

Marine Transportation in Turkey and A Future Perspective

Türkiye’de Deniz Taşımacılığı ve Geleceğine Yönelik Bir Bakış

Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi

Cilt: 1 Sayı: 1 (2015) 48-60

İsmet BALIK¹, Kadir AKSAY^{1,*}, Nihan ŞENBURSA²

¹ *Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Ordu, Türkiye*

² *Girne Amerikan Üniversitesi, Denizcilik ve Ulaştırma Yüksek Okulu, Girne, KKTC*

ABSTRACT

Maritime transportation is one of the indicator and determining sectors of state economies. It’s shaped in parallel with the economic structure of the coastal countries in increasing or decreasing volumes. Especially with a significant advantage in international trade, sea transport is increasingly been competitive with other modes of transport. Considering the geographic location of Turkey, evaluating from critical perspectives and developing meaningful proposals for effective solutions to such issues as strenghtening the alternative

routes in seaborne trade and privatizing the ports that are to make further technological investments will enable to take effective and proactive measures concerning the future of this industry. In this study, the existing and likely expansions in the structure of shipping industry both in Turkey and in the world have been examined. In this examination, certain secondary data sets, such as the relevant literature and the recent statistical data, have been used.

Keywords: World Shipping Fleet, Turkish Shipping Fleet, Transport Modes

Article Info

Received: 10 March 2015

Revised: 27 July 2015

Accepted: 29 July 2015

* (corresponding author)

E-mail: kadiraksay@odu.edu.tr

ÖZET

Deniz taşımacılığı sektörü ülke ekonomilerinin indikatör sektörlerinden biridir. Sektör denizlere kıyısı olan ülke ekonomilerinin ekonomik yapısına paralel olarak ülkelerin artan ya da azalan ticaret hacimleri ile şekillenen bir yapıya sahiptir. Özellikle uluslararası ticarete önemli bir avantaja sahip olan deniz taşımacılığının ikame taşıma modları ile rekabeti giderek artmaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konumun yanında deniz ticaretinde alternatif hatların kuvvetlenmesi, deniz taşımacılığına tedarikçi konumda olan gemi inşa sektörünün durumu, teknolojiye daha fazla yatırım yapmak zorunda olan limanların özelleştirme kararları gibi sorunlar ve bu konulara getirilecek doğru çözümler ile bu sektörde geleceğe daha doğru bakılabilecektir. Bu bağlamda çalışmada deniz taşımacılığına yönelik dünya ve Türkiye'de var olan mevcut yapı ve sektörün geleceğine yönelik açılımlar incelenmiştir. Bu inceleme gerçekleştirilirken konuyla ilgili literatür ve son dönem istatistik veriler gibi ikincil veri setlerinden yararlanılmıştır.

Anahtar sözcükler: Dünya deniz taşımacılığı, Türk deniz taşımacılığı, Taşıma modları

1. Giriş

Tedarik zinciri ve lojistik hizmetler halkasının belki de en önemli parçası olan taşımacılık kısaca coğrafi olarak birbirinden ayrı olan pazarlara ürünleri ulaştırmak şeklinde tanımlanmaktadır. Tedarik zincirinin üretim sonrası evrelerinde ürün ve hizmetlerin pazara ve alıcılara ulaştırılmasında yurtiçi ve/veya uluslararası taşımacılıktan yararlanılmaktadır. Taşımacılık, toplam lojistik maliyetleri içinde %40'lara varan, önemli bir paya sahip bulunmaktadır (Köfteci ve Gerçek, 2010: 5088). Taşımacılık karayolu, denizyolu, iç suyu, demiryolu, havayolu ve boru hattı olmak üzere çeşitli şekillerde yapılmaktadır. Bu modlar içerisinde günümüzde uluslararası ticarete konu olan malların büyük bir bölümünün denizyoluyla taşınması önemli bir göstergedir. Dünya ticaretinin ağırlık olarak % 90'ı denizyolu ile taşınmaktadır (Çelikkaya, 2012: 74). Taşınan yüklerin değeri anlamında bakıldığında bu oran % 65'ler civarındadır. Denizyolu

taşımacılığının deniz aşırı ülkelere büyük miktardaki yükleri taşımanın en optimal

çözümü olmasının yanı sıra demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz oluşunun da taşımacılıkta denizyolunun tercih edilme nedeni olduğu söylenebilir. Bu bağlamda kısa mesafe taşımalarının önemli bir kısmı ile uzun mesafe taşımalarının ve kıtalararası ulaştırmanın neredeyse tamamı denizyolu ile gerçekleşmektedir. Sunduğu avantajlar dolayısıyla deniz taşımacılığı önemli bir ekonomik değer ifade etmekte ve dolaylı etkileriyle dünya ekonomisini yönlendirme gücüne sahiptir (Başer, 2013: 61). Deniz taşımacılığı endüstrisi olarak ta adlandırılabilen bu sektör, Çin'in Dünya Ticaret Örgütü (WTO)'ne üye olması ve uzak doğu ülkelerinin artan üretim hacmiyle birlikte cazibe merkezi haline gelmesi dolayısıyla -2008'de yaşanan uluslararası ticari resesyondan olumsuz etkilense de daha global bir hal almıştır.

