

ULUSLARARASI TİCARETTE BİR REKABET UNSURU OLARAK LİMANLARIN ROLÜ

Yrd. Doç. Dr. A. Murat KÖSEOĞLU

Okan Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi
murat.koseoglu@okan.edu.tr

Bülent BÜYÜKÜNAL

Okan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
bulent.buyuknal @okan.edu.tr

Yrd. Doç. Dr. Ayşenur TOPÇUOĞLU

Okan Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi
aysenur.topcuoglu@okan.edu.tr

Özet

Dünya üzerindeki uluslararası ticaretin yaklaşık % 90'nın oluşturan deniz taşımacılığı, küresel lojistik faaliyetlerde taşımacılığın oldukça büyük bir bölümünü teşkil etmektedir. Ülkemiz ise Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olması açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye 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. Ticaretinin büyük oranda deniz yolu taşımacılığı ile yapılması doğal olarak limanları uluslararası ticarete önemli bir yere getirmiştir. Bulunduğu bölgelere ve ulusal ekonomiye büyük katkı sağlayan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından da önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir. Limanlar gün geçtikçe ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli göstergelerden birisi olarak öne çıkmakta; liman sayısı ve kapasitesi ülkelerin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren önemli bir ölçüt haline gelmektedir. Bu çalışmada uluslararası ticarete bir rekabet unsuru olarak limanların rolü incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Liman İşletmeciliği, Lojistik, Rekabetçilik, Uluslararası Ticaret

II. INTERNATIONAL CAUCASUS-CENTRAL ASIA FOREIGN TRADE AND LOGISTICS CONGRESS

Abstract

Maritime transport constitutes about 90% of international trade in the world. Therefore, maritime transport represents a considerable part of the shipping in global logistics. Our country since it is a natural bridge between Central Asia and the Middle East has great potential in Europe. Turkey due to its geographical position, which is in the three continents passage; with the Strait of Gibraltar to the Atlantic Ocean, the Suez Canal to the Arabian Peninsula and the Indian Ocean, the Turkish Straits with the connection of Black and Mediterranean Sea, it is in the focal point of a transportation network, extending to the Eurasian and the Far East. Maritime transport, as consisting in a big part of global trade, has naturally a significant place in international trade. Ports which are serving the regions and the national economy also bring an important function in terms of development of industry and commerce. Ports stand out as one of the most important indicator in determining the level of economic development of the country today. The number of ports and their capacity has become an important measure for national strength and competitiveness of country in the world. The role of ports as a component of competition in international trade is examined in this study.

Keywords: International Trade, Logistics Competitiveness, Maritime Transport, Port Operations

1. GİRİŞ

Mal ve hizmetlerin üretildikten sonra, bir ücret karşılığında son tüketici ve kullanıcılara ulaştırılmasını sağlayan alım satım faaliyetlerinin tümü ticaret kavramı altına icra edilmektedir. Genel olarak ticaret, ülke içinde yapılan iç ticaret ve uluslararası alanda yapılan dış ticaret olmak üzere ikiye ayrılabilir. Uluslararası ticaret, mal ve hizmet bedeli olarak sermayenin ulusal sınırlar dışındaki hareketiyle ilgilidir. Uluslararası ticaretin olumlu veya olumsuz sonuçları yurt ekonomisini doğrudan etkiler. Ülkelerin tarım ve sanayilerinin dış rekabete karşı korunmasında, dış piyasalarda rekabet etmesinde, ödeme dengesinin kurulmasında uluslararası ticarete verilecek yön ile bu alanda alınacak tedbirlerin rolü çok büyüktür.

