

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İŞLETMECİLİK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE DENİZYOLU
TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ ve SORUNLARI**

Gizem ELBİRLİK

Danışman
Prof. Dr. İkbal AKSULU

2008

Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2008

Gizem ELBİRLİK

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı : Gizem ELBİRLİK
Anabilim Dalı : İşletme
Programı : Uluslararası İşletmecilik Programı
Tez Konusu :Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu
Taşımacılığının Önemi ve Sorunları
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği'nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA O OY BİRLİĞİ O
DÜZELTİLMESİNE O* OY ÇOKLUĞU O
REDDİNE O**

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir. Evet
Tez mevcut hali ile basılabilir. O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir. O
Tezin basımı gerekliliği yoktur. O

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

ÖZET

Yüksel Lisans Tezi

Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları Gizem ELBİRLİK

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalı

Uluslararası İşletmecilik Programı

Günümüzde müşteriler istek ve ihtiyaçlarını karşılarken almak istedikleri ürün ve hizmeti arzu ettikleri zamanda, yerde ve uygun fiyatta bulmayı istemekte, bulamadıkları zaman ise başka bir ürün veya hizmete yönelmektedirler. Bundan dolayı işletmeler adına ürün kalitesi ve çeşitliliğini arttırmak yeterli olmamakta; bu talepleri zamanında karşılamak gerekmektedir. Müşterilerin ihtiyaçlarına zamanında cevap vermek için en önemli araçlardan biri lojistik olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistiğin işletmelere sağladığı en temel hizmet, doğru ürün ve hizmeti doğru yere, doğru zamanda ve uygun şartlarda ulaştırmaktır.

Türkiye'nin, mevcut dünya ekonomisi içerisindeki yeri ve hedefleri açısından, gerek ithalat ve gerek ihracat olarak dış ticaretinin önemi tartışma götürmez bir gerçektir. Dış ticaretin varlığını sağlayan en önemli araçlardan biri de lojistikdir. Lojistik kavramı ülkemiz için çok yenidir. Önce ihracat ve ithalat ile sonra da büyük ölçekli perakendecilik ve elektronik ticaretle birlikte iyice öne çıkmıştır.

Uluslararası anlamda en yaygın kullanılan taşıma türü, denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığı, taşıma türleri arasında en düşük maliyetli ve güvenli olanıdır. Çok büyük miktardaki ürünler ile konteynerlenebilen ürünler denizyolu ile taşınır. Türkiye hem jeopolitik hem de coğrafi konum itibarı ile deniz taşımacılığına çok uygun olmasına rağmen bu avantajlarını tam olarak kullanamamaktadır. Denizcilik hedeflerinin ülkemiz

tarafından yeterince benimsenmemesi sebebiyle denizyolu taşımacılığında verimliliği olumsuz etkileyen çok çeşitli sorunlar yaşanmaktadır. Bu çalışmanın amacı Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılık alanında yaşanan sorunların ele alınması ve Türk denizyolu taşımacılığının önemini göstermektir. Tez çalışması kapsamında, konu hakkında verilen teorik bilgi ve gerçekleştirilen bir uygulama ile bu gösterilmektedir.

Anahtar kelimeler: 1) Türk Lojistik Sektörü 2) Denizyolu Taşımacılığı 3) Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları

ABSTRACT

Master Thesis

**Importance and Problems of Maritime Transportation in Turkish Logistics
Sector**

Gizem ELBİRLİK

Dokuz Eylül University

Institute of Social Sciences

Department of International of Business Administration

Nowadays, customers desire to buy the products and services which they wish to satisfy their needs, in the right time, place and with the best price. If they couldn't find, they tend to buy another product and service. Therefore, it's not enough to increase the diversity and quality of the products for the companies; fulfilling these demands on time is the most important subject. The effective and convenient solution is logistics for fulfilling the customer's demands. The basic service that logistics serve to companies is, transport the right product and service to the right place, in the right time and appropriate conditions.

It's definitely true that foreign trade of Turkey, in terms of export and also import is considerable for the goals and place in present world economy. The important factor that provides the existence of foreign trade is logistics. Logistics is a new concept in Turkey. It became more important with export and import, then with the retails of big scaled and electronics trade.

Maritime transport is the type of transport which is preferred mostly in international arena. It's the most low cost and safe transport type. The products which can be containered and the hyper quantity of products transport with maritime. Turkey have a great important strategic location and also geopolitics importance and these factors are suitable for maritime transport, however Turkey could not use these advantages exactly. Because of not adopting the

maritime rules and goals insufficiently, there are some kind of problems that effect the maritime transport negatively in Turkey. The purpose of this study is to show the problems of maritime transport and importance and place of maritime transport in Turkey. In extent of thesis study, it is indicated with theoretical knowledge that is given about the topic and an application that is made.

Key Words: 1) Turkish Logistics Sector 2) Maritime Transport 3) The Importance and Problems of Maritime Transport

TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE SORUNLARI

İÇİNDEKİLER

Yemin Metni	ii
Tutanak	iii
Özet	iv
Abstract	vi
İçindekiler	viii
Kısaltmalar	xiv
Şekiller Listesi	xvi
Tablolar Listesi	xvii
Giriş	xviii

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA LOJİSTİK SEKTÖRÜ ve DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. LOJİSTİK KAVRAMI	1
1.1.1. Lojistik Tanımı	1
1.1.2. Lojistik Yönetim Faaliyetleri	3
1.1.2.1. Nakliye	3
1.1.2.2. Depolama	4
1.1.2.3. Envanter Yönetimi	5
1.1.2.4. Elleçleme	5
1.1.2.5. Sipariş İşleme	6
1.1.2.6. Ambalajlama	6
1.1.2.7. Satın Alma	6
1.1.2.8. Enformasyon Yönetimi	7
1.1.3. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi ve Bugünü	7
1.1.3.1. Lojistiğin Askeri Alandaki Gelişimi	8
1.1.3.2. Lojistiğin Sivil Alandaki Gelişimi	9

1.1.3.3. Günümüzde Lojistik Faaliyetlerinin Kapsamı	11
1.1.4. Lojistikte Taşıma Alternatifleri	12
1.1.4.1. Denizyolu Taşımacılığı	13
1.1.4.1.1. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları	13
1.1.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları	14
1.1.4.2. Karayolu Taşımacılığı	14
1.1.4.2.1. Karayolu Taşımacılığının Avantajları	15
1.1.4.2.2. Karayolu Taşımacılığının Dezavantajları	15
1.1.4.3. Demiryolu Taşımacılığı	16
1.1.4.3.1. Demiryolu Taşımacılığının Avantajları	16
1.1.4.3.2. Demiryolu Taşımacılığının Dezavantajları	17
1.1.4.4. Havayolu Taşımacılığı	18
1.1.4.4.1. Havayolu Taşımacılığının Avantajları	19
1.1.4.4.2. Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları	19
1.1.4.5. Boru Hatları Taşımacılığı	19
1.1.4.5.1. Boru Hatları Taşımacılığının Avantajları	20
1.1.4.5.2. Boru Hatları Taşımacılığının Dezavantajları	20
1.2. DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ	21
1.2.1. Uluslararası Deniz Taşımacılığı Tanım ve Kapsamı	21
1.2.2. Dünya Denizcilik Sektörü ve Önemi	23
1.2.3. Denizyolu Taşımacılığının Tercih Edilme Sebepleri	25
1.2.4. Denizyolu Taşımacılığı Türleri	27
1.2.4.1. Hitap Edilen Alana Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri	27
1.2.4.2. Hizmetin Sürekliliğine Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri	28
1.2.4.3. Taşınan Yükün Türüne Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri	29
1.2.5. Deniz Ticaretini Etkileyen Faktörler	29
1.2.5.1. Liman Faktörü	30
1.2.5.2. Araç Faktörü	30
1.2.5.3. Personel Faktörü	30
1.2.5.4. İşletmecilik	31
1.2.5.5. Deniz Araçları Faktörü	31
1.2.6. Denizcilikle İlgili Uluslararası Kuruluşlar	31

1.2.6.1. IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)	32
1.2.6.2. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)	33
1.2.6.3. OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)	34
1.2.6.4. WTO (Dünya Ticaret Örgütü)	34
1.2.6.5. ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü)	35
1.3. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	36
1.3.1. Dünya Ekonomisi ve Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler	36
1.3.2. Dünya Deniz Ticaretinin Genel Görünümü	38
1.3.2.1. OECD Ülkelerine Ait Endüstriyel Verimlilik	41
1.3.2.2. Petrol Ticareti ve Genel Gelişmeler	42
1.3.2.2.1. Ham Petrol Üretimi	42
1.3.2.2.2. Petrol Fiyatlarının Artış Nedenleri	44
1.3.2.2.3. Yüksek Petrol Fiyatlarının Dünya Ekonomisine Etkileri	45
1.3.2.2.4. Rafineri Gelişmeleri	47
1.3.2.2.5. Doğal Gaz Üretimi	47
1.3.2.2.6. Ham Petrol Yüklemeleri	48
1.3.2.3. Kuru Kargo Taşımacılığı ve Genel Gelişmeler	51
1.3.2.3.1. Kuru Yük Pazarı	51
1.3.2.3.2. Konteyner Piyasaları ve Yüklemeleri	53
1.3.2.4. Ülkeler Grubu İtibariyle Dünya Taşımacılığı	54

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ve DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

2.1. Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Ekonomik Katkısı	58
2.1.1. Lojistik Sektörünün Milli Gelire Olan Katkısı	58
2.1.2. Lojistik Sektörünün İstihdama Olan Katkısı	58
2.1.3. Lojistik Sektörünün Yatırıma Olan Katkısı	62
2.2. Türk Dış Ticaretinde Lojistiğin Önemi	64

2.2.1. Dış Ticarete Lojistik Masraflarının Etkisi	65
2.2.2. Dış Ticarete Lojistiğin Ucuzluğu ve Güvenli Olma Etkisi	65
2.3. Günümüz Dış Ticaretinde Lojistik Sektöründe Yaşanan Gelişmeler	66
2.3.1. Karayolu Taşımacılığı	68
2.3.2. Havayolu Taşımacılığı	71
2.3.3. Demiryolu Taşımacılığı	73
2.3.3.1. Türkiye'den Geçen Uluslararası Demiryolu Ağları	75
2.3.4. Boru Hattı Taşımacılığı	77
2.3.4.1. Mevcut Uluslararası Boru Hatları	78
2.3.4.1.1. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı	78
2.3.4.2. Uluslararası Projeler	79
2.3.4.2.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı	79
2.3.4.2.2. Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi	80
2.3.4.2.3. Türkiye-Macaristan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi	80
2.4. Türk Deniz Ticaret Filosu	81
2.4.1. Türk Deniz Ticaret Filosu Kapasitesinin Mevcut Durumu ve Yıllar İtibariyle Gelişimi	82
2.4.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi	84
2.4.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	88
2.4.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri	89
2.4.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	90
2.5. Türkiye'de Liman ve İskeleler	91
2.6. Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	95
2.6.1. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler	95
2.6.1.1. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	101
2.6.2. Kabotaj Yük Taşımaları	102
2.7. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	104

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR VE TÜRK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SWOT ANALİZİ

3.1. Türk Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar	110
3.1.1. Denizyolu Taşımacılığında Finansman Sorunu	111
3.1.2. Denizyolu Taşımacılığında Ulusal ve Uluslararası Hukuk Sorunu	113
3.1.3. Denizyolu Taşımacılığında Güvenlik Sorunu	114
3.1.3.1. Can Güvenliği ve Sağlık Sorunu	114
3.1.3.2. Çevre Güvenliği Sorunu	115
3.1.3.2.1. Denizyolu Taşımacılığı Kökenli Çevre Kirliliği	115
3.1.3.2.2. Yolcu Taşımacılığı	116
3.1.4. Denizyolu Taşımacılığında Yatırım Sorunu	116
3.1.5. Denizyolu Taşımacılığında Eğitim Sorunu	116
3.1.6. Denizyolu Taşımacılığında Yeni ve Modern Türk Tanker Filosu Olmaması Sorunu	117
3.1.7. Denizcilik Bakanlığı'nın Mevcut Olmaması Sorunu	118
3.1.8. Kıyı Master Planı Eksikliği Sorunu	118
3.1.9. Deniz Taşımacılığının Arttırılmaması Sorunu	119
3.1.10. Kabotaj Taşımacılığının Gelişmemesi Sorunu	119
3.1.11. Transit Taşımacılığın Gelişmemesi Sorunu	119
3.1.12. Maddeler Halinde Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar	120
3.2. Ekonomik Büyümede Limanlar ve Önemi	125
3.2.1. Türkiye Limanlarındaki Sorunlar	126
3.2.1.1. İzmir Limanındaki Sorunlar	131
3.2.2. Liman Hizmetleri ile İlgili Sorunlar	136
3.3. Denizyolu Ulaştırma Sistemi İçin Swot Analizi	137

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
LOJİSTİK FİRMALARININ TÜRK DENİZYOLU
TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞTIĞI SORUNLARIN BELİRLENMESİNE
YÖNELİK ÖRNEK FİRMA İNCELEMELERİ

4.1. Balnak Logistics Group	143
4.2. Balkan & Black Sea Denizcilik Ltd. Şirketi	146
4.3. İnci Lojistik	150
4.4. CT Lojistik	153
4.5. Kerman-Trans Uluslararası Denizcilik-Gemi Acenteliği- Broker&Forwarder A.Ş.	155
4.6. Arfor Taşıma Hizmetleri A.Ş.	159
4.7. Lotus Denizcilik	162
4.8. Barsan Global Lojistik	164
4.9. Bosphorus Gemi Acenteliği A.Ş.	165
SONUÇ	169
KAYNAKÇA	176

Kısaltmalar

- B2B : Business to Business (Şirketler arası)
- B2C : Business to Consumer (Şirket ile son tüketici arası)
- CIS : Commonwealth of Independent States (Bağımsız Devletler Topluluğu)
- CLM : The Council of Logistics Management (Lojistik Yönetimi Konseyi)
- D.İ.E : Devlet İstatistik Enstitüsü
- DRI : Direct Reduced Iron (Doğrudan İndirgenmiş Demir)
- DWT : Deadweight long tons
- EDI : Electronic Data Interchange
- Mbpd : Million Barrel Per Day
- GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System
- GPS : Global Positioning Systems
- GRT : Gross Registered Tons
- GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla
- IATA : International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)
- IGC : International Grains Council
- IMO : International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
- JICA : Japan International Cooperation Agency (Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı)
- KEİB : Karadeniz Ekonomik İşbirliği
- LNG : Liquefied Natural Gas (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)
- Mt : Milyon Ton
- TEU : Twenty-Foot Equivalent Unit (Konteyner Stoklama Kapasitesi)
- TÜSİAD: Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği
- OECD : Organization for Economic Co-Operation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)
- OPEC : The Organization of the Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
- SOLE : Society of Logistics Engineers (Lojistik Mühendisleri Birliği)

Seven Rs: Seven Rights (Yedi Doğru)

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

THY : Türk Hava Yolları

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

vd: ve diğerleri

Şekiller Listesi

Şekil 1.1: Yıllar İtibariyle Uluslararası Deniz Ticareti	40
Şekil 1.2: OECD Endüstriyel Üretim ve Dünya Deniz Ticaretinde Yıllık Değişim	42
Şekil 1.3: Gruplar İtibariyle Dünya Deniz Ticareti	57
Şekil 2.1: Ulaştırma Sektörü Üretkenliği	59
Şekil 2.2: Ulaştırma Sektörü İstihdamının Toplam İstihdam İçindeki Payı	60
Şekil 2.3: 2006 Yılı İtibariyle KGM Yol Ağı	69
Şekil 2.4: Demiryolu Yük Taşımacılığında TCDD'nin Performansı	76
Şekil 2.5: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	84
Şekil 2.6: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	91
Şekil 2.7: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşıma Payları	97
Şekil 2.8: AB Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları	107
Şekil 2.9: KEİB Ülkeleri İle Denizyolu Taşıma Yüzdeleri	109
Şekil 3.1: İzmir Alsancak Limanı Konteyner Elleçlemeleri	133

Tablolar Listesi

Tablo 1.1: Dünyadaki Ekonomik Göstergeler	38
Tablo 1.2: Uluslararası Deniz Ticaretinin Yıllar İtibariyle Gelişimi	40
Tablo 2.1: Lojistik Sektörü İstihdam Analizi	61
Tablo 2.2: Lojistik Sektöründe Yatırım	63
Tablo 2.3: Ulaştırma Sistemlerine Göre Yatırımlar	64
Tablo 2.4: Ulaştırma Türleri İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları	67
Tablo 2.5: 2005 Yılı TCDD Yük Taşımacılığı Verileri	77
Tablo 2.6: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	83
Tablo 2.7: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Sayısal Analizi	85
Tablo 2.8: Türk Deniz Ticaret Filosunun Ulusal ve Uluslararası Sicil İtibariyle Dağılımı	87
Tablo 2.9: Dünya Deniz Ticaret Filosunun İlk 25 Ülkesi	89
Tablo 2.10: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları	90
Tablo 2.11: Türk Limanlarında Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri	94
Tablo 2.12: Türkiye'nin Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları ve Türk Bayraklı Taşımaların Payı	96
Tablo 2.13: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Payları	98
Tablo 2.14: Denizyoluyla Yapılan İhracatın Bayraklara Göre Dağılımı	99
Tablo 2.15: Denizyoluyla Yapılan İthalatın Bayraklara Göre Dağılımı	100
Tablo 2.16: Denizyolu İthalat ve İhracatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı	101
Tablo 2.17: Kabotaj Taşımacılığı	102
Tablo 2.18: Kabotaj Taşımacılığı ile En Fazla Taşınan Yükler	103
Tablo 2.19: Türkiye - OECD Ülkeleri Dış Ticaret Hacmi	104
Tablo 2.20: AB Ülkeleriyle Denizyolu Dış Ticaret Hacmi	106
Tablo 2.21: KEİB(Karadeniz Ekonomik İşbirliği) Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları	108
Tablo 3.1: İzmir Alsancak Limanı'nın Kapasitesi	132

GİRİŞ

Küreselleşme ile beraber artan rekabet, firmaları ürünlerini daha iyi ve daha hızlı hazırlamaya, daha çabuk teslim etmeye itmektedir. Üretilen malların uluslararası piyasalara rekabet edebilir fiyatlarla, zamanında arzının sağlanması gerekmektedir. Üretim maliyetlerinin yaklaşık değerler arz ettiği göz önüne alınacak olursa; lojistik, uluslararası piyasalarda rekabet edebilmek için kullanılacak en önemli araçtır.

Lojistik, tüketici ihtiyaçlarını karşılamak için hammaddenin, süreç içerisindeki envanterin, nihai mamulün veya ilgili bilginin çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi için yapılan planlama, uygulama ve kontrol sürecidir.

Dünya üzerinde lojistik sektörüne ait yaşanan gelişmelerin etkisi ülkemizde de hissedilmeye başlamıştır. Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren firmalar nakliye firması anlayışından lojistik hizmet veren firma anlayışına yönelmeye başlamışlardır.

Bir noktada üretilen bir ürün, olası müşteri için tüketim noktasına ulaştırılmadığı sürece çok az bir değere sahiptir. Taşıma, bahsi geçen bu hareketin gerçekleşmesini sağlamaktadır. Lojistikte taşıma alternatifleri çeşitlidir; bunlar, denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu ve boru hatları taşımacılığıdır. Ülkelerin ekonomilerinin ve dış ticaretlerinin büyümesinde, lojistik sektöründe yaşanan gelişmelerin büyük payı vardır. Denizyolu taşımacılığı, en ekonomik taşıma sistemi olması nedeniyle bu pay içerisinde ayrı bir öneme sahiptir. Günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Bugün, dünya ticaretinin çok büyük bir payının denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiriliyor olduğu düşünülürse, bu taşıma sisteminin önemi daha da anlaşılacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde, dünyada lojistik sektörü ve denizyolu taşımacılığı konusu ele alınmış; lojistik kavramı tanımlanarak, lojistikte taşıma alternatifleri sunulmuştur. Dünya denizcilik sektörü ve deniz ticaretinin genel görünümü hakkında bilgi verilmiş, bu bağlamda uluslararası deniz taşımacılığı kapsamı, dünya ekonomisindeki gelişmelerin ve petrol ticaretinin dünya deniz ticaretine etkileri, dünya genelinde yapılan yük taşımacılığının kapsamı üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde, Türkiye’de lojistik sektörü ve denizyolu taşımacılığı ele alınmıştır. Bu kapsamda; lojistik sektörünün Türk ekonomisine katkıları, Türk dış ticaretinde lojistiğin ve denizyolu taşımacılığının önemi, lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler, Türk deniz ticaret filosu, ülkemizde denizyolu taşımacılığının yaşadığı gelişmeler, liman ve iskelelerin durumu ele alınarak, üçüncü bölümdeki denizyolu taşımacılığının yaşadığı sorunlara geçiş yapılmıştır.

Üçüncü bölümde, Türk denizyolu taşımacılığında yaşanan sorunlara değinilerek, denizyolu taşımacılığına ilişkin yapılan Swot analizi değerlendirilmiştir. Türk denizyolu taşımacılığında yaşanan sorunlar çeşitlidir. Finansman sorunu, ulusal ve uluslararası hukuk sorunu, güvenlik sorunu, bu bağlamda, can güvenliği ve sağlık sorunu ile çevre güvenliği sorunu, denizyolu taşımacılığı kökenli çevre kirliliği, yolcu taşımacılığı, yatırım sorunu, eğitim sorunu, denizyolu taşımacılığında yeni ve modern Türk tanker filosu olmaması sorunu, Denizcilik Bakanlığı’nın mevcut olmaması sorunu bu sorunlardan bazılarıdır. Denizyolu taşımacılığına dair Swot analizi yapılarak, sektöre ilişkin tehditler, fırsatlar, güçlü ve zayıf yönler ile limanlardaki güçlü, zayıf yönler ortaya konulmuştur.

Son olarak dördüncü bölümde ise denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren 9 lojistik ve gemi acenteliği firmalarında inceleme yapılarak, sektörde karşılaştıkları sorunlar belirlenmeye çalışılmıştır. Tek tek firma analizi yapılarak, her birinin karşılaştıkları sorunlar tezin uygulama kısmını oluşturmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA LOJİSTİK SEKTÖRÜ ve DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. LOJİSTİK KAVRAMI

Lojistik kavramının ticari literatüre girmesi 1960'lı yıllarda gerçekleşmiştir. Lojistik, Fransızca kökenli bir kelimedir ve ilk defa 1905 yılında “ordu” kelimesiyle birlikte kullanılmıştır. Lojistik dağıtım ismi ilk kez, Binbaşı Chauncey B. Baker'ın “ordunun tedarik ve hareketine ait savaş sanatı dalı, lojistik olarak bilinir” cümlesinin yer aldığı kitabında geçmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı&İTÜ, 2004; 11). Lojistik kavramının askeri literatürde çok eski bir geçmişe sahip olduğu bilinmektedir; iş literatürüne ise yakın bir zamanda girmiştir. İş literatürüyle birlikte, bu sektörün gerektirdiği hizmetleri sağlayabilmek için faaliyet, içerik ve konu alanları geliştirilmiş; yeni bir hizmet anlayışı ortaya çıkmıştır. Küreselleşmeyle beraber, dünyada yaşanan hızlı ve sürekli gelişmeler, artan rekabet ortamı, lojistik kavramında da değişiklikler meydana getirmiştir. Tüketici gereksinimlerini karşılayabilmek için hammaddenin, nihai mamulün veya ilgili bilginin çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde ulaşabilmesi, lojistiğin hedeflerinden biri olarak ortaya çıkmıştır (Beşli, 2004; 12).

1.1.1. Lojistik Tanımı

Lojistik incelendiğinde, kavramla ilgili tek bir tanıma ulaşmak mümkün olamamaktadır. Lojistiğin çok geniş bir alana sahip olması, beraberinde bu kavrama birçok tanım yapılabilmesini sağlamıştır ve bu tanımların her biri yerine göre geçerlidir.

Lojistik sektörünün en çok tanınan ve en büyük profesyonel lojistik organizasyonu olan Lojistik Yönetimi Konseyi'ne (The Council of Logistics

Management: CLM) göre lojistik; tedarik zinciri içindeki hammaddenin, nihai mamul veya ilgili bilginin başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar, müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere, etkin ve verimli şekilde, her iki yöne doğru depolanması, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir (www.clm1.org, Erişim:26.02.2007). Bu tanımda malzemelerin çeşitli dağıtım noktalarına, fabrikalara, stok yerlerine veya müşterilere değişen uzaklıklarda taşınması gereği üzerinde durulmaktadır.

Lojistikle ilgili bir diğer grup olan Lojistik Mühendisleri Birliği'nin (Society of Logistics Engineers: SOLE) tanımına göre lojistik; mamullerin (veya sistemin) ömrü boyunca, kaynakların etkin bir şekilde kullanımını sağlamak amacıyla, lojistik elemanlara gerekli ilginin sürekli gösterilmesi sonucu, herhangi bir anda gerekli müdahaleleri yaparak daha etkin kaynak harcaması yapılmasında kullanılan yönetim destek elemanıdır (www.sole.org, Erişim:26.02.2007).

Seven Rs (Seven Rights: Yedi Doğru) olarak isimlendirilen bir diğer tanımlamaya göre lojistik; doğru ürünün, doğru miktarda, doğru şartlarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru müşteriye ulaşması demektir. Bu tanımda, tüketici ihtiyaçlarının karşılanması üzerinde durulmaktadır. Müşteri odaklılık; lojistiğin temel ilkelerinden birisidir. Diğer bir faktör, kalitedir. Firmalar, görevlerini doğru bir şekilde yaptıklarında bu faktör onlara rekabetçi pazarda artı bir değer kazandıracaktır (Coyle vd., 1992; 102).

Bu tanımlamaların yanı sıra, uluslararası lojistiğin de tanımını yapmak gerekirse; uluslararası lojistik, ilgili malzemelerin, uluslararası rekabet çevresinde, uluslararası kurum içinde, dışında ve tüm işlemler süresince planlanması, kontrolü ve düzenini sağlayan bir faaliyet olarak açıklanabilir.