Birçok ülke uluslararası deniz taşımacılığında sağlanabilecek gelire

ortak olma isteğindedir. Bu ilgi özellikle deniz taşımacılığının üretim maliyetlerinin düşürülmesine sağladığı katkı, akaryakıt ve döviz tasarrufu sağlaması, altyapı maliyetlerini azaltması ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerinin daha az olması gibi kimi avantajlara bağlı olarak artmaktadır (Çelikkaya, 2012: 76). Bu noktada deniz taşımacılığı etkili bir ticaret stratejisi olarak ülkemiz tarafından da artan oranda kullanılmaktadır. Türkiye coğrafi konum itibari ile deniz taşımacılığında son derece uygun bir yapıya ve büyük bir potansiyele sahiptir şöyle ki; Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü konumundadır. Üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Diğer yandan global ölçüde güçlü bir devlet olma isteğindeki Türkiye'nin, uluslararası ticarete daha etkin bir yol izlemesi, dünya taşımacılık filosundaki yerini güçlendirmesi ve bu konu ile ilgili tüm tarafların ortak bir vizyona sahip olması konunun önemine işaret etmektedir.

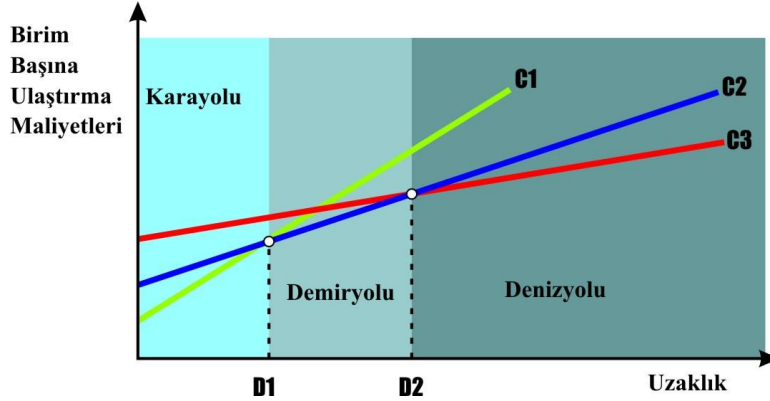
Sınırların ortadan kalktığı ve uluslararası rekabetin son derece sertleştiği 21. Yüzyıl iş dünyasında deniz taşımacılığı filosunun geliştirilmesi ve global ölçekte ticaret hacmini genişletmesi açısından Türkiye'nin Dünya deniz taşımacılığındaki durumunu incelemek ve çözüm önerilerinde bulunmak bu çalışmanın amacını ortaya koymaktadır.

2. Global Ölçekte Deniz Taşımacılığı

Dünya ticareti liberalizasyon, ticari sınırların ortadan kalkması ve uluslararası ticarete ülkelerin koyduğu kısıtlayıcı

düzenlemelerin kaldırılması/hafifletilmesi gibi nedenlerden dolayı nispeten daha kolay bir hal almıştır (Vasiliauskas ve Barysiene, 2008: 312). Artan ticareti bu gelişmelerle de sınırlamak mümkün değildir; tüm ülkeler gelişme ve ilerlemenin sağlanması, ülkelerine döviz kazandırmak, fiyat istikrarı sağlamak ve daha da önemlisi istihdam sağlamak için ihracatı bir ülke politikası haline getirmek isteğindedirler. İşletmeler açısından bakıldığında dış ticaret sürdürülebilir başarının sağlanmasında önemli bir araçtır. Deniz taşımacılığı bu noktada önemli bir alan olarak belirmektedir. Uzun mesafeli ya da deniz aşırı ülkelerle yapılan ticarete en ekonomik ve optimal taşımacılık modunun deniz taşımacılığı olduğu açıktır. Bu nedenle pek çok ülkenin kendi oluşturdukları gemi ve taşımacılık işletmeleri müthiş bir rekabetin içerisinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Genel anlamda ulaştırma türlerinin her biri farklı maliyet fonksiyonlarına sahiptir. Bu husus Rodrigue ve ark. (2006: 113) tarafından şu şekilde açıklanmıştır; Şekil 1'de görülen C1, C2, C3 sırasıyla karayolu, demiryolu ve denizyolu türlerinin maliyet fonksiyonlarıdır. Daha kısa mesafelerde karayolu taşımacılığı daha düşük maliyet fonksiyonuna sahipken, mesafe büyüdükçe karayolu taşımacılığının maliyet fonksiyonu diğer taşıma türlerinin maliyet fonksiyonlarından daha hızlı artmaktadır. D1 mesafesine kadar yapılan taşımalarda karayolu, D1-D2 arası mesafelerde demiryolu, D2'den daha uzun mesafelerde ise denizyolu taşımacılığı maliyet açısından daha avantajlı olmaktadır. D1 mesafesi 500 - 750 km arasında değişirken, D2 mesafesi 1.500 km olarak ifade edilmektedir.



