



V. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress

September 19-10, 2019, İstanbul

<http://www.ulk.ist/>



Importance of Maritime Transportation For Turkish Foreign Trade and Logistics Sector: A Current Situation Analysis

Abstract

Fatih Yılmaz

Dr.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
yilmazf58@gmail.com

In this study, it is aimed to examine the importance of maritime transportation for the Turkish foreign trade which is one of basic transportation modes in logistics and its current situation. With this aim, the literature on national and international trade, logistics, maritime transportation and sea ports have been examined and current situation on world trade, Turkey's foreign trade profile for 2018, port activities and situation of world's and Turkey's merchant fleets have been analyzed. Today, 85% of the world trade is transported by sea. The merchant ships and sea ports are the windows of countries to the world and are critical components for the sustainability of international trade and logistics activities. According to the data on Turkish foreign trade for 2018, it is seen that, 62,8% of exports and 59,6% of imports in terms of monetary value have been realized by sea. That clearly shows the importance of maritime transportation for international trade. In conclusion, it is considered that encouraging financial investment of Turkish entrepreneurs to global shipping companies and port facilities at strategic locations around the world can provide more effective results for Turkey to be a "global player" in the field of maritime and logistics in a short time, while continuing efforts to increase the share of Turkish flagged ships in Turkish foreign trade by improving the technical and technological capacity and investments of existing Turkish merchant fleet and ports, and eliminating relevant problems.

Keywords:

Foreign Trade, Logistics, Maritime Transportation, Merchant Fleet, Ports.

Türk Dış Ticaret ve Lojistik Sektöründe Deniz Taşımacılığının Önemi: Güncel Bir Durum Analizi

Özet

Bu çalışmada; lojistiğin dört temel taşımacılık modundan biri olan denizyolu taşımacılığının Türk dış ticareti açısından önemi ve güncel durumun incelenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla, ulusal ve uluslararası ticaret, lojistik, denizyolu taşımacılığı ve limanlara ilişkin literatür incelenmiş, dünya ticareti ve Türkiye'nin 2018 yılı dış ticaret profili ile dünyada ve Türkiye'deki limancılık faaliyetleri ve deniz ticaret filosunun durumu incelenerek güncel bir durum analizi yapılmıştır. Günümüzde dünya ticaretinin tonaj bazında %85'i denizyolu ile taşınmaktadır. Ticaret gemileri ve limanlar, ülkelerin dünyaya açılan pencereleri olup uluslararası ticaretin ve lojistik faaliyetlerinin sürdürülebilirliği açısından kritik öneme sahip unsurlardır. 2018 yılı Türk dış ticaret verileri incelendiğinde, parasal değer olarak ihracatın %62,8'inin, ithalatın ise %59,6'sının denizyoluyla yapıldığı görülmektedir. Bu durum, denizyolu taşımacılığının uluslararası ticaret açısından önemini açıkça göstermektedir. Sonuç itibariyle; bir taraftan mevcut Türk deniz ticaret filosunun ve limanların teknik ve teknolojik kapasitesini ve yatırımları geliştirip sorunları ortadan kaldırarak Türk dış ticaretinde Türk bayraklı gemilerin taşıma payını artırmaya yönelik çalışmalar sürdürülürken, diğer taraftan da Türk girişimcilerin küresel gemi işletmeciliği firmalarına ve dünyanın stratejik lokasyonlarındaki liman tesislerine yönelik finansal yatırımlarının teşvik edilmesinin, Türkiye'nin deniz taşımacılığı ve lojistik alanında hak ettiği küresel oyuncu konumuna kısa zamanda erişmesinde daha etkili sonuçlar sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

1. Giriş: Lojistik ve Deniz Taşımacılığı

Lojistik; Yunanca "hesaplama yeteneği" anlamına gelen "logistikos" ve Fransızca "arz etmek, kışla-konak yeri" anlamına gelen "logistique" kelimelerinden türemiştir. İngilizce "logistics" kelimesi esasen "logic" ve "statistics" kelimelerinin birleşiminden oluşmakta olup Türkçe karşılığı ise "istatistiksel mantık" şeklinde ifade edilebilir. Başka bir deyişle, askerlerin konak yeri, hesap ve mantık kavramlarının bileşimiyle lojistik kavramı elde edilmiştir (Gülenç ve Karagöz, 2008:75). 1990'lı yıllarda askeri bir kavram olarak algılanan "lojistik", günümüzde ise işletmelerin ve ülkelerin "rekabetçi üstünlüğü"nü belirleyen en önemli stratejik unsurlardan biridir. "Lojistik yönetimi" ise, doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırmayı hedeflemekte, ürün ve hizmetler için önemli bir "değer yaratıcı faaliyet" olarak tanımlanmaktadır (Tuna, 2001:208). Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals-