Bu farklı lojistik tanımlamalarının dışında, lojistik kavramının iç içe olduğu bazı kavramlar da mevcuttur. Bunlardan biri, lojistik yönetimidir. Lojistik yönetimi kavramıyla, “tedarik zinciri içindeki süreçte müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının ve depolanmasının, başlangıç

noktasından, ürünün uygulaması ve denetiminin gerçekleştirilmesine” kadar olan hizmet ifade edilmektedir (Lambert ve Stock, 1999; 97).

1.1.2. Lojistik Yönetim Faaliyetleri

Lojistik yönetimiyle birlikte yer alan faaliyetler sırasıyla aşağıdaki gibidir:

- Nakliye,
- Depolama,
- Envanter yönetimi,
- Elleçleme,
- Sipariş işleme,
- Ambalajlama,
- Satın alma ve
- Enformasyon yönetimidir (Beşli, 2004; 14).

1.1.2.1. Nakliye

Nakliye, mallar veya hizmetlerin bir yerden başka bir yere taşınmasını temin eder. Nakliye mal akışını sağladığından ticaretin esas unsurudur. Bir ihracatçı, pazarlama açısından dağıtım sürecinin lojistik yönlerini planlarken şu konuları göz önünde bulundurmalıdır: (Şen, 2006; 19)

- **Geçiş Süresi:** Bu süre ürünün, tercih edilen bir taşıma biçimiyle sevkiyat noktasından tasarlanan varış noktasına taşınmasının aldığı süredir. Denizyolu, demiryolu ve karayolu taşımacılığı haftaları bulan bir süre olabilir, oysa havayolu geçiş süresi saatlerle, internet geçiş süresi ise saniyelerle ölçülmektedir.
- **Teslim Süresi:** Teslim süresi bir ürünün siparişi ile teslimi arasındaki süredir. Teslim süresi sipariş işlemi, finansal transferler, gümrük kırtasiye işleri ve yükleme gibi teslimi yavaşlatan bütün diğer faktörleri kapsar. Uzun bir teslim süresine katlanabilen bir şirket genellikle taşımacılığın

daha ucuz, daha yavaş biçimlerini kullanarak avantaj sağlayabilir (Şen, 2006; 20).

- **Sınırı Geçiş Maliyeti:** Bu, her bir giriş kapısına bağlı gelişen taşımacılık maliyetidir. Ülkeler liman giderlerini ve gemilerden giriş için alınan ücretleri sürekli yeniden ayarlarlar, bu nedenle lojistik müdürleri ve pazarlama planlayıcıları her zaman bu konu hakkında bilgi sahibi olmalıdırlar.

Bir işletme açısından lojistik üç farklı alana sahiptir.

- **Tedarik Lojistiği:** Tedarik ve malzeme yönetimi fonksiyonlarını kapsar.
- **Üretim Lojistiği:** İşletmenin üretim operasyonlarına destek hizmeti veren malzeme yönetimi fonksiyonunu kapsar.
- **Dağıtım Lojistiği:** Fiziksel dağıtım olarak da adlandırılmaktadır. Ürünlerin müşterilere fiziksel olarak teslimatını içeren fonksiyonu kapsar.

1.1.2.2. Depolama

Depolama; belirli noktalardan gelen ürünlerin veya yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depolama süresinin uzunluğu depoları farklılaştırır. Depolama süresinin uzun olduğu yerlere “depo” denirken, süre kısaldıkça bu yerlere “Dağıtım Merkezi”, daha da kısaldıkça “Aktarma Merkezi” denir (Tanyaş, 2007; 4).

Depolama, dağıtım işlemlerinin en uygun şekilde yapılabileceği alandır. Uluslararası bir işlem için depolama tesisleri planlandığı zaman göz önünde bulundurulması gereken dört ana faktör; boyut, koşul, sistem ve yerleştirmedir. Üretim öncesi malzemeler ya yurtiçinde ya da yurtdışında düzgünce depolanmalıdır. Depolamada ortaya çıkabilecek olası sorunlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Dış pazarda gerekli boyutta ve gerekli sayıda ambar olmayabilir.

- Boyutsal açıdan uygun yerler olduğu zaman bile, ambarın hava koşullarının kontrolü yetersiz olabilir.
- Yükleme boşaltma makinesi, forklift, konveyör ve benzerleri gibi yükleme, boşaltma sistemleri uygun olmadıkları takdirde malzemelerin depolanmasına zarar verebilirler (Yurt, 2004; 10).

1.1.2.3. Envanter Yönetimi

Envanter, ileride doğabilecek ihtiyaçları karşılamak amacıyla malların ya da eşyaların depolanmasıdır (Karadoğan, 2008; 1). Envanter bulundurma, üretim sisteminin büyüklüğüyle yakından ilgilidir.

Envanter yönetiminin rolü; yakın gelecekte olabilecek talep hakkında tahmin yürütmek ve üretim ile dağıtım maliyetlerinin düşürülmesidir. Envanter yönetimi, ölçek ekonomileri açısından önem arz etmektedir. Taşıma sırasında meydana gelen kayıp ve çalınma oran ve tutumları, envanter kayıtları ile açığa çıkarılabilir. Envanter kontrolü yapmak iki nedenden dolayı zorunludur, bu nedenler aşağıdaki gibidir: (Akyıldız, 2004; 8)

- Depolanmış malzemeye ayrılmış olan sermaye miktarının düşürülmesi,
- Depolama yerine ilişkin masrafların azaltılması.

1.1.2.4. Elleçleme

Elleçleme, malzemelerin depoya taşınması, depoda istiflenip oradan nakliye aracına taşınarak, taşıma işleminin yapılması gibi işlemleri kapsamaktadır. Elleçleme ile kısa mesafeli malzeme taşıma işlemi gerçekleştirilir. Bu işlemler sırasında elleçleme vasıtası olarak insan faktörü kullanılmakla birlikte, forklift, vinç gibi araçlar da kullanılmaktadır. Bu alanda kalifiye işgücüne ihtiyaç duyulmaktadır (Beşli, 2004; 15).

1.1.2.5. Sipariş İşleme

Sipariş işleme, siparişlerin alınması, siparişlerin müşteri memnuniyetini sağlayacak şekilde yerine ulaşmasının sağlanması aşamalarının bu süre zarfında takibidir. Lojistik yönetiminde kilit rol oynayan unsur, siparişleri yerine getirme bakımından müşteri ihtiyaçlarını karşılayabilmektir. Etkin bir sipariş işleme süreci de firmanın imalat, lojistik ve pazarlama planlarını bütünleştirmesini gerektirir. Firma müşteri ihtiyaçlarını karşılayabilmek ve müşteriye toplam teslim maliyetini azaltabilmek için, lojistik yönetimindeki önemli üyelerle ortaklıklarını geliştirmelidir. Ancak bütün bunlar yapıldığında işletme adına etkin bir sipariş işleme sürecinden söz etmek mümkün olabilir (Özdemir, Temmuz-Aralık 2004; 92).

1.1.2.6. Ambalajlama

Ambalajlama, malların taşıma işlemi gerçekleşirken, fiziki durum veya ürün özelliklerini etkileyebilecek önemli bir lojistik faaliyettir. Endüstriyel paketleme iki temel fonksiyonu yerine getirir. Birincisi elle taşıma etkinliklerinin zamanını minimize etmek ve kolaylaştırmak, ikincisi de; ürünü hasarlara karşı korumaktır. Ambalajlama işlevinin performansının, kalite ve zaman açısından firmanın genel performansı ile doğru yönlü ilişkili olması beklenmektedir (Ferreira vd., 2007; 218).

1.1.2.7. Satın Alma

Satın alma, firmanın tedarikçileri ile nasıl ilişkiler geliştireceğini tanımlayan bir süreçtir. Satın alma faaliyeti ile firmalar, iyi bir plan yaparlarsa, tek bir tedarikçi ile çalışmanın riskini en aza indirip, birden fazla tedarikçi ile çalışarak, kendilerine daha kaliteli malzeme temin etme imkanına erişirler ve ulaşım ile depolama faaliyet ve maliyetlerini azaltma şansını elde ederler (Erdal ve Çancı, 2002; 44–50).

İşletmelerin müşterileri ile olan ilişkilerini geliştirmeleri gibi tedarikçileri ile olan ilişkilerini de geliştirmeleri gerekir. Her bir tedarikçi ile ilişkinin kurallarının

tanımlandığı bir ürün ve hizmet anlaşması yapılmalıdır. Tedarikçilerin yapılan bu anlaşmaya uymaları zorunlu olmalıdır. Bu süreci yöneten lojistik yönetimi bu ürün ve hizmet anlaşmasının tanımlanması ve yürütülmesinden sorumludur. (Verhoef ve Langerak, 2002; 73).

1.1.2.8. Enformasyon Yönetimi

Enformasyon yönetimi, bir şirketin değer zinciri ve tedarikçileri ile müşterileri arasında bilginin kolay yolla paylaşılmasını, alınan kararların kısa sürede uygulamaya konmasını, dünün daha iyi raporlanmasını, bugünün daha kolay ve iyi yönetilmesini sağlamaktadır. Enformasyon yönetimi ile birlikte, faaliyetler gerçekleşirken gerekli bilgi akışı verimli bir şekilde sağlanırsa, lojistik işlemi başarıya ulaşabilir. Günümüzde teknolojinin hızla gelişmesi, bilgi akışını kolaylaştırmaktadır (Yüksel, 2002; 269).

Lojistiğin farklı aşamalarında, faaliyetlerin koordinasyonunda, günlük işlemlerin her bir aşamasında bilgi özel bir öneme sahiptir. Rekabette üstünlük için “bilgi” girdisinin önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Çok hızla değişen koşullar ve tüketici eğilimleri, yasal düzenlemeler, rakiplerin artışı bilginin önemini daha da kritik hale getirmektedir.

1.1.3. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi ve Bugünü

Tarih öncesi çağlardan beri, lojistik alanındaki hizmetler dünya üzerinde yapılmaktadır. İnsanoğlu, yerleşik düzene geçmeden önce hayvanların avlanması, toplanılan gıdaların taşınması ve bu gıdaların kurutulup saklanması gibi işlemleri yerine getirmekteydi. Uzmanlaşmayı gerekli kılan faktör, yerleşik düzene geçilmesiyle ortaya çıkmıştır. Üretilen gıda ve ihtiyaç malzemelerinin taşınması, korunması ve depolanması söz konusu olunca; uzmanlaşma başlamıştır ve beraberinde iş bölümü ve farklı üretim tekniklerinin keşfi ile takas ve ticaret için üretim, taşıma, depolama işlemleri süreci gündeme gelmiştir.

Ortaçağ döneminde ticaret, gemiler ve kervanlar yoluyla kıtalar arası gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Sömürgeciliğin ortaya çıkmasıyla ucuz hammadde üretimi, taşınması ve dağıtım sürecine girilmiştir. Yeni kıtaların keşfi ile de denizyolları önem kazanmış, kara yolları iyileştirilmiş, büyük liman ve depolar kurulmuştur (Baki, 2004; 7).

1800'li yılların başında –Sanayi Devrimi'nin ilk dönemlerinde- çoğunlukla firmalar ürettikleri malların maliyetini düşürmeye odaklanmışlardı. 1900'lü yılların başında, üretilen miktarın talebi yakalamasıyla, iş dünyası satış faaliyetinin önemini fark etmeye başlamıştır.

Lojistiğin tarihsel gelişimini askeri alanda lojistik, sivil alanda lojistik ve günümüzde lojistik olarak incelemek üzere 3 gruba ayırmak mümkündür.

1.1.3.1. Lojistiğin Askeri Alandaki Gelişimi

Lojistik kelimesi, Fransızca kökenli bir kelimedir ve ilk defa 1905 yılında “ordu” kelimesi ile kullanılmıştır. Dünya tarihine bakıldığında, II. Dünya Savaşı boyunca lojistik tekniği konusunda ilerleme kaydedilmiştir. Pazarlama yöneticileri, ilgilerini savaş sonrası taleplere çevirmiş ve bu düzen 1958 ekonomik durgunluğuna kadar sürmüştür. 1958 ekonomik durgunluğu, karların azalması nedeniyle firmalarca daha etkin bir maliyet kontrol sistemi çalışmalarının başlatıldığı bir ortam yaratmıştır (Johnson vd., 1999; 159).

Peter F. Drucker, 1960'ların başında lojistik konusunda ilk metni yazmıştır. Drucker, lojistiğin en çok göz ardı edilen fakat geleceği en parlak iş sahası olduğunu belirtmiş; dağıtım ve lojistik alanındaki sorun ve zorlukları tanımlayarak bu alandaki fırsatlara dikkat çekmiştir. 1980'li yıllardan itibaren ortaya çıkan bazı eğilimler, lojistik faaliyetinin işletme yönetiminde önem kazanmasına yol açmıştır (Christopher, 1992; 54).

Dünya tarihinden örnek verecek olursak; 1990–91 Körfez Savaşını bazı uzmanlar bir “lojistik savaşı” olarak nitelendirmişlerdir. Bu savaşta Amerikan Silahlı Kuvvetleri; günlük 5.000 ton mühimmat, 555.000 galon akaryakıt, 300.000 galon su, 80.000 kg et tüketmiştir. Her türlü ihtiyacın Körfez Bölgesi’ne taşınmasından sorumlu olan General Gus Pagonis, ordunun yemek servisi ve diğer tedariklerinin dağıtımını dev bir açık hava deposunda 100.000 kamyon ve 50.000 çalışan ile organize etmiştir. Birbiriyle bağlantılı bu lojistik süreç, ordunun diğer alanlardaki başarısı için çok önemli bir işlem olmuştur (Coyle vd., 1992; 79). İnsanoğlunun tarihindeki savaşlar incelendiğinde, söz konusu savaşlar ya lojistik yeterlilik ve beceri sonucunda kazanılmış ya da tam tersi olarak eksikliklerinden dolayı kaybedilmiştir. Bu da bize lojistiğin önemini vurgulamaktadır.

1.1.3.2. Lojistiğin Sivil Alandaki Gelişimi

Lojistiğin sivil alandaki gelişimine baktığımızda, bu konudaki ilk önemli gelişmelerin A.B.D.’de atıldığı görülmektedir. A.B.D., gelişme açısından İngiltere’nin gerisindeydi ve bu farkın kapatılabilmesi için seri üretim şarttı. A.B.D.’de ilk zamanlarda önem verilen tek işlev, üretimdi. Farkın kapatılabilmesi adına, seri üretim yapabilmek için, yatırım gerekliydi. Yatırımlara bağlı olarak ortaya konulan sermaye arttıkça verimlilik de artıyordu (Johnson vd., 1999; 161). Böylece ekonomik koşullara olan duyarlılık iş dünyasında daha da arttı ve daha az rekabetle büyümek hedef haline getirildi.

Pazarın gerçekleştirilen üretimi tüketemez hale gelmesiyle firmalar satışları belli coğrafi sınırlar içerisinde arttırmak durumunda kaldılar. Bununla birlikte pazarlama önem kazandı. Şirketlerin dikkatlerini üretim, mühendislik, finans ve satışlara çevirmeleri, beraberinde satış artışları, ürün araştırmaları gibi yenilikler getirdi. Malın, üreticiden tüketiciye ulaştırılması giderek zorlaştığından, çözüm olarak lojistik getirilmiştir.

Dünya genelinde firmaların lojistik kavramıyla ilişkisi incelendiğinde, 1950’li yıllara kadar firmaların lojistik konusunda pek bilgi sahibi olmadığı, lojistik

faaliyetlerini ayrı ayrı bölümlerde gerçekleştirdikleri görülmektedir. Çoğu zaman bölümler arası hedefler birbirine uymadığından, ortak hareket etmek güçleşmekteydi (Coyle vd., 1992; 83).

1950'lerden sonra teknolojik ve ekonomik ihtiyaçlar hızla değişmiş; 1950 ve 1960'lı yıllarda dünyadaki ekonomik konjonktür ve değişen eğilimler lojistik kavramının gelişmesi için uygun bir zaman hazırlamıştır. 1960'lı yıllardan 1980'li yılların başına kadar lojistik alanında yeteri kadar çalışma yapıldığını iddia etmek mümkün değildir. Bunun başlıca nedeni olarak, üst yönetimin gözünde lojistiğin son sınır taşı olması faktörü vardır (Orhan, 2003; 10).

Günümüz modern lojistik kavramının temelleri, 1970'li yıllarda oluşmuştur. Birçok firma için lojistik konusu, küreselleşme ile birlikte çok daha önemli bir yere oturmuştur. Küreselleşmenin belirginleşmesi, lojistiği iki şekilde etkilemiştir. İlk olarak; diğer ülkelerde dünya çapında rakipler var olduğundan, rekabet ortaya çıkmıştır ve firmalar ürün ve hizmetlerini rakiplerine göre farklılaştırmak durumunda kalmışlardır. Bu noktada, lojistik, firmaların rakiplerine göre daha hızlı ve güvenilir bir hizmet sunmaları açısından önem kazanmıştır. İkinci olarak; pazarın büyümesiyle beraber, firmalar kendi coğrafi sınırları dışında daha fazla satış ve satın alma gerçekleştirdiklerinden, firmaların tedarik zinciri de daha uzun, daha maliyetli ve daha karmaşık bir hal almıştır.

1970'lerin ortalarına kadar işletmelerin ortak özellikleri ise aşağıdaki gibiydi (Orhan, 2003; 18):

- Uzun ürün ömürleri,
- Mühendislik ya da buluşlarla ürün farklılaştırma,
- Yüksek stok düzeyleri,
- Sadece üretimde verimliliği arttırmak,
- Tedarikçiler ve üreticiler, üreticiler ile taşımacılar arasında olması,
- Birbirine zıt düşen ilişkiler ve amaçlar.

1980’li yılların başında, bir önceki dönemlerden daha hızlı gelişmeler yaşanmış ve firmalarca kabul edilen geleneksel yönetim anlayışı değişmeye başlamıştır. Bu değişim, lojistik alanındaki çalışmalara da yansımıştır. 1980 dönemindeki en önemli değişiklikler; taşımada bağlayıcı kuralların azaltılması, bilgi işlem teknolojisine geçiş ve iletişimde gelişmeler olarak sıralanabilir (Timur, 1988; 25).

1.1.3.3. Günümüzde Lojistik Faaliyetlerinin Kapsamı

1990’lı yıllar, lojistik faaliyetlerin öneminin daha da arttığı yıllardır. Bu artan önemin nedenleri çeşitlidir. Üretimin küreselleşmesi ile beraber, firmalar, paketleme, geri dönüşüm kanallarının geliştirilmesi gibi pek çok kavramla karşılaşmışlardır. Bu gibi kavramların tanınıp faaliyete geçirilmesi, rekabet dünyasındaki firmaların rakiplerine göre öne çıkabilmesi adına gereklidir (Craig, 2000; 22).

1990’lı yıllarla beraber, genel pazarlama anlayışı olan “her tüketicinin tam olarak istediği ürünü, istediği anda sağlama”, firmalarca benimsenerek, ürün hattında çok büyük bir genişlemeye yol açmıştır. Benimsenen bu pazarlama anlayışı, ancak lojistiğin belirlenen hedefler doğrultusunda hızlı ve güvenilir bir biçimde uygulamaya konmasıyla gerçekleştirilebilir. Değişen pazarlama anlayışıyla beraber, bilgisayar ve iletişim teknolojilerinde de önemli gelişmeler yaşanmıştır. Şirketler arası (B2B) ve şirket ile son tüketici arası (B2C) elektronik ticaret uygulamaları lojistik faaliyetlere entegre olmaya başlamıştır. Özellikle şirketler arası elektronik ortamda bilgi transferini sağlayan EDI (Electronic Data Interchange), internet, araç, konteyner, yük takibini sağlayan GPS (Global Positioning Systems) gibi bilgi teknolojilerinin gelişmesi sonucu lojistik alanında planlama yetkinlikleri gelişmiştir (Keegan ve Green, 2003; 188). Bu durum şirketlerin daha verimli ve sistemli çalışmalarını sağlamış olup, dağıtım sistemlerini yenilemeleri gerektiğini fark ettirmiştir.

Geçmiş yıllara bakıldığında, nakliye maliyetlerinin çok hızlı yükselmesi, geleneksel dağıtım yöntemlerini çok pahalı hale getirmiştir. Nakliye faaliyetlerini

ayrı ayrı bölümlerde gerçekleştiren firmalar, bu maliyetlerin düşürülmesi gerektiğinin farkına varmışlardır. Örnek verilecek olursa; 1970’li yıllarda nakliye maliyetlerinin düşürülmesi zorunluluğu; petrol fiyatlarının aşırı yükselmesi ve buna paralel olarak piyasadaki kıtlık sebebiyle ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte, ürün verimliliği en yüksek noktaya ulaştığında, ürünlerin maliyetlerinden kısmının imkansız duruma gelmesi sebebiyle, ürünler üzerinde ek maliyet tasarrufu yapmak giderek zorlaşmıştır. Fakat lojistik, bu verimlilik anlayışının dışında kalmaktaydı.

1.1.4. Lojistikte Taşıma Alternatifleri

Bir noktada üretilen bir ürün, olası müşteri için tüketim noktasına ulaştırılmadığı müddetçe çok az bir değere sahiptir. Taşıma, bahsi geçen bu hareketin gerçekleşmesini sağlamaktadır. Taşımacılığın amacı, insan ve yükleri taşıma sistemleri aracılığı ile son varış noktasına kadar hareket ettirmektir (Lambert ve Stock, 1999;161–162). Bu amaç ışığında, uluslararası alanda, insan ve yüklerin taşınması için lojistikte kullanılan 5 yöntem vardır. Bu yöntemler şunlardır: (Başol, 1994; 186)

- Denizyolu taşımacılığı,
- Karayolu taşımacılığı,
- Demiryolu taşımacılığı,
- Havayolu taşımacılığı,
- Boru hatları taşımacılığıdır.

Bu 5 alt yöntemin temel özellikleri; hız, taşımada geçen süre, bulunabilirlik, güvenilirlik, sıklık ve kapasite faktörleridir. Bu özelliklere ek olarak; enerji tüketimi, ulaşım ağı kurabilme, ilk yatırım ve işletme maliyetleri, güvenlik ve konfor faktörleri sıralanabilir (Tek, 1999; 151). Ayrıca, her birinin makro ve mikro ekonomik açıdan farklılıkları mevcuttur.

1.1.4.1. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma Şeklidir. Denizyolu taşımacılığı tarifeli ve tarifersiz denizyolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dünyada dış ticaret hacminin yaklaşık değer olarak 2/3, miktar olarak 1/4' denizyolu ile tarifeli olarak taşınmaktadır. Bunun nedeni, tarifeli denizyolu taşımacılığında taşınan malların kıymetli olması ve sunulan hizmetlerin tarifersiz denizyolu taşımacılığına göre daha düzenli ve iyi olmasındandır (Shipping Economics, 1996; 8).

Denizyolu taşımacılığı ile çok büyük miktarda kuru yük, likit ve gaz, konteynerlenebilen malzemeler taşınmaktadır. Bunlara ek olarak, hız faktörünün çok önemli olmadığı düşük değerli ürünlerin taşınmasında da denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

1.1.4.1.1. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları

Denizyolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir:

- Denizyolu taşımacılığı, etkili ve ucuz bir taşımacılık yöntemi olduğundan, uluslararası ve hatta kıtalar arası taşımacılıkta büyük bir yere sahiptir (Baird, 2001; 103).
- Denizyolu taşımacılığı, en ekonomik taşıma yöntemidir; bunun sebebi, yüksek miktarlarda yk taşınabilmesi, enerji tktiminin azlığı gibi nedenlerden dolayı taşıma maliyetlerinin düşük olmasıdır.
- Denizyolu taşımacılığı, karayoluna göre yedi kat, demiryoluna göre iki buçuk kat daha ucuz; yakıt tktimi bakımından da, karayolundan dört kat, demiryolundan iki kat daha ucuz bir taşımacılık yöntemidir (Yılmaz, 1990; 63).

- Ekonomikliği açısından, dünya pazarlarındaki rekabet göz önüne alınırsa, denizyolu taşımacılığı çok önemli bir konuma sahiptir.
- En önemli avantajı, çok büyük hacimli ürün taşımasını sağlamasıdır (Yıldıztekin, 2002; 18).
- Güvenilirliği yüksektir.

1.1.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları

Denizyolu taşımacılığının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- Liman, iskele gibi pahalı tesislere ihtiyaç duyulmaktadır, ulaşım ağının kurulması kıyı ve limanlarla ilgilidir.
- Yavaş bir taşımacılık yöntemidir (Baird, 2001; 107).

1.1.4.2. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, esnekliği sebebiyle diğer taşıma yöntemlerine göre ilk sırada yer almaktadır ve uluslararası taşımacılıkta büyük bir önem arz etmektedir. Bununla birlikte, özellikle rekabetin en yoğun olduğu taşımacılık türüdür. Karayolu taşımacılığında, TIR, tanker, kamyon vb. motorlu araçlar kullanılmaktadır (DPT, 2006; 20).

Karayolu taşımacılığının gelişimi incelendiğinde, II. Dünya Savaşı'ndan sonra hızla gelişerek, en kullanışlı taşımacılık türü ve dünyada en çok kullanılan taşıma yöntemlerinden birisi olduğu görülmektedir.

1.1.4.2.1. Karayolu Taşımacılığının Avantajları

Karayolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir:

- Karayolu taşımacılığının her çeşit karayolunda gerçekleştiriliyor olması, kapsadığı pazar alan ve sayısı bakımından üstün olmasını sağlamaktadır.
- Karayolu taşımacılığı, karayolu bağlantısı olan her ülke veya yere ulaşılmasını sağlar.
- Masraflı bir altyapı gerektirmez.
- Kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun olan taşımacılık yöntemidir.
- Terminal gereksinimi çoğunlukla azdır ve terminal noktalarındaki yatırım maliyetleri, diğerlerine göre daha düşüktür.
- Hızlı servis olanağı sağlayarak, yükleme ve boşaltmalarda zorluk gerektirmez, bu gibi işlemler gece bile kolaylıkla yapılabilir (Yıldıztekin, 2002; 15).