Şekil 1. Uzaklık, ulaştırma türleri ve ulaştırma maliyetleri (Rodrigue ve ark., 2006)

Ulaştırma türlerinin tercihinde maliyetin yanı sıra hız, güven, konfor, çevreye olan etkisi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerji miktarı, bakım onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti gibi hususlar da etkili olmaktadır. Çok çeşitli yükler için tek seferde ve büyük hacimlerde taşımacılığa imkan veren deniz taşımacılığının pek çok avantajları olmasına rağmen teslimat sürelerinin uzun olması gibi dezavantajları da vardır. Bu dezavantajlarının iki nedeni bulunmaktadır. Birincisi, gemilerin saatte ortalama 26 km hıza erişebilmelerinden ötürü diğer taşıma türlerine göre yavaş yol almaları; ikincisi ise limanlarda yaşanan yükleme ve boşaltma işlemlerinin yarattığı gecikmelerdir (Rodrigue ve ark., 2006: 113). Bu bağlamda son otuz yıl içerisinde özellikle konteyner taşımacılığında önemli artışın olduğu anlaşılmaktadır. Bu trendin uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığının daha fazla tercih edilmesi ve konteyner terminalleri ve gemilerinin çoğalmasından kaynaklandığı söylenebilir. Diğer taraftan ucuz bir taşımacılık türü olmasıyla birlikte sağladığı zaman tasarrufu konteynerizasyona olan ilgiyi artırmıştır. Dünya deniz ticaret filosunun 1980-2013 yılları arasındaki gelişimi incelendiğinde (Tablo 1) petrol tankerleri, dökme yük gemileri ve konteyner gemilerinin dünya

ticaret filosu kapasitesinde en büyük paya sahip oldukları görülmektedir. Bu dönem içerisinde dünya ticaret filusunda % 138,5 oranında büyüme gerçekleşmiştir. Gemi türlerine göre aynı dönemde büyüme oranı, dökme yük gemilerinde % 268,2 konteyner gemilerinde % 1.780, petrol tankerlerinde % 44,8, diğer gemilerde ise % 435,4 olurken, genel kargo gemilerinde % 31 küçülme meydana gelmiştir.

Tablo 2’de verilen sayısal değerlerden de anlaşılacağı üzere 2014 yılı itibariyle 47.601 adet gemiden oluşan dünya filosu yaklaşık 1,68 milyar DWT düzeyindedir. Toplam 5.405 gemiyle en fazla ticari yük gemisine sahip ülke Çin Halk Cumhuriyeti iken 258,5 milyon DWT ile en fazla hacimli filoya sahip ülke ise Yunanistan’dır. Yunanistan’ın sektöre sunduğu kapasite % 15,4’dür. Bu ülkeyi % 13,6 ile Japonya ve % 11,9 ile Çin takip etmektedir. Türkiye ise 1.547 gemiden oluşan filosu ile % 1,7’lik pazar payına sahiptir. Ülkemiz bu filo gücü ile dünya sıralamasında 15. sırada yer almaktadır.

Bir önceki yıla göre değerlendirildiğinde 47.122 olan toplam gemi sayısı 47.601’e ulaşmış olup tonaj açısından % 4,4 lük bir büyüme gerçekleştiği görülmektedir. Diğer taraftan ülkelerin sıralamasında önemli bir değişiklik olmadığı görülmektedir. En yüksek paya sahip ilk 20 ülke değerlendirildiğinde Brezilya’nın

bir önceki yıla göre filosunu güçlendirerek ülke arasına girdiği UNCTA'nın 2013 ve önemli bir atılım gerçekleştirdiği ve ilk 20 2014 verilerinden anlaşılmaktadır

Tablo 1. Dünya Deniz Ticareti Filosu Gemi Türleri Gelişimi (1000 Milyon DWT) (UNCTAD, 2013, Review of Maritime Transport 2013, United Nations Publication. s. 26).

Yıllar	Dökme yük	Genel kargo	Konteyner	Petrol tankeri	Diğer	Toplam
1980	186	116	11	339	31	683
1985	232	106	20	261	45	664
1990	235	103	26	246	49	659
1995	262	104	44	268	58	736
2000	276	101	64	282	75	798
2005	321	92	98	336	49	896
2010	457	108	169	450	92	1.276
2011	532	109	184	475	96	1.396
2012	623	106	198	507	100	1.534
2013	685	80	207	491	166	1.629
2013/1980	%268,2	-%31	%1.780	%44,8	%435,4	%138,5