CSCMP)'ne göre; lojistik "müşteri taleplerini karşılamak amacıyla, hizmetler ve ilgili bilgiler de dahil olmak üzere, malların üretim noktasından tüketim noktasına kadar etkin ve verimli bir şekilde taşınması ve depolanmasına yönelik planlama, uygulama ve kontrol prosedürlerinin bir süreci" olarak tanımlanmaktadır (CSCMP, 2013). Lojistik yönetimi; üretim süreçlerinde ve ihracat malların tesliminde önemli bir yere sahip olduğu için bir ülkenin rekabet gücünü de belirleyen faktör konumundadır (Çekerol ve Kurnaz, 2011:51). Lojistik yönetimiyle birlikte yer alan faaliyetler sırasıyla; nakliye, depolama, envanter yönetimi, elleçleme, sipariş işleme, ambalajlama, satın alma ve enformasyon yönetimidir (Elbirlik, 2008:3).

Bununla birlikte literatürde bir de "lojistik üs" tanımı mevcuttur. MÜSİAD (2016) tarafından "Lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi ve özel kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşımacılık moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yük bölme-birleştirme, paketleme vb. faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, çevreci aktarma alan ve donanımlarına sahip, içerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği planlanmış organize alanlar" lojistik üs olarak ifade edilmiştir (MÜSİAD, 2016:99). Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi de gün geçtikçe artmakta olup deniz taşımacılığı ve limanlar uluslararası ticaret ve mal değişimi için temel teşkil ettiğinden, küresel ticarete konu olan ürünlerin deniz ve liman görmeden bir merkezden diğer bir merkeze ulaştırılması neredeyse imkânsızdır (Akçetin, 2010:2,7).

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) 2017 Denizcilik Sektör Raporuna göre; dünya ticaretinin %85'inin tonaj bazında denizyolu ile taşındığı ve 2018 yılında tüm taşımacılık modları dikkate alındığında dünya ticaret hacminin 14,28 milyar ton olduğu belirtilmektedir (İMEAK DTO, 2018:10,83). Günümüzde yılda yaklaşık 12 milyar ton yük, denizyoluyla 100 bin civarında yük gemisi ile dünyanın bir yerinden başka bir yerine taşınmakta olup söz konusu taşımacılık faaliyetleri uluslararası ticaretin de temelini oluşturmaktadır. Limanlar, ülkelerin ürettikleri malları ihracat edebilmeleri veya diğer ülkelere mal ithalatı yapabilmeleri için dünyaya açılan pencereleridir. Bu bakımdan, dünyadaki ticaret gemileri ve limanlar, denizyolu taşımacılığının olduğu kadar uluslararası ticaretin ve lojistik faaliyetlerinin işleyişi ve sürdürülebilirliği açısından da kritik önemi haiz unsurlardır.

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuzdur. Diğer avantaj ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkânını sağlaması olarak belirtilebilir (MÜSİAD, 2013:44).

Çalışmanın müteakip bölümlerinde; Türkiye'de denizyolu taşımacılığı ve limanlara ilişkin literatür ile Ticaret Bakanlığı (TB)'nin dış ticaret istatistikleri esas alınarak dünya ticareti ve Türkiye'nin 2018 yılı dış ticaret profili incelenmiştir. Akabinde ise ağırlıklı olarak Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCAD) ve İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) verileri esas alınarak dünyada ve Türkiye'de limancılık faaliyetleri ve deniz ticaret filosunun durumu incelenmiş olup son bölümde sonuç ve değerlendirmeler sunulmuştur.

2. Türk Denizyolu Taşımacılığı ve Limanlara İlişkin Literatür

Literatürde, Türk denizyolu taşımacılığı ve limanlarla ilgili çeşitli çalışmalar mevcuttur. Örneğin; Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının sorunlarını inceleyen Elbirlik (2008)'e göre; denizcilik sektörünün başlıca sorununun finansman ihtiyacı olduğu ve denizcilik sektörüne işletme kredisi veren bankaların uygun vadeler ve değişken şartlara göre esnek uygulamalar sağlamadıkları,

uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerinde eksiklikler olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, Türk deniz ticareti filosu ve limanlarla ilgili sorunlara ilişkin olarak; deniz ticaret filosunun kapasitesinin taşıma taleplerine yetersiz kalması, deniz yolu taşımacılığında yeni ve modern Türk tanker filosu olmaması, ihtiyaç duyulan belli başlı gemi türlerinin sayı ve kapasite olarak yetersiz olması, filoda belli gemi türlerinin (örneğin; kurvaziyer ve LPG gemileri) olmaması nedeniyle LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması, filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalamasının yüksek ve birçoğunun standart altı olması, dış ticaret taşımalarında Türk deniz ticaret filosunun düşük seviyede pay alması nedeniyle Türk dış ticaret firmalarının yabancı bayraklı gemilere büyük miktarlarda navlun ödemeleri, yeterli liman kapasitesinin olmaması, limanların modernizasyonun yapılamaması, alt yapı ve üst yapıların eskimiş olması, ana aktarma limanı olmadığından dolayı limanlarımıza feeder gemiler gelmesi ve bu durumun ithalat ve ihracatta zaman kaybına neden olması, maliyetleri yükseltmesi, bölge limanları ile rekabet gücünü zayıflatması ve transit taşımacılıktan yeterli pay alınamaması gibi sorunlara değinilmiştir (Elbirlik, 2008:1-176).

Karahan ve Kırval (2018) ise Türk deniz taşımacılığı sektörünün kümelenme analizi konulu çalışmalarında; İstanbul bölgesinin deniz taşımacılığında tüm değişkenler göz önünde bulundurulduğunda sayısal olarak tam bir kümelenme özelliği taşıdığı, Aydın-Denizli-Muğla bölgesindeki deniz taşımacılığı sektörünün kümelenme seviyesinin ciro, maaşlar/ücretler ve yatırım değişkenleri dikkate alınmaz ise çok yüksek olduğu, İzmir bölgesindeki deniz taşımacılığı sektörü kritik eşik değeri küçük bir farkla aşsa da güçlü bir kümelenme potansiyeline sahip kurvaziyer liman olma özelliği ve Çandarlı limanının gelişimi ile gelecekte güçlü bir deniz taşımacılığı kümelenmesi haline gelebileceği, Balıkesir ve Çanakkale bölgesinin de kümelenme özelliği gösterdiği, Antalya ve Burdur bölgesinin ise kümelenme potansiyelinin yüksek olduğu belirtilmiştir (Karahan ve Kırval, 2018:79).

MÜSİAD Lojistik Sektör Raporu (2013)'na göre; limanlarımızın başlıca avantajlı yönleri olarak Türkiye'nin 8.333 kilometreyi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda ve uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması ve yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının bulunması belirtilirken, başlıca dezavantajlı yönleri ise; uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması, mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi, kontrol mekanizmasının yetersizliği, liman yönetiminde çok başlılık, yatırım gereksinimi, finansman ihtiyacı, altyapı ve üst yapı yetersizliği, limanların uluslararası standartta olmaması, etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması, düzenli bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sistemi'nin olmaması, esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olması şeklinde belirtilmektedir. Ayrıca, günümüzde kombine (çoklu) taşımacılığın hızla gelişmekte olduğu ve kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin deniz yolu-demiryolu olduğu ve bu sebeple ülkemizde deniz yolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin geliştirilmesi için gerekli düzenlemeler yapılması gerektiği de vurgulanmaktadır (MÜSİAD, 2013:74,77,78).

İMEAK DTO tarafından yayımlanan 2017 Yılı Deniz Sektör Raporunda Türk limanlarının yapısı ve durumu ile ilgili olarak; Türk limanlarının yapılanmalarının bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyonel türde liman özelliği gösterdiği ve bu durumun dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düştüğü, Türk limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/veya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerektiği, özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışının en

önemli altyapı eksikliği olduğu, özellikle konteyner trafiğinde %90 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmamasının kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açtığı, halbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisi olduğu belirtilmektedir (İMEAK DTO, 2018:159). Söz konusu raporda Türk limanlarının sorunları ve çözüm önerileri ile limancılık sektörünün gelişmesini sağlayacak temel uygulamalar ve limanlarla ilgili bölgesel sorunlar detaylıca anlatılmaktadır (İMEAK DTO, 2018:217-224).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTICAD) raporları arasından yer alan "Transport, Logistics and Supply Chain Services in Turkey" başlıklı rapor (2013) incelendiğinde; Türkiye'nin 2023 yılı ihracat hedefinin 500 milyar dolar olduğu, bu hedefi gerçekleştirmenin yolunun taşımacılık ve lojistik altyapısının geliştirilmesi ve esaslı biçimde modernizasyonundan geçtiği, Türk limanları açısından konteyner, dökme veya sıvı yüklerin elleçlenmesinin yanında modlar arası nakliye kabiliyetinin öneminin günden güne arttığı ve konteyner terminalleri ile demiryolu ve karayolu hinterland bağlantılarının genişletilmesine yönelik projelerin öncelikli olduğu belirtilmektedir (UTICAD, 2013:21,47)