1.1.4.2.2. Karayolu Taşımacılığının Dezavantajları

Karayolu taşımacılığının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- Karayolu taşımacılığında, karayolu bağlantısı olmayan yerlere ulaşım mümkün olmaz (Lambert ve Stock, 1999; 84).
- Kötü hava şartları, karayolu taşımacılığını olumsuz etkilemektedir.
- Aynı şekilde trafik problemlerinden de karayolu taşımacılığı olumsuz yönde etkilenmektedir.

- Taşınan yük açısından, ağırlık ve boyut sınırlamaları vardır.
- Enerji tüketimi çok yüksek olduğundan dolayı maliyetler de yüksektir.

1.1.4.3. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığında kullanılan raylar ve bunların üzerindeki vagonlar, karayolu taşımacılığını çağrıştırdığından, demiryolu taşımacılığı da kara taşımaları arasında yer almaktadır.

Demiryolu taşımacılığında iki türlü taşıma yöntemi kullanılmaktadır. Bunlardan ilki, tam vagon taşıma olup, bu taşıma yönteminde, vagonun tamamı bir firma veya bir kişinin yüküyle dolu olup, gerekli taşıma gerçekleştirilmektedir. Diğer taşıma yöntemi olan perakende taşımada ise, değişik firma veya kişilerin yükleri aynı vagona yüklenerek taşıma yapılmaktadır.

Demiryolu taşımacılığında hem yolcu, hem de yük taşımacılığı faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Özellikle şehirler ve ülkeler arası uzun mesafelerde büyük miktarlarda kütleli olarak ağır, dökme, hacimli malların (kum, kömür, orman ürünleri vb.) taşınmasına olanak verir. Demiryolları düşük değerli, ağır malzemeler için kullanılmaktadır. 300–500 kilometreden uzun mesafelere hizmet eder. (Yıldıztekin, 2002; 16)

1.1.4.3.1. Demiryolu Taşımacılığının Avantajları

Demiryolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir:

- Karayolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında, gerek yük, gerek yolcu taşımacılığında demiryolları daha az enerji harcamaktadır.

- Ses kirliliği açısından, kara ve havayollarına göre daha az gürültülüdür (Lambert ve Stock, 1999; 88).
- Hava, su, toprak kirlenmelerine etkisi, kara ve havayollarına göre daha azdır.
- Karayollarına göre daha az arazi gerektirmektedir.
- Sis, don, yağmur gibi olumsuz hava koşullarından karayollarına göre daha az etkilenir; bu da, güvenlik, konfor ve rahatlığı açısından önemli bir faktördür.
- Demiryolu yapım maliyeti, otoyol yapım maliyetinden daha ucuzdur.
- Demiryolu taşımacılığında, sabit maliyetlerin toplam maliyetlere payı yüksek olduğundan, özellikle kitlesel taşımacılığa en elverişli ve en ekonomik taşımacılık türüdür.

1.1.4.3.2. Demiryolu Taşımacılığının Dezavantajları

Demiryolu taşımacılığının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- Kapsadığı pazar alanı, karayolu taşımacılığı ile karşılaştırılacak olursa, daha kısıtlıdır.
- Demiryolu taşımacılığında ilk yatırım maliyetleri yüksek olduğundan dolayı, genellikle devlet tarafından kurulup işletilmektedir.

1.1.4.4. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, terminaller arasında yapılan, hızlı ve zaman açısından büyük bir avantajı sağıp, en yeni ve en az yararlanılan taşımacılık yöntemidir. Havayolu taşımacılığı, 500 km.den daha uzak mesafeler için daha uygun bir taşıma yöntemi olup; değerli malzemelerin, küçük boyutlarda ve paketlenmiş biçimde taşınmasına elverişlidir. Yolcu taşımalarının yanı sıra, yedek parça, kitap, ilaç vb. yükte hafif, pahada ağır; yaş meyve ve sebze, iek gibi çabuk bozulabilen gıda ürünleri; mücevherat gibi kıymetli eşyaların taşınmasında, havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir (Lambert ve Stock, 1999; 93).

Havayolu taşımacılığının gelişimi göz önüne alındığında; 1980'li yıllarda havayolu ile deniz ürünleri, gazete, ilaç, yedek parçalar, her türlü yiyecek malzemesi gibi ürün ve malzemeler taşınmaktaydı. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise; elektronik ve teknolojik ürünler, balık ve deniz ürünleri, ayakkabı, iek, canlı bitki ve birçok dayanıklı tüketim malzemesi; havayolu ile taşınarak, taşınan ürün özellik ve nitelikleri değişiklik göstermiştir.

Günümüz dünyasında ise, küreselleşmenin giderek hız kazanmasıyla dünya üzerinde ulaştırma, lojistik ve iletişim hizmetleri değişim göstermektedir. Kk lekli ve sık sevkıyatlar, ticaret dünyasında yerini almaktadır ve zaman ve hız açısından koruduğu önemli avantajıyla havayolu taşımacılığını ne çıkarmaktadır. Bu süreç içerisinde, havayolu taşımacılığında, hem dünyada, hem de Türkiye'de büyük gelişmeler geçirerek, gittikçe daha fazla talep almaktadır (International Air Transport Association, 2004; 75).

1.1.4.4.1. Havayolu Taşımacılığının Avantajları

Havayolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir:

- Havayolu taşımacılığının sağladığı hız avantajı, depolama maliyetlerini azaltıcı bir etkiye sahip olduğundan, bu bir avantajdır (Yıldıztekin, 2002; 22).
- Havayolu taşımacılığının ülkeler arası ve hatta kıtalar arası taşımacılıkta önemli rol oynamasının en temel sebebi; ulaştırmada sağladığı büyük sürattir.
- Zamandan önemli oranda tasarruf sağlamasıyla beraber, en hızlı ve güvenli taşımacılık türü, havayolu taşımacılığıdır.

1.1.4.4.2. Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları

Havayolu taşımacılığının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- Diğer taşıma yöntemlerine göre çok pahalı bir taşımacılık yöntemidir.
- Yakıt tüketimi, terminal ihtiyaçları, uçakların sık sık bakıma girip yenilik talep eden özellikte olması büyük bir finansmanı gerekli kıldığından, işletme giderleri oldukça yüksektir (IATA, 2004; 81).

1.1.4.5. Boru hatları Taşımacılığı

Boru hatları, genel olarak taşıma yöntemleri içerisinde kendine özgü bir önem ve yere sahiptir. Boru hatları, ham petrol, benzin, gaz, motorin, doğalgaz, fuel oil gibi sıvı ve gaz taşımacılığının yanı sıra; gelişmiş ülkelerde boraks, bakır, kömür gibi katı maddeler ve çeşitli tarım ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır (BOTAŞ, 2006; 24).

1.1.4.5.1. Boru hatları Taşımacılığının Avantajları

Boru hatları taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir:

- Boru hatları, hava ve trafik sorunlarından etkilenmez.
- Tüm taşıma türleri içinde en yüksek sabit ve en düşük değişken maliyetlere sahip taşımacılık yöntemidir (Baki, 2004; 54).
- Kurulduktan sonra, en ucuz taşıma yöntemidir (Tek vd., 1994; 14).

1.1.4.5.2. Boru hatları Taşımacılığının Dezavantajları

Boru hatları taşımacılığının dezavantajları aşağıdaki gibidir:

- **Boru** hattının önemli bir dezavantajı, bu taşıma istemine özgü olan esnek olmayan yapısıdır. Büyük maliyetle bir kere inşa edildikten sonra talep artışına uyum sağlamak kolay değildir. Kuruluş maliyeti yüksektir ve uzmanlık gerektirir. Taşıma kapasitesini değiştirmek ilave yüksek maliyetler getirmektedir. Arz veya talepte bir azalma, gelir azalmasına neden olarak sistemin ekonomik bağımsızlığını etkileyebilir (Çancı, 2006; 2).
- Üretim veya tüketimde coğrafi kaymalar da diğer bir sınırlama nedenidir; iki yer arasında inşa edilmiş olan **boru** hattı değişimlere kolayca uyum sağlayamaz.
- **Boru** hattı güzergahlarının inşasında doğal hayata zarar verebileceği kuşkusunu nedeniyle çevresel kaygılar ön plana çıkabilir.

1.2. DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %75 - %80'inin deniz yolu ile gerçekleştirildiği ve diğer ulaştırma sistemleri içerisinde deniz taşımacılığının büyük avantajlarının olduğu bilinmektedir (Demkes ve Tavasszy, 2000; 66).

Dünyanın birçok bölgesi ve ülkesi birbirinden denizlerle ayrılmış olduğundan, bu alanlarda sadece hava ve deniz yolu kullanılarak ulaşım yapılabilmektedir. Ayrıca, düşük maliyetle büyük kapasitede taşımalar için en elverişli sistem deniz taşımacılığıdır. Birim maliyetin, demiryolu ve karayoluna oranla çok düşük olduğu uygulamacılar tarafından bilinmekte ve bilimsel olarak da kabul edilmektedir.

Uluslararası havayolu ve karayolu çoğu kez başka ülkelerin sınırlarından geçilerek yapılmaktadır. Bu durum, dünya genelinde bitmeyen gerginliklere sebep olduğundan dolayı, ülkeler bu tür taşımacılıktan mümkün olduğunca kaçınmaktadırlar. Bu bakımdan, genellikle uluslararası sularda fazla problem çıkarmadan yapılan deniz taşımacılığı tercih edilmektedir (Skjoett-Larsen, 2000; 379).

Deniz taşımacılığının bu avantajları nedeniyle, gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler bu sektöre çeşitli desteklerle yatırım yapmaktadırlar. Bu yatırımların en önemli sebeplerinden birisi; öncelikle dış ticaret yüklerinin ulusal filo ile taşınmasını gerçekleştirerek, ülkeye döviz tasarrufu sağlamasıdır. Diğer taraftan, ülkeler arası yapılan taşımalarından da ülkeye direkt döviz kazandırılması ana amaçlardandır (Beresford vd., 2003; 47).

1.2.1. Uluslararası Deniz Taşımacılığı Tanım ve Kapsamı

Uluslararası deniz taşımacılığının geçmişten günümüze değin uzanan, en dar tanım ve kapsamından, en geniş tanım ve kapsamına kadar anlamları mevcuttur.

Uluslararası deniz taşımacılığına ait çeşitli kaynaklardan elde edilen tanımları aşağıda incelemek mümkündür.

Dünyadaki gelişmelere ve özellikle ticaret alanındaki gelişmelerin hepsine deniz ticareti yönünden bakılması gereklidir. Tüm endüstriler içerisinde en çok deniz taşımacılığının bir uluslararası endüstri alanı olduğu görüşü yaygındır (Farthing, 1987; 3).

Uluslararası deniz taşımacılığı; gemi inşa ve yan sanayi, limanlar, acentelikler, deniz ve çevre ilişkileri, deniz ve turizm ilişkileri, deniz ve uluslararası ilişkiler, deniz ve hukuksal normlar gibi pek çok faaliyeti içeren bir süreci ifade etmektedir. Uluslararası deniz taşımacılığı, ekonomik, siyasal, sosyal, hukuksal ve teknik boyutuyla kapsamlı bir faaliyetler bütünüdür (Tez,1992; 2). Bu tanımları biraz daha genişletecek olursak; uluslararası deniz taşımacılığı; tersaneler, armatörler, gemi ve sigorta acenteleri, gemi kiralayan kuruluşlar, deniz adamı yetiştiren ilgili okullar, sahil güvenlik, kıyı seyir emniyeti ve devletin deniz taşımacılığı ile ilgili diğer kurum ve kuruluşlarını içermektedir.

Dünya deniz ticareti bir endüstridir ve uluslararası deniz taşımacılığı da bu endüstrinin bir alt koludur (Omdan, 1991; 5). Devlet Planlama Teşkilatı, uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetlerinin kendi içerisinde 4 alt bölümden oluştuğunu belirtmiştir: (Devlet Planlama Teşkilatı, 2006a; 9).

- Kabotaj sahalarında yük ve yolcu taşımaları,
- İthal, ihraç, yabancı limanlar arası ve transit yük taşımaları, dış hat yolcu taşımaları,
- Göller ve nehirlerdeki yük ve yolcu taşımaları,
- Kıyı emniyeti ve güvenlik.

Devlet İstatistik Enstitüsü, Endüstriler arası İşlemler Tablosu'nda ülke genelindeki tüm sektörleri 64 sektör olarak sıralamış ve bu sıralamada 58 no'lu hizmet sektörü olarak denizyolu yük taşımacılığı sektörü yer almıştır. D.İ.E'nin

input-output tablosundaki sektör kapsamlarında deniz taşımacılığı sektörünün kapsamı şu şekildedir: (Devlet İstatistik Enstitüsü,1989; 2).

- Denizde ve karasularında taşıma,
- Memleket içi suyollarında taşıma,
- Suda taşımaya yardımcı faaliyetler,
- Antrepoculuk ve ardiye hizmetlerinin bir kısmı,
- Sevk ve ambalaj hizmetlerinin bir kısmı.

1.2.2. Dünya Denizcilik Sektörü ve Önemi

Ülkeler arası ticaretin yapılmasını sağlayan ulaştırma, insan ve eşyanın bir noktadan diğer noktaya taşınması veya hareketini ifade etmektedir. Ulaştırma sektörünün alt sistemlerinden birisi olan deniz taşımacılığı, çoğunlukla birden fazla ülke arasında gerçekleştirilen, uluslararası bir niteliğe sahip bir taşımacılık yöntemidir. (Beresford vd., 2003; 50). Günümüz dünyasında denizcilik sektörü, gelişen teknolojiyle beraber; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet endüstrisidir.

Taşımacılık bir ülkenin ekonomisinde üretim sürecinin en önemli unsurlarından birisidir. Üretilen mal ve hizmetlerin değişik taşıma sistemleri ile üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine hareketi sağlanır. Deniz yolu taşımacılığı alıcı ile satıcı arasında bağ kuran ulaşım sistemidir (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1997; 48).

Dünyada gelişen genel ekonomik faaliyetlerin bir sonucu olarak, denizcilik sektörünü oluşturan konular ve faaliyetler ortaya çıkmaktadır. Bu sebepten dolayı, dünya genelindeki ekonomik ve siyasi faaliyetler üzerindeki olumlu veya olumsuz gelişmeler, denizcilik sektörünü doğrudan etkilemektedir (Craig, 2000; 12). Örneğin; 1990'da başlayan Körfez Krizi, denizcilik sektöründeki olumlu gelişmeleri durdurmuş ve olumsuz bir şekle sokmuştur. Körfez Krizi boyunca siyasi istikrarsızlığın dünya ticaret ve ekonomisinde yarattığı duraklama sonucunda, çelik

üretiminde bir azalma olmuştur. Bu da, denizyolu taşımacılığına, deniz cevheri taşımacılığındaki düşüş olarak yansımıştır.

Petrol fiyatlarındaki istikrarsızlık, ham petrol taşımacılığında düşüşe neden olarak; Irak'a uygulanan ambargo dünya ticaretindeki büyüme hızının ve dolayısıyla denizyolu taşımacılığında büyüme hızının duraklaması ve 1990 yılı dünya deniz ticaretinde bir gerileme dönemi yaşanması durumunu ortaya çıkarmıştır (Tez, 1992; 21-22). Bu gibi ticaret hacminde zaman zaman ortaya çıkan duraksamalar, denizcilik sektörüne de yansyarak, krizlere yol açmıştır. Görüldüğü üzere, uluslararası siyasi, ekonomik, sosyal gelişmeler denizyolu taşımacılığının kural ve koşullarını belirlemektedir.

Denizyolu taşımacılığında ülkeler sadece kendi yüklerinin taşınmasıyla yetinmemekte, diğer ülkelerin yüklerini taşımaya da ilgi göstermektedir. Dünyada yapılan taşımacılığın yaklaşık olarak %75-%80'i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu yoğun taşımacılığın bir sonucu olarak, denizcilik sektöründeki korumacı uygulamaların en aza indirilmesi, denizcilik faaliyetlerinin serbestleştirilmesi gibi gelişmeler yaşanmaktadır (Craig, 2000; 13). Bu durum da, dünya genelinde ticaretin serbestleştirilmesine paralel olarak gelişmiştir. Ayrıca, denizcilik sektörü sermaye yoğun bir yatırım tipi özelliği taşıdığından ötürü, zorunlu olarak devlet desteğine gereksinim duymaktadır.

20. yüzyılın son dönemlerinde, dünyada yaşanan siyasi ve teknolojik gelişmeler, dünya denizcilik sektörünü de etkilemiş ve önemini bir kat daha arttırmıştır. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak, denizcilik sektöründe yaşanan en büyük yapısal değişim, gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artmasıdır. Böylece, kıtalar arası taşımacılıkta uzaktaki pazarlara ulaşım daha da kolaylaşmıştır (Craig, 2002; 12). Yine aynı dönemde; kara, deniz ve hava taşımacılığı kendi aralarında bütünleşme eğilimi göstererek, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına imkân sağlayan kombine taşımacılığı ortaya çıkartmıştır. Birim yük kavramı ile ortaya çıkan konteyner taşımacılığı, günümüzde önemini korumaktadır.

Denizyolu taşımacılığındaki üretim artışı ancak birim kapasitenin taşıyacağı yük miktarının arttırılmasıyla sağlanır (Atken ve Albayrak, 1988; 52). Bu şekilde, deniz ticareti, her safhada ekonomik girdi sağlayarak ülkesine ekonomik ve iktisadi açıdan katkı sağlayabilir. Güçlü bir ticaret filosuna sahip olan ülkeler, denizyolu taşımacılığı ile ülkelerine döviz girdisi sağlayabilmektedir. Ayrıca, uluslararası sularda bayrak gezdirmek suretiyle politik güç sağlayarak ülke itibarını arttırmaktadırlar (Akkaya, 1986; 42).

1.2.3. Denizyolu Taşımacılığının Tercih Edilme Sebepleri

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma yöntemlerine göre tercih edilme nedenleri çeşitlidir. Bu nedenler aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yükler, denizyolu taşımacılığı ile bir defada bir noktadan diğer bir noktaya kolaylıkla taşınabilmektedir. Bu özellik, diğer taşıma yöntemlerine göre düşük maliyet sunmasından dolayı bir avantajdır (Goss, 2002; 17).
- Denizyolu taşımacılığı, uluslararası sularda daha emniyetlidir. Bunun sebebi, özellikle karayolu ve havayolu taşımacılığında, ülkeler arası taşıma yapılırken, diğer ülkelerin karayolu ve havayolu sahasının kullanılması, bu ülkelerde olası çeşitli gerginlik ve sorunlara yol açabilmektedir. Bu da ticareti olumsuz etkilemektedir (Davis ve Favicchio, 2002; 23).
- Gelişmiş yükleme, boşaltma teknikleri ve limanların uygunluğu gibi faktörlerin etkisiyle denizyolu ile yapılan taşımacılık daha hızlı olmaktadır.
- Birçok ülke birbirinden denizlerle ayrılmıştır ve dünyanın 3/4'ünü denizler oluşturmaktadır. Bu koşullar altında, birbirinden denizlerle ayrılmış ülkeler arası taşımacılık ancak hava veya denizyolu ile yapılabilmektedir.

Denizyolu taşımacılığının, havayolu taşımacılığına göre daha uygun bir taşımacılık türü olmasının sebebi, havayolu taşımacılığının pahalı olmasında yatmaktadır (Başoğlu, 1998; 6).

- Taşımacılığın ekonomik açıdan, noktalar arasından ulaşımının en kısa zaman ve en az maliyetle, bir bütün olarak yapılması hedeflenir. Denizyolu taşımacılığı da, bu noktada en avantajlı konuma sahip durumdadır (Davis vd., 2002; 24)

Denizyolu taşımacılığının yukarıda sıralanan tercih edilme sebeplerinin yanı sıra, deniz ticaretinin ülke ekonomisinin ödemeler bilançosuna olan katkıları şöyle sıralanabilir: (Pekdemir, 1991; 24)

- Ulusal ambarlar ve gemi işletmecilerinin ülke dışında elde ettikleri navlun gelirleri,
- Yurtdışına deniz sigortacılığı hizmeti sunan ulusal sigorta şirketlerinin gelirleri,
- Ulusal limanlara yabancı gemilerin ödedikleri liman hizmet masrafları,
- Ulusal armatörlerin gemilerini kiralayan yabancı denizcilik şirketlerinin ödedikleri kira gelirleri,
- Ulusal tersanelerin yabancı gemilerden elde ettiği inşa, bakım, onarım vs. gelirler.

Ülkemiz gibi, denizden en üst seviyede faydalanma konumunda olan ülkeler dünya ticaretinde pay sahibi olup ekonomik kalkınmasını gerçekleştirmek adına, stratejik konumu dolayısıyla denizyolu taşımacılığına gereken önemi vermelidirler. Dış ticaretini geliştirmek, istihdam ve döviz tasarrufu sağlamak gibi ekonomik ve sosyal hedefleri gerçekleştirebilmek için, ülke gereksinimlerine en iyi uyabilecek bir ulaştırma sistemi kurmak şarttır. (Başoğlu, 1998; 6). Günümüzde, ülkelerin kısa ve uzun vadeli hedeflerinin uygulanmasında, denizcilik sektörü etkin görevler üstlenerek, ulaştırma sektörünün en önemli alt sistemlerinden birini oluşturmaktadır.

1.2.4. Denizyolu Taşımacılığı Türleri

Denizyolu taşımacılığı, hitap edilen alana göre, kabotaj taşımacılığı ve yük taşımacılığı; hizmetin sürekliliğine göre düzenli ve düzensiz taşımacılık; taşınan yükün türüne göre ise kuru yük ve sıvı yük taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır.

1.2.4.1. Hitap Edilen Alana Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

- **Kabotaj Taşımacılığı**

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir (Ünalmiş, 2005; 87).

Uluslararası rekabete kapalı olan denizyolu taşımacılığı olarak tanımlayabileceğimiz kabotaj taşımacılığında hizmet iç piyasaya dönüktür. Rekabet ise ulusal niteliktedir.

Kabotaj hakkı, bir devletin kıyılarında deniz ticareti yapma veya sularında ticaret ve sanat uygulayabilme hakkını vatandaşlarına ve özellikle kendi bayrağını taşıyan gemilere verme suretiyle elde edilen ayrıcalıktır (Ünalmiş, 2005; 87).

- **Uluslararası Taşımacılık**

Uluslararası deniz taşımacılığında uluslararası rekabet söz konusu olup, taşıma hizmeti uluslararası piyasa koşullarına göre yürütülür. Taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ile yolculuk ülke sınırları dışında gerçekteşmektedir.

1.2.4.2. Hizmetin Sürekliliğine Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

- **Düzenli (Layner) Taşımacılık**

Layner taşımacılığında düzenli, sürekli hizmet söz konusudur. Bu hizmet türünde zamanlama esastır. Gemiler seferlerini ve hizmetlerini belirli bir tarife uyarınca sürdürürler. Hangi limanlara ne zaman uğranacağı sefer programlarında belirtilir. Layner taşımalarında hizmet tramp taşımacılığına göre daha pahalıdır. Bunun nedeni layner taşımacılığında, gemilerin yükten önce hizmeti esas tutmalarıdır (İncaz ve Alkan, 2003; 398).

Bu taşımacılık türünde yük genellikle heterojendir ve çoğunlukla genel kargo taşınmaktadır. Parça yük olarak tanımlanabilecek bu yükler ya ambalajlı olmakta ya da adet esasına göre gemilere yüklenmektedir.

- **Düzensiz (Tramp) Taşımacılık**

Tramp taşımacılığı, yük olan limanlar arasında hizmetin yapılması şeklinde ortaya çıkar, düzensiz bir taşıma şeklidir. Layner taşımacılığında hizmet esas iken, tramp taşımalarında yük temeldir. Tramp taşımaları çoğunlukla iki liman arasında yapılır. Yük nerede ise orada tramp hizmeti oluşur. Tramp taşımaları ekonomik değeri düşük dökme yükleri kapsar (İncaz ve Alkan, 2003; 398).

Tramp taşımacılıkta kömür, hububatlar, maden cevheri, şeker, gübre gibi çeşitli dökme yükler taşınmaktadır ve yüklerin büyük bir kısmını mevsimsel yükler oluşturmaktadır.

1.2.4.3. Taşınan Yükün Türüne Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

- **Kuru Yük Taşımacılığı**

Kuru yük taşımacılığının konusunu maden cevheri, kömür, gübre, tahıl, fosfat gibi ürünler oluşturur. Kuru dökme yük, yükleme ve taşıma yönünden, geminin güvenliği yönünden bazı tehlikeler arz eder. Gemi işletmesinin bu tehlikeleri önlemek için gereken tedbirleri alması gerekmektedir.

- **Sıvı Yük Taşımacılığı**

Sıvı yük taşımacılığını ham petrol, petrol ürünleri, su, kimyasal maddeler, sıvı gazlar oluşturur. Tüm deniz taşımacılığında en büyük taşıma tonajını (yaklaşık yarısını) sıvı yük taşımacılığı oluşturmaktadır. Kimyasal maddeler genellikle tehlikeli yük grubu içinde olup hem taşıma emniyeti ve hem çevre koruma yönünden problem yaratabilen maddelerdir (İncaz ve Alkan, 2003; 399).

1.2.5. Deniz Ticaretini Etkileyen Faktörler

Deniz taşımacılığında etkin olan faktörleri 5 alt gruba ayırmak mümkündür: (Tekin, 1987; 117)

- Liman faktörü
- Araç faktörü
- Personel faktörü
- İşletmecilik faktörü
- Deniz araçları faktörü

1.2.5.1. Liman Faktörü

Limanlarda, elleçleme faaliyetinin hızlı ve emniyetli bir şekilde yapılabileceği bir kaldırma ve iletme sisteminin kurulması ve yeterli sayıda depolama ve muhafaza tesislerinin bulunması gerekmektedir. Elleçleme, malzemelerin depoya taşınması, depoda istiflenip oradan nakliye aracına taşınarak, taşıma işleminin yapılması gibi işlemleri içermektedir (Hatunoğlu, 1999; 15).