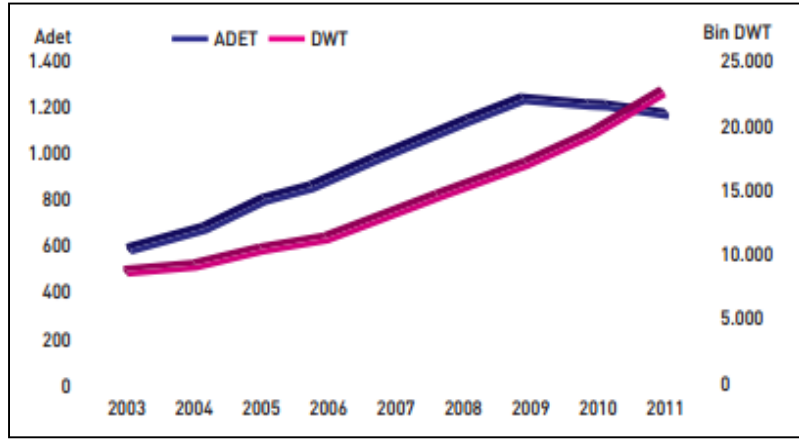
3. Türkiye’de Deniz Taşımacılığı

Taşımacılık faaliyetleri ülkemiz açısından son derece önemlidir ve bu önem dünyada yaşanan sosyoekonomik gelişmelere bağlı olarak da sürekli artmaktadır. Taşımacılık sektörü ihracat ve ithalat faaliyetleri açısından vazgeçilmez bir unsurdur. Özellikle 1980’li yıllardan sonra ticari faaliyetlerinde gerek ulusal gerekse de uluslararası platformda ivme kazanan Türkiye’de kabotaj taşımalarda kara yolları, uluslararası taşımalarda ise deniz yolları ağırlıklı konumlarını devam ettirmektedir (Çelikkaya, 2012: 76-77).

Ülkemizde deniz taşımacılığının kara taşımacılığına kıyasla payı 2006’dan bu yana artış göstermiştir. Günümüzde Türkiye’de dış ticaretin % 50’den fazlasının deniz yoluyla yapıldığı görülmektedir. Deniz yolunu % 23,1 ile karayolu takip etmiştir. Son yıllarda karayolunun ağırlığı azalırken 2012’de havayolu yük taşımacılığının payı %

11,7’ye ulaşarak kısmi bir artış göstermiştir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013).

Milli bayrak ve kolay bayraklı 1000 GRT ve üzerindeki gemilerden oluşan Türk deniz ticaret filosunun 15 yıllık gelişimi incelendiğine, deniz ticaret filosunun yaklaşık dört kat büyüdüğü dikkat çekmektedir. Yabancı bayrakta çalışan Türk armatörlere ait filonun tonaj kapasitesi 1998 yılında yarım milyon ton bile değilken, 2013 yılı itibariyle 21 milyon DWT’ye ulaşmıştır. 1998 yılında Türk armatörlerinin kontrolünde bulunan 8,7 milyon DWT’lik filonun yüzde 95,8’i Türk bayraklı iken, 2012 yılı başı itibariyle bu pay % 37,6’ya; 2013 başında ise % 31,3’e gerilemiştir. Diğer taraftan ülkemiz deniz filosuna ait sayılar pozitif yönlü bir trend sergilemektedir. Ülkemiz deniz filosuna ait gelişmeler Şekil 2’de görülmektedir.



Şekil 2. Türk Deniz Ticareti Filosu (Koçak, 2012, s.62)

Tablo 2. Dünya deniz ticaret filosu- 01 Ocak 2014 itibariyle (DWT) (UNCTAD, 2014, Review of Maritime Transport 2014, United Nations Publication, s.33-37)

Sıra	Ülkeler	Gemi sayısı	Toplam tonaj (DWT)	Kapasite (%)
1	Yunanistan	3.826	258.484	15,4
2	Japonya	4.022	228.553	13,6
3	Çin	5.405	200.179	11,9
4	Almanya	3.699	127.238	7,6
5	Güney Kore	1.568	78.240	4,7
6	Singapur	2.120	74.064	4,4
7	ABD	1.927	57.356	3,4
8	Birleşik Krallık	1.233	52.821	3,1
9	Tayvan	862	47.481	2,8
10	Norveç	1.864	42.972	2,6
11	Danimarka	955	40.504	2,4
12	Hong Kong	610	26.603	1,6
13	Bermuda	250	36.793	2,2
14	İtalya	851	24.610	1,5
15	Türkiye	1 547	29.266	1,7
16	Hindistan	753	21.657	1,3
17	Brezilya	346	19.510	1,16
18	Birleşik Arap E.	716	19.033	1,13
19	Rusya	1 734	18.883	1,12
20	İran	229	18.257	1,09
	Diğer ülkeler	13.082	254.349	16,1
	Toplam	47.601	1.676.853	100

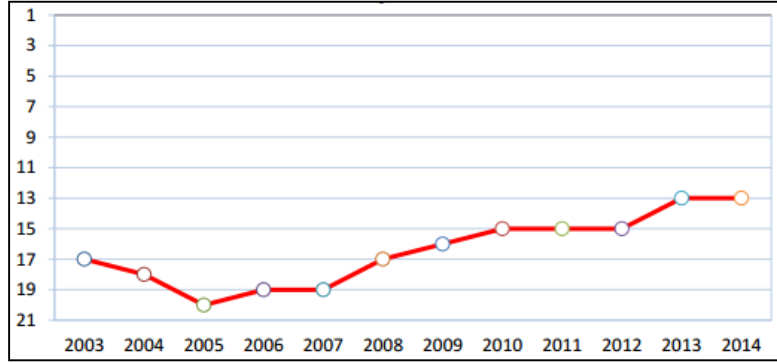
Tablo 3. Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin DWT ve Adet Bazında Yıllık Gelişimi (150 GRT ve Üzeri) (UDHB, 2014. Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri, s.7).