3. Dünya Ticareti ve Türkiye'nin 2018 Yılı Dış Ticaret Profili

Ticaret Bakanlığı (TB) tarafından yayımlanan Dış Ticaret İstatistiklerine göre; 2018 yılında dünyada yapılan ihracatın parasal değeri yaklaşık 19,5 trilyon dolar, ithalatın parasal değeri ise yaklaşık 19,9 trilyon dolar olup dünya ticaret hacmi (ithalat-ihracat) yaklaşık olarak 39,4 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. En fazla ihracat yapan ilk 10 ülke sırasıyla; 2,5 trilyon dolar ile Çin, 1,7 trilyon dolar ile A.B.D., 1,6 trilyon dolar ile Almanya, 738 milyar dolar ile Japonya, 723 milyar dolar ile Hollanda, 605 milyar dolar ile G.Kore, 582 milyar dolar ile Fransa, 569 milyar dolar ile Hong Kong, 547 milyar dolar ile İtalya ve 486 milyar dolar ile İngiltere'dir. En fazla ithalat yapan ilk 10 ülke ise sırasıyla; 2,6 trilyon dolar ile A.B.D., 2,1 trilyon dolar ile Çin, 1,3 trilyon dolar ile Almanya, 749 milyar dolar ile Japonya, 674 milyar dolar ile İngiltere, 673 milyar dolar ile Fransa, 646 milyar dolar ile Hollanda, 628 milyar dolar ile Hong Kong, 535 milyar dolar ile G.Kore ve 511 milyar dolar ile Hindistan'dır (TB, 2019a).

Ticaret Bakanlığı (TB) tarafından yayımlanan 2018 Yılı Dış Ticaret ve Başlıca Ekonomik Veriler çalışmasına göre; 2018 yılı itibariyle Türkiye'nin ihracatı 168 milyar dolar, ithalatı ise 223 milyar dolar olarak gerçekleşmiş olup toplamda 391 milyar ABD doları değerinde bir dış ticaret (ithalat-ihracat) hacmine sahiptir. Türkiye'nin 2018 yılı GSYİH miktarı 784 milyar dolardır. "İhracat/İthalat" oranı %75,3 olarak, "İhracat/GSYİH" oranı %21,4 olarak, "İthalat /GSYİH" oranı ise %28,4 olarak gerçekleşmiştir. İhracat içindeki en büyük pay 134,3 milyar dolar ile sanayi ürünlerindedir. Sanayi ürünleri ihracatının içindeki en büyük pay ise 16,6 milyar dolar ile yarı mamuller, 13,2 milyar dolar ile demir ve çelik, 10,9 milyar dolar ile kimyasallardır. İhracatta ikinci sırada en fazla pay 18,5 milyar dolar ile tarımsal ürünlerindedir. Tarımsal ürünler ihracatının içindeki en büyük pay ise 17,4 milyar dolar ile canlı hayvanlar ve tarımsal gıda maddeleridir. Parasal değer olarak ihracatın %62,8'i denizyoluyla, %27,8'i karayoluyla, %8,2'si havayoluyla, %0,43'ü demiryoluyla, %0,75'i ise diğer yollardan yapılmıştır. En fazla ihracat yapılan ülke grupları 84 milyar dolar ile AB ülkeleri (28 ülke) ve 94 milyar dolar ile OECD ülkeleridir. Asya ülkelerine yapılan ihracat ise 42 milyar dolardır. Türkiye'nin ihracat yaptığı ilk 20 ülkenin büyük bölümü AB ülkeleri olup bu ülkeler arasında Asya ülkelerinden 8,3 milyar dolar ile sadece Irak vardır. İhracatın en fazla yapıldığı AB ülkeleri sırasıyla; 16,1 milyar dolar ile Almanya, 11,1 milyar dolar ile İngiltere, 9,6 milyar dolar ile İtalya, 7,7 milyar dolar ile İspanya, 7,3 milyar dolar ile Fransa ve 4,8 milyar dolar ile Hollanda'dır. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ne yapılan ihracat ise 8,3 milyar dolardır. İthalat içindeki en büyük pay 132,3 milyar