Karadan gelen ve karaya taşınacak mallar, limanlarda emniyetli ve hızlı bir şekilde elleçlenebilmek ve muhafaza edilmek zorundadır (Farthing, 1987; 12). Aynı zamanda, yükün gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması gibi işlemler, mala zarar vermeyecek şekilde yapılmalıdır. Tüm bu işlemlerin başarıyla gerçekleştirilebilmesi, limanda bazı tesis ve sistemlerin mevcudiyetiyle mümkündür.

1.2.5.2. Araç Faktörü

Deniz araçları, taşıyacakları yükün özelliğine göre yükün emniyetli bir şekilde ve ekonomik olarak taşınabileceği kapasite ve yapıda olmalıdır. Optimum araç kapasitesi; yükün taşınacağı limanlar arasındaki mesafeye, araç hızına, taşımadaki girdi miktarına, taşınan malın cins ve özelliklerine, limanlar ve deniz yollarının fiziksel özelliklerine bağlı olarak belirlenir (Hatunoğlu, 1999; 16). Yapı şekli ise, taşınacak yükün şekline göre, en kolay ve kısa sürede gerçekleşecek yükleme ve boşaltmaya imkân verecek özellikte olmalıdır.

1.2.5.3. Personel Faktörü

Ulaştırma sistemleri içerisinde, personelinin eğitimi uluslararası kurallara göre yapılması zorunlu alanlardan birisi, denizcilik sektörüdür. Denizcilik sektöründe çalışan personelin eğitimi çok önemlidir. Denizcilik, uluslararası bir sektör olduğundan, denizcilik eğitimini de bu ölçekte değerlendirmek gerekmektedir. Bir gemi adamının yetersizliğinden kaynaklanan kusurun bedelini, dünya denizleri ve insanlar ödemektedir. Bu nedenle, denizcilik eğitimi uluslararası boyutta ele alınarak;

denizde can, mal ve çevre güvenliği ile ilgili sözleşmeler ve liman devleti denetimleri uygulanmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı&İTÜ, 2004; 92).

1.2.5.4. İşletmecilik Faktörü

Deniz araçlarının bakım, onarım ve donatım hizmetlerinin belirli bir plan çerçevesinde, kusursuz olarak yürütülmesi deniz ulaşımının ana ilkelerinden birisidir. Bu ilkenin gerçekleştirilmesi ise, yükün bağlanmasıyla ilgili faaliyetlerin acente, temsilcilikler ve diğer kuruluşlarla koordinasyon içerisinde planlanarak oluşturulması, uluslararası ilişkiler ve bağlantıları kurabilecek bilgili ve yetenekli kadronun bulunması ve deniz araçlarının olabildiğince yüksek doluluk oranlarıyla seyirinin temin edilmesine bağlıdır (Lambert ve Stock, 1999; 95).

1.2.5.5. Deniz Araçları Faktörü

Deniz araçlarının üretimlerinin denizyolu taşımacılık şartlarına uygun olması, ekonomik ulaşım yönünden çok önemlidir. Deniz araçlarının ülkemizdeki üretimi çeşitli nedenlerle uzun bir süreyi kapsayabilmekte, kapasiteler hiçbir zaman tam olarak kullanılmamaktadır.

1.2.6. Denizcilikle İlgili Uluslararası Kuruluşlar

Dünyada denizcilikle ilişkisi dolaylı ya da dolaysız yoldan olmak üzere çalışmalarını sürdüren ve deniz ticaretini kalkındırmaya yönelik politikalar üreten çeşitli örgütler mevcuttur.

Denizcilikle ilgili uluslararası kuruluşlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
- UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)
- OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)
- WTO (Dünya Ticaret Örgütü)

- ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü)

1.2.6.1. IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) kuruluşuna yönelik sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde İsviçre'nin Cenevre kentinde toplanan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı'nda kabul edilmiştir.

IMO'nun amacı; denizde emniyeti ve güvenliği arttırmak ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik gerekli kuralları belirlemek ve bu kuralların belirli standartlar altında tüm dünyada uygulanmasını sağlamaktır.

IMO, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen, Birleşmiş Milletler ile özel işbirliği ilişkileri bulunması nedeniyle BM'nin denizcilikle ilgili tek yetkili organıdır, bu açıdan büyük önem taşımaktadır. Organizasyon, 166 üye devletten ve 3 ortak üye ülke ile birçok uluslararası kuruluştan oluşmaktadır. IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt-Komite tarafından yürütülmektedir (<http://www.imo.org/> Erişim:12.07.2008).

Türkiye, IMO'nun 1958 yılından beri üyesi olup, IMO tarafından hazırlanıp uluslararası çapta yürürlüğe giren 24 ana sözleşmeden 13'üne taraf olmuştur.

IMO'nun sorumlu olduğu uygulamalar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Uluslararası deniz ticareti ile ilgili olarak Hükümetler arasında her türlü konuyla ilgili olmak üzere uygulanan kurallarda işbirliğini sağlamak,
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliğini sağlamak,
- Deniz hizmeti kaynaklarının her türlü ayrımdan arınmış bir şekilde dünya ticareti üzerine hizmet edilmesini sağlamak,

- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek,
- Uluslararası deniz güvenliği açısından gerekli teknik önlemlerin alınması ve buna ilişkin olarak uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek, olarak sıralanabilir.

1.2.6.2. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun bir organı olan UNCTAD, ekonomik kalkınmanın sağlanması için gerekli tedbirlerin görüşüldüğü, formüle edilip uygulamaya çalışıldığı bir uluslararası konferans olarak görev yapmaktadır.

Bu konferansın diğer Birleşmiş Milletler Kuruluşları ile uluslararası ekonomik örgütlerden önemli farkı, gelişmiş ülkeler ile gelişme sürecindeki ülkeler arasındaki uluslararası ticareti engelleyen güçlük ve zorlukların ortadan kaldırılmasıdır.

Bu konferansta, 77'ler olarak adlandırılan Latin Amerika, Asya ve Afrika ülkelerinden oluşan gelişme sürecindeki ülkeler A ve C Grupları içinde, Türkiye'nin de içinde bulunduğu OECD Ülkeleri B Grubu içinde, Eski Doğu Bloku Ülkeleri D Grubu içinde, Çin kendi başına E Grubu içinde temsil edilerek çalışmalara katılmaktadırlar(<http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1530&lang=1> Erişim: 12.07.2008).

UNCTAD, denizcilik sektöründe BM Kuruluşları içerisinde en dinamik olan konferans olup, gelişme yolundaki ülkelerin yararına denizcilik sektörüne önem vermektedir. BM'nin Üçüncü Dünya Ülkeleri için hazırladığı kalkınma programını ve gelişmekte olan ülke denizcilerinin tecrübe elde etmesine yönelik olarak yardım programlarını yürütmektedir.

1.2.6.3. OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)

OECD, üye ülkelerin ekonomik, mali, sosyal, politika uygulamalarının belli bir uyum içinde ortaklaşa öğrenilip ortak sorunların çözümlenmesine, bu alanlarda uyulması zorunlu kuralların ortaya konulmasına imkan hazırlayan bir örgüttür. OECD'nin kurucu üyeleri, Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün 18 Avrupalı üyesi ile Kanada ve A.B.D.'dir.

OECD'yi kuran anlaşma, 14 Aralık 1960 tarihinde Paris'te imzalanmış ve 30 Eylül 1961'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 29 Mart 1961 tarihinde OECD üyesi olmuştur(http://www.oecd.org/pages/0,3417,en_36734052_36734103_1_1_1_1_1,00.html Erişim: 12.07.2008).

OECD bünyesinde deniz taşımacılığı alanında 1961 yılında Deniz Taşımacılık Komitesi (MCT, Maritime Transport Committee) kurulmuştur. OECD Deniz Taşımacılık Komitesi 1996 yılında armatörler, yük sahipleri ve nakliyecileri bir araya getirerek, özellikle A.B.D., Avrupa Birliği, Japonya, Avusturya ve Kanada düzenli hat taşımacılığında rekabet politikasını koordine etmeye çalışmalarını yürütmüştür. OECD Deniz Taşımacılık Komitesi'nin çalışmaları sadece üye devletleri kapsamamaktadır.

OECD Deniz Taşımacılık Komitesi dünyanın çeşitli yerlerindeki rekabet politikalarının uyumunu sağlamak ve deniz taşımacılığının öneminin artırılmasına yönelik olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Üye ülkelerin filolarının rekabet gücünün kuvvetlendirilmesi, gemi seyir güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi OECD'nin gündemini teşkil etmektedir.

1.2.6.4. WTO (Dünya Ticaret Örgütü)

WTO (Dünya Ticaret Örgütü) çok taraflı ticaret sisteminin yasal ve kurumsal organıdır. 1995 yılında kurulan WTO, 1947 yılında ticaretin önündeki engellerin çok taraflı müzakereler yoluyla kaldırılması amacıyla kurulan Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) yerini almıştır. WTO'nun bugünkü yapısı ve işlevi 1986–

1994 yılları arasında gerçekleştirilen ve son GATT Müzakere Turu olan Uruguay Müzakere Turu'nda belirlenmiştir.

WTO'nun esas fonksiyonları; WTO'yu oluşturan çok taraflı ticaret görüşmelerini yönetmek ve uygulamak, çok taraflı ticaret görüşmelerinde bir forum olarak görev yapmak, ticari anlaşmazlıklarına çözüm aramak, milli ticaret politikalarını denetlemek ve bu amaçlarla dünya çapında ekonomik politika yapımında görevli uluslararası kuruluşlarla işbirliğine gitmektir (<http://www.wto.org/> Erişim: 12.07.2008).

WTO anlaşması, tarımdan, tekstile ve konfeksiyona, hizmetlerden fikri mülkiyet hakları kurallarına kadar, değişik alanlarda 29 ayrı metinden oluşmaktadır. Bunlara ilave olarak WTO üyelerine ilave sorumluluklar ve taahhütler yükleyen, ilave 25 deklarasyon, karar ve anlaşma da bulunmaktadır. 2001 yılında başlayan ve halen devam eden Doha Kalkınma Gündemi Müzakereleri ise WTO şemsiyesi altında devam etmektedir.

Aralık 2005 tarihinde Hong Kong'ta düzenlenen WTO Bakanlar Konferansı'nda, WTO Üyeleri özellikle tarımla ilgili konularda bir ilerleme kaydedememişlerdir. Böylelikle, denizcilik sektörünün Hizmet Ticareti Genel Anlaşması'na (GATS) dahil edilmesi konusundaki görüşmeler devam ettirilememiştir. Dünya denizcilik otoriteleri piyasalardaki serbestliği sağlamak ve hızlandırmak için karşılıklı ve bölgesel anlaşmalar yapmak üzere Doha turunun yeniden gündeme alınmasını desteklemektedir.

1.2.6.5. ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü)

ILO, Birinci Dünya Savaşı sonrasında toplanılan Paris Barış Konferansı'nda (1919) Milletler Cemiyeti'ne bağlı olarak kurulan bir ajansın devamı niteliğindedir. İkinci Dünya Savaşı'nda Milletler Cemiyeti'nin kalkmasından sonra da varlığını devam ettirmiş ve Birleşmiş Milletler'in kurulması üzerine 1946 yılında Birleşmiş Milletler'in bünyesine girmiştir.

ILO, bütün dünya işçilerinin çalışma şartlarını ve hayat seviyelerini geliştirmek, işgücü eğitimi ve kullanımı konularında teknik yardımlar yapmak, kooperatifçilik ve kırsal bölgelerde sanayi yatırımlarını teşvik etmek gibi konularla uğraşmaktadır. Uluslararası göçmenlerin korunması, sendikal hakların savunulması, işçi ve işveren ilişkileri, ekonomik kalkınma ve teknolojik değişimlerin meydana getirdiği sosyal problemlerle de ilgilenmektedir (<http://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm> Erişim: 14.07.2008).

ILO ayrıca, gemi adamlarına sağlanacak yaşam şartları, minimum ücretleri, ücretli izinleri, iş güvenceleri, yurda geri iadeleri, sağlık sorunları, iktisadi refahlarının artırılması gibi çok geniş bir yelpaze içinde çeşitli konuları ele alarak gemi adamları için düzenli, adil bir çalışma ortamı yaratmaya çalışmaktadır. ILO'nun bu konular hakkında çıkarttığı ve uyguladığı çeşitli yasa ve anlaşmalar mevcuttur.

Türkiye, 9 Temmuz 1932 senesinde Milletler Cemiyeti'ne girmekle ILO'nun da üyesi olmuştur. Türkiye, ILO üyesi olarak çalışmalarını Ankara'da sürdürmekte ve ILO'nun çıkarttığı politika ve programların uygulanmasını sağlamaktadır.

1.3.DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Bu bölümde, dünya deniz ticareti başlığı altında; dünya ekonomisi ve dünya ekonomisindeki gelişmeler, OECD ülkelerine ait endüstriyel verimlilik, dünya deniz ticaretinin genel görünümü, petrol ticareti ve genel gelişmeler, kuru kargo taşımacılığı ve genel gelişmeler, ülkeler grubu itibariyle dünya taşımacılığı ele alınacak ve dünya deniz ticareti hakkında kapsamlı bilgiler edinilecektir.

1.3.1. Dünya Ekonomisi ve Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler

2005 yılı için dünya ekonomisindeki büyüme hızı, 2004 yılında gerçekleşen %4.1'lik büyüme hızına göre 0.5 gerileyerek, %3.6 olarak gerçekleşmiştir. Bu sonuç, Tablo 1.1.'de görüleceği üzere, 2002 ve 2003 yıllarıyla karşılaştırıldığında, dünya

genelindeki bölgelerde farklı adımlarda, iyi bir izlenim bırakmaktadır. Gelişmiş ülkelerde büyüme hızı, 2005 yılında %2.7 olarak belirlenmiştir. A.B.D.'nin ekonomik büyüme hızı iyi durumdadır; büyüme hızı 2005 yılında %3.5'tir. Japonya'ya baktığımızda, genişlemesini sürdürdüğünü ve %2.7'lik bir büyüme hızını yakaladığını görmekteyiz. Avrupa Birliği'ndeki büyüme hızı daha ağır olmuştur ve 2005'te %1.6 olarak kaydedilmiştir. İtalya'da hiçbir büyüme hızı gerçekleşmeyip, büyüme hızı %0'dır (United Nations Conference on Trade and Development, 2006; 2).

Gelişmekte olan ülkelerde ise, 2004 yılında kaydedilen %7'lik büyüme hızına göre daha düşük fakat neredeyse dünya ortalamasının iki katı kadar bir değer ile büyüme hızı %6.2 olarak gerçekleşmiştir. İngiliz Milletler Topluluğu ve Gelişmekte olan Asya Ülkeleri, %6.8 ve %7.2'lik yüksek büyüme oranlarına sahiptirler. Bu yüksek büyüme oranları, özel sektör ve kamu harcamalarıyla canlanan yüksek ihracat kazanımları ile ilişkilidir. Çin ve Hindistan'ın büyüme oranları da sırasıyla, %9.9 ve %7.1 olarak kaydedilmiştir. Gelişmekte olan Latin Amerika, Afrika ve Ortadoğu ülkeleri büyüme oranları %4 ile %5 arasında değişmektedir. Sonuçta, Çin dışındaki gelişmekte olan ülkelerde ekonomik verimlilik, gelişmiş ülkelerdeki büyüme oranının neredeyse iki katı olarak, %5.3 olarak belirlenmiştir (UNCTAD, 2006; 3).

Tablo 1.1. Dünyadaki Ekonomik Göstergeler, 2002–2005 (Bir Önceki Yıla Göre Yüzdellik Değişim)

	Büyüme Oranı	Büyüme Oranı	Büyüme Oranı	Büyüme Oranı
Bölgeler/Ülkeler	2002	2003	2004	2005
Dünya	1,8	2,7	4,1	3,6
Gelişmiş Ülkeler	1,2	2,0	3,1	2,7
A.B.D.	1,6	2,7	4,2	3,5
Japonya	0,1	1,8	2,3	2,7
Avrupa Birliği	1,2	1,2	2,5	1,6
Almanya	0,1	-0,2	1,6	0,9
Fransa	1,2	0,9	2,3	1,2
İtalya	0,4	0,3	1,2	0,0
İngiltere	2,0	2,5	3,2	1,7
Gelişmekte Olan Ülkeler	3,8	5,1	7,0	6,2
Çin Dışındaki Gelişmekte Olan Ekonomiler	2,6	3,9	6,2	5,3

Kaynak: UNCTAD, Handbook of Statics 2006; IMF, World Economic Outlook, April 2006, s.14.

1.3.2. Dünya Deniz Ticaretinin Genel Görünümü

Dünya deniz ticareti, 2005 yılında yüklenen mallarda 7.11 milyar tona ulaşarak oldukça büyük bir artış göstermiştir. Yıllık büyüme oranı, Tablo 1.2. ve Şekil 1.1.'de de gösterildiği üzere, %3.8'e ulaşmıştır.

2004 yılında petrolde ortaya çıkan büyük talep artışından sonra 2005 yılındaki talep büyümesi normale dönerek %1.3 oranında kalmıştır. Petrole olan

talep artışı; OECD ülkelerinde makul ölçülerde %0.2 oranında artmış olmasına karşın, OECD dışı ülkelerde bu artış %2.8 oranında gerçekleşmiştir. Petrol talebinde OECD dışı ülkeler bazında görülen bu gerilemenin kısmen Çin'in gelişme hızındaki yavaşlamadan kaynaklandığı düşünülmektedir. 2004 yılında %14 olarak gerçekleşen Çin'in petrol talebindeki artış; 2005 yılında %3.1'e düşmüştür (TÜSİAD, 2007; 65).

Dökme kuru yük taşımacılığına bakıldığında, Çin'in çelik endüstrisinin bu taşımacılık pazarını etkilemeye devam ettiği ve giderek daha önemli bir oyuncu olduğu görülmektedir. 2005 yılında söz konusu ülkenin kütük demir üretimi %31 oranında artmış, demir cevheri ithalatının %32 oranında ve 67 milyon tonluk artış göstermesinin sonucunda da; 2005 yılında tüm dökme kuru yük taşımacılığı pazarında gerçekleşen artışın %34'ünü tek başına karşılamıştır. OECD'nin yapmış olduğu değerlendirmeler, dünya ticaret hacmi artışında 2004 yılında gerçekleşen %9,5'luk daralmanın, 2005 yılında %7,3 oranına gerilemiş olduğunu ortaya koymaktadır (European Commission, 2006; 4).

Avrupa %21,8'e ulaşmışken, Afrika'nın dünya ihracatından aldığı pay, %8,5'tir. Asya, denizyoluyla yüklenen mallarda, %38,8 ile dünya tonajından en büyük payı alan kıtadır. Amerika, %22,1'lik payıyla, Okyanusya ülkelerinin %8,8'lik payıyla birlikte, ikinci sırada yer almıştır. Uluslararası ticaret kuruluşlarının payları ise şu şekildedir: Avrupa Birliği (EU), %14,8; Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi (GCC), %15.0; Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA), %10.1; Güneydoğu Asya Uluslararası Birliği (ASEAN), %6.6; Güney Yarımküre Ortak Pazarı (MERCOSUR), %7.0; Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı (COMESA), %1.5 olarak belirlenmiştir (European Commission, 2006; 5).

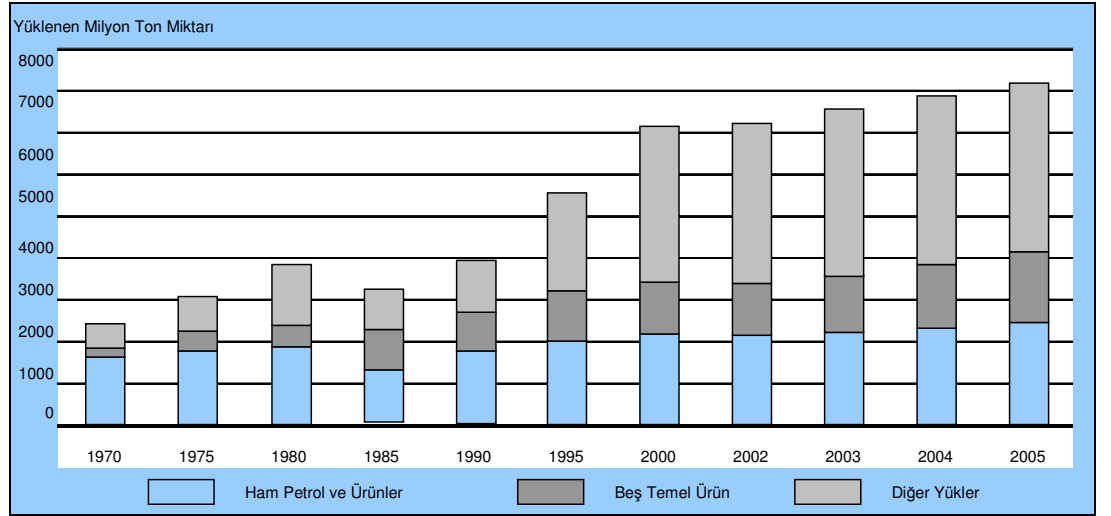
Tablo 1.2. Uluslararası Deniz Ticaretinin Yıllar İtibariyle Gelişimi
(Yüklenen Mallar)

Yıl	Petrol Yüğü		Kuru Yük				Toplam(tüm ürünler)	
	Toplam		Önemli Olan Ürünler*		Toplam		Önemli Olan Ürünler*	
	milyon ton	%değişim	milyon ton	%değişim	milyon ton	%değişim	milyon ton	%değişim
1970	1 442		1 124		448		2 556	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
2000	2 163		3 821		1 288		5 983	
2002	2 139		3 981		1 352		6 120	
2003	2 226	4.1	4 274	7.4	1 475	9.1	6 500	6.2
2004	2 318	4.1	4 528	5.9	1 587	7.6	6 846	5.3
2005	2 422	4.5	4 687	3.5	1 701	7.2	7 109	3.8

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Publication, New York and Geneva, 2006, s.17

* Demir cevheri, tahıl, kömür, alüminyum oksit, fosfat.

Şekil 1.1. Yıllar İtibariyle Uluslararası Deniz Ticareti



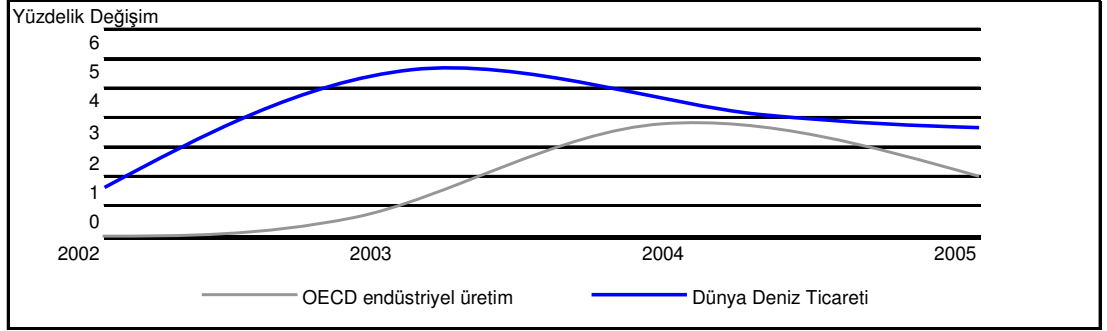
Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Publication, New York and Geneva, 2006, s.17

1.3.2.1. OECD Ülkelerine Ait Endüstriyel Verimlilik

OECD (Organization for Economic Co-Operation and Development) Ülkelerine ait endüstriyel üretim endeksi (2000 = 100 olarak baz alındığında), 2005 yılındaki ortalama 105.6'lık değeriyle, uluslararası denizcilik sektörü adına bir diğer önemli göstergelerden birisidir; bu veri Şekil 1.2.'de de görüleceği üzere, bir önceki yılda kaydedilen değere göre %2.2 bir artış yaşandığını göstermektedir (Deniz Ticaret Odası, 2006; 20).

A.B.D.'de 2005 yılının ilk yarısında indeks, 104.0 olarak sabitti, yılın son çeyreği boyunca 105.7 değerine ulaştı. Ortalama indeks, 104.5 olmuştur ve yıl için artış %3.4'tür. Japonya'da indeks yıl boyunca, 101.0 etrafında dalgalanmıştır ve dördüncü çeyrek boyunca 103.9'a yükselmiştir. Kore Cumhuriyeti'nde performans dikkate değerdir; durgun geçen yılın ilk yarısında 129.5 olarak kalmış; yılın üçüncü çeyreğinde indeks 133.6'a yükselmiş ve son çeyrekte 140.9 olarak belirlenmiştir (European Commission, 2006; 7). Yıl boyunca, Kore Cumhuriyeti, %6.2 değerinde bir endüstriyel verimlilik sağlamıştır. Avrupa'ya bakıldığında durum daha karışıktır. Bazı Batı ülkelerinde (örneğin Fransa'da 101.6) ortalama indeks sabit kalmıştır veya düşmüştür (örneğin İtalya'da 96.2'den 95.4'e düşmüştür), bazı Batı ülkelerinde ise, iyi bir artış yaşanmıştır (örneğin Almanya'da 102.6'dan 106.0'a çıkmıştır). Doğu Avrupa ülkelerinin performansı iyidir. Ortalama yıllık indeks, Polonya'da 124.8'den 129.9'a ve Çek Cumhuriyeti'nde de 135.62'den 143.8'e yükselmiştir. Bu iki ülkede de yıl boyunca endüstriyel aktivitedeki artış sabit kalmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2006; 19).

Şekil 1.2. OECD Endüstriyel Üretim ve Dünya Deniz Ticaretinde Yıllık Değişim, 2002-2005



Kaynak: OECD, Main Economic Indicators, Nisan 2006.

<http://www.oecd.org/document/> Erişim: 18.10.2007).