	Yıllar							
	2010		2011		2012		2013	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	500	1.745.054	496	1.753.636	489	1.823.586	473	1.744.129
Dökme Yük Gemileri	106	4.189.277	115	4.987.983	115	5.164.647	109	4.511.037
Konteyner	70	831.687	70	913.936	72	977.278	72	951.800
Sıvı / Gaz Taşıyan Tankerler	223	1.879.333	221	1.973.704	214	2.160.427	213	1.876.860
Yolcu Gemileri	242	44.819	237	48.238	253	49.989	259	51.580
Hizmet Gemileri	77	47.150	80	61.541	89	65.544	95	67.576
Römorkörler	109	3.088	111	2.711	121	3.088	120	2.849
Deniz Araçları	153	2.586	162	5.548	164	1.364	178	1.147
Balıkçı Gemileri	209	27.915	216	8.759	218	8.757	222	9.058
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	88	2.242	124	2.882	144	2.947	168	2.953
TOPLAM	1.777	8.773.151	1.832	9.758.936	1.879	10.257.627	1.909	9.218.988

Gemi sayılarına yönelik sıralamaya bakıldığında ülkemizin 2013 yılı istatistiklerine göre 13. sırada yar aldığı görülmektedir (UDHB, 2014). Bu sıralama ülkemiz açısından olumlu görünse de sertleşen rekabet ortamında uluslararası taşımacılıkta daha fazla pazar payına sahip olabilmek açısından yeterli değildir. Şekil 3'te yıllara yaygın olarak gemi sayısı bazında dünya sıralaması verilmiştir. Konteynerlerin açılmaksızın gemilere, kargo uçaklarına, trenlere veya karayolu taşımaya uygun araçlara yüklenebilmeleri uluslararası alanda yaygın olarak kullanılmasını sağlamıştır. Bu bağlamda multimodal ve intermodal taşımacılık açısından önemli bir avantaj

sunmaktadır. Adeta taşımacılık sektöründe gelişim göstermek konteyner taşımacılığındaki etkinlik ile ölçülmekte ülkeler bu konuya son derece önem vermektedir.

Türkiye'de konteyner taşımacılığının gelişimi hızlı olmasa da olumlu bir trend sergilemektedir. Tablo 5'e bakıldığında 2004 yılında 2.899.860 TEU olan konteyner taşımacılığı, % 119'luk artışla 2013 itibari ile 6.365.622 TEU'ya ulaşmıştır. UNCTAD (2014: 29) verilerine göre dünyada toplam gemi türlerinin % 12,8'i konteyner gemisidir. UDHB (2014: 8)'e göre ise Türkiye'deki gemilerin % 11'i konteyner gemisidir



Şekil 3. Gemi Sayısı Bazında Dünya Sıralaması (DWT) (UDHB, 2013 Denizcilik Ticareti İstatistikleri, s.7)

Tablo 4. İthalat ve İhracattaki Konteynerin Yıllık Gelişimi (TEU) (UDHB, 2014. Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri, s.46).

Yıl	İhracat				İthalat				Toplam			
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %'si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %'si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %'si
2004	228.234	1.262.059	1.490.293	47,90	205.442	1.204.125	1.409.567	45,30	433.676	2.466.184	2.899.860	93,20
2005	199.892	1.387.879	1.587.770	47,20	182.513	1.349.183	1.531.696	45,50	382.404	2.737.061	3.119.466	92,70
2006	195.558	1.613.875	1.809.433	46,90	187.672	1.652.977	1.840.649	47,70	383.230	3.266.852	3.650.082	94,70
2007	241.801	1.909.367	2.151.168	47,20	235.378	1.988.566	2.223.944	48,80	477.179	3.897.933	4.375.112	96,00
2008	261.601	2.116.388	2.377.989	46,70	260.822	2.174.297	2.435.119	47,80	522.423	4.290.685	4.813.107	94,50
2009	292.059	1.840.054	2.132.113	48,40	285.820	1.831.943	2.117.762	48,10	577.879	3.671.996	4.249.875	96,50
2010	311.288	1.995.299	2.306.587	40,20	334.465	2.019.839	2.354.304	41,00	645.753	4.015.138	4.660.891	81,20
2011	325.995	2.364.894	2.690.889	41,25	349.366	2.420.823	2.770.190	42,46	675.361	4.785.717	5.461.078	83,71
2012	323.513	2.555.608	2.879.121	40,03	374.088	2.568.473	2.942.562	40,91	697.602	5.124.082	5.821.683	80,94
2013	309.393	2.856.260	3.165.653	40,07	363.677	2.836.292	3.199.969	40,51	673.070	5.692.552	6.365.622	80,58