Teknoloji çok büyük bir hızla gelişimini sürdürürken uluslararası ticarete konu olan her türlü malın fiziksel olarak taşınma süreci son hızla ve artarak devam etmektedir. Farklı taşıma modları içinde deniz taşımacılığı uluslararası ticarete çok önemli bir konumda yer almaktadır. Türkiye gibi üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülkede denizyolu ile taşımacılığın önemi küreselleşme ile birlikte gün geçtikçe artmaktadır. Denizyolu taşımacılığında uygulanan süreçlerinin en önemli kısımlarından biri yükleme boşaltma işlerinin yapıldığı yoğun elleçleme faaliyetlerinin gerçekleştirildiği limanlardır. Limancılık sektöründe paydaş sayısının artması ise rekabetin büyük oranda yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Rekabet kavramı ise kıt kaynaklardan istifade ile sınırlı olan bir talebi karşılayabilme ve içinde bulunulan sektörde rakiplerin arasında varlığını geliştirerek devam ettirebilme yeteneğine sahip olabilmektir. Bu açıdan bakıldığında uluslararası ticaret birden fazla rakip arasındaki faaliyetlerden oluşan bir yarış ve deniz taşımacılığı da söz konusu faaliyetlerin can damarı olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla uluslararası ticarete var olabilmek için limanların bir rekabet unsuru olarak kabul edilmesi ve sürekli geliştirilmesi oldukça önem taşımaktadır.

2. ULUSLARARASI TİCARET, LOJİSTİK VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Ülkelerin gelişme ve kalkınma düzeylerinin anlaşılmasını sağlayan en önemli kavramlardan biri o ülkenin ekonomik göstergelerdir. Bu göstergelerin pozitif yönlü ve yüksek olması, ülkenin ekonomik, politik, sosyal, psikolojik ve kültürel dokusuna olumlu yönde etkiler yapmaktadır. Bu etkiler, toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyelerini yükselterek yaşam kalitesini artırmaktadır. Söz konusu bu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan biri de son dönemlerde önemi daha iyi anlaşılan uluslararası ticari faaliyetleridir. Uluslararası ticaret ekonomik yapı içerisinde üstlenmiş olduğu bu rolle ülke ekonomisine birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. (Lojistik Sektör Raporu, 2013)

2.1. Uluslararası Ticaret

Uluslararası ticaret genel olarak üretilen mal ve hizmetlerin belirli bir ücret karşılığında son kullanıcılarına ulaştırılmasını sağlayan alım-satım faaliyetlerinin tümü olarak tanımlanabilir. Söz konusu alım-satım faaliyetleri devamlı olarak tekrarlanmakta, işlemler bütünü içine birçok kuruluşların hizmetleri katılmakta ve bu hizmetler karşılığında ödemeler yapılmaktadır. (WEB, 2014)

Uluslararası ticaret alım satım işlemlerinin teslimi açısından ithalat ve ihracat olmak üzere iki şekilde gerçekleşir. Ülke ekonomisinin kalkınmasında ihracat önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle ülkelerde uluslararası ticarete ihracatın artırılması, ithalatın azaltılması önemli hedefler arasındadır. Ülkelerin bu hedeflere ulaşmak için aldıkları kararlar ve tedbirler dış ticaret politikasını oluşturur. Uluslararası ticaret politikası açısından bir devletin dış ticaretini etkileyebilecek unsurların bazıları yasaklar, gümrük resmi, ticaret antlaşmaları, primler, sübvansiyonlar ve idari korumacılık olarak sınıflandırılabilir. Bunlardan yasaklar, ithalat ve ihracat yasaklarıyla transit geçiş yasakları şeklinde bir ayırıma tabi tutulurken; gümrük resmi de aynı şekilde ithalat, ihracat ve transit ticarete uygulananlar olarak üçe ayrılmaktadır. Önceden, uluslararası ticareti etkileme araçları ithalat, ihracat ve transit geçiş yasakları ile sınırlıyken bu

günkü gelişmeler, gümrüklerin doğrudan sonucu etkileyici bir rol oynadıklarını göstermektedir. (MEB, 2011)