1.3.2.2. Petrol Ticareti ve Genel Gelişmeler

Lojistik taşımacılığı için tanker taşımacılığının önemi büyüktür. Petrol ticareti başlığı altında; ham petrol üretimi, petrol fiyatları artış nedenleri, yüksek petrol fiyatlarının dünya ekonomisine etkileri, rafineri gelişmeleri, doğalgaz üretimi, ham petrol yüklemeleri ele alınarak dünya petrol ticareti hakkında kapsamlı bilgiler edinilecektir.

2005 yılında, tanker taşımacılığıyla toplam dünya yüklemeleri, yıl boyunca %4.5 artış oranıyla, 2.42 milyar tona ulaşmıştır. Bu tanker ticaretinin yaklaşık %76.7'si ham petrol olmuştur. Dünya deniz ticaretinde tanker yüklemelerinin paylaşımı, %34.1'e kadar düşmüştür (Deniz Ticaret Odası, 2007; 20).

1.3.2.2.1. Ham Petrol Üretimi

2004 yılında ham petrol üretimi gün başına ortalama olarak 80,3 milyon varil(mbpd) olmuştur. Bu değer, bir önceki yıla göre %4,5'lik bir artış olduğunun ve 2000 yılından beri yıllık verimlilik açısından ikinci artış olduğunun göstergesidir. OECD ülkelerinden, A.B.D., Meksika, Norveç ve Avrupa Birliği'ni de içeren petrol

üreten ülkelerdeki petrol üretimi, %1.9'luk bir düşüşle, 20.7 mbpd olmuştur, bu sebepten bu ülkeler pazar paylarını %25.8 oranına azaltmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 20).

OPEC (The Organization of the Petroleum Exporting Countries) Ülkeleri üretimlerini, geçen 10 yıl içerisindeki en büyük oranla, %7.7'lik bir artışla 33.0'a yükseltmişlerdir. Pazar payları da 2003 yılındaki %39.6 oranından 2004 yılında %41.1'e yükselmiştir. Rusya Federasyonu, Çin, Brezilya ve çoğu küçük üreticiler ortalama üretimlerini %5.6'lık bir artışla 26.6 mbpd'ye çıkarmışlardır. Pazar payları da aynı oranda, %33.1'e yükselmiştir (UNCTAD, 2004; 16).

OECD ana üreticileri arasında, Meksika %1.0'lık artışla 3.8 mbpd üretime sahipken; A.B.D. %2.1'lik düşüşle 7.2 mbpd üretim yapmıştır (Pazar payı %8.5'tir). Norveç'in üretimi 3.2 mbpd'e (%2.1'lik düşüş), Avrupa Birliği'nin üretimi ise, 2.5 mbpd'e düşmüştür (%7.6 düşüş). Bu ülkelerdeki verimlilikteki düşüş İngiltere'deki üretimde düşüşe bağlıdır (%10.0 düşüş ve Pazar payı %2.0'dır).

Büyük üreticilerden Suudi Arabistan, bir önceki yıla göre %3.7'lik bir artışla, 10.6 mbpd bir ortalamaya sahip olmuştur. Sahip olduğu pazar payı, %13.1'e yükselmiştir. Ortadoğu'daki – İran, Birleşik Arap Emirlikleri ve Kuveyt - büyük OPEC petrol üreticileri, 4.1, 2.7 ve 2.4 mbpd'e ulaşarak, %2.3, %5.2 ve %8.7'lik artış yaşamışlardır. Pazar payları, %5.2, %3.3 ve %3.1 olmuştur. Bu bölgeler içerisinde en önemli artış payını 2.0 mbpd ile İran almıştır (UNCTAD, 2004; 17).

2004 yılı için Rusya Federasyonu'nun üretim verimliliği %8.9'luk artışla 9.3 mbpd olmuştur, pazar payı ise %12'dir. Brezilya'da üretim, %1'lik düşüşle 1.5 mbpd olmuş, Çin'de ise, %2.9'luk artışla 3.5 mbpd'lik değer elde edilmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 21).

2005 yılı boyunca üretim seviyesi sabit taleple birlikte yükselmiştir. Bazı ülkelerde üretim verimliliği çeşitli sebeplerle duraksamıştır: yılın başında Nijer Deltası'nda grevcilerin ayaklanması Nijerya'daki Shell faaliyetlerini etkilemiştir;

temmuz ayında Angola'da Chevron'un faaliyetleri ücret anlaşmazlığı sebebinden etkilenmiştir; ağustosta Kuzey Denizi'nde BP petrol tesisinde yaşanan yangın, verimliliği etkilemiştir; sonraki ay ise Karayipler'deki kasırga Meksika Körfezi'ndeki üretimi etkilemiştir (UNCTAD, 2004; 18).

Üretim artışına karşın, yıl boyunca fiyatlar artmıştır. 2005 Haziran ayında, G8 buluşmasında, dünya çapında ham petrol fiyatlarında yüksek bir fiyat belirlenmiştir. Varil başına \$40 ile başlamış, yaz boyunca \$57'a ulaşmış ve yıl sonunda \$50 olarak kalmıştır (UNCTAD, 2006; 18).

1.3.2.2.2. Petrol Fiyatlarının Artış Nedenleri

Makro planda petrol fiyatlarının yükselmesi temel olarak dört sebepten kaynaklanmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2006; 21):

- Dünyanın en zengin petrol sahalarına sahip Orta Doğu'da başta Irak savaşı, terörist hareketler, petrol üretiminin etkin bir şekilde yönetilememesi gibi sebeplerle istenen düzeyde üretim artışının gerçekleştirilememesi (Orta Doğu dünyada kanıtlanmış petrol rezervlerinin %70'ine sahipken bunların sadece %20'sini üretmektedir) ve dolayısıyla enerji arz güvenliğinin sağlanamaması fiyatları arttırmıştır.
- Orta Doğu'ya alternatif Kafkasya, Hazar, Orta Asya ve Batı Afrika gibi petrol bölgelerinden dünya piyasalarına geleceği beklenen kaynaklar gerek teknolojik, gerek jeopolitik ve jeo-ekonomik nedenlerle beklenildiği ölçüde ve zamanlamada üretime dahil edilememiştir.
- Dünya petrol ihtiyacı özellikle son yıllarda ciddi bir ekonomik büyüme içindeki Asya ülkelerinde artmıştır. Bu noktada Çin ve Hindistan'daki tüketim artışı dikkat çekmektedir. Çin 2003 yılında 1.664 milyon varil/gün ithalat yaparken 2005 yılında 2.703 milyon varil/gün petrol ithal etmektedir.

- Son olarak dünyanın en büyük petrol ithalatçısı olan ABD'nin ana petrol ve doğalgaz üretim sahalarının bulunduğu Meksika körfezi ve güney kıyılarını vuran Katrina ve Rita Kasırgaları ciddi olarak zarara yol açmış ve etkileri daha öncekilerden farklı olarak uzun süre hissedilecek bir tahribata neden olmuştur.

1.3.2.2.3. Yüksek Petrol Fiyatlarının Dünya Ekonomisine Etkileri

Yüksek petrol fiyatlarının dünya ekonomisine etkileri; enflasyon, büyüme, faizler ve cari açık, yatırımlarda durgunluk olmak üzere üç başlık altında sıralanabilir.

- **Enflasyon:** Yüksek petrol fiyatının en belirgin yansımalarından biri, enflasyonist baskıyı arttırmasıdır. Dünya ekonomisinin lokomotifi konumundaki ABD'de 2005 Eylül ayında görülen %4'lük enflasyon oranı 1991'den beri görülen en yüksek oran olmuştur. Euro bölgesinde de durum farklı değildir. 2005 yılı adına, yüksek petrol fiyatları Avrupa Merkez Bankası verilerine göre yılın son çeyreğinde enflasyon oranlarına etkisi açısından %2'lik ortalamadan %3,6'lara ulaşmış durumdadır. (Deniz Ticaret Odası, 2006; 21).
- **Büyüme, Faizler ve Cari Açık:** Yüksek petrol fiyatlarının büyüme üzerindeki olumsuz etkisi de yadsınamayacak boyuttadır. ABD'nin cari açığı 2005 yılında GSMH'sinin %6'sını aşmış durumdadır.
- **Yatırımlarda Durgunluk:** Yüksek petrol fiyatlarının diğer bir etkisi de artan fiyatlarla petrol ihraç eden ülkelerde meydana gelen tasarrufların yatırıma dönüşmemesidir (UNCTAD, 2006; 20). Petrol varil fiyatının ortalama 40 Dolar olduğu 2004 yılında petrol ihraç eden ülkelerin ortalama olarak tasarruf fazlası, 2001 yılına göre üç kat artışla 207 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2006; 22). Bu büyük

miktarlar maalesef yatırıma dönüşmemekte, olası ilave istikrarsızlıklara karşı muhafaza edilmektedir.

Bununla beraber; petrol fiyatlarının geleceği ile ilgili öne sürülen argümanlar fiyatların aratacağı yönünde ve düşeceği yönünde olmak üzere iki türdür.

- **Fiyatların Artacağı Yönünde Argümanlar**

Yüksek petrol fiyatlarının yeni bir “şok” olarak nitelendirilemeyeceğini ileri sürenler sağlıklı ve büyüme eğilimindeki bir dünya ekonomisinden destek alan güçlü bir talebin fiyatları yukarı çektiğini savunmaktadırlar. Bu çevreler, 2004 yılında aynı anda GSMH’larda ve petrol tüketim talebinde son 30 yılın en yüksek artışlarının yaşanmasını bu iddialarına delil olarak göstermektedirler. Gerçekten her yıl normalde %1–2 oranında büyüyen talep 2004 yılında %3,6 oranında artmıştır. Bu talep artışının yaklaşık 3/1’i, petrol talebi geçen yıl %16 gibi rekor düzeyde artan Çin’den kaynaklanmıştır. Ancak, Çin’de kişi başına düşen petrol talebi halen bir Amerikalınınkinin sadece onbeşte biridir (Deniz Ticaret Odası, 2006; 22).

ABD dünyanın en büyük petrol tüketicisi olmayı sürdürmektedir. Dünya üretiminin %25’ini tek başına tüketen ABD’nin petrole bağımlılığı arttıkça ekonomisinin petrole bağlı bir şok yaşama riski de artmaktadır. Bu gelişmenin ise dünyanın geri kalan bölgelerinde fiyatları yukarı doğru tırmandırması kaçınılmazdır.

- **Fiyatların Düşeceği Yönünde Argümanlar**

OPEC üyesi ülkelerden petrol rezervleri daha sınırlı olanlar için fiyatların yüksek seyretmesi tercih edilir olsa da Libya, Venezüella, Endonezya ve Nijerya’nın toplam rezervlerinden fazlasına sahip olan Suudi Arabistan, içinde bulunduğumuz tüm yüzyılda üretim yapabilecek petrole sahip bir ülke olarak uluslararası sermayenin OPEC dışı petrol kaynaklarının geliştirilmesine ya da alternatif enerji üretimi yatırımlarına kayabileceği endişesiyle fiyatların uzun süre yüksek seyretmesine taraftar değildir.

Fiyatların düşeceği yönündeki destekleyici diğer bir argüman ise Çin'de 2004 yılında yaşanan %16'lık petrol talep artışının geçici olacağı ve sürdürülebilir bir talep artışı olmadığı iddiasıdır (Deniz Ticaret Odası, 2006; 22).

Fiyatların düşeceği yönündeki bir diğer argüman, dönemsel ve bazen sert dalgalanmalar olsa da zaman içerisinde enerji kaynakları hem daha bollamış hem de daha ucuzlamıştır. Derinlerden petrol çıkarmanın maliyeti de ciddi oranda düşmüştür. 50 yıl önce Suudi Arabistan veya Teksas'taki zengin petrol yataklarından 60 metreden petrol çıkartmanın maliyeti ile bugün açık denizlerde yaklaşık 3200 metre derinden petrol çıkartmanın maliyeti neredeyse birbirine eşitlenmiştir. Görüleceği üzere her iki cephenin de argümanları oldukça güçlü dayanaklara sahiptir.

1.3.2.2.4. Rafineri Gelişmeleri

Dünya rafinerisi 2004 yılında, bir önceki yıla göre %3.4'lük artışla, 73.7 mbpd'ye ulaşmıştır. A.B.D.'deki rafineriler %1'in üstünde artmıştır ve bu ilerleme Kanada ve Meksika'da yaşanmıştır. Avrupa ve Rusya Federasyonu dünya ortalamasının %3.1 altında bir seyir takip etmiş ve %28.5 ile dünya hacmini oluşturmaktadır. En yüksek artış, %13.4'lük büyüme ile 5.5 mbpd'lik değerle, Çin rafinerilerinde elde edilmiştir. Bu değer, dünya verimliliğinin %7.4'lük kısmına eşittir. Ortadoğu, Afrika ve Avustralya'da rafinerilerdeki verimlilik 2004 yılı boyunca aşağı düzeyde kalmıştır (European Commission, 2006; 8).

1.3.2.2.5. Doğal Gaz Üretimi

2004 yılında doğal gaz üretimi 2003 yılına oranla %2.8'lik artışla 2,691.6 milyar küp m²(bcm) e ulaşmıştır. Bu üretim, petroldeki 2,422.4 milyon tona veya 50.4 mbpd'e eşittir. Ana üreticiler, 589.1 mbpd ile Rusya Federasyonu ve 542.9 mbpd ile A.B.D.'dir; ikisi birlikte toplam üretimin %42.1'lik kısmını oluşturmaktadır. (European Commission, 2006; 10).

2005 yılının başında, Sinopec, Çin'deki en büyük üretim alanı olan Tarim'de " Kela 2 " gaz çalışması için üretimi başlatmıştır. Yılın sonunda Exxon Mobil, Rusya Federasyonu'nun dünyadaki en büyük doğal gaz üreticisi pozisyonunu sağlamlaştırmak üzere, " Sakhalin 1 " gaz yağı çalışmasını başlatmıştır. Endüstrideki birleşme, 13.1 milyar \$ ile petrol şirketi olan "Sibneft" ve dünyadaki en büyük doğal gaz üreticilerinden olan "Gazprom" arasında olmuştur ve Rusya'nın yağ üretiminde %10'luk payı bu ortaklık almıştır. (European Commission, 2006; 10).

1.3.2.2.6. Ham Petrol Yüklemeleri

2005 yılında, ham petrol deniz yüklemeciliği, Tablo 1.3.'te de görüleceği üzere, %4.1'lik artışla 1.86 milyar tona ulaşmıştır. Temel yükleme yapan alanlar, Batı Asya'da 934.5 milyon ton, Kuzey Afrika'da 130.2 milyon ton ve Karayipler'de 247.6 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Ana yük boşaltma alanları, gelişmiş pazar ekonomisine sahip olan ülkeler olan Kuzey Amerika'da 537.7 milyon ton, Avrupa'da 438.4 milyon ton ve Japonya'da 215.0 milyon ton ile bulunmaktadır. 2005 yılının en önemli olayı, Rusya ihracatının sabit akışıdır, toplam olarak 132.3 milyon tonu bulmuştur; ikinci sırada ise 115.3 milyon ton ile Çin ithalatı bulunmaktadır (European Commission, 2006; 11).

Tablo 1.3. Ülkeler ve Yükler İtibariyle Dünya Deniz Ticareti

Ülke	Yıl	Yüklenen Mallar			Yüklenmeyen Mallar				
		Petrol Ham Ürünler		Kuru Yük	Tüm Mallar	Petrol Ham Ürünler		Kuru Yük	Tüm Mallar
Milyon ton değerinde Ticaret									
Dünya Geneli	1970	1 109.0	232.0	1 162.0	2 504.0	1 101.0	298.0	131.0	2 529.0
	1980	1 527.0	344.0	1 833.0	3 704.0	1 530.0	326.0	823.0	3 679.0
	1990	1 287.0	468.0	2 253.0	4 008.0	1 315.0	466.0	365.0	4 126.0
	2000	1 664.7	497.8	3 820.6	5 983.2	1 728.2	541.7	003.4	6 273.3
	2002	1 630.0	508.6	3 981.0	6 119.6	1 695.6	539.5	089.9	6 325.0
	2003	1 695.4	530.9	4 273.7	6 500.0	1 754.5	536.8	306.4	6 597.7
	2004	1 783.4	534.2	4 527.9	6 845.5	1 807.8	557.1	528.5	6 893.4
	2005	1 856.6	565.3	4 686.8	7 108.7	1 853.5	572.6	695.9	7 122.0
Ülkeler Grubu İtibariyle Ticaret Payının Dağılımı									
Dünya Geneli	1970	42.6	12.7	44.7	100.0	43.5	11.9	44.6	100.0
	1980	41.2	9.3	49.5	100.0	41.6	8.9	49.5	100.0
	1990	32.1	11.7	56.2	100.0	31.9	10.8	57.3	100.0
	2000	27.8	8.3	63.9	100.0	27.5	8.6	63.8	100.0
	2002	26.6	8.3	65.1	100.0	26.8	8.5	64.7	100.0
	2003	26.1	8.2	65.7	100.0	26.6	8.1	65.3	100.0
	2004	26.1	7.8	66.1	100.0	26.2	8.1	65.7	100.0
	2005	26.1	8.0	65.9	100.0	26.0	8.0	65.9	100.0
Merkez ve Doğu Avrupa	1970	3.4	8.0	6.9	5.6	1.2	1.0	3.8	2.3
	1980	3.6	14.6	5.2	5.4	2.3	0.4	6.0	4.0
	1990	4.6	11.8	3.8	5.0	2.6	0.3	5.8	4.1
	2000	5.5	8.9	4.1	4.9	0.5	0.4	1.9	1.4
	2002	5.6	8.2	4.4	5.0	0.6	0.6	1.6	1.3
	2003	6.9	8.3	4.1	5.2	0.6	0.6	1.5	1.2
	2004	7.0	8.3	4.0	5.1	0.6	0.6	1.5	1.2
	2005	7.1	7.9	3.9	5.0	0.6	0.6	1.5	1.2
Asya Sosyalist Ülkeleri	1970			1.2	0.5	0.5	0.1	2.0	1.2
	1980	1.4	1.7	1.0	1.2	1.4	1.6	4.0	2.7
	1990	2.7	0.9	2.0	2.0	0.3	0.3	3.4	2.1
	2000	1.0	1.1	6.5	4.6	4.1	4.1	7.2	6.1
	2002	1.1	2.1	7.3	5.2	4.1	4.7	9.1	7.4
	2003	1.1	2.3	8.6	6.1	4.9	5.5	10.4	8.5

	2004	1.2	2.7	9.5	6.8	5.7	6.1	11.6	9.6
	2005	1.2	2.9	10.2	7.3	6.2	6.6	12.4	10.3
Gelişmekte Olan Ülkeler	1970	94.6	64.9	31.9	62.8	17.9	19.4	15.1	16.6
	1980	88.7	58.2	29.0	56.3	24.3	18.5	22.3	22.8
	1990	79.6	54.7	30.8	49.2	24.6	18.0	29.1	26.5
	2000	88.3	67.8	28.7	48.6	27.2	43.6	30.5	30.7
	2002	87.8	66.5	30.9	49.0	27.6	43.8	30.6	30.9
	2003	86.3	67.5	32.6	49.5	26.2	42.6	30.4	30.3
	2004	86.5	67.1	32.4	49.2	26.2	42.4	30.4	30.3
	2005	86.5	67.6	32.0	49.0	26.3	42.4	30.5	30.4
Afrika	1970	25.5	2.4	9.1	15.2	1.7	4.7	3.6	2.9
	1980	19.0	1.5	5.6	10.8	4.0	2.9	4.7	4.2
	1990	24.1	7.6	4.3	11.2	5.6	2.3	4.3	4.5
	2000	17.9	6.9	1.6	6.6	3.2	3.2	3.3	3.3
	2002	17.9	6.8	1.6	6.4	2.9	3.2	3.4	3.2
	2003	17.7	6.8	1.5	6.2	2.9	3.1	3.2	3.1
	2004	17.5	6.9	1.5	6.1	2.9	3.0	3.2	3.1
	2005	17.6	6.6	1.4	6.1	2.9	3.0	3.1	3.1
Amerika	1970	12.2	35.4	13.8	16.0	10.5	5.6	4.4	7.2
	1980	12.4	28.4	13.2	14.3	13.3	4.9	5.4	8.7
	1990	13.3	11.9	13.2	13.1	5.7	3.8	4.0	4.5
	2000	15.2	18.8	10.5	12.5	5.5	9.9	5.3	5.7
	2002	15.6	18.4	11.1	12.9	5.6	9.8	4.2	5.1
	2003	14.7	19.7	12.8	13.8	5.5	9.0	4.6	5.2
	2004	14.8	18.7	12.5	13.6	5.4	9.0	4.5	5.1
	2005	15.0	21.0	12.3	13.7	5.6	9.1	4.5	5.2
Asya	1970	65.9	27.0	8.1	31.3	5.5	8.5	6.7	6.4
	1980	57.3	28.1	9.7	31.0	6.9	9.8	12.0	9.7
	1990	42.2	34.9	12.6	24.7	12.6	10.9	19.9	16.6
	2000	54.9	41.6	16.2	29.1	18.1	29.0	21.5	21.2
	2002	54.0	40.8	17.7	29.3	18.6	29.3	22.6	22.1
	2003	53.7	40.6	17.9	29.1	17.4	29.0	22.2	21.5
	2004	53.9	41.0	18.0	29.1	17.6	28.9	22.4	21.6
	2005	53.7	39.6	17.8	28.9	17.5	28.8	22.5	21.7
Avrupa	1970						0.1	0.1	
	1980						0.2		
	1990		0.2	0.3	0.2	0.7	0.5	0.8	0.7
	2000	0.0	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3
	2002	0.0	0.5	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3
	2003	0.0	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3
	2004	0.0	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.2	0.3
	2005	0.0	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.2	0.3
Okyanusya	1970		0.1	0.8	0.4		0.5	0.3	0.2
	1980		0.2	0.5	0.2	0.1	0.7	0.2	0.2
	1990		0.1	0.4	0.2		0.5	0.1	0.2
	2000	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	1.1	0.1	0.2
	2002	0.3	0.0	0.1	0.1	0.0	1.1	0.1	0.2
	2003	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	1.1	0.1	0.2
	2004	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	1.1	0.1	0.2
	2005	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	1.1	0.1	0.2

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Publication, New York and Geneva, 2006, s.21-22

1.3.2.3.Kuru Kargo Taşımacılığı ve Genel Gelişmeler

2005 yılında, tüm kuru kargo taşımacılığı, %3.5 artarak, 4.69 milyar tona ulaşmıştır. Beş kuru yük ticareti; demir cevheri, kömür, tahıl, boksit ve fosfat, %7.2'lik bir artışla, 1.70 milyar tona ulaşılmasını sağlamışlardır. Yıl boyunca, dünya deniz ticaretinde, kuru kargo taşımacılığının payı, tüm yükler içerisinde %65.9 olmuştur (UNCTAD, 2006; 59).

1.3.2.3.1. Kuru Yük Pazarı

Lojistik taşımacılığı için kuru yük taşımacılığı da oldukça önemli bir pazar payını oluşturmaktadır. Kuru yük pazarı içinde; dünya ham çelik üretimi, kütük demir üretimi, kömür üretimi, tahıllar üretimi, dökme kuru yükler ele alınacaktır.

• Dünya Ham Çelik Üretimi

Dünya ham çelik üretimi, 2005 yılında, %5.9 artarak, 1,129.4 milyon ton olmuştur. Yılın en önemli olayı, %24.6'lık artış ile 349.4 milyon tona ulaşan Çin çelik üretimindeki verimliliklerdir. Bugün Çin, dünya ham çelik üretiminin %30.9'unu elinde bulundurmaktadır. Asya'daki ham çelik üretimi, %14.8 artarak 583.8 milyon ton olmuştur. Diğer önemli Asya üreticileri ise, %16.7'lik artışla 38.1 milyon tona ulaşan Hindistan ve 47.7 milyon tona ulaşan Kore Cumhuriyeti'dir (UNCTAD, 2006; 61).

Diğer bölge ve ülkelerdeki verimlilik 2005 yılı için değişiklik göstermiştir. Kuzey Amerika'da üretim 93.9 milyon ton, Kanada'da 15.6 milyon ton ve Meksika'da 16.3 milyon ton olarak sözleşmeye bağlanmıştır. Aynı zamanda Avrupa Birliği'nin 25 üyesinde de, 186.4 milyon tona ulaşmak üzere, sözleşme yapılmıştır, en büyük düşüşler Lüksemburg ve Polonya'da %18'lik düşüşle yaşanmıştır.

Yunanistan (17.6), Avustralya ve Slovenya (%3.1) gibi bazı ülkeler ise, verimliklerini artırma yoluna girmişlerdir. Büyük üreticiler arasında en öne çıkan ülke, İtalya olmuştur, üretimini %2.2 arttırarak 29.1 milyon tona ulaşmıştır. Bağımsız Devletler Topluluğu (Eski Sovyetler Birliği), 112.9 milyon ton ile neredeyse sabit kalmıştır. En büyük üreticilerden biri olan Rusya Federasyonu, demir üretimini %0.9 arttırarak 66.1 milyon tona ulaşmıştır. Türkiye’de de dünya ham çelik üretimi, %2.4 artarak 21.0 milyon tona ulaşmıştır (UNCTAD, 2006; 62).

Ortadoğu’da ham demir üretimi %7.3 artarak 14.7 milyon ton olmuştur; en önemli üreticilerden biri olan İran’da %8.3 artışla 9.4 milyon tonluk seviye yakalanmıştır. Afrika’da da, %5.7’lik büyümeyle 17.4 milyon ton değer sağlanmıştır.

- **Kütük Demir Üretimi**

2005 yılında dünya kütük demir üretimi, DRI (Direct Reduced Iron) dahil, %9.3 artış göstererek toplamda 824.3 milyon ton olmuştur. Uzak Doğu’daki dört ülke; Çin, Japonya, Güney Kore ve Tayvan, toplam üretimlerini %20.5 arttırarak 447.7 milyon tona çıkarmışlar, diğer bir deyişle de toplam dünya üretiminin %54’ünü gerçekleştirmişlerdir.