4. Türkiye’de Deniz Taşımacılığının Geleceği

Deniz taşımacılığı uluslararası ticarete Türkiye için son derece önem taşıyan bir alan olup Türkiye’nin iç, dış ve transit ticaret hedeflerine ulaşabilmesi ve daha fazla rekabetçi bir ülke olabilmesi için uluslararası ticaret/taşımacılık koridorlarını dikkate alarak kendi ticaret / taşımacılık koridorlarını geliştirmesi ve bunların uluslararası koridorlara entegrasyonunun sağlanması geleceğe dönük önemli bir konudur (Tanyaş vd., 2011: 13).

Dünya Bankası tarafından yapılan “Lojistik Performans İndeksi” çalışmasına göre Türkiye Dünya genelinde 150 ülke arasında 39. sırada yer almaktadır. Yine, gelecekte lojistik sektörünün hayat bulabileceği 10 ülke arasında Türkiye 4. sırada gösterilmektedir (Gün, 2013: 297). Lojistik sektörü içerisinde özellikle uluslararası taşımaların % 50’si deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Bu bağlamda bu sektör ülke ekonomisi için de önemli bir değeri ifade etmektedir. Deniz taşımacılığına geleceğe dönük bir projeksiyon tutulduğunda daha çok 2023 yılı hedeflerine yönelik değerlendirmelerle karşılaşılmaktadır. Konu ele alınırken deniz ticaret filosu gelişimine bu konuyla bağlantılı sayılabilecek ulaştırma koridorları, limanlar, gemi inşa sanayii, stratejik işbirlikleri genel bir çerçevede değerlendirilmelidir.

Öncelikle limanlarda verimlilik ve etkinliğin artırılması, taşımacılık kalite ve hızını etkileyen unsurların başında gelir. Türkiye açısından bunun sağlanması noktasında; Limanların –daha yüksek tonajlı gemilerin yanaşmasına ve konteyner taşımacılığına izin verecek şekilde- yeniden tasarımı / geliştirmesi ve büyütülmesine yönelik projelerin hız kazanması, liman ya da liman hizmetleri

özellemelerine yönelik doğru kararlar alınması ve kombine / intermodal taşımacılığın gelişmesine yönelik yatırımlar genel olarak Türkiye taşımacılığını gelecek dönemde etkileyen konular arasında bulunmaktadır (UDHB, 2014: 15). Diğer taraftan liman ve taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak stratejik ortaklıkların geliştirilmesi, bu kapsamda kamu özel işbirlikleri (PPP - Public/Private Partnership) sağlanması da lojistik ve taşımacılık açısından son derece önemli konulardır.

Türkiye’nin denizyolu taşımacılık faaliyetlerini etkileyen bir diğer alan 2008 global ekonomik krizi ile birlikte negatif bir görünüm sergileyen gemi inşa sektörüdür. Türkiye gemi inşa sanayii, denizyolu taşımacılığına tedarikçi durumundadır. Dolayısıyla böyle bir sektörün çektiği sıkıntı denizyolu taşımacılığının gelişimi de negatif etkileyebilmektedir. Bu konuda yerli armatörlerin yabancı firmalardan gemi tedariki son yıllarda sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Bu anlamda gemi inşa sektöründe yer alan işletmelerin önemli bir sorunu kurumsallaşmadır. İşletmelerin kurumsallaşma ve profesyonel yönetim anlayışına geçişi ile sektörün -küresel ekonomik krizin etkilerinin azalmasıyla birlikte- daha sağlam bir yapıya kavuşacaktır.

Özer (2010: 324) son yirmi beş yılda Türkiye’nin deniz ticaretine yönelik koymuş olduğu hedeflere ulaşım ulaşmadığını incelediği çalışmasında aşağıdaki saptamalarda bulunmuştur;

- Türk deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesi hedeflenen seviyeye ulaşamamıştır.
- Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması 20 yaşın üzerindedir.
- Dış ticaret taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı oldukça düşüktür.

- Türkiye limanlarında yükleme-boşaltma düzeyi giderek artmaktadır.
- Türkiye’de liman planlama ve yatırımı konusunda özelleştirme somut bir gelişmedir fakat henüz istenilen seviyede gerçekleşmemiştir.
- Türkiye’nin kabotaj taşımalarında ÖTV indirimli yakıt teşviki verilmesine rağmen yük bazında belirgin bir iyileşme görülmemektedir.
- Türk bayraklı gemilerin Paris MoU’ya göre liman devleti kontrollerinde tutulma oranları giderek azalmış ve sonuçta Türk Bayraklı gemiler kara listeden beyaz listeye girmişlerdir.
- 75 milyon DWT’luk filoya ulaşmak,
- 0-9 yaş arası gemilerin oranını % 65’e ulaştırmak,
- 25 milyon DWT Türk bayraklı olmak (uluslararası bayraklı gemilerin 1/3’ü),
- Türk bayraklı gemilerle dış ticaret yüklerimizin %35’ini taşımak,
- 85 milyar dolar gelire (ihracat + döviz ikamesi: 70 milyar dolar) ulaşmak,
- 4 milyar dolar satış sonrası servis hizmeti geliri elde etmek,
- 25 milyar dolar navlun gelirlerine ulaşmak,
- İçinde bulunduğumuz bölgede 1, dünyada ilk 3 içinde gemiler için satış sonrası servis merkezi olmak ve yılda 150 milyon DWT havuzlama gerçekleştirmek,
- 1.5 milyon kişi istihdamı sağlamak,
- Türkiye’nin dünya deniz taşımacılığındaki payını %7.5’a çıkarmak, limanlarımızı 1 milyar ton elleçleme hedefine uygun olarak geliştirmek ve limanların bu duruma uygun hale getirilmesi.

Birçok sektörde olduğu gibi denizcilik sektörü içinde Türkiye’nin, Cumhuriyetin 100. Yılı olan 2023’de varmak istediği hedefler belirlenmeye çalışılmaktadır. Bu amaçla İMEAK Türk Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen Türk denizciliğinin geleceğini arama konferansında, denizciliğin 70 milyar dolarlık potansiyele sahip olduğu vurgulanmış ve Türkiye’nin de 25 milyar dolar navlun gelirine ulaştırılması öngörülmüştür. Türk deniz ticaret filosunun dünya sıralamasında ilk yedi arasına girmesinin kaydedildiği konferansta, İstanbul’un denizcilik merkezi olacağı ifade edilmiştir. Arama Konferansı’nda ayrıca sektörün 2023 vizyonuna yönelik olarak yirminin üzerinde hedef saptanmıştır. Bunlardan bazılarını aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür

(<http://www.denizhaber.com.tr> erişim; 18.02.2015):

- En az 10 adet büyük ölçekli gemi yönetim şirketi (ship management) oluşturmak,
- Filo büyüklüğünde dünyada ilk 7’ye girmek,

Bu hedeflerin gerçekleşmesini olumsuz etkileyebilecek pek çok iç ve dış faktör olması muhtemeldir. Bu faktörlerden bazıları Türkiye’yi aşan global ölçekli konular olabileceği gibi kimileri de ülke olarak başarılacak ölçektir.

5. Sonuç

Türkiye’nin coğrafi avantajlarını ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtabilmesi için maliyetleri optimize edecek, ürün döngü sürecini kısaltacak, ulaştırma, depolama, paketleme ve stok yönetimi gibi işlevleri bütünleştirecek bir yük taşımacılığı ve bu kasamda lojistik altyapısını güçlendirmesi

gerekmektedir. Bölgelerin özellikle yük taşımacılığında daha etkin, hızlı ve güvenli ulaşım ve lojistik altyapıya kavuşması ve ülkenin önemli bölgesel merkezleri arasında etkileşimi arttıracak şekilde kuzey-güney bağlantılarının güçlendirilmesi büyük önem arz etmektedir (Gün, 2013: 306) .

Taşıma giderleri olgusu bu boyutuyla dış ticaretin doğrudan sebebi haline gelebilmektedir. Çünkü, taşıma-nakliye giderleri, genel bir tanımlama ile malların bir noktadan bir diğer noktaya etkin bir şekilde ulaştırılabilmesi için yapılması gereken tüm masrafları kapsamaktadır. Bunlar arasında navlun, yükleme ve boşaltma giderleri, mallar hareket halindeyken gereken giderler ve benzerleri yer almaktadır. Uluslararası ticaretin taşıma giderleri içerisindeki en önemli kısmını deniz taşımacılığı oluşturmaktadır. Örneğin, Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının ihracatta yaklaşık %42'si, ithalatta ise yaklaşık %50'si denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (Doğanlar vd., 2003:86).

Türkiye'nin taşımacılık sektöründe verimlilik ve etkinliğini arttırarak lojistik maliyetlerini düşürmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması ekonomik canlanma açısından anahtar bir unsurdur. Lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak, transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin arttırılması öncelikli hedefler arasında yer almalıdır.

Diğer tarafta intermodal ya da multimodal taşımacılığa geçişin daha üst seviyelere çıkarılması denizyolu taşımacılığında stratejik bir konuyu teşkil etmektedir. Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı,

emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolu payının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi hedefler arasında yer almalıdır.