dolar ile yine sanayi ürünlerindedir. Sanayi ürünleri ithalatının içindeki en büyük pay ise 59,9 milyar dolar ile makinalar ve ulaşım araçlarıdır. İthalatta ikinci sırada en fazla pay 60,4 milyar dolar ile madencilik ürünlerindedir. Madencilik ürünleri ithalatının içindeki en büyük pay 43 milyar dolar ile kömür, petrol ve petrol ürünleri, petrol gazları, doğal gaz ve elektrik enerjisinden oluşan mineral yakıtlar ve yağlarıdır. Parasal değer olarak ithalatın %59,6'sı denizyoluyla, %15,9'u karayoluyla, %12,8'i havayoluyla, %0,6'sı demiryoluyla, %11,2'si ise diğer yollardan yapılmıştır. En fazla ithalat yapılan ülke grupları 107,2 milyar dolar ile OECD ülkeleri, 80,8 milyar dolar ile AB ülkeleri (28 ülke) ve 69,4 milyar dolar ile Asya ülkeleridir. Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülke 22 milyar dolar ile Rusya'dır (DTB, 2018). Miktar olarak ithalatımızda Rusya'nın ilk sıralarda yer almasının sebebi ithal edilen ham petrol ve doğalgaz alımlarıdır (İMEAK DTO, 2018:106). Bununla birlikte, Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ilk 20 ülkenin büyük bölümü AB ülkeleridir, Asya ülkelerinden ise 6,9 milyar dolar ile sadece İran vardır. İthalatın en fazla yapıldığı AB ülkeleri sırasıyla; 20,4 milyar dolar ile Almanya, 10,1 milyar dolar ile İtalya, 7,4 milyar dolar ile İngiltere, 7,4 milyar dolar ile Fransa, 5,5 milyar dolar ile İspanya, 3,6 milyar dolar ile Belçika ve 3,3 milyar dolar ile Hollanda'dır. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ne yapılan ihracat ise 12,4 milyar dolardır (TB, 2019b).

4. Dünyada ve Türkiye'de Limancılık Faaliyetleri ve Deniz Ticareti Filosunun Durumu

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından yayımlanan 2018 Yılı Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu (2018)'na göre; 2017 yılı dünya deniz ticaret hacmi 10,7 milyar ton olarak belirtilmektedir. Yükleme-boşaltmaların %61'i şeklinde dünyada en fazla yükleme-boşaltma Asya'da gerçekleşmektedir. Avrupa'da yükleme-boşaltmaların %17'si, boşaltmaların %20'si yapılmaktadır. Amerika kıtasında ise yükleme-boşaltmaların %21'i yapılırken boşaltmaların %13'ü gerçekleşmektedir (UNCTAD, 2018:2,8). Tablo 1'de; 2016 yılında dünyanın en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman bilgileri yer almaktadır. İlk 10 limanın toplam elleçleme içindeki payı %52'dir (İMEAK DTO, 2018:224).

Tablo 1. Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (milyon ton) (İMEAK DTO, 2018:224.)

| Sıra | Liman adı | Ülke | 2015 | 2016 |
|------|------------------|------------|--------|--------|
| 1 | Ningbo - Zhousan | Çin | 886,96 | 917,77 |
| 2 | Shanghai | Çin | 717,40 | 700,05 |
| 3 | Singapore | Singapur | 575,85 | 593,30 |
| 4 | Suzhou | Çin | 539,76 | 573,76 |
| 5 | Tianjin | Çin | 540,51 | 550,00 |
| 6 | Guangzhou | Çin | 500,53 | 521,81 |
| 7 | Tangshan | Çin | 492,85 | 515,80 |
| 8 | Qingdao | Çin | 497,00 | 500,83 |
| 9 | Hedland | Avustralya | 452,94 | 484,51 |
| 10 | Rotterdam | Hollanda | 466,36 | 461,18 |

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) istatistiklerine göre; 2018 yılında Türk limanlarında gemilere ihracat amaçlı yüklenen 110,4 milyon ton yükün 15,66 milyon tonluk kısmı (%14,2) ve gemilerden ithalat amaçlı boşaltılan 218,5 milyon ton yükün 19,85 milyon tonluk kısmı (%9,1) Türk bayraklı gemilerle gerçekleştiği, toplama bakıldığında ise 2018 yılında Türk limanlarında elleçlenen yaklaşık 329 milyon tonluk ithalat-ihracat yükünün 280 milyon tonluk kısmının (%85,1) diğer ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerle taşındığı anlaşılmaktadır (DTGM, 2019). Tablo 2'de; 2006-2017 yılları arasında 12 yıllık dönem içerisinde Türkiye'nin denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerin aldığı paylar yer almaktadır.