- **Kömür Üretimi**

2004 yılında 664 milyon ton olarak gerçekleşen deniz yolu ile kömür taşımacılığı hacminin, 2005 yılında 690 milyon tona çıkmış olduğu belirtilmiştir. 2005 yılında Avustralya’nın kömür ihracatı 2004 yılına oranla %3.4’lük bir artışla 231.4 milyon tona yükselmiştir. Çin’in kömür ithalatı, 2004 yılına oranla %14.8 oranında bir azalma ile 73.8 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. (UNCTAD, 2006; 66).

- **Tahıllar Üretimi**

Dünya buğday ve iri taneli tahıl üretimlerine ilişkin IGC (International Grains Council) tahminleri, 2004/2005 sezonundaki 1632 milyon tona karşılık, 2005/06 sezonunda 1582 milyon tona düşmüştür. 2004/2005 sezonundaki dünya buğday ticaretinin; Çin'in ithalatındaki azalma ve Avrupa'nın üretimlerindeki düşüşler nedeniyle 108 milyon ton olarak gerçekleşmiş olduğu tahmin edilmektedir.

- **Dökme Kuru Yükler**

2005 yılında dökme kuru yüklerde %4.7'lik bir artışla toplam 2631 milyon tonluk (mt) bir taşıma gerçekleşmiştir. Bu artışın en önemli nedenleri, yüksek düzeylerde gerçekleşen çelik üretimleri ile termal kömüre olan talep artışının devam etmekte olmasıdır. Dünya ham demir üretimleri %5.8'lik bir artışla 1,105 mt olarak gerçekleşmiş ve Çin'in üretimleri de şaşırtıcı bir şekilde %24 oranındaki artışla 348.0 mt'a çıkarken; dünyanın geri kalan ülkelerinin toplam üretimleri, %1.0'lık bir azalma ile 757 mt olarak gerçekleşmiştir. Üretimi demir cevheri ile kok kömürüne bağlı olan kütük demirin dünyadaki toplam üretimi 2005 yılında %9.0'lık bir artışla 778 mt olarak gerçekleşmiş, gaz kullanılmak suretiyle üretilen DRI üretimi ise; %10.0'lık bir artışla 45.2 mt olmuştur. Deniz yolu ile taşınan demir cevheri hacmi, 589 mt'dan 650 mt'a yükselmiştir. 2004 yılında 190 mt olarak gerçekleşen kok kömürü ticareti, 2005 yılında 201 mt'a yükselirken, termal kömür ticaret hacmi önemli ölçülerde artarak 474 mt'dan 484 mt'a çıkmıştır. Toplam kömür ticaretinin 664 mt'dan 690 mt'a yükselmiş olduğu hesaplanmıştır (UNCTAD, 2006; 67).

1.3.2.3.2. Konteyner Piyasaları ve Yüklemeleri

Konteyner piyasalarını incelerken konuyu gemi kapasite oranlarına göre ayırıp incelemek yerinde olacaktır. Bu bağlamda konu, 400–900 TEU kapasiteli konteyner gemileri ve 1000–4000 TEU kapasiteli konteyner gemileri başlıkları altında anlatılacaktır.

- **400–900 TEU Kapasiteli Konteyner Gemileri**

Dünyada deniz taşımacılığının büyük bölümü artık konteyner gemileri ile yapılmaktadır. TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit), konteyner stoklama kapasitesi olarak adlandırılmaktadır.

2004 yılında gerçekleşen olumlu gelişmeler 2005 yılında da devam etmiş, bütün kapasitelerdeki ücretler şimdiye kadar ulaşılmamış seviyelere ulaşmıştır. Örneğin yılın başlangıcında 900 TEU kapasiteli bir gemi için günlük 10.000 ABD Doları ödenirken, Ekim ayında bu geminin günlük ücreti 16.500 ABD Doları seviyelerine ulaşmıştır. Bu ücret artışları yanında şimdiye kadar alışılmamış azami 12 aylık Charter periyotlarına karşın, artık git gide üç yıla kadar bağlantılı Charter periyotları uygulamaya geçmiş ve bu uygulamanın devam edeceği beklentisi hâkim olmuştur (Deniz Ticaret Odası, 2006; 25).

- **1000-4000 TEU Kapasiteli Konteyner Gemileri**

2005 yılında da navlun ücretleri beklenmedik oranlarda artmıştır. 2005 yılının üçüncü çeyreğinde navlun ücretleri, üç yıllığına kiralanan 1000 TEU kapasiteli bir gemi için günlük 24.000 ABD Doları, üç yıllığına kiralanan 1.600 TEU kapasiteli bir gemi için günlük 29.000 ABD Doları ve beş yıl çalıştırılacak 2.500 TEU kapasiteli bir gemi için ise günlük 33.000 ABD Doları'na ulaşmıştır. (Deniz Ticaret Odası, 2006; 26). Sınırlı sayıda mevcut olan 4.000 TEU kapasiteli gemiler ise sekiz yıllığına kiralandıkları takdirde günde 30.000 ABD Doları, on iki yıllığına kiralandıkları takdirde günlük 27.000 ABD Doları navlun ücretine ulaşmışlardır.

1.3.2.4. Ülkeler Grubu İtibariyle Dünya Taşımacılığı

Bu kısımda dünya üzerindeki tüm ülkeler dahil olmak üzere, tüm ürün yüklemeleri, ithalat ve ihracatları değerlendirilmiştir. 7.05 milyar ton değerinde olan dünya deniz taşımacılığının ülke grupları arasındaki dağılımı Şekil 1.3.'te gösterilmektedir.

Yüklenen ve yüklenmeyen malların gelişmiş pazar ekonomisine sahip ülkelerdeki dağılımı, 2005 yılında, dünya genelinin %38.7 ve %58.2'sini oluşturmaktadır. Bu ülkelerde, ham petrol ve petrol ürünleri payı, toplam dünya ihracatının %5.2 ve %21.5'ini kapsamaktadır. Ham petrol, toplam dünya ithalatının, %66.9'unu, petrol ürünleri ise, %50.5'ini oluşturmaktadır. Pazar ekonomisine sahip ülkeler içerisinde, ham petrol ve petrol ürünlerinin ihracatında en önemli pay, 105.3 milyon ton ile Avrupa'ya aittir (dünya genelinin %4.3'ü). Kuzey Amerika, ham petrol ve petrol ürünlerinin ithalatında 681.9 milyon ton ile en büyük ithalatçıdır(%28.1). Bunu, 542.9 milyon ton ile Avrupa(%22.4) ve 247.5 milyon ton ile Japonya takip etmektedir(%10.2).

Kuru yük taşımacılığında, gelişmiş pazar ekonomisine sahip ülkeler arasındaki ihracat adına yüklemeler %54.0; ithalat adına yüklemeler ise %55.6 düşmüştür. Avrupa, ihracatta kuru yük taşımacılığında 1,065.1 milyon ton (dünya ihracatının %22.7'si) ve ithalatta da 1,514.9 milyon ton(dünya ithalatının %32.2'si) ile en büyük paya sahiptir. Kuzey Amerika'da iki ülke(A.B.D. ve Kanada) ve Okyanusya'da iki ülke(Avustralya ve Yeni Zelanda), %10.7 ve %12.9 ile kuru yük taşımacılığında büyük ihracatçılardan biridirler (Goulielmos ve Anastasakoz, 2005; 465). Kuru yük taşımacılığında en önemli paya sahip oldukları ürünler; demir, tahıl ve kömürdür.

2005 yılı boyunca, gelişmiş ülkelerin toplam dünya deniz ihracatındaki payı, %49.0, dünya deniz ithalatındaki payı %30.4 olmuştur. Ticaret hacmi, gelişmiş pazar ekonomisine sahip ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında keskin bir farklılığa sahiptir. Gelişmiş ülkeler, ham petrol ve petrol ürünleri ihracatında sırasıyla, %86.5 ve %67.6 'lık oranlara sahiptirler. İthalat için ise, ham petrol adına %26.3 ve petrol ürünleri adına %42.4 oranlarına sahiptirler. Kuru yük taşımacılığında, gelişmiş ülkelerin dünya ihracatındaki payı %32.0; dünya ithalatındaki payları ise, %30.5'tir.

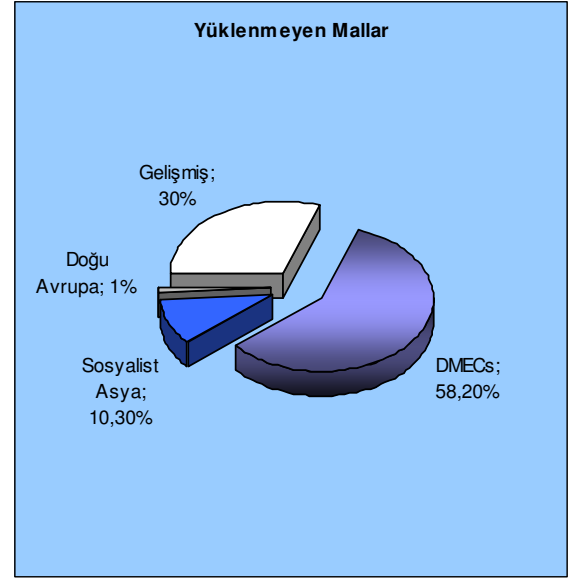
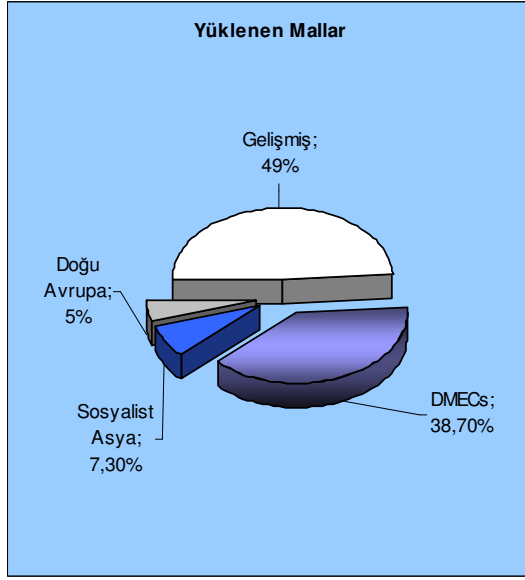
Gelişmiş ülkeler arasındaki bölgesel farklılıklar, sahip oldukları GSMH'lerine bağlıdır. Gelişmiş ülkeler arasında, dünya ihracatında %28.9 ve dünya ithalatında

%21.7'lik payıyla Asya en büyük orana sahiptir. Latin Amerika, dünya ihracatında %13.7 ve dünya ithalatında %5.2 payı ile durmaktadır. Afrika'da ise, dünya ihracatı payı, %6.1 ve dünya ithalatı %3.0'dır. Avrupa'nın (dünya ihracat ve ithalatında %0.3) ve Okyanusya ülkelerinin (dünya ihracatında %0.1 ve dünya ithalatında %0.2) payı daha küçüktür (Goulielmos ve Anastasakoz, 2005; 466).

Bazı belirli ticaret alanlarında, değişimler mevcuttur. Gelişmiş Asya ülkelerinin ham petrol dünya ihracatındaki payı, %53.7; petrol ürünlerinde %39.6'dır. Bu durum, Orta Asya'daki petrol üreticilerinin önemini göstermektedir. Gelişmiş Afrika ülkelerinin ham petrol ihracatındaki payı (%17.6) Amerika'daki gelişmiş ülkelerdekinden (%15.0) fazladır. Petrol ürünlerinin ihracatında için ise tam tersi geçerlidir. Afrika'da %6.6 ve Latin Amerika'da %21.0'dır. Kuru yük taşımacılığı ihracatında, Asya ülkeleri en büyük payı almaktadır (%17.8), bunu %12.3 ile A.B.D. ve %1.4 ile gelişmiş Afrika ülkeleri izlemektedir.

Ham petrol ithalatında, gelişmiş Asya ülkelerinin dünya genelindeki oranı %17.5'tir. A.B.D. ve Afrika'daki gelişmiş ülkelerin oranı sırasıyla, %5.6 ve %2.9'dur. Petrol ürünlerinin ithalatında, Asya, A.B.D. ve Afrika'daki gelişmiş ülkelerin payı sırasıyla, %28.8, %9.1 ve %3.0'dır. Ham petrol ithalatında Avrupa'nın payı %0.4'tür. Asya'daki sosyalist ülkelerin dünya ihracatındaki oranı, 2005 yılı için %7.3 ve dünya ithalatında %10.3'tür. bu oranlar, Çin'in dünya ticaretinin ekonomik gelişimi açısından önemini vurgulamaktadır. Merkez ve Doğu Avrupa, %5.0 ile dünya ihracatındaki en büyük payını almıştır. Bu ülkelerdeki dünya deniz ithalatı dünya genelinde %1.2'ye ulaşmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2006; 30).

Şekil 1.3. Gruplar İtibariyle Dünya Deniz Ticareti



Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Publication, New York and Geneva, 2006, s.28

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ve DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

2.1. Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Ekonomik Katkısı

Türkiye’de lojistik sektörünün ekonomik katkılarını; milli gelire olan katkısı, istihdama olan katkısı ve yatırıma olan katkısı şeklinde sayabiliriz.

2.1.1. Lojistik Sektörünün Milli Gelire Olan Katkısı

Lojistik sektörü, bu alanı kapsayan kararların ülke ticareti açısından önemli nitelikte olması ve bu sektörün ülkemizde iş yaratma ve büyüme potansiyeli açısından en öne çıkan sektörlerden birisi olması yönünde hızla ilerlemesi açısından; dünya ekonomisi için olduğu kadar, Türkiye ekonomisi için de çok büyük önem arz etmektedir. Ülkemizin Avrupa, Asya ve Afrika arasında bulunan stratejik konumu dolayısıyla, lojistik sektörünün önemi ülkemizde giderek artmaktadır (Baki, 2004; 43).

Lojistik ve ülke ekonomisi arasındaki ilişki çeşitlidir. İlk olarak; lojistik iş hacmi ülke ekonomisinin genel gidişatından oldukça etkilenmektedir. Ekonomi canlandığı zaman lojistik iş hacmi artmakta, durgunluk olması durumunda lojistik hizmetlere olan talep düşmektedir (Thuermer, 2003; 26). Lojistik ile ülke ekonomisi arasındaki diğer bir bağlantı ise, lojistik sisteminin verimliliğinin mal ve hizmet maliyeti içinde önemli bir paya sahip olması bakımından, Türk firmalarının ve tüm ülke ekonomisinin rekabet gücünü belirleme gücüdür. Lojistik sektörü, bu bakımdan hizmet alanında turizmden sonra en büyük potansiyele sahip ikinci sektördür.

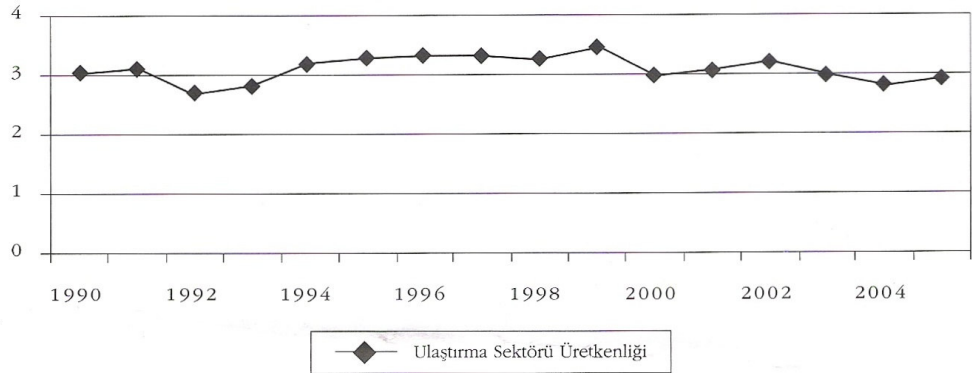
2.1.2. Lojistik Sektörünün İstihdama Olan Katkısı

Tablo 2.1. incelendiğinde lojistik sektörü içerisindeki istihdam analizi gösterilmektedir. Bu tabloda da görüleceği üzere, 1980 ve 2005 yılları arasındaki

veriler üzerinden analiz yapılmıştır (Baki, 2004; 43). Genel istihdam oranı 2001 yılı haricinde genel olarak artış göstermiştir ve 2005 yılında 21,928 bin kişi olarak belirlenmiştir. Lojistik sektörüne baktığımızda ise, genel artışla beraber, bu oranın 1141 bin kişi olduğunu görmekteyiz.

İstihdam analizinde, lojistik sektörünün toplam istihdam içindeki payı, istihdam artış hızı ve sektör üretkenliği göz önünde bulundurulmuştur.

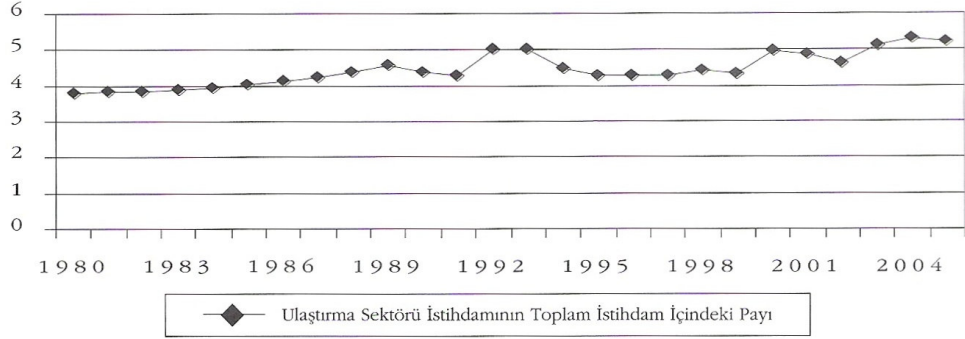
Şekil 2.1. Ulaştırma Sektörü Üretkenliği



Kaynak: TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, İstanbul, Şubat 2007, s.86

Lojistik sektörü tarafından yaratılan katma değer ve lojistik sektörünün istihdam içindeki payı birbiriyle ilişkilendirildiğinde, sektör üretkenliği kavramıyla karşılaşılabacaktır. Sektör üretkenliği; bir sektörün milli gelir içindeki payının, o sektörün istihdamının aktif nüfus içindeki payına oranlanması ile bulunur. Sektör üretkenliği, 1990 ve 2005 yılları aralığı için hesaplanmış ve Şekil 2.1.'de verilmiştir. Lojistik sektörü açısından bu oran %3 düzeyindedir, 2005 yılında ise %2.91 olarak gerçekleşmiştir. Bu oran, iktisat literatürü bakımında değerlendirilecek olursa; sektör verimliliği 1'in üzerinde olan sektörler verimli olarak kabul edildiğinden, ülkemizde lojistik sektörünü verimliliği yüksek bir sektör olarak kabul etmek mümkündür. Sektör verimliliğinin, 1'in üzerinde olan sektörlerin verimli kabul edilmesinin sebebi; sektörde çalışan işgücünün yarattığı katma değer istihdam oranından aldığı paydan daha fazlasını yaratmış olmasıdır (TÜSİAD, 2007; 85).

Şekil 2.2. Ulaştırma Sektörü İstihdamının Toplam İstihdam İçindeki Payı



Kaynak: TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, İstanbul, Şubat 2007, s.87

Şekil 2.2.'de görüldüğü gibi, yıllar itibariyle bakıldığında lojistik sektörünün 1980'li yıllarda %3.7 seviyesinde olan toplam istihdam içindeki payı 1990'larda %4–5 düzeylerinde seyretmiştir. 2005 yılında bu oran %5.2 oranında gerçekleşmiştir.

Tablo 2.1. Lojistik Sektörü İstihdam Analizi

Yıllar	Genel İstihdam (Bin kişi)'	Lojistik Sektörü(Bin Kişi)"	Lojistik Sektörünün Toplam İstihdam İçindeki Payı(%)	Sektör Üretkenliği (%)'''	Lojistik Sektörü İstihdam Artış Hızı	Yıllar İtibariyle GSMH Artış Hızı(%)
1980	16,523	626	3.788.658			
1981	16,664	640	3.840.614		0.022364	
1982	16,837	649	3.854.606		0.014063	
1983	17,004	661	3.887.321		0.01849	
1984	17,26	682	3.951.333		0.03177	
1985	17,547	705	4.017.781		0.033724	
1986	17,865	738	4.130.982		0.046809	
1987	18,268	772	4.225.969		0.04607	
1988	17,754	778	4.382.111		0.007772	
1989	18,222	829	4.549.446		0.065553	
1990	18,539	816	4.401.532	30.353.068	-0.01568	9.4
1991	19,288	821	4.256.533	310.581.405	0.006127	0.3
1992	19,459	975	5.010.535	269.232.727	0.187576	6.4
1993	18,499	932	503.811	276.889.548	-0.0441	8.1
1994	20,006	894	4.468.659	318.440.051	-0.04077	-6.1
1995	20,586	878	4.265.034	328.719.537	-0.0179	8.1
1996	21,194	907	4.279.513	329.944.085	0.03303	7.1
1997	21,204	907	4.277.495	33.103.487	0	8.3
1998	21,778	968	4.444.853	32.374.524	0.0667255	3.9
1999	22,048	952	4.317.852	342.531.425	-0.01653	-6.1
2000	21,581	1068	4.948.798	296.031.481	0.121849	6.1
2001	20,704	1004	4.849.304	307.054.373	-0.05993	9.4
2002	21,658	1000	4.617.232	317.939.406	-0.00398	7.8
2003	20,811	1062	510.307	296.684.153	0.062	5.9
2004	21,87	1161	5.308.642	281.616.278	0.09322	9.9
2005	21,928	1141	5.203.393	291.348.357	-0.01723	7.6

Kaynak: www.tcmb.gov.tr, www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 25.05.2007

‘ Toplam İstihdam

“ Lojistik Sektörü Toplam İstihdam

“” Sektör Üretkenliği Toplam Katma Değer içindeki payının aktif nüfus içindeki payına oranlandırılması ile bulunur.

2.1.3. Lojistik Sektörünün Yatırıma Olan Katkısı

Lojistik sektörünün yatırıma olan katkısı incelenirken, hem kamu sektörü hem de özel sektör açısından ayrı olarak ele alınmıştır. 1980 ve 2005 yılları arasındaki dönem ele alındığında, 2003 yılına kadar kamu yatırımları özel sektör yatırımlarından fazla olmuştur. Özel sektör yatırımlarına baktığımızda, 1985 yılına kadar özel sektör yatırımlarının payının yüksek olmasına karşılık, bu oran 1995 yılına kadar azalan bir eğilim göstermiştir (Baki, 2004; 44). Bunun sebebi ise, ülke ekonomisinin o dönem içinde bulunduğu ortamdır.

1994 krizinden sonra, özel sektör yatırımları artmaya başlamış, kriz yılları olan 1999 ve 2001’de yatırımlarda azalma meydana gelmiştir. Bu durum, hem özel hem de kamu yatırımları için söz konusudur. Tablo 2.2.’de görüleceği üzere, 2005 yılında lojistik sektörü içinde toplam sabit sermaye yatırımlarında özel sektörün payı %31.7, kamu sektörünün payı %30.5’tir.

Tablo 2.2. Lojistik Sektöründe Yatırım

Yıllar	Yıllar İtibariyle Lojistik Sektörü Sabit Sermaye Yatırımları (Kamu %)	Yıllar İtibariyle Lojistik Sektörü Sabit Sermaye Yatırımları (Özel %)	Yıllar İtibariyle Lojistik Sektörü Sabit Sermaye Yatırımları(Toplam %)
1980	20.8	9.7	14.2
1981	19.7	15.3	17.3
1982	21.3	16.2	18.4
1983	23.5	16.9	19.8
1984	25.0	17.2	20.4
1985	28.0	17.0	22.0
1986	29.3	13.8	20.8
1987	33.9	11.7	20.7
1988	29.7	9.1	16.1
1989	30.1	8.8	15.9
1990	34.0	10.7	17.9
1991	36.6	10.8	19.0
1992	36.5	14.7	21.5
1993	42.6	18.8	25.3
1994	38.4	11.5	16.9
1995	30.2	16.4	18.8
1996	34.7	17.4	20.9
1997	34.8	21.6	24.6
1998	34.1	20.7	24.1
1999	36.9	20.0	25.1
2000	35.2	27.9	30.1
2001	27.1	23.6	24.8
2002	27.5	26.0	26.6
2003	27.3	31.7	30.5

Kaynak: www.tcmb.gov.tr, www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 25.05.2007

Toplam yatırımların 1999-2006 yılları arasında ulaştırma modları itibariyle dağılımı Tablo 2.3.'te gösterilmiştir. Genel olarak yıllar itibariyle bakıldığında, yatırımlarda artış mevcuttur. Ancak, 2004 yılında demiryolu hariç tüm ulaştırma

modları yatırımlarında bir düşüş yaşanmıştır. 2004 yılında, yatırımlar toplamında da bir önceki yıla göre yaklaşık olarak %23 bir artış söz konusudur. Diğer bir husus ise, toplam yatırımlar içinde karayolunun en yüksek payı almış olmasıdır.

Tablo 2.3. Ulaştırma Sistemlerine Göre Yatırımlar (Bin YTL)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Karayolu	501,585	843,973	715	1,120,000	1,478,350	1,455,224	2,573,429
Havayolu	114,5	181,5	253,8	332,65	338,55	321,75	653,54
Demiryolu	53	88	134	230	444	788,3	1,252,000
Denizyolu	30,395	62,6	62,9	89,67	102,625	95,302	96,634
Boru Hattı	168	250	377,75	560,18	508,325	425,97	450
Toplam	867,48	1,426073	1,54345	2,332,500	2,871,850	3,086,546	5,025,603

Kaynak: www.dpt.gov.tr Erişim Tarihi: 25.05.2007

2.2. Türk Dış Ticaretinde Lojistiğin Önemi

Lojistik kavramını ekonomik açıdan tanımlamak gerekirse; ekonomi bakımından insan ve eşyanın, ihtiyaçları tatmin bakımından zaman ve mekan faydası sağlayacak biçimde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmet biçimidir. (Thuermer, 2003; 27).