Üçüncü kuşak limanların gelişiminde dünya ticaretindeki küreselleşmenin ve modlararası taşımanın ve dolayısıyla konteyner taşımacılığının artan önemi belirleyici etken olmuştur. 1960'lardan günümüze, özellikle terminallerde, konteynerlerde ve Ro-Ro yüklerinin yükleme ve boşaltma yöntemlerindeki teknolojik değişimler kapasiteyi arttırmış, limanlarla hinterlandları arasındaki bağı güçlendirmiştir. Limanlar bir hizmet sahası ve alt yapısı olarak ulusal ve uluslararası taşıma amacına yönelik olarak evrim geçirmiştir. Türkiye böyle bir değişimi daha süratli gerçekleştirmelidir. Konteyner yükünün taşıma modunu değiştirdiği alanlar olan konteyner terminallerinin oluşturulması ve mevcut limanların imkanlar dahilinde üçüncü ve dördüncü nesil olarak tabir edilen limanlara dönüşümü gerekmektedir (Esmer, 2009; Ateş ve ark., 2010).

Küresel pazarlarda söz sahibi olmak isteyen Türkiye'nin, karayolu taşımacılığındaki gücü, havayolu taşımacılığındaki özel sektör girişimleri dikkate alındığında, deniz yolu ve demiryolu taşımacılığı alt yapısına da yatırım yapması bir zorunluluk arz etmektedir. Bu sektörlerde ilk yatırım maliyeti oldukça yüksektir ve geri dönüşümü de oldukça uzun süre gerektirmektedir. Ancak küresel pazarlarda daha fazla söz sahibi olmak isteyen bir ülke olarak ulaştırma sistemlerinin birbirine entegrasyonunu sağlayacak projeler geliştirilmelidir. Özellikle Türkiye'nin denizyolu - demiryolu entegrasyonu hızla tamamlanmalı, liman

kentleri ile hinterlandları ve uluslararası taşıma yolları arasındaki demiryolu - karayolu bağlantıları kuvvetlendirilmelidir.

6. Kaynaklar

Akten, N., Koldemir, B., 2004. Türk Limancılık Sektöründe Verimlilik Sorunu, Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul.

Anonim, 2013. Review of Maritime Transport 2013, United Nations Conference of Trade and Development (UNCTAD), Geneva.

Anonim, 2014. Review of Maritime Transport 2014, United Nations Conference of Trade and Development (UNCTAD), Geneva.

Anonim, 2014. Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Anonim, 2014. Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Anonim. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, <http://www.dtm.gov.tr/ead/ekolar1/dtgos.htm#> (20.02.2008).

Anonim, 2007. http://www.cedgm.gov.tr/projetanitim/totaloilangurya_ptd.pdf (28.03.2007).

Anonim. <http://www.denizhaber.com.tr/limancilik-sektoru-ve-gelecegi-tartisildi-haber-47723.htm> (29.05.2015)

Ateş, A., Karadeniz, Ş., & Esmer, S. (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2(2).

Bayraktutan, Y., Özbilgin, M., 2013. Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 26: 11-41.

Başer, S.Ö., 2013. Deniz Taşımacılığı Ekonomisi, 61-91. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (Editörler: Cerit, A. G., Deveci, A., Esmer, S.), Beta Yayınları, Yayın No: 2956.

Çağlar, V., 2012. Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi. Dokuz Eylül Yayınları, 197s.

Çelikkaya, A., 2012. Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme, Maliye Dergisi, Sayı 162.

Doğanlar, M., Bal, H., Özmen, M., 2003. Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin İhracat Fonksiyonu, Manas Journal of Social Studies, Vol. 4(8).

Esmer, S., 2009. Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Esmer, S., Karataş Çetin, Ç., 2013. Liman İşletme Yönetimi, 379-415. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (Editörler: Cerit, A. G., Deveci, A., Esmer, S.), Beta Yayınları, Yayın No: 2956.

Gün, D., 2013. Değişim Çağında Sürdürülebilir Lojistik Süreç ve Stratejilerinin Yönetimsel Bakış Açısıyla Değerlendirilmesi ve Küresel Lojistik Üs Vizyonu, Rize Kalkınma Sempozyumu, 3-4 Mayıs 2013 Bildiriler Kitabı

Koçak, H., (2012); "Dünyada Ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler Ve Deniz Ticaretine Yansımaları", T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları.

Koldemir, B., 2008. Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı, Uygulamalı Yerbilimleri, 1: 32-45.

Köfteci, S., Gerçek, H. 2010. Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model. İMO Teknik Dergi, 5087(5112), 333.

Rodrigue, J.-P., Comtois, C., Slack, B., 2006. The Geography of Transport Systems, Routledge, USA, 113 s.

Tanyaş, M., Erdal, M., Zorlu, F., Gürlesel, F., Filik, F., 2011 Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi, Türkiye İhracatçılar Meclisi Lojistik Konseyi,.

Vasiliauskas, A. V., Barysiene, J. 2008. An Economic Evaluation Model of The Logistic System Based on Container Transportation. Transport, 23(4).

Yüksel, Y., Çevik, E., Çelikoğlu, Y., 1998. Kıyı ve Liman Mühendisliği , TMMOB, Ankara.