2.2. Uluslararası Ticarete Lojistiğin Rolü

Son yıllarda uluslararası ticarete yaşanan rekabet, işletmelerin ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve teslim etmeye zorlamaktadır. Günümüzde üretim maliyetlerinin birbirine yakın değerler oluşturduğu bu ortamda rekabet edebilmek açısından lojistik faaliyetlerin önemi artmaktadır. Lojistik faaliyetler üzerinde yapılacak farklı uyarlamalarla rakiplerinin önüne geçmek mümkündür. Söz konusu rekabet ortamında pazar payı ve karın artırılabilmesi ile sürdürülebilirliğinin en önemli yollarından bir tanesi de lojistik faaliyetleridir. Diğer bir ifadeyle lojistik faaliyetlerin kalitesi uluslararası ticarete rekabet edebilmenin önemli bir unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. (Onur ve Bektaş, 2004)

Lojistik sektörü, dünyada yılda 5 trilyon Euro, AB ülkelerinde ise 600 milyar Euro üzerinde bir pazara ulaşmıştır. Lojistik sektörünün 2004 yılı potansiyelinin dünya genelinde 4 trilyon dolar, Kuzey Amerika'da 1,2 trilyon dolar, Avrupa Birliği'nde 1 trilyon dolar olduğu söyleniyor. Lojistik iş potansiyeli son beş yıldır, her yıl dünya GSMH artışına göre % 5 oranında artarken lojistik pazarı küreselleşme, dış kaynak kullanımının artması, ölçeklerin büyümesiyle % 20 oranında artıyor. Türkiye'de ise Gayri Safi Milli Hasıla'nın % 10-13'üne denk gelen 30 milyar dolarlık bir potansiyel pazardan söz ediliyor. Sektördeki hızlı değişim ve çözümlerin çeşitlenmesi beraberinde firma yapılarında da değişiklikler getirmektedir. Öngörüler önümüzdeki yıllarda birleşmeler ve satın almalarla firma adetlerinin azalacağı ve hacimlerin büyüyeceğini göstermektedir. Tüm bu sebeplerle yaşanan değişim, oluşan hizmet ve fiyat rekabeti mevcut sektör risklerinin de değişmesi ve çeşitlenmesine sebep olmaktadır. (Müsiad Lojistik Sektör Raporu, 2013)

Lojistik, genel anlamıyla bir malın kaynağından nihai tüketicisine ulaştırılması için gerekli tüm faaliyetler olarak tanımlanabilir. Bu faaliyetler, tedarik zinciri olarak adlandırılan bir akış halinde gerçekleştirilir. Günümüzde lojistik faaliyetler boyutu çok genişleyerek, sadece eşya ve/veya belgelerin hareketleri ile sınırlı olmaktan çıkmış, uluslararası ticaretin bir fonksiyonu haline gelmiştir. (Çancı ve Erdal, 2003)

Uluslararası Lojistik bütün hızıyla gelişimini sürdürürken mal hareketinin hızlı, güvenilir ve en uygun maliyetlerle yapılması önemli bir rekabet unsurudur. Lojistik maliyet kalemlerinden en fazla maliyeti oluşturan kısım ticareti yapılan malın taşınma aşamasıdır. Taşımacılık modları karşılaştırıldığında ise uygun maliyetlerle uzun mesafelere taşımacılık yaparken en çok tercih edilen modun denizyolu taşımacılığı olduğu görülmektedir.