Bu tanımdan anlaşılacağı üzere, lojistik ekonomik açıdan bir hizmet niteliği taşımaktadır. Ekonomik açıdan lojistik kavramından bahsedebilmek için aynı zamanda insan veya eşyanın nakli de gerekmektedir (Deniz Ticareti Dergisi, 2000; 7). Bir hizmetin ekonomik açıdan lojistik hizmeti taşıyabilmesi için, hizmete konu olan insan ve eşyanın ihtiyaçları tatmin yönünden yer değiştirmesi ve zaman ile mekan faydası sağlaması gerekmektedir.

Dış ticarete lojistiğin önemi kendini iki şekilde göstermektedir. Birincisi, lojistik masraflarının dış ticarete konu olan malların fiyatlarını etkilemesi; ikincisi ise, güvenli ve ucuz taşıma sistemlerinin bulunmasıdır (François,2001; 250).

2.2.1. Dış Ticarete Lojistik Masraflarının Etkisi

Lojistik masraflar uluslararası ticareti iki şekilde etkilemektedir. İlk olarak, hangi malların ihraç ve ithal edilmesi gerektiği konusundaki cevabın değişmesini gerektirecektir. Lojistik masrafı iki ülkede de üretilen aynı malın fiyat farkından daha büyük olduğu takdirde, ülkelerden herhangi birinin faktör zenginliği veya söz konusu malın üretimi için gereken faktör miktarı ne olursa olsun bu malda uluslararası ticaret söz konusu olamayacaktır. Ticareten önce iki ülkede de üretilen bir malın fiyat farklılıklarının ulaşım masraflarından daha fazla olması gerekmektedir (François,2001; 251).

İkinci olarak; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ticaretinin gelişmesine yol açan en önemli sebep, lojistik masraflarında devamlı bir azalma meydana gelmiş olmasıdır. Bu, teknolojik gelişme nedeniyle olmuştur.

2.2.2. Dış Ticarete Lojistiğin Ucuzluğu ve Güvenli Olma Etkisi

İki nokta arasında yapılacak taşımalar ülke içinde yakınlık veya uzaklıkla ilgili olmadığı gibi dış ticaret taşımalarında da uzaklık aynı olmasına rağmen, gidişte ayrı, dönüşte ayrı olabilmektedir. Uluslararası lojistikte gidiş-dönüş tam kapasite yüke yaklaşabilmek gerekmektedir. Ancak, bu şekilde taşıma ucuzluk sağlayabilmektedir (Kılıç, 2006;63).

Lojistikte ucuzluk sağlayabilecek bir diğer etken, ulaştırma sisteminin seçimidir. Farklı taşıma türleriyle yapılacak taşıma, çeşitli avantajlar getirecektir (Deniz Ticareti Dergisi, 2004; 10).

Ulaştırma masraflarını ortadan kaldırmak veya azaltmak için ihracat mallarının fiyatı düşük olmalıdır. Eğer lojistik masrafları, ticaretin olmadığı durumda görülen fiyat farklılıklarından daha büyükse, ticaret meydana gelmez (Babacan, 2004; 12). Lojistik masrafları sabit olmayıp, ağırlığa, hacme, değere, yükün bozulabilirlik derecesine, ulaştırma türüne ve mesafeye göre farklılaşmaktadır.

Lojistik sistemi, belli yolların izlenmesini zorunlu kılmaktadır ve ulaşım aracı değiştiğinde, lojistik sistemi de aktarma işini gerektirmektedir. Bu da karışıklık ve çeşitli zorluklara sebep olmaktadır.

Dış ticaret, lojistik sisteminin güvenli olması konusunda büyük önem taşımaktadır. İthalat ve ihracat yapanlar için, malın zamanında yüklenip boşaltılması yanında, hasar görmeden ve bozulmadan yerine ulaştırılması, günümüzde büyük önem arz etmektedir.

2.3. Günümüz Dış Ticaretinde Lojistik Sektöründe Yaşanan Gelişmeler

Günümüzde bir malın hasarsız olarak uzak pazarlara sunulması, başka bir deyişle nakliyesi, malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur haline gelmiştir. Malı hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek rekabet gücünün önemli bir parçası olmuştur. Bu durum taşınacak mesafenin arttığı ve taşıma imkanlarının çeşitlendiği dış ticarete daha önemli bir boyut kazanmaktadır (Akgüngör ve Demirel, 2004; 61).

Son yıllarda, zaman ve maliyet gibi nakliyecilikten beklenen yararların maksimum seviyeye yükseltilmesi çabaları kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir (Deniz Ticareti Dergisi, 2000; 108). Kombine taşımacılık; karayolu, denizyolu gibi bilinen taşımacılık biçimlerinin en az ikisinin bir arada kullanılması ile gerçekleşmektedir.

Karayolu taşımacılığı malın kapıdan kapıya aktarmasız teslimini sağladığı için tercih edilmektedir. Ancak, karayolu taşımacılığında mesafe arttıkça diğer taşımacılık türlerine göre ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır (Özdem, 2001; 3).

Demiryolu taşımacılığı uzun mesafelerde ekonomik ve güvenli bir taşıma şeklidir. Demiryolu taşımacılığı çok büyük altyapı yatırımları gerektirdiğinden dolayı, demiryolu işletmeciliği de genellikle tüm ülkelerde kamu kesimi tarafından yürütülmektedir.

Denizyolu taşımacılığı da demiryolu kadar büyük altyapı harcaması gerektirmese de sermaye yoğun bir sektördür. Denizyoluyla taşımacılık havayoluna göre 14 kat, karayoluna göre 7, demiryoluna göre ise 2,5 kat daha ucuza gerçekleşmektedir (Özdem, 2001; 5).

Havayolu taşımacılığı maliyetlerinin yüksekliğinden dolayı genelde kesme çiçek gibi acil sevk edilmesi gereken pahalı ve küçük hacimli malların naklinde söz konusu olmaktadır.

Dış ticaret taşımalarında denizyolu taşımacılığının diğer ulaştırma türlerine göre oldukça yüksek bir paya sahip olduğu görülmektedir. (Özdem, 2001; 5). Bunun başlıca nedeni; denizyolu ulaştırma maliyetinin düşük olmasıdır. Hem sabit hem de değişken maliyetler açısından değerlendirildiğinde, yol uzadıkça birim başına hem sabit hem de değişken maliyetler azalmaktadır.

Tablo 2.4. Ulaştırma Türleri İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (ton)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
1995	91.1	0.8	7.7	0.2	0.2
1996	84.8	0.3	11.4	0.8	2.7
1997	85.5	0.3	12.5	0.4	1.3
1998	88.1	0.6	9.1	0.3	2.1
1999	88.9	0.5	8.7	0.2	1.8
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.1	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.2	1.1
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.1
2005	86.0	1.2	11.9	0.1	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0

Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporu 2006, İstanbul, 2007, s.107

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine dayanarak, 2005 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi % 86'sı denizyolu ile, % 11,9'u karayolu ile, % 1,2'si demiryolu ile % 0,7'si diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, iç sularda ulaşım ve kendinden hareketli araçlar) % 0,2'si ise havayoluyla taşınmıştır. 2004 yılına nazaran 2005 yılında denizyolu dış ticaret taşıma hacmi % 1,4 oranında azalmış, karayolu ise % 1,6 oranında artmıştır.

İhracatımızda 2005 yılı adına İtalya, ABD ve İspanya ilk üç sırayı alırken, ithalatımızda ise Rusya, Ukrayna ve İran ilk üç sırayı paylaşmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2006; 101).

Türkiye ekonomisi hızla küresel pazarlara açılmakta ve bilginin öne çıktığı yeni ekonominin şartlarına ayak uydurmaya çalışmaktadır. Küresel değişimlere paralel olarak tüm sektörler, iş süreçlerini ve iş yapış şekillerini değiştirmektedir. Ekonominin küreselleşmesiyle beraber lojistikle ilgili kanun ve düzenlemelerin çok yönlü düşünülmesi gerekmektedir. Uluslararası ticaret çok taraflı bir olaydır, dolayısıyla alınacak kararlar küresel ticareti desteklemeli ve ticaret ortaklarıyla beraber hareket edilmelidir. Lojistik faaliyetler iş ve gelir sağlamaktadır, bu da ekonomik büyümeyi ve toplumsal gelişmeyi desteklemektedir (Power, 2002; 146).

2.3.1. Karayolu Taşımacılığı

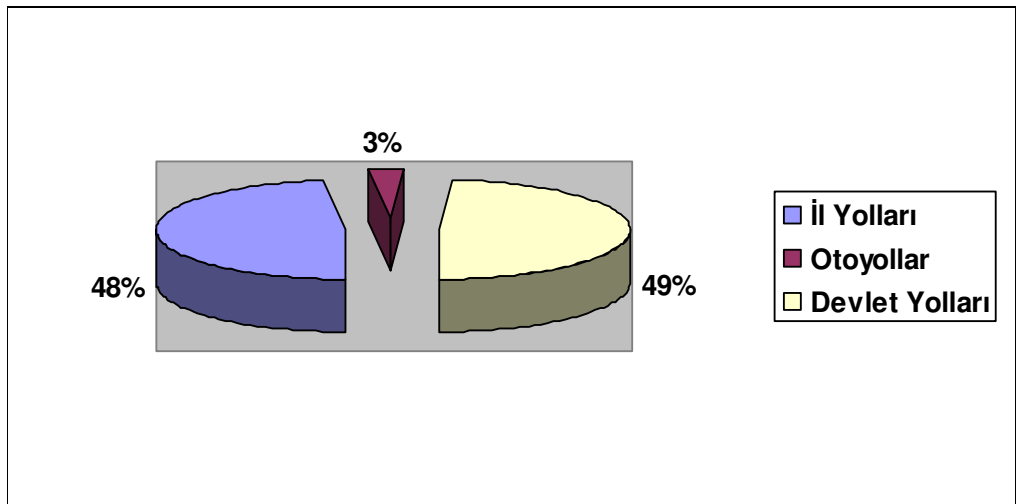
Yolcu ulaşımında başlangıç ve varış noktaları, yük taşımacılığında ise üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız bir ulaşım olanağı vermesi, taşıma kapasitesi ve yön seçiminde esneklik sağlaması, parça yüklerin daha kolay ve belli mesafelere kadar daha hızlı taşınabilmesi karayolu taşımacılığının başlıca özellikleridir. Bu özellikleri yanında, genelde aktarmalı taşımanın söz konusu olduğu demiryolu, denizyolu ve hava taşımalarında tamamlayıcı bir tür olması sebebi ile tüm dünyada karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha hızlı bir gelişme göstermiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2006b; 6).

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ülkemizde kasabaları kentlere, kentleri iskele ve demiryollarına bağlayan karayolları yapılmış ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında ve uzun savaş yıllarında bu yollar bakımsız kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında da demiryolu yapımına öncelik verilmiş bu bakımdan sadece mevcut karayollarının şartları iyileştirilmiştir. Ülkemizde karayollarının yapımına II. Dünya Savaşı'ndan sonra önem vermeye başlanmıştır. Bir taraftan A.B.D. yardımı, diğer taraftan 1950 yılında çıkartılan Karayolları Kanunu uyarınca yol yapımının Karayolları Genel Müdürlüğü'ne verilmesi ve karayolları yapımına ayrılan ödeneğin artırılması karayolu yapımını hızlandırmıştır (DPT, 2006b; 20).

Karayolları yapımında 1970'li yıllardan itibaren önemli gelişmeler olmuştur. 1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ile 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet köprüleri Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki bağlantısını sağlayan önemli karayollarıdır. 1983 yılından itibaren ülkemizde otoban veya hız yollarının yapımı planlanmıştır.

Ülkemizde 1.1.2006 tarihi itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında, 31 371 km Devlet Yolu, 30 568 km İl Yolu ve 1 775 km Otoyol olmak üzere toplam 63 714 km yol ağı bulunmaktadır (DPT, 2007; 15).

Şekil 2.3. 2006 Yılı İtibariyle KGM Yol Ağı



Kaynak: www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 25.05.2007

Türkiye’deki karayolları dört ana gruba ayrılmaktadır (Tuna, 2001; 208):

- otoyollar,
- devlet yolları,
- il yolları,
- kasaba yolları.

Karayolu ulaştırması çerçevesinde komşu ülkeler ile ilişkili dört ana karayolu ağı bulunmaktadır. Bu karayolu ağları şunlardır:

- E-Karayolu Ağı,
- Kuzey-Güney Avrupa Karayolu (TEM) Projesi,
- Ekonomik İşbirliği Örgütü (ECO) Karayolu,
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği (BEC) Projesi.

Karayolu ulaştırması çerçevesinde geleceğe dönük yatırımlardan bazıları şunlardır:

- Sivrihisar-Eskişehir-Bursa Karayolu,
- Sivrihisar-Afyon-Uşak-İzmir Karayolu,
- Afyon-Antalya Karayolu.

2001–2005 yıllarını kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’na göre; 2004 yılı sonunda, yıl içinde trafiğe açılan 33 Km uzunluğunda otoyol ve bağlantı yolu ile toplam otoyol uzunluğu 1.925 Km'ye ulaşmıştır. 2004 yılında toplam 196 km beton asfalt yapımı ve yenilemesi ile gerçekleştirilmiştir. Yıl içinde toplam 2.000 km civarında bölünmüş yol tamamlanarak trafiğe açılmıştır. 2004 yılında, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğüne sağlanan ek ödeneklerle, 1.238 km asfalt, 8.597 km stabilize ve 40 km beton, il özel idarelerinin kaynaklarıyla da 2.704 km asfalt, 1.136 km stabilize köy yolu yapımının gerçekleştirilmiştir (DPT, 2006b; 163).

Yine adı geçen plana göre; karayollarında; ülkemizin Ortadoğu, Asya ve Avrupa bağlantılarındaki avantajlı konumundan faydalanmak ve yurt içi ekonomik ve sosyal gelişmenin gerektirdiği karayolu alt yapısını oluşturmak üzere, karayolu ağı, trafiğin gerektirdiği kesimlerde bölünmüş yol sistemi ve köprü bağlantıları ile geliştirilecek, büyük şehir geçişlerinin çevre yollarına dönüştürülmesine devam edilecektir (DPT, 2006b; 163).

Karayollarının yük ve yolcu taşımacılığı da dikkat çekici ölçüde gelişme göstermiştir. Yük taşımacılığında yük tonajı yüksek kamyonlar ile uluslararası taşımacılıkta T.I.R kamyonları kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu taşımacılığında da son derece modern otobüsler kullanılmaktadır. Karayolu taşımacılığı ülkemizde ulaşımın asıl yükünü çekmesine karşın gerek yolların fiziki yapı ve standartlarının düşük olması, mevcut trafik yükünü kaldıracak kapasitede olmaması, gerekse sürücü hatalarından dolayı çok sayıda trafik kazası yaşanmaktadır.

2.3.2. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu ulaştırmasının hem yurt içi hem de yurt dışı taşımalarındaki payı çok düşüktür. Havayolu taşımacılığı çerçevesindeki faaliyetlerin büyük bir çoğunluğu Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon ve Milas-Bodrum hava meydanlarında gerçekleşmektedir (Tuna, 2001; 209)

Türkiye'de ilk hava ulaşımı 1933 yılında küçük pervaneli uçaklarla başlamıştır. Bu amaçla 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme Dairesi kurulmuş, bu daire 1938 yılında Genel Müdürlüğe dönüştürülmüş, 1956 yılında ise T.H.Y adını alarak iç ve dış hatlar yolcu, yük ve posta taşıma görevini üstlenmiştir (Saldırganer, 2000; 33). Havaalanlarının işletilmesi, hava trafiğinin denetimi, havaalanlarının bakım ve onarımı ise Devlet Hava Alanları İşletmesinin kontrolü altındadır.

Havayolu taşımacılığı, 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de yaşanan terör eylemleri sebebiyle bir darboğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde düşüslere sebep olmuştur. 2003 yılından sonra sektör

tekrar büyüme eğilimi içerisinde olmuştur (IATA, 2004, www.iata.org, Erişim:10.11.2006) . Türkiye de gelişmelerden etkilenerek gerek idari yapılanmadaki atılımlar, gerekse girişimcilerin bu alana ilgisinin artması ile filo, havaalanı ve yolcu değerleri büyük artış göstermiştir (TÜSİAD, 2007; 172).

Günümüzde T.H.Y tarafından yürütülen hava taşımacılığı uluslararası rekabete ve hizmete ulaşmış düzeydedir. A.B.D.'ye yapılan direkt uçuşlar dışında dünyanın hemen her kesimine yapılan seferler, eğitimli personel ve satın alınan uçakların yeniliği bakımından dünyanın en genç hava filosuna sahip olması ülkemiz havayollarını dünyanın önde gelen havayolları arasına sokmuştur.

2004 yılında havalimanı ve meydanlarında gerçekleşen yolcu trafiği, bir önceki yıla göre dış hatlarda yüzde 21 artarak 30,4 milyon, iç hatlarda yüzde 58,1 artarak 14,4 milyon ve toplamda 44,8 milyon olarak gerçekleşmiştir. 2004 yıl sonu itibariyle THY'nin yurt içi yolcu-km değerlerinde yüzde 16, yurt dışı yolcu-km değerlerinde ise yüzde 15,3 oranında bir artış yaşanmıştır (DPT, 2006c; 162).

2001–2005 yıllarını kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'na göre; havayoluyla yapılan taşımaların %94'ünün 8 havaalanından gerçekleşmesi nedeniyle yatırımlardaki öncelik, yeni havaalanı yapmak yerine, bu alanların hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine önem verilecektir. Hava yoluyla kargo taşımacılığı geliştirilecektir (DPT, 2006c; 162).

Türkiye'de iç hat ve dış hat trafiğine açık 15 sivil havaalanı ve 11 sivil-askeri havaalanı bulunmaktadır. Yalnızca iç hat trafiğine açık bulunan 47 adet de sivil, sivil-askeri ve özel amaçlı kullanılan havaalanı vardır (TÜSİAD, 2007; 181).

Ülkemizde 3 adet havalimanı (Birden fazla pisti ve uçak yanaşma yeri bulunan, gece uçuşlarına açık, gerekli teknik donanım ve malzemeye sahip, hava trafiği yoğun olan havaalanları) hava taşımacılığında önemlidir. Bunlardan ilki 1925 yılında hizmete geçen saatte 70 adet uçağın inebildiği, 30 adet uçağın aynı anda

apronlara yanaşabildiği, 15 milyon yolcu kapasitesine sahip olan, Ortadoğu ve Avrupa'nın sayılı havaalanları arasında yer alan Atatürk Havalimanı'dır.

1955 yılında faaliyete geçen ve ikinci büyük havalimanımız ise Ankara'nın kent yerleşim alanının kuzeydoğusundaki Esenboğa Havalimanı'dır. İzmir kentinin güneyinde yer alan, günümüzdeki modern görünümünü 1982–1984 yılındaki yapım faaliyetleri sonucu kazanan Adnan Menderes Havalimanı ise üçüncü büyük havalimanımızdır. Dış turizm hareketi bakımından önemli olan A tipi turistik bir havaalanı olan Antalya havaalanı ile 1983 yılında faaliyete geçen diğer bir turistik havaalanı olan Dalaman, Adana'da askeri uçakların iniş kalkış yapması sonucu yoğun bir hava trafiğine sahip olan İncirlik Hava Üssü ile sivil uçaklara hizmet veren Adana Şakirpaşa havaalanı diğer önemli havaalanlarıdır (DPT, 2006c; 6).

2.3.3. Demiryolu Taşımacılığı

Doğal çevrenin korunması, doğal kaynakların sürdürülebilirliği, ulaşımda maliyet ve güvenilirlik gibi unsurları göz önünde bulunduran Batı Avrupa ve Uzak Doğu'nun pazar ekonomisi ülkeleri, Türkiye'nin, demiryolu ulaşımını pazar ekonomileri dışında kalan ülkelerin tercih ettiği bir ulaşım biçimi olarak gördüğü 1980'li yıllarda; demiryolu ulaşımına azami önem vermişlerdir. AR-GE'ye verilen önemin artmasıyla, enformasyon ve ileri malzeme teknolojileri gelişmiş, demiryolu taşımacılığı çok daha süratli ve güvenli bir ulaşım kavuşmuştur.

Ülkemizde ise, Cumhuriyetin ilk yıllarında benimsenen kendi kendine yeterli bir ekonomi oluşturulması politikası doğrultusunda ülkenin temel ulaşım sistemi konumunda olan demiryolları, sanayinin yurt düzeyine yayılması ve modern Türkiye'nin yaratılmasında en önemli rolü oynamıştır. 1950'lerden sonra, özellikle ABD' nin Marshall yardımıyla ekonomimiz üzerinde etkin olduğu dönemde karayollarına dayalı bir ulaşım ağırlık verilmiş, demiryolu-denizyolu sistemleri ihmal edilmiştir (Kıvanç, 2003; 11).

Türk demiryolları 1923–1940 yılları arasında bir anlamda atılım çağı yaşamıştır. Cumhuriyet’in ilan edildiği günlerde, toplam 4086 km’lik demiryolu ağına sahip olan Türkiye’de 1938 yılında toplam 6718 km demiryolu ağına erişilmiştir. Çeşitli imkânsızlıklara rağmen, demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı’na kadar büyük bir hızla sürdürülmüştür. Savaş nedeniyle 1940’dan sonra ise yavaşlamıştır.

1940–1950 yılları ise “Durgunluk Dönemi”dir. 1950 yılından itibaren, Türkiye, demiryollarını ihmal etmiştir. Bu tarihten sonra Türkiye’de yeni demiryolu yapılmamıştır. (Yazıcı, 1995; 32).

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere ulaşamamış, 1950–1980 yılları arasında yılda ortalama 30 km yeni hat yapılabilmıştır.

Ülkemizde, Haydarpaşa, Derince, Samsun, Bandırma, İzmir, Mersin ve İskenderun limanlarının demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

Ana demiryolu hatlarımız aşağıdaki gibidir:

- Kuzey hat (İstanbul, Eskişehir-Ankara-Kayseri- Sivas-Erzurum-Kars)
- Batı Anadolu hattı (İzmir'den Göller Yöresi, Ankara'ya, Balıkesir-Bandırma, Balıkesir-Kütahya)
- Karadeniz (Zonguldak, Samsun) ve Akdeniz (Mersin ve İskenderun'dan bağlanan hat), kıyı hattı
- Doğu (Eskişehir-Afyonkarahisar, Konya-Adana üzerinden Maraş-Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Tatvan-Van ile Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars) ve Güneydoğu (Diyarbakır-Kurtalan) hattı

- Dış hatlar (Trakya'da İstanbul-Edirne, Bulgaristan ve Yunanistan, Güneydoğuda Mardin olmak üzere beş grupta toplanabilir (Ertin, 1998; 191).

Ülkemizde demiryolları, yolcu ve yük taşımacılığında karayollarından sonra ikinci sırada gelmektedir. Özellikle ağır maddelerin (kömür, maden cevheri, şekerpancarı, büyük makineler, tank, top vb. ağır silahlar) ulaştırılmasında başlıca görevi üstlenmiştir. Demiryollarımızın karayollarına göre tercih edilmemesinin en önemli nedeni hız sorunudur.

2.3.3.1. Türkiye'den Geçen Uluslararası Demiryolu Ağları

- **E-Demiryolu Projesi (AGC – European Agreement on Main International Railway Lines)**

Ana Uluslararası Demiryolları Hatları Üzerine Avrupa Anlaşması (AGC), 1985 yılında 25 ülke tarafından kabul edilmiştir (UNECE, 2003; 5). Türkiye'den geçen E-demiryolları hatları Trans-Avrupa Demiryolu hatları ile büyük oranda örtüşmektedir.

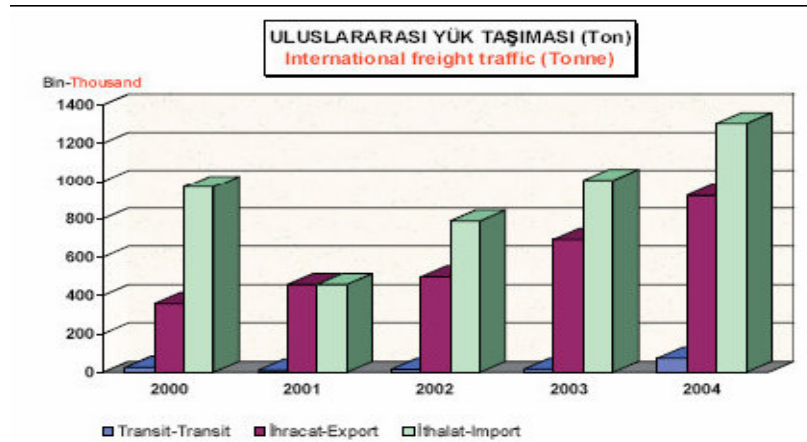
- **Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) Trans-Asya Demiryolu Ağı (Trans-Asian Railway)**

Trans-Asya Demiryolu Ağı, (TAR) 1960'lı yıllarda Singapur ve İstanbul arasında kesintisiz 14,000 km.lik bir demiryolu oluşturulması amacıyla başlatılmıştır. Türkiye, Trans-Asya Demiryolu Güney koridorunun batısında yer almaktadır ve hattın Türkiye içindeki uzunluğu 4053 km.yi bulmaktadır (UNESCAP, 1999; 33).

- **Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Trans-Avrupa Demiryolu Projesi (Trans-European Railway)**

Trans-Avrupa Demiryolu Projesi, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri tarafından ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun himayesi altında tesis edilmiş bölgesel işbirliği oluşumudur (UNECE, 2001; 1). Türkiye'nin Trans-Avrupa Demiryolu Ağı kapsamındaki hatların uzunluğu yaklaşık olarak 4,800 km. olup, E 70 (Kapıkule'den İran, Gürcistan ve Ermenistan sınırı) ve E 74 (Eskişehir-İzmir) demiryolu hatları doğu-batı yönlü hatları ifade ederken, E 97 (Samsun-Mersin) hattı Türkiye'yi kuzey-güney yönünde geçmektedir.