Tablo 2. 2006-2018 Yılları Arasında Türkiye'nin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı (mton) (İMEAK DTO, 2018:98 & DTGM, 2019.)

| Yıllar | Dış ticaret (milyon ton) | İhracat (milyon ton) | İthalat (milyon ton) | Türk Bayraklı Gemilerle Taşınan (milyon ton) | Türk Bayraklı Gemilerle Taşınan (%) | Yabancı Bayraklı Gemilerle Taşınan (%) |
|--------|--------------------------|----------------------|----------------------|--|-------------------------------------|--|
| 2006 | 202,7 | 63,3 | 139,4 | 42,6 | 21 | 79 |
| 2007 | 222,0 | 68,7 | 153,4 | 36,9 | 17 | 83 |
| 2008 | 224,8 | 73,2 | 151,5 | 31,8 | 14 | 86 |
| 2009 | 213,6 | 73,8 | 139,9 | 29,9 | 14 | 86 |
| 2010 | 246,6 | 83,9 | 162,6 | 40,5 | 16 | 84 |
| 2011 | 255,3 | 81,8 | 173,5 | 42,4 | 17 | 83 |
| 2012 | 283,8 | 91,3 | 192,5 | 38,7 | 14 | 86 |
| 2013 | 277,3 | 89,5 | 187,8 | 34,6 | 12 | 88 |
| 2014 | 283,3 | 88,5 | 194,8 | 33,6 | 12 | 88 |
| 2015 | 300,5 | 92,1 | 208,3 | 36,5 | 12 | 88 |
| 2016 | 309,9 | 94,8 | 215,1 | 38,6 | 12 | 88 |
| 2017 | 347,3 | 113,7 | 233,6 | 36,8 | 11 | 89 |
| 2018 | 329,0 | 110,4 | 218,5 | 35,5 | 11 | 89 |

İMEAK DTO tarafından yayımlanan 2017 Yılı Deniz Sektör Raporuna göre; 2018'in başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) toplam tonajı 1,83 milyar DWT'dir. 2018 yılı itibariyle dünya ticaret filosunun (DWT bazında) %63'ü on yıldan daha genç, sadece %3'ü 25 yaşından büyüktür. Dünya ticaret filosunun yaş ortalaması 17,1'dir. Yunanistan, Japonya ve Çin, kapasite bazında dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülkeler olup dünya gemi tonajının yaklaşık %46'sını kontrol etmektedirler. Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 365 milyon DWT ile 1. sırada, Japonya 241 milyon DWT ile 2. sırada, Çin 236 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 105 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır. Dünya ticaret filosunun 3/4'ü ilk on bayraktan birini kullanmakta olup ticaret filosunun yaklaşık %70'i söz konusu ilk on ülkeye aittir. 1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu ise 7,6 milyon DWT taşıma kapasitesine sahiptir ve genel yaş ortalaması 31.12.2017 itibariyle 26,74'tür. 2018 yılı başı itibariyle Türk armatörlerinin kontrolündeki 1000 GT ve üzerindeki gemilerin toplam taşıma kapasitesi ise 28,6 milyon DWT olup %25'i Türk Bayrağında, %75'i ise yabancı bayraklar altında faaliyetlerini sürdürmektedirler (İMEAK DTO, 2018:13-83). Tablo 3'te; 1 Ocak 2018 itibariyle en büyük filoya sahip 10 ülke ve filo büyüklükleri yer almaktadır.

Tablo 3. 1 Ocak 2018 İtibariyle En Büyük Filoya Sahip 10 Ülke (1000 GT ve Üzeri) (İMEAK DTO, 2018:79.)

| DWT-Sıra 2018 | Ülke | Milli Bayrak | | Yabancı Bayrak | | Toplam Filo | |
|---------------|------------|--------------|------------|----------------|------------|-------------|------------|
| | | Adet | Milyon DWT | Adet | Milyon DWT | Adet | Milyon DWT |
| 1 | Yunanistan | 712 | 68,7 | 4015 | 296,6 | 4727 | 365,3 |
| 2 | Japonya | 815 | 34,4 | 3316 | 207,0 | 4131 | 241,4 |
| 3 | Çin | 2809 | 79,7 | 2447 | 157,1 | 5246 | 236,8 |
| 4 | Almanya | 189 | 8,4 | 2752 | 97,3 | 2941 | 105,7 |
| 5 | G.Kore | 706 | 12,8 | 908 | 67,1 | 1614 | 79,9 |
| 6 | Norveç | 525 | 16,7 | 1167 | 56,1 | 1692 | 72,8 |
| 7 | A.B.D. | 206 | 5,1 | 1016 | 62,2 | 1222 | 67,3 |
| 8 | Singapur | 711 | 27,2 | 676 | 25,6 | 1387 | 52,8 |
| 9 | Tayvan | 109 | 4,4 | 857 | 47,0 | 966 | 51,4 |
| 10 | İtalya | 460 | 13,1 | 667 | 37,5 | 1127 | 50,6 |

5. Sonuç ve Değerlendirme

Genel olarak dünya ticareti ve deniz taşımacılığı sektörü birlikte değerlendirildiğinde; istisnalar olsa dahi, dünya ticaretinde ilk 10 ülke arasında yer alan ülkelerin (Çin, ABD, Japonya, Almanya, Hollanda, İngiltere, İtalya vb.) aynı zamanda dünya deniz ticaret filosunu kontrol eden ve limancılık faaliyetleri bakımından etkin olan ülkeler oldukları görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında, dünyada ilk 10 ekonomi arasına girme hedefi bulunan Türkiye'nin bu hedefine ulaşabilmesi için deniz ticaret filosu ve limancılık faaliyetleri bakımından da lider ülkeler arasında yerini alması gerekecektir.

Türk denizcilik sektörü, dünya ve Türk ekonomisinin ve ticaretinin gelişimine bağlı olarak zaman zaman duraksamalar yaşansa da uzun vadede gelişimini sürdürmektedir. Bu çalışma ile yapılan inceleme sonucunda; Türk limanları ve deniz ticaret filosu ile ilgili teknik sorunların ve olası çözümlerin gerek bilimsel çalışmalarda ve gerekse özel sektör tarafından yapılan çalışmalarda detaylıca ele alınmış olduğu ve yeterince bilindiği gözlenmiştir. Bu nedenle burada bir kez daha tekrar etmekten kaçınılmış olmakla birlikte özetlemek gerekirse; İMEAK DTO Deniz Sektör Raporları da dahil olmak üzere konuyla ilgili geçmişten günümüze yapılan çalışmalarda, limanların diğer taşımacılık modları (demiryolu vb.) ile bağlantılarının ve geri sahalarının yetersizliğinden, modernizasyon ihtiyacından ve bürokratik sıkıntılardan bahsedildiği görülmektedir. Benzer şekilde, Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalamasının yüksek olduğu, yük taşıma kapasitesi ve gemi tipi çeşitliliği bakımından geliştirilmesi gerektiği ancak bu konudaki en önemli kısıtın firmaların güçsüz finansal yapısından dolayı uzun vadeli finansman/kredi temini olduğu konusunda da ortak bir söylem bulunmaktadır. Esasen tüm bu hususlar bilimsel çalışmalarda detaylıca ele alınabilecek konulardır.

Ancak, her şeyden önce, Türk dış ticaretinin (ithalat ve ihracat yüklerinin) çok büyük bir kısmının taşınmasında, neden yabancı bayraklı gemilerin daha fazla tercih edildiğinin detaylıca tespit edilmesi; Türkiye'nin en fazla dış ticaret hacmine sahip olduğu Rusya, OECD ve AB ülkeleri ile Çin, ABD ve Japonya gibi dünya ticaretinde önde gelen ülkelerdeki üreticilerin/müşterin denizyoluyla yük taşıma taleplerinin analiz edilmesine yönelik, dış ticaret ve lojistik alanında daha fazla bilimsel çalışma yapılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarından günümüze kadar kamunun da desteği ile önemli bir aşama kaydeden Türk deniz ticaret filosunun ve limancılık sektörüne küresel rekabet gücü kazandırılması için; sektörde yer alan irili ufaklı yüzlerce firmanın fiziki ve iktisadi açıdan konsolide edilmesi, kümelenmesi ve bu suretle finansal yapısı güçlü küresel rekabet gücü yüksek kurumsal yapılara dönüştürülmesi önemli bir husustur. Bununla birlikte, son dönemde denizcilik sektöründe dikkat çeken fakat nadir örneği bulunan bir diğer önemli uygulama ise; Türk girişimciler tarafından halihazırda mevcut olan küresel gemi işletmeciliği firmalarına ve dünyanın stratejik lokasyonlardaki liman tesislerine finansal yatırım yoluyla ortak olmak, satın almak veya uzun vadeli kiralamak şeklinde daha kestirme bir yoldan gerçekleşmektedir. Bunun bilinen en iyi örneği; İstanbul merkezli Yılport Holding'in Türkiye'deki denizcilik faaliyetlerine ilave olarak son 10 yıl içerisinde dünyanın en büyük konteyner gemi işletmeciliği firmalarından biri olan CMA GME'ye ortak olması ve İsveç, Norveç, Portekiz, İspanya, Peru, Malta, İtalya gibi ülkelerdeki önemli liman ve konteyner terminallerini kiralama yoluyla operatörlüğünü devralması gösterilebilir (yilport.com, 2019).

Bir taraftan mevcut Türk deniz ticaret filosunun ve limanların teknik ve teknolojik kapasitesini ve yatırımları geliştirip sorunları ortadan kaldırarak Türk dış ticaretinde Türk bayraklı gemilerin taşıma payını artırmaya yönelik çalışmalar sürdürülürken, diğer taraftan da Türk girişimcilerin küresel gemi işletmeciliği firmalarına ve dünyanın stratejik lokasyonlarındaki liman tesislerine yönelik finansal yatırımlarının teşvik edilmesinin, Türkiye'nin deniz taşımacılığı ve lojistik alanında hak ettiği küresel

oyuncu konumuna kısa zamanda erişmesinde etkili sonuçlar sağlayabileceği değerlendirilmektedir. İşbu değerlendirmeler yazarın şahsi görüşleri olup görev yaptığı kurumu bağlamamaktadır.

Kaynaklar

- Akçetin, A. (2010). Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye. Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3 (5): 1-14.
- CSCMP (Council of Supply Chain Management Professionals) (2013). CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary (Updated: August 2013). https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921, Erişim Tarihi: 02.09.2019.
- Çekerol, N.S. ve Kurnaz, N. (2011). Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, 47-59.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM). (2019). Denizcilik İstatistikleri – Yük İstatistikleri. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, Erişim Tarihi: 02.09.2019.
- Elbirlik, G. (2008). Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Gülenç, İ.F. ve Karagöz, B. (2008). E-Lojistik Ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 15(1):73-91.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO). (2018). 2017 Deniz Sektör Raporu. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf, Erişim Tarihi: 04.09.2019.
- Karahan C.B. ve Kırval, L. (2018). Türk Deniz Taşımacılığı Sektörünün Kümelenme Analizi. Journal of Transportation and Logistics 3 (2):63-80.
- MÜSİAD. (2013). Lojistik Sektör Raporu 2013, İstanbul. http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Sektor_Raporu_2013.pdf, Erişim Tarihi: 03.09.2019.
- MÜSİAD. (2016). Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik Raporu, İstanbul. http://www.musiad.org.tr/F/Root/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20ve%20Yay%C4%B1nlar/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20Raporlar%C4%B1/Ara%C5%9Ft%C4%B1rma%20Raporlar%C4%B1/lojistik_sektor_raporu_2015.pdf, Erişim Tarihi: 03.09.2019.
- Ticaret Bakanlığı (TB). (2019a). Dış Ticaret İstatistikleri – Ülkelere Göre Dünya Ticareti (2005-2018). [https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/ulkelere-gore-dunya-ticareti-\(2005-2018\)](https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/ulkelere-gore-dunya-ticareti-(2005-2018)), Erişim Tarihi: 02.09.2019.
- Ticaret Bakanlığı (TB). (2019b). 2018 Yılı Dış Ticaret ve Başlıca Ekonomik Veriler. [https://ticaret.gov.tr/data/5b961f0413b8761ce82c5e0f/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20ve%20Ba%C5%9F%C4%B1ca%20Ekonomik%20G%C3%B6stergeler%20B%C3%BClteni%20\(2018%20Y%C4%B1ll%C4%B1k\).xlsx](https://ticaret.gov.tr/data/5b961f0413b8761ce82c5e0f/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20ve%20Ba%C5%9F%C4%B1ca%20Ekonomik%20G%C3%B6stergeler%20B%C3%BClteni%20(2018%20Y%C4%B1ll%C4%B1k).xlsx), Erişim Tarihi: 02.09.2019.
- Tuna, O. (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(2): 208-225.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTICAD). (2013). Transport, Logistics and Supply Chain Services in Turkey. https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/stefaniskanutikad_transportlogisticsandsupplychainse rvicesinturkey-0678.pdf, Erişim Tarihi: 02.09.2019.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2018). Review of Maritime Transport 2018. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf, Erişim Tarihi: 02.09.2019.
- Yildirimholding.com. (2019). Bir Bakışta Yıldırım Holding. <http://www.yildirimholding.com/?mode=yildirim&UID=1292>, Erişim Tarihi: 04.09.2019