2.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığının geçmişine bakıldığında ilk başlama zamanının Vikinglere kadar uzandığı görülmektedir. Daha yakın geçmişte ise 1500'lü yıllarda Avrupa'da başlayan posta taşımacılığını ve daha sonraki gelişmeleri baz almak mümkündür. Denizyolu taşımacılığının gelişmeye başladığı zamanlarda yüklerin gemilerin içinde hangarlarda parça parça ya da çuvalarla taşınması nedeniyle yükleme ve boşaltma işlemleri çok uzun sürmekteydi. 1930'lu yıllarda Malcolm McLean bu yöntemin yerine yükleri önce bir araca yükleyip taşımaya denemiştir. Daha sonra aracın gemi içerisinde fazla yer kaplaması nedeniyle yükleri çekicisi olmadan sadece treylere yükleyerek tek seferde daha fazla yük taşınabileceğini fark etmiştir. Zaman içinde treylerin yapısında bazı değişikliklere giderek günümüzde sıkça kullanılan konteyneri bulmuştur. İlk konteyner taşıması 1956 yılında 58 konteynerlik bir gemiyle yapılmıştır. Bu günden sonra dünya ticaretinde yaşanan artışla beraber denizyolu taşımacılığı uygun maliyeti sebebiyle tercih edilir olmuştur. Günümüzde 12.000-15.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri uluslararası sularda taşımacılık yapmaktadır. Şu anda dünyanın en büyük konteyner gemisi olan MSC Oscar gemisinin kapasitesi 19.224 TEU dur. Denizyoluyla taşımacılığı, demiryolu taşımacılığına göre 3,5 karayolu taşımacılığına göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Bu sebepten ötürü denizyolunda farklı şekillerde taşımacılık

yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığına bakıldığında genel anlamda Liner ve Tramp taşımacılık olarak ikiye ayrılmakta olup, denizyolu taşımacılığında günümüzde en çok konteyner taşımacılığı yapılmaktadır. Tramp taşımacılık, yük olan iki liman arasında yapılan ve belirli bir tarih ya da zamanı olmayan bu taşımacılık da esas olan yükün varlığıdır. Yer altı madenleri, ham petrol, kereste, kömür gibi taşınırken geminin tamamını ya da büyük bir kısmını dolduran maddelerin tek seferde taşınması için kullanılan bir taşıma şeklidir. Taşımanın gerçekleşmesi yükün varlığına bağlı olduğu için Tramp taşımacılık da belirli bir navlundan bahsetmek kolay değildir. Bu nedenle armatörler gemilerini yük olma ihtimalinin daha çok olduğu veya karşılıklı taşımanın olduğu alanlara yöneltmek eğilimindedirler. Liner taşımacılık türünde yük değil hizmet esastır. Bu türde gemilerin kalkış varış ve aktarma limanları önceden belirlenmiştir. Gemiler bu limanlara önceden belirlenen tarihlerde program dâhilinde uğrar ve yükleme boşaltma işlemlerini gerçekleştirir. Bu taşımacılık tarife esaslı olduğundan malını taşıyacaklar planlamalarını bu duruma göre önceden yapar ve geminin limana geldiği tarihte yüklerini taşıyıcı firmaya vererek gideceği yere malının ulaşmasını sağlarlar. Liner taşımacılığın en güzel örneği konteyner ve Ro-Ro taşımalarıdır. (İpekçi, 2012)

2.4 Uluslararası Ticarete Denizyolu Taşımacılığı

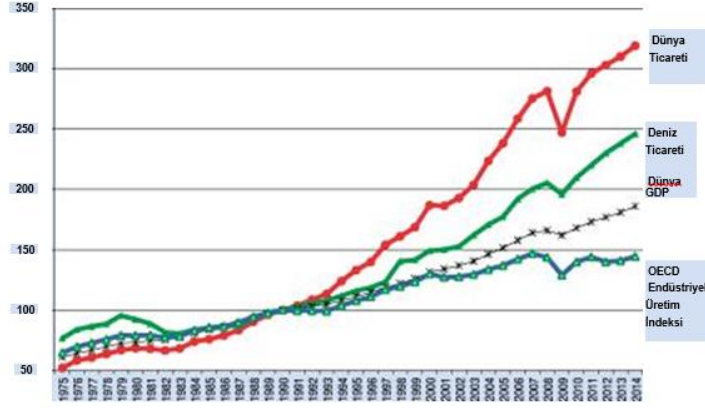
Uluslararası ticaretinin ağırlık olarak % 90'ı denizyolu ile taşınmaktadır. (Çelikkaya, 2012) (Tablo 1) Taşınan yüklerin değeri anlamında bakıldığında bu oran % 65'ler civarındadır. Denizyolu taşımacılığının deniz aşırı ülkelere büyük miktardaki yükleri taşımanın en optimal yöntemi olmasının yanı sıra demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz oluşunun da taşımacılıkta denizyolunun tercih edilme nedeni olduğu değerlendirilmektedir. Bu bağlamda kısa mesafe taşımalarının belirli bir kısmı ile uzun mesafe taşımalarının ve kıtalararası ulaştırmanın neredeyse tamamı denizyolu ile gerçekleşmektedir. (Başer, 2013)

Tablo 1. Yıllık Bazda Denizyolu ile Yapılan Taşıma Miktarlarındaki Gelişim (milyon ton) (UNCTAD, 2015)

Yıl	Petrol ve Gaz	Hammadde	Diğer Kuru Yükler	Toplam Taşıma (Tüm Kargo Cinsleri Dahil)
1970	1.440	448	717	2.605
1980	1.871	608	1.225	3.704
1990	1.755	988	1.265	4.008
2000	2.163	1.295	2.526	5.984
2005	2.422	1.709	2.978	7.109
2006	2.698	1.814	3.188	7.700
2007	2.747	1.953	3.334	8.034
2008	2.742	2.065	3.422	8.229
2009	2.642	2.085	3.131	7.858
2010	2.772	2.335	3.302	8.409
2011	2.794	2.486	3.505	8.784
2012	2.841	2.742	3.614	9.197
2013	2.829	2.923	3.762	9.514
2014	2.826	3.112	3.903	9.842

Birçok ülke uluslararası deniz taşımacılığından elde edilecek gelirden pay alabilme istegindedir. (Grafik 1) Bu istek 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 farklı avantajlara bağlı olarak artmaktadır. (Çelikkaya, 2012) Bu bağlamda deniz taşımacılığı oldukça etkili bir ticaret stratejisi olarak Türkiye tarafından da artan oranda kullanılmaktadır. (Balık vd. ,2015)



Grafik 1. 1975-2014 arası Dünya Ticaretinde İhracat, Üretim ve Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (UNCTAD, 2015)

2.5. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye Avrupa ve Asya’nın kesiştiği noktada yer almakta olup Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerinin arasında yer alan coğrafi konumu sayesinde çok çeşitlilik gösteren bir ulaşım potansiyeline sahiptir. Türkiye’nin bu coğrafi konumu limanlarının doğu ve batı arasında önemli derecede kargo taşımacılığı yapmasına imkân sağlamaktadır. Avrupa ve Amerika’dan gelen kargolar transit olarak Karadeniz, Balkanlar, Orta Doğu ülkelerine veya tersi istikametinde taşınmaktadır. Türk Boğazları Karadeniz’den Akdeniz’e ulaşımın sağlanabileceği tek su yoludur. Bu durum da kabotaj, transit ve uluslararası taşımacılık bakımından Türkiye’nin sahip olduğu büyük önemi gözler önüne sermektedir. Kıyı şeridinin uzunluğu 8 bin 400 km olan Türkiye, tarihi boyunca deniz sektörünün önemi ile dikkatleri üzerine çekmiştir. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Dış ticaret taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının yüzde 88,1 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Günümüzde yurtiçi taşımacılıkta; yükte yüzde 92, yolcuda ise yüzde 95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüştüğü görülmektedir. Bu olumsuz gelişme sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın, durum değişmemekte, hatta daha kötüye gitmektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu payının ortalama yüzde 2,4 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir. (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, 2010) Diğer taraftan ise dış ticaret taşımalarımızın yüzde 87,6’sının en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları yüzde 3,6 gibi çok düşük değerdedir. (Servantie, 2015) Tablo 2’de 2014 yılında modlara göre dış ticaret verileri görülmektedir.

Tablo 2. 2014 Yılında Modlara Göre Dış Ticaret Verileri (TÜİK, 2014)

Ulaşım Modu	İthalat		İhracat	
	(milyar \$)	%	(milyar \$)	%
Denizyolu	141,38	58,4%	86,31	54,8%
Demiryolu	1,21	0,5%	0,92	0,6%
Karayolu	37,30	15,4%	55,28	35,1%
Havayolu	24,70	10,2%	14,10	8,9%
Diğer	37,59	15,5%	1,01	0,6%
Toplam	242,18		157,62	

3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA LİMANLAR

Limanlar, yüklerin ve yolcuların karadan gemilere ya da gemilerden karaya aktarıldığı ve taşıma türleri arasındaki akışın sağlandığı alanlardır. Salt yük veya yolcu limanları olduğu gibi, hem yük hem de yolcu transferinin gerçekleştirildiği limanlara da rastlanmaktadır. (Talley, 2009) Limanlar kıyı kullanım ve fiziksel özelliklerine göre rıhtım, iskele, platform gibi çeşitli türlerde inşa edilmektedir. Limanların projelendirilmesinde gelecek gemilerin büyüklüğü, elleçlenecek yükün tipi, yıllık gemi ve yük trafiği gibi hususlara dikkat edilmektedir. Limanlar işletmecilik açısından kamu ve devlet limanı olarak sınıflandırılabilirdiği gibi kendi yüklerine, üçüncü şahıs yüklere veya hem kendi hem de üçüncü şahıs yüklerine hizmet veren limanlar olarak sınıflandırılabilir. (Kocaeli Valiliği, 2011)

Denizyolu taşımacılığının önemli bileşenlerinden biri limancılık faaliyetleridir. Liman işletmeciliği modern teknoloji gerektirmesi nedeniyle, fazla sermaye gerektiren bir yatırım türüdür. Dünyada limancılık faaliyetleri oldukça rekabetçi bir ortamda yürütülmektedir. Çoğu gelişmiş ülkede limanlara yönelik yatırımlar öncelikli yatırım konuları arasında yer almaktadır. Limanlardaki tesisler, alt yapı tesisleri, üst yapı tesisleri, yük elleçleme sistemleri (ekipmanlar) ve destek sistemleri olarak gruplandırılmaktadır. Limanlar aynı zamanda dağıtım ve depolama fonksiyonu ile lojistik merkezi olarak da değerlendirilmektedir. Bu yönüyle, yüklerin toplanmasına, dağıtılmasına ve bir ulaşım türünden diğerine aktarılmasına imkân vermekte ve yüksek katma değerli hizmetler sunmaktadırlar. Limanlarda depolama ve dağıtım hizmetleri dışında birçok faaliyet yapılmaktadır. Önemli finansman kaynakları gerektirmeleri nedeniyle ve politik ve güvenlik ilgili stratejilerden ötürü büyük kapasiteli limanlar genelde devlet eliyle işletilmektedir. Yükün hızlı bir şekilde piyasaya girmesi için limanda geçirilen sürenin kısaltılması önem taşımaktadır. Bu yüzden taşımada ve yüklerin aktarılmasında ihtisaslaşma öne çıkmaktadır. Yük çeşidine göre verilen hizmetler farklılaştığından ötürü limanların faaliyet alanı da çeşitlilik kazanmaktadır. Limanlardaki yük trafiği çeşitli formlarda gerçekleştirilmektedir. Bunlar, petrol, sıvılaştırılmış doğalgaz, dökme yük ve konteyner şeklindedir. Her bir yük tipi kendine özgü vinç, pompa vb. gibi yükleme boşaltma araçları gerektirmektedir. Elleçleme tekniklerinin çeşitliliği limanların her yükü kabul etmesini sınırlandıran bir diğer unsurdur. (OECD, 2011)

Limanlarda gemilere verilen hizmet karşılığında, fenerler ve tahlisiye ücretleri, gemilerin barınma hizmetleri ücretleri, atıkların alınma ücretleri, kanal geçiş giderleri, depolama ücretleri, gemi yer değiştirme ücreti, tatlı su ücreti, pilotaj, römorkör, palamar ve rıhtım ücretleri şeklinde ödemeler yapılmaktadır. Ayrıca limanlarda, yükleyici kişi

ve kurumlara yükleme ve boşaltma giderleri adı altında ücretler ödenmektedir. Liman giderleri, ücret düzeyine, çalışma yöntemlerine ve hızına bağlı olarak limandan limana farklılık göstermektedir. (Saban vd., 2009)

4. SONUÇ

Dünya ticaretinin büyük oranda denizyolu taşımacılığı ile yapılması limanları uluslararası ticarete önemli bir konuma getirmiştir. Bulunduğu bölgelere ve ulusal ekonomiye büyük katkı sağlayan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir. Limanlar, artan teknolojik ve lojistik yenilikler sayesinde yük elleçleme ve depolama hizmetlerinin yanı sıra çeşitli katma değerli hizmetler de yerine getirmektedir. Teknolojinin ilerlemesi ve uluslararası ticaretin genişlemesiyle yeni pazarlar ve yeni ticaret koridorları ortaya çıkmakta, yük hareketleri artmaktadır. Malların daha hızlı ve etkin akışının sağlanması için eski gemilerin yerini modern ve büyük kapasiteli gemiler almakta, limanlar daha büyük alanlara ve daha gelişmiş tesislere dönüşmektedir. Limanlar gün geçtikçe ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli göstergelerden birisi olarak öne çıkmakta; liman sayısı ve kapasitesi, ülkelerin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren önemli bir ölçüt olmaktadır. Limancılık sektörünün istihdam ve katma değer yaratma özellikleri, dünya filusunda artan gemi sayısı ve artan yük hacimlerinin etkisi ve büyük konteyner gemilerin ortaya çıkması ile önemli oranda gelişme yaşamıştır. Uluslararası ticarete liman seçiminde öncelikli tercih sebepleri arasında, limanın fiziki şartlarının yeterliliği ve hinterlandıyla yeterli bağlantısının olup olmadığı, yükü elleçlemek için yeterli ekipmanın durumu, verilen hizmetin kalitesi ve güvenilirliği gibi faktörler bulunmaktadır bu sebeple gerekli imkânlarla sahip olmayan limanlar, tercih edilmemektedir. (Ateş vd, 2010)

Bu kapsamda aşağıda belirtilen konuların geliştirilmesi, uluslararası ticarete bir rekabet unsuru olarak limanların rolünü artıracakları değerlendirilmektedir:

- Devletin liman teşviklerinin artırarak limancılık sektörünü desteklemesi, vergi teşvikleri yapması ve AB ye uyum yasaları ile sektörün güvenilirliğini artırması,
- Limanlardaki gerekli yasal düzenlemelerin hızlı bir şekilde çıkarılması uluslararası ticarete ülke imajı ile limanların işlerliğinin artırılması,
- Limanlara yönelik yatırımların öncelikli yatırım konuları arasına alınarak hızlı bir şekilde tamamlanması,
- İşgücü kalitesinin yüksek tutulması, mesleki eğitime yatırım yapılması, meslek yüksekokullarında limancılık hizmetleri ile ilgili bölümlerin açılması,
- Limanlara olan bağlantı yollarının kalitesinin geliştirilmesi ve demiryolu ağına dâhil edilerek limana ekonomik olarak katma değer sağlanması,
- Yüklerin aktarılmasında ihtisaslaşarak yükün limanda geçirdiği sürenin kısaltılması, yük çeşitlerine göre limanda verilen hizmetlerin farklılaştırılması ve limanların faaliyet alanının çeşitlendirmesi,
- Döviz ve faizlerdeki dalgalanmaların, mümkün olduğunca, kontrol altına alınması ile limanlara yapılacak yatırımların ve ikili anlaşmaların önünün açılması.

KAYNAKLAR

- Arabacı İ.B. (2010), Stratejik planlamada çevre analizi tekniği olarak PEST analizi: F.Ü. Eğitim Fakültesi Örneği. e-Journal of New World Sciences Academy, 5(3), AN: E0008.
- Ateş A., Karadeniz Ş., Esmer S., (2010), Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi,2 (2):83-98
- Balık İ., Aksay K., Şenbursa N., (2015) Türkiye'de Deniz Taşımacılığı ve Geleceğine Yönelik Bir Bakış
- 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
- Çancı, M., M. Erdal. (2003). "Lojistik Yönetimi". Freight Forwarder El Kitabı 1, İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).
- Çelikkaya A., 2012.Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme, Maliye Dergisi, Sayı 162.
- Deniz Ticareti 2014 Yılı İstatistikleri, (2014) T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- International Maritime Organization (IMO). "International Shipping Facts and Figures –Information Resources on Trade, Safety, Security, and the Environment". Maritime Knowledge Centre, 2011.s.11
- MEB, (2011), Muhasebe ve Finansman, Dış Ticaret Kavramları, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı
- OECD, (2011), Organization for Economic Co-operation and Development
- Competition in Ports and Port Services, <http://www.oecd.org/daf/competition/48837794.pdf>
- Onur, G., Bektaş, B. (2004). Dünya Hizmet Ticaretinde Gelişmeler ve Türkiye Açısından Yarattığı Fırsatlar. İGEME'den Bakış Dergisi, 8, (27).
- Porter, M.E., "Rekabet Stratejisi: Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri"(1980), Çev: Gülen Ulubilgen, İstanbul: Sistem Yay., 2000, 1. Baskı, Sf:44,50-51.
- Porter, M.E, Competitive Advantage Creating and Sustaining Superior Performance with a New Introduction, Free Press, (1985), s. 5
- Reinert, E. S., 1994, Competitiveness and Its Predecessors – a 500-year cross- National Perspective, Business History Conference Papers, STEP Report No: R-03, Williamsburg - Virginia.
- Rodrdgue J-P et al. (2009) The Geography of Transport Systems, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, (<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>)
- Saban M., Güğerçin G, (2009), Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi 1:1-16
- Servantie D., (2015) AB ve Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Politikasının Karşılaştırmalı Analizi
- Talley W.K., (2009) Port Economics, <http://www.univpgri-palembang.ac.id/perpus-fkip/Perpustakaan/Geography/Geografi%20manusia/Ekonomi%20Pelabuhan.pdf>
- Kocaeli Valiliği, (2011), İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu, <http://www.marka.org.tr/Uploads/Files/%C4%B0zmit%20K%C3%B6rfezi%20Liman%20B%C3%B6lgesi%20Raporu.pdf>
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, 2010,http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf
- TÜİK, (2014) Türkiye İstatistik Kurumu Web Sayfası, Erişim Tarihi: 3 Mart 2014, <http://www.tuik.gov.tr/>
- UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD Review of Maritime Transport,2014
- WEB, (2012) Emre İpekçi, Emre İpekçi Web Site, <http://www.emreipekci.com/denizyolu-tasimaciligi.html/>
- WEB, (2014) Dış Ticaretin Tanımı Ve Dış Ticaretle İlgili Kavramlar, <https://gumrukdenhaber.wordpress.com/2014/12/22/dis-ticaretin-tanimi-ve-dis-ticaretle-ilgili-kavramlar/>
- WEB, (2016) Wikipedia, <https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0skenderun>
- Ateş A. (2014), Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Yıl:2014 Cilt:11 Sayı: 25
- Yarmalı H.Ö. , Baykara M. , Şen Y.S., (2013) Müsiad Lojistik Sektör Raporu, MÜSİAD Araştırma Raporları: 87
- Zerenler M., Türker N., Şahin E. "Küresel Teknoloji, Araştırma Geliştirme (Ar-Ge) ve Yenilik İlişkisi." Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 17 (2007): 654-667.