Şekil 2.4. Demiryolu Yük Taşımacılığında TCDD'nin Performansı



Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukistatistik.htm> Erişim Tarihi: 27.05.2007

Şekilde görüldüğü gibi uluslararası yük taşımaları ton bakımından son yıllarda artış kaydetmekle birlikte ağırlık yurtiçi taşımalarda kalmış bulunmaktadır. Bunun bir sebebi TCDD'nin özellikle demir-çelik ve diğer ağır sanayi kuruluşlarına kömür ve diğer cevher taşımacılığını sürdürmesidir.

TCDD, 2005 yılının ilk sekiz ayında 12 milyon tondan fazla taşıma gerçekleştirmiştir. Kurumun yük taşınan vagon sayısı ise 337.268 olmuştur.

Tablo 2.5. 2005 Yılı TCDD Yük Taşımacılığı Verileri

8 Aylık	Ton	Ton - Km	Vagon	Ortalama Taşıma Mesafesi
Yurt İçi	10.627.228	5.235.136.892	276.425	493
Uluslararası	1.961.727	733.408.021	60.843	374
İthalat	1.191.745	260.256.199	30.627	218
İhracat	736.317	434.539.113	27.956	590
Transit	33.665	38.612.708	2.260	1.147
Yurtiçi+Uluslararası	12.588.956	5.968.544.913	337.268	474

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukistatistik.htm> Erişim Tarihi: 27.05.2007

2.3.4. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir. Boru hattı taşımacılığı, uluslararası taşımacılıkta ülkemizin etkili olabileceği taşıma yöntemlerinin başında gelmektedir. Ülkemizden geçerek, ülkemize ekonomik ve siyasi güç kazandıracak uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımları önem arz etmektedir (Beşli, 2004; 24).

Enerji ve enerjinin verimli kullanımı, hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyamızda, arz kaynağı ülkelerle talep merkezlerinin çeşitli taşıma yolları ve en önemlisi boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır. Çünkü gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımı da kısa bir sürede karşılamaktadır (Stapleton vd., 2004; 41).

19. yüzyıl sonlarında küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır (Vizyon 2023, 2003; 10).

İlk olarak petrol boru hattı işletmeciliği olarak başlayan boru hatları işletmeciliği, daha sonra petrol ürünleri ve doğal gaz taşımacılığının da başlamasıyla, giderek önem kazanmıştır. Boru hatları taşımacılığının ülkemiz için de önemi büyüktür.

2.3.4.1. Mevcut Uluslararası Boru Hatları

Irak-Türkiye ham petrol boru hattı, Türkiye'nin transit taşıma kapsamında sahip olduğu tek boru hattıdır. Türkiye'de boru hatları ile taşımacılık işlemleri BOTAS tarafından yürütülmektedir (<http://www.botas.gov.tr/faliyetler/irak.asp> Erişim: 04.05.2007).

BOTAS, boru hatları ile petrol taşımacılığını Irak-Türkiye, Ceyhan-Kırıkkale, Batman-Dörtöyol ve Şelmo-Batman Ham Petrol Boru Hatları ile sürdürmektedir (DPT, 2001; 6).

2.3.4.1.1. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Sistemi, Irak'ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde edilen ham petrolü Ceyhan (Yumurtalık) Deniz Terminali'ne ulaştırmaktadır. BOTAS, hattın Türk topraklarında kalan kısmının mülkiyetine sahip olup, bu kısmın işletilmesi, kontrolü, bakım ve onarımını da üstlenmiştir. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattının, Irak ve Türkiye bölümlerinin uzunlukları ayrı ayrı aşağıda verilmiştir (<http://www.botas.gov.tr/faliyetler/irak.asp> Erişim: 04.05.2007).

	Irak	Türkiye	Toplam Uzunluk
I. Hat	345	641	986 km.
II. Hat	234	656	890 km.
Toplam	579	1.297	1.876 km.

Birleşmiş Milletlerin Irak'a uyguladığı ambargo ile Ağustos 1990 tarihinde işletmeye kapatılan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, BM ile Irak arasında varılan anlaşma doğrultusunda, sınırlı petrol sevkıyatı için 16 Aralık 1996 tarihinde, tekrar işletmeye alınmış olup, Birleşmiş Milletler tarafından Irak'a verilen izinler doğrultusunda altışar aylık dönemler itibariyle, petrol sevkıyatı devam etmektedir (DPT, 2001; 13).

2005 yılında Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ile 1.780.095 ton (13.166.673 Varil) ham petrol taşınmıştır (BOTAŞ, 2006; 30).

2.3.4.2.Uluslararası Projeler

Uluslararası projeler arasında Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi, Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi ve Türkiye-Macaristan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi bulunmaktadır.

2.3.4.2.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı

Hazar havzasındaki petrolün ülkemiz üzerinden Akdeniz'deki terminale getirilerek buradan dünya pazarlarına ulaştırılmasını öngören Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı projesi ülkemiz için önemli bir projedir. Projenin gerçekleştirilmesi ile 45 milyon ton petrol Akdeniz'e taşınacaktır. Stratejik ve ekonomik açıdan ülkemize çıkar sağlayacak bir oluşumdur.

Bu proje, Hazar Havzasında bulunan Kazakistan, Azerbaycan gibi ülkelerde üretilen ham petrolün, boru hattı ile Akdeniz'e taşınması, buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması amacı ile geliştirilmiştir (Adanalı, 2006; 6).

Boru hattının toplam uzunluğu 1.776 km. olup, Türkiye bölümü 1.076 km.dir. (BOTAŞ, 2006; 63).

Projenin resmîyet kazanmasına yönelik “Hükümetler Arası Anlaşma -IGA”, 18 Kasım 1999’da, İstanbul’da yapılan AGİT Zirvesinde bir araya gelen Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanları tarafından imzalanmıştır. Tüm hattın tamamlanması için hedeflenen tarih ise 2005 yılı başları olmuştur (DPT, 2001; 36).

2.3.4.2.2. Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Avrupa ve Türkiye’nin 2000’li yıllarda ortaya çıkacak gaz açığına karşılamak için alternatif bir kaynak olarak Türkmenistan doğal gazının Türkiye’ye, Türkiye üzerinden de boru hattı ile Avrupa’ya taşınması amacıyla yapılması planlanan bir boru hattı projesidir (DPT, 2001; 36).

Bu paralelde, 29 Ekim 1998 tarihinde, Türkiye ve Türkmenistan arasında Hazar geçişli Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi’nin gerçekleştirilmesine yönelik bir çerçeve anlaşma imzalanmıştır (BOTAŞ, 2006; 68).

2.3.4.2.3. Türkiye-Macaristan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

Bu proje kapsamında, Türkiye üzerinden Avrupa’ya artan miktarlarda Hazar ve Ortadoğu gazı taşınacaktır.

Bu projenin izleyeceği yolun, Bulgaristan’dan başlayıp, Romanya ve Macaristan yolunu takip ederek Avusturya’ya ulaşması beklenmektedir (Çetinoğlu, 2007; 46).

2.4. Türk Deniz Ticaret Filosu

Türk Deniz Ticaret filusunun mevcut durumunun analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT,GRT) ve yaş ortalamaları yanında, sicili (ulusal ve uluslararası) ve ithal veya yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir.

Deniz ticaret filusunda, karşımıza DWT, GRT, TEU gibi terimler çıkacaktır. Bu terimlerin anlamlarını bilmek faydalı olacaktır.

DWT (Deadweight Ton), bir ağırlık ölçüm birimidir ve İngilizce kökenlidir. Uluslararası denizcilik ticaretinde ve denizcilik endüstrisinde kullanılmaktadır. Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamıdır (MI Link Maritime Dictionary; 2007; www.m-link.com Erişim: 10.05.2007).

GRT (Gross Ton), sicile kayıtlı gross tondur. Geminin tüm kapalı alanlarının hacmidir. Geminin boyutları ile ilişkilidir. Bir yolcu gemisi, büyük bir hacim isteyen gemidir; buna karşın yolcu ağırlığı yük ağırlığı ile karşılaştırıldığında çok azdır. Bu bakımdan, çok büyük bir yolcu gemisinin DWT’u az olur. Özellikle yolcu gemilerinin büyüklükleri üzerinde bir görüş elde etmek için GRT uygun bir ölçüdür.

TEU, İngilizce “Twenty-foot Equivalent Unit” kelimelerinin kısaltmasından oluşan bu terim, 1969’da İngiltere’de gemi inşası ve deniz taşımaları istatistiklerini tutan ofiste (Shipbuilding and Shipping Record’s Office) çalışan Richard F. Gibney tarafından değişik tiplerdeki gemilerin ve farklı boyutlardaki konteynerlerin istatistiklerini kolayca tutabilmek için üretilmiştir. 1 TEU, 20 fitlik, 34 metre küplük bir hacme sahip olan konteyner manasındadır, konteyner stoklama kapasitesi anlamına gelmektedir (Transportation Institute Maritime Glossary, 2007; www.transinst.org Erişim: 10.05.2007).

Türk Deniz Ticaret Filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde yani 150 GRT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, bazı tablolarda 1500 DWT ve üzeri ile yaş ortalamaları gibi değerlendirmeler de yapılmıştır.

Ayrıca sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2005 itibariyle toplu olarak analiz edildiği gibi, 1996-2005 yılları arasındaki gemi tipleri itibariyle sayısal ve tonaj (GRT, DWT) durumları (artış ve azalışlar) da değerlendirmeye alınmıştır.

2.4.1. Türk Deniz Ticaret Filosu Kapasitesinin Mevcut Durumu ve Yıllar İtibariyle Gelişimi

Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980–2006 yıllarındaki adet, DWT ve GRT değişimleri Tablo 2.6. 'da görülmektedir.

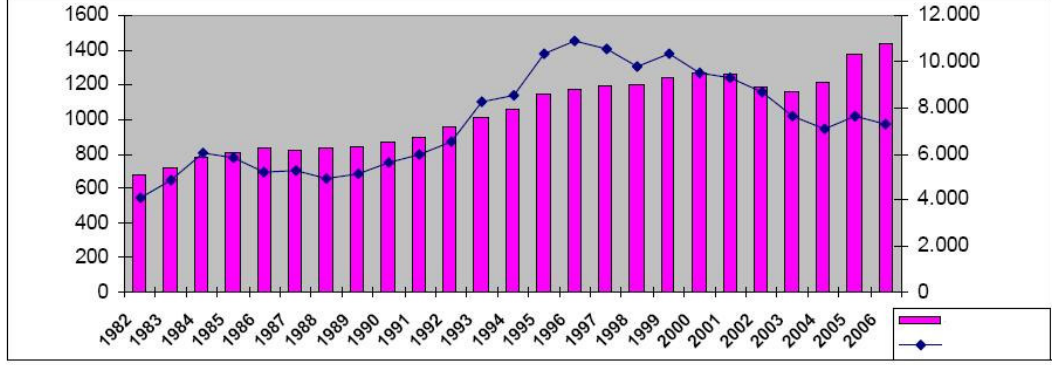
Tablo 2.6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT (1000)	DEĞİŞİM (%)	GRT (1000)	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRA
1980	-	2.032	-	-	-	35
1981	-	2.696	17,5	-	-	34
1982	675	4.105	74,7	2.440	-	32
1983	726	4.855	18,3	2.890	18,4	27
1984	780	6.051	24,6	3.509	21,4	25
1985	802	5.802	-4,1	3.445	-1,8	24
1986	835	5.234	-9,8	3.182	-7,6	24
1987	821	5.240	0,1	3.172	-0,3	25
1988	830	4.911	-6,3	2.943	-7,2	24
1989	839	5.123	4,3	3.048	3,6	28
1990	868	5.639	10,1	3.356	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	3.575	6,5	23
1992	954	6.503	9	3.887	8,7	22
1993	1.012	8.255	26,9	4.843	24,6	23
1994	1.050	8.545	3,5	5.093	5,2	19
1995	1.143	10.310	20,7	6.239	22,5	17
1996	1.179	10.893	5,6	6.622	6,1	16
1997	1.197	10.563	-3	6.525	-1,5	17
1998	1.204	9.760	-7,6	6.463	-1	17
1999	1.242	10.322	5,8	6.778	4,9	18
2000	1.270	9.489	-8,1	6.044	-10,8	18
2001	1.261	9.307	-1,9	6.002	-0,7	20
2002	1.185	8.666	-6,9	5.736	-4,4	19
2003	1.152	7.627	-12	5.113	-10,9	20
2004	1.209	7.055	-7,5	4.772	-7,1	23
2005	1.379	7.603	7,2	5.229	-9,6	24
2006	1.429	7.271	-4,4	5.083	-2,8	25

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.48.

Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filomuz 10.8 milyon DWT ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmiştir. 1996 yılından itibaren filomuzdaki durgunluk ve gemi kaybı dünya sıralamasında düşüşe geçmemize neden olmuştur. 2006 yılında bir önceki yıla göre %4.4 kayıpla 7.2 milyon dwt'a gerilemiştir (Deniz Ticaret Odası, 2007;48).

Şekil 2.5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1982–2006)



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.49.

2.4.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

Toplam Deniz Ticaret filosunu oluşturan 1379 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 29,66 'sini Kuru yük, % 11,6'sını Balıkçı Gemileri, % 8,63'ünü Petrol Tankerleri , % 8,19'unu Dökme yük ve % 7,32'sini Römorkörler oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 34,6'sıdır.

7.6 Milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 53,17 'sini Dökme yük gemileri, % 17,02'sini Kuru yük gemileri ve % 16,06'sını Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, % 13,21'dir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 49).

Tablo 2.7.Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Sayısal Analizi

GEMİ TİPLERİ	ADET / İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%
KURU YÜK GEMİSİ	77	332	409	29,66
DÖKME YÜK GEMİSİ	101	12	113	8,19
OBO GEMİSİ	1	0	1	0,07
KONTEYNER	18	13	31	2,25
KURU YÜK / KONTEYNER	0	4	4	0,29
KONTEYNER / RO-RO	2	0	2	0,15
PETROL TANKERİ	25	94	119	8,63
ÜRÜN TANKERİ	0	7	7	0,51
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	27	20	47	3,41
BİTKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	0	3	3	0,22
LPG TANKERİ	5	0	5	0,36
ASFALT TANKERİ	1	2	2	0,15
SU GEMİSİ	2	13	15	1,09
RO-RO GEMİSİ	20	1	21	1,52
RO-RO FERRY YOLCU	6	6	12	0,87
FERİBOT	11	21	32	2,32
TREN FERİSİ	0	7	7	0,51
TREN FERRY/ RO-RO	1	0	1	0,07
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	7	35	42	3,05
BALIKÇI GEMİLERİ	1	159	160	11,6
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEM.	3	1	4	0,29
ŞEHİR HATLARI	9	38	47	3,41
DENİZ OTOBÜSLERİ	19	3	22	1,6
ŞEHİR HATLARI ARABALI	1	23	24	1,74
YOLCU MOTORLARI	1	60	61	4,42
RÖMORKÖR	25	76	101	7,32
HİZMET GEMİLERİ	19	58	77	5,58
MAVNA/SAT	2	0	2	0,15
YÜZER VİNÇ	3	1	4	0,29
DiĞER	0	4	4	0,29
Toplam	387	992	1.379	100

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007,

s.50.

Türk Deniz Ticaret Filosunun Ulusal ve Uluslararası Sicil itibariyle dağılımı tablolarında, ithal-inşa ve sayısal-tonaj analizleri yapılmıştır. Tablo 2.8. incelendiğinde 1379 adet gemiden % 50,9 'unun (702 gemi) ulusal sicile, % 49,1'inin (677 gemi) uluslararası sicile kayıtlı olduğu görülmektedir. Filomuzun DWT olarak % 11,2'si ulusal sicile, % 88,8'i ise uluslararası sicile, GRT olarak ise % 15.6'sı ulusal sicile, % 84,4'ü ise uluslararası sicile kayıtlıdır.

Ulusal sicile kayıtlı toplam 849.944 DWT'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 43,6'sı Dökme yük gemileri, % 20,7'si Kuru yük gemileri ve % 17,1'ini Petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, ulusal sicilin % 18,6'sıdır. Uluslararası sicile kayıtlı toplam 6.7 milyon DWT filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 54,3 Dökme yük gemileri, % 17'si Petrol tankerleri ve % 16,5'ini Kuru yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, uluslararası sicilin % 12,2'sidir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 49).

Tablo 2.8. Türk Deniz Ticaret Filosunun Ulusal ve Uluslararası Sicil İtibariyle Dağılımı

(150 GRT ve üzeri)

GEMİ TİPLERİ	Ulusal Sicil	Uluslararası Sicil	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	137	272	409	29,66
DÖKME YÜK GEMİSİ	14	99	113	8,19
OBO GEMİSİ	0	1	1	0,07
KONTEYNER	9	22	31	2,25
KURU YÜK / KONTEYNER	0	4	4	0,29
KONTEYNER / RO-RO	0	2	2	0,15
PETROL TANKERİ	63	56	119	8,63
ÜRÜN TANKERİ	2	5	7	0,51
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	4	43	47	3,41
BİTKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	0	3	3	0,22
LPG TANKERİ	0	5	5	0,36
ASFALT TANKERİ	0	2	2	0,15
SU GEMİSİ	12	3	15	1,09
RO-RO GEMİSİ	0	21	21	1,52
RO-RO FERRY YOLCU	3	9	12	0,87
FERİBOT	14	18	32	2,32
TREN FERİSİ	7	0	7	0,51
TREN FERRY/ RO-RO	0	1	1	0,07
YOCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	36	6	42	3,05
BALIKÇI GEMİLERİ	159	1	160	11,6
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEM.	4	0	4	0,29
ŞEHİR HATLARI	18	29	47	3,41
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	22	22	1,6
ŞEHİR HATLARI ARABALI	11	13	24	1,74
YOLCU MOTORLARI	61	0	61	4,42
ROMORKOR	70	31	101	7,32
HİZMET GEMİLERİ	71	6	77	5,58
MAVNA/SAT	0	2	2	0,15
YÜZER VİNÇ	3	1	4	0,29
DİĞER	4	0	4	0,29
Toplam	702	677	1.379	100

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.52.

2.4.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

01.01.2007 itibariyle bayraklara göre Dünya filosu (300 GRT'un üzeri) 156 ülke bazında 42.872 adet gemi ile 1.009.524.000 DWT'dur (Deniz Ticaret Odası, 2007; 68).

Türk Deniz Ticaret filosu dünya sıralamasında 24. sırada yer almaktadır. Tablo 2.9.'da dünya filosunun % 22,3'üne sahip Panama 1.sırada, % 9,6'sına sahip Liberya ikinci sırada ve % 5,6'sına sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır.

Türk Deniz Ticaret filosunun 2000-2006 yıllarındaki dünya sıralamasında;

- 1 OCAK 2000 yılında 18. sırada,
- 1 OCAK 2001 yılında 20. sırada,
- 1 OCAK 2002 yılında 19. sırada,
- 1 OCAK 2003 yılında 20. sırada,
- 1 OCAK 2004 yılında 23. sırada,
- 1 OCAK 2005 yılında 24. sırada,
- 1 OCAK 2006 yılında 24. sırada,

yer almıştır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 69).

Tablo 2.9. Dünya Deniz Ticaret Filosunun İlk 25 Ülkesi

SIRA	BAYRAK	GEMİ SAYISI	1000 GT	100 DWT	1000 TEU	DÜNYA FİLOSU%	YILLIK DEĞİŞİM%
1	PANAMA	5704	140.120	210.234	1845	22.3	7.6
2	LİBERYA	1560	58134	91010	1286	9.6	8.6
3	YUNANİSTAN	1110	30774	52474	181	5.6	-5.2
4	HONG KONG	1013	29977	50713	398	5.4	18.3
5	BAHAMA	1192	36797	49573	373	5.2	9.1
6	M. ISLAND	735	28700	47741	349	5.1	29.5
7	SİNGAPUR	1131	29784	47463	423	5.0	19.8
8	MALTA	1178	22785	36948	220	3.9	-0.1
9	ÇİN	2326	21139	31936	313	3.4	10.8
10	GÜNEY KIBRIS	892	18802	30134	342	3.2	-11.8
11	İNGİLTERE	845	18936	25084	543	2.7	14.7
12	NORVEÇ	964	16031	22022	88	2.3	-13.7
13	JAPONYA	2551	11380	14010	35	1.5	-6.3
15	KORE	976	8582	13876	106	1.5	25.1
15	ALMANYA	473	11276	13408	912	1.4	55.5
16	HİNDİSTAN	407	7547	12855	17	1.4	9.7
17	AMERİKA	513	9918	11858	289	1.3	-11.5
18	İTALYA	751	11173	11766	125	1.2	7.0
19	DANİMARKA	387	7865	9547	397	1.0	8.1
20	A&BARBUDA	996	7140	9404	566	1.0	7.4
21	İRAN	196	5161	8950	55	0.9	-0.5
22	ST. VINCENT	658	5536	8364	79	0.9	-7.4
23	BERMUDA	121	7198	8263	58	0.9	18.6
24	TÜRKİYE	840	4941	7572	53	0.8	5.6
25	MALEZYA	443	5433	7481	59	0.8	-11.4

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.68.

2.4.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Ticaret filolarının kapasiteleri, DWT olarak Tablo 2.10.'da görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında birinci sırasında aynı zamanda Dünya'nın üçüncü büyük filosuna sahip Yunanistan, ikinci sırada Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve üçüncü sırada ise İran yer almaktadır. Türkiye komşu ülke filoları arasında 4. sırada bulunmaktadır (Ünalmiş, 2005; 78).

Dünya üçüncüsü olan Yunanistan'ın 52 milyon DWT olarak görülen toplam tonajına yabancı bayrakta çalışan gemileri de eklendiğinde 150 milyon DWT'nun üzerine çıkmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 69).

Tablo 2.10. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (01.01 2006) (300 grt ve üzeri)

DÜNYA SIRA	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	DÜNYA %	DEĞİŞİM %
3	Yunanistan	1091	52829	5,4	4.5
10	G. Kıbrıs Rum C.	883	30233	3.0	0.3
21	İran	218	8858	0,9	-1.0
24	Türkiye	848	7239	0,7	5.1
30	Rusya	1364	6649	0,7	0.7
46	Mısır	112	1562	0,2	4.6
52	Bulgaristan	86	1238	0,1	-3.9
57	Ukrayna	234	936	0,1	0.6
70	Suriye	137	567	0,1	-4.7
84	Romanya	39	211	0	-23.8
95	Irak	16	105	0	0.1

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.69.

2.4.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

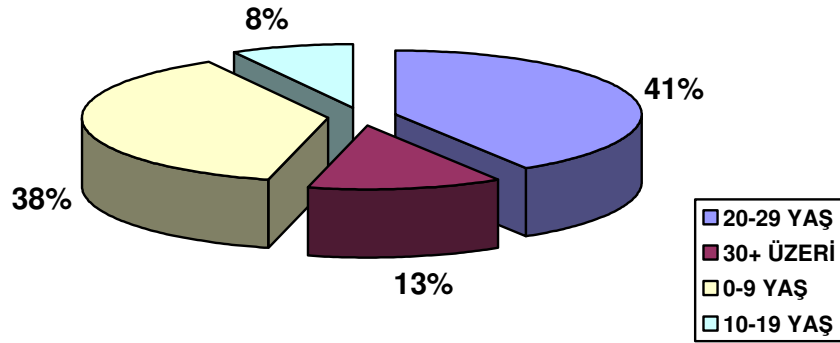
150 GRT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 1429 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin genel yaş ortalaması 21,77'dir. Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 29,74'ünü oluşturan kuru yük gemilerinin genel yaş

ortalaması 28 'dir. DWT olarak filomuzun % 48,01'ini oluşturan dökme yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 21'dir.

Filomuzdaki en geç gemi tipi sırasıyla; Yolcu Motorları yaş ortalaması 5, Mavna/Şat yaş ortalaması 7, Ürün Tankerleri yaş ortalaması 8 ve Konteyner gemileri yaş ortalaması 9'dur (Deniz Ticaret Odası, 2007; 58).

Şekil 2.6.'da da görüldüğü üzere Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 38'i 0-9 yaş grubunda, % 8'si 10-19 yaş grubunda, % 41'i 20-29 yaş grubunda ve % 13'ü 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Şekil 2.6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, (2007), 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, s.88

2.5.Türkiye'de Liman ve İskeleler

Gemilerin olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yaşayabilecekleri, yükler için yükleme boşaltma, yolcular için indirme-bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı sağlayan ve bunlara ilişkin alt yapılar, açık kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara yönelik hizmetleri veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, ülkenin belli bölgesi üzerinde (hinterland) ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri (modları) arasında dönüşüm noktası olan yerlere "liman" denir. Kıyıdan denize doğru uzanan, her iki yanına gemilerin

yanaşabileceği münferit ya da liman içindeki tesisler de “iskele” diye tanımlanır (DPT, 2001; 102).

“Terminal” ise, belli bir yük ya da yük grubunun elleçlenmesinde uzmanlaşmış liman ünitesidir (Konteyner terminali, yolcu terminali, petrol terminali gibi). Liman, terminal, iskele gibi gemiye bağımlı ve hizmet üreten mekanlar, gemi yanaşma ve elleçleme tesisleri olarak nitelendirilmektedir. Liman, gemiler için hizmet ve olanak sağlayan üretim ünitesidir. Burada yüklerin toplanması ve denizaşırı pazarlara gönderilmesi esastır (UTİKAD, 2006;58). Yine, denizaşırı pazarlardan getirilen yükler buradan ard bölgeye (hinterland) dağıtılır (DPT, 2001; 102).

Limanlar, uluslararası taşımacılığa altyapı teşkil etmektedirler ve aktarma, lojistik ve transit taşımacılık açısından çok önemli bir yere sahiptirler. Limanlar, deniz taşımacılığının verimli ve etkin kullanımını etkilemektedirler (Ergüleç, 2002; 36).

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (Goulielmos, 2005; 463).

Liman, gemiler için hizmet ve olanak sağlayan üretim ünitesidir. Burada yüklerin toplanması ve denizaşırı pazarlara gönderilmesi esastır. Yine, denizaşırı pazarlardