelebilmesi için birbiriyle bağlantılı dört ana stratejik konu üzerinde durulmuştur. Bunlar; nitelikli insan kaynağı yetiştirilmesi, kamu-özel sektör iş birliğinin güçlendirilmesi, uluslararası ölçekte marka oluşturulması ve mobil liman uygulamalarının geliştirilmesidir.

İlk olarak, denizcilik alanında eğitilmiş ve yetenekli bireylerin yetiştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Literatürde de vurgulandığı üzere, bir ülkenin denizcilik sektöründeki başarısı yalnızca sahip olduğu filo büyüklüğüyle değil, aynı zamanda bu filoyu yönetecek insan kaynağının niteliğiyle de doğrudan ilişkilidir (UNCTAD, 2023). Türkiye’nin denizcilik sektöründe yer alan 140.138 personeli önemli bir potansiyel sunmakla birlikte, bu personelin donanımı ve sektöre özgü yetkinlikleri artırılmalıdır. Halihazırda Türkiye’de denize kıyısı bulunan 28 il bulunmaktadır. Bu illerde denizcilik temalı mesleki ve yükseköğretim kurumlarının yaygınlaştırılması, mevcut kurumlara denizcilik programlarının eklenmesi ve öğrencilere özel burs ve kredi destekleri sağlanması önerilmektedir. Ayrıca, envanter dışı gemilerin eğitim amaçlı kullanılmasına imkân tanınarak, öğrencilerin uygulamalı deneyim kazanması teşvik edilmelidir. Bu strateji, gemi inşa, kaptanlık, makinistlik, vinç operatörlüğü gibi birçok alanda hem ulusal hem de uluslararası sektöre katkı sağlayacak kalifiye personel yetişmesini mümkün kılacaktır.

İkinci olarak, kamu-özel sektör iş birliğinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Türkiye’de liman inşası, gemi üretimi, bakım-onarım, lojistik ve taşıma hizmetleri gibi denizcilik faaliyetleri, çoğunlukla kamusal ya da özel girişimlerle yürütülmektedir. Ancak bu faaliyetlerin daha entegre ve sürdürülebilir şekilde gelişebilmesi için iki taraf arasında koordineli iş birliklerinin artırılması elzemdir. KOSGEB, TÜBİTAK ve Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı gibi kurumların sağladığı destek programlarının denizcilik alanına daha etkin yönlendirilmesi, sermaye gereksinimi yüksek olan bu sektörde özel girişimlerin önünü açacaktır. Literatürde de vurgulandığı gibi, devlet destekli finansman mekanizmaları, özellikle gelişmekte olan ülkelerde lojistik sektörünün derinleşmesine olanak sağlamaktadır.

Üçüncü stratejik alan, ulusal ve uluslararası ölçekte marka yaratılmasıdır. Dünya denizcilik sektöründe MSC, Maersk, CMA-CGM gibi global firmaların sahip olduğu marka gücü, müşteri güveni, kalite algısı ve hizmet sürekliliği açısından belirleyici rol oynamaktadır. Türkiye ise tarihsel olarak güçlü bir denizcilik geleneğine sahip olmasına rağmen, halen dünya çapında tanınan bir deniz taşımacılığı markasına sahip değildir. Bu durum, Türkiye menşeli firmaların uluslararası pazarlarda rekabet gücünü azaltmakta ve ülke lojistiğinin görünürlüğünü sınırlamaktadır. Ulusal kimliğe dayalı, özgün ve güvenilir bir markanın devlet destekli projelerle oluşturulması; sektörde müşteri sadakatini artıracak, yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ve uluslararası taşımacılık zincirlerine entegrasyonu hızlandıracaktır.

Son olarak, mobil liman teknolojilerinin geliştirilmesi denizyolu taşımacılığında stratejik bir açılım olacaktır. Sabit liman yatırımları yüksek altyapı maliyetleri ve uzun planlama süreçleri gerektirirken, deniz üzerinde hareket kabiliyetine sahip liman sistemleri operasyonel esneklik sağlamaktadır. Türkiye’de liman kapasitesinin yetersiz olduğu bölgelerde ikmal desteği sunmak, açık denizlerde yükleme-boşaltma süreçlerini yönetmek ve komşu ülkelere lojistik erişimi kolaylaştırmak gibi işlevler, mobil limanlar aracılığıyla etkin biçimde yürütülebilir. Bu sistemlerin akıllı teknolojilerle entegre edilmesi, Türkiye’nin hem bölgesel hem de küresel ölçekte denizcilik rekabetçiliğini artıracaktır.

Sonuç olarak, Türkiye’nin denizyolu taşımacılığı alanında daha verimli, yenilikçi ve sürdürülebilir bir yapı kurabilmesi için önerilen bu dört stratejik alan birbiriyle bütünleşik olarak değerlendirilmelidir. Bu yaklaşım, sadece sektörel gelişimi değil, aynı zamanda Türkiye’nin küresel lojistik sistemde daha güçlü ve etkin bir aktör olarak konumlanmasını da mümkün kılacaktır.

Kaynakça

- Öçal, B. (2023). Türkiye ve G8 Ülkelerinin Deniz Ticaret Filoları ve Limanlarının Karşılaştırılması. *Yalvaç Akademi Dergisi*, 8(1), 20-30.
- Çalışkan, N. (2019). Uluslararası denizyolu taşımacılığının Türkiye dış ticaretine etkisinin analizi ve diğer taşıma modlarıyla rekabeti (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: [file:///C:/Users/%C3%96zcan/Downloads/596728%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/%C3%96zcan/Downloads/596728%20(5).pdf)
- Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2024). Denizcilik Genel Müdürlüğü haber bülteni (Sayı: Y-045). Erişim adresi: <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/aylik-yayinlar/dgm-yuk-istatistikleri-haber-bulteni-subat-2024.pdf>
- 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.
- Dikmen, B. B. (2021). Türkiye’de Denizyolu Yük Taşımacılığı Hizmeti Veren İşletmelerin Finansal Performanslarının Oran Analizi Yöntemi İle İncelenmesi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 24(1), 151-161.
- Doğan, A. (2017). Algılanan liderlik tarzının üretkenlik karşıtı iş davranışlarının ortaya çıkmasındaki etkisinde örgüt kültürünün rolü: lojistik endüstrisinde bir araştırma (Doktora tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>
- Dönmez, Ö. (2021). Türkiye’de organik tarım ürünlerinin yasal farkındalığı ile lojistik performansı üzerine bir araştırma ve model önerisi (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>
- Elbırlık, G. (2008). Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi ve sorunları (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: <https://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12397/11251/226838.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Fava, M. (2022, 09 Mayıs). The list of the oceans with data and statistics about surface area, volume, and average depth [Blog yazısı]. Erişim adresi: <https://oceanliteracy.unesco.org/ocean/>
- Gönel, G. (2007). Deniz taşımacılığında lojistik sisteminin performans ölçümü ve bir uygulama (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: <https://acikerisim.uludag.edu.tr/server/api/core/bitstreams/2e3dbeb0-6c4b-4faa-b4dd-66d10aad74a6/content>
- Gül, S. S. ve Nizam, Ö. K. (2021). Sosyal Bilimlerde İçerik ve Söylem Analizi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 42, 181-198. <https://doi.org/10.30794/kausbed.803182>
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları. (2024). Denizcilik sektör raporu. Erişim adresi: https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2024/Denizcilik%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202023_web2.pdf
- Kiremitçi, S. (2011). Denizyolu yük taşımacılığında rotalama ve çizelgeleme (Doktora tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>
- Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin tarihi gelişimi: Askeri Gereksinimlerden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. *Journal of Yaşar University*, 15(58), 246-258. <https://doi.org/10.19168/jyasar.647095>
- Mediterranean Shipping Company. (2024). Navigating successful shipping logistics. Erişim Adresi: <https://www.msc.com/en/lp/blog/logistics/logistics-definition-and-types-explained>
- Öçal, B. (2023). Türkiye ve G8 Ülkelerinin Deniz Ticaret Filoları Ve Limanlarının Karşılaştırılması. *Yalvaç Akademi Dergisi*, 8(1), 20-30.
- Özdemir, Ö. (2009). Denizyolu yük taşımacılığında maliyetler ve bir uygulama (Doktora tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). Dış ticaret lojistiği. Erişim Adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/5b87bf9113b8761160fa1258/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf>
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2024). 2024 yılı yatırım programı. Erişim Adresi: <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2024/01/2024-Yili-Yatirim-Programi-17012024.pdf>
- United Nations Conference on Trade and Development. (t.y.). UNCTADstat data centre. Erişim Adresi: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği. (2024). Gemi adamı olabilme kriterleri değişiyor. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/36238/gemi-adami-olabilme-kriterleri-degisiyor>
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği. (2022). Lojistik sektörü raporu. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf>
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği. (2011). Lojistik ne demek? Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/7679/lojistik-ne-demek>

- United Nations. (2023). *Review of maritime transport 2023* (Yayın no. UNCTAD/RMT/2023). Erişim Adresi: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf
- Willige, A. (2024, 15 Şubat). These are the world's most vital waterways for global trade [Blog yazısı]. Erişim Adresi: <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>
- World Bank. (2023). *Logistics performance index (LPI)*. Erişim Adresi: <https://lpi.worldbank.org/international>
- World Bank. (2023). Sustainable development in shipping and ports. Erişim Adresi: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/sustainable-development-in-shipping-and-ports>

Extended Abstract

Purpose

Turkey's unique geographical position, surrounded by seas on three sides and situated between major continents, presents a significant potential for maritime transport. The primary aim of this study is to evaluate Turkey's logistics performance in maritime transportation, identify structural deficiencies, and propose practical, strategic recommendations to improve its global competitiveness. While Turkey benefits from strong port infrastructure and operational efficiency in cargo handling, its limitations in shipbuilding capacity, brand presence, and container fleet volume restrict its international impact. This study aims to illuminate these disparities using updated data and to contribute to Turkey's transformation into a regional logistics hub through evidence-based strategies.

Design and methodology

The research adopts a twofold analytical framework covering both national and international dimensions. Nationally, maritime transport was examined in comparison with other transport modes to assess its economic efficiency. Internationally, indicators such as the Logistics Performance Index (LPI), shipbuilding and recycling data, port activity, and container fleet size were analyzed using content analysis. All data were obtained from official national and international institutional sources, with an emphasis on post-2022 statistics to ensure relevance and accuracy. The method enables a comprehensive evaluation of Turkey's position in maritime transport and provides a foundation for strategic development.

Findings

According to the 2023 Logistics Performance Index (LPI), Turkey ranks 38th among 139 countries, indicating that its global competitiveness in the logistics sector remains limited. While Turkey demonstrates strengths in port accessibility and bulk cargo handling times, it lags behind leading countries in terms of container fleet capacity, the absence of internationally recognized maritime brands, and ship production volume. Comparisons made within the scope of G20 countries show that Turkey holds a moderate position in total cargo volume and number of port calls; however, there is a clear need for improvement in ship recycling activities and technical infrastructure.

At the national level, maritime transport is the most preferred mode in export and import operations. According to 2023 data, 78.8% of exports and 92.1% of imports were carried out via sea, clearly demonstrating the decisive role of maritime logistics in foreign trade. The sector also provides significant employment, with a workforce of 140,138 people. In addition, passenger transportation through cruise ports continues to expand. Nevertheless, low visibility in global logistics indices and the lack of sectoral brand representation remain among the key structural challenges that Turkey must address in order to establish sustainable competitiveness in maritime transportation.

Research limitations

The study focuses exclusively on maritime transportation, excluding multimodal logistics systems and the impact of Turkey's international maritime agreements. Also, long-term projections and simulation-based scenario analyses were not within the scope. Future research could address these limitations to provide a more integrated and predictive perspective.

Implications

The study proposes four interrelated strategies to enhance Turkey's performance in maritime logistics: (1) investing in human capital through sector-specific maritime education, (2) strengthening public-private cooperation for infrastructure development, (3) building internationally competitive maritime brands, and (4) deploying mobile (floating) ports to increase flexibility and reach. These strategies are designed to be short-term applicable and long-term impactful, aligning with Turkey's goal of becoming a regional logistics hub.

Originality/value

This study is among the first to holistically evaluate Turkey's maritime logistics performance using both national and international datasets post-2022. It bridges an existing research gap in the Turkish maritime logistics literature and offers a forward-looking strategic framework based on measurable indicators. As such, it holds value for policymakers, academics, and logistics professionals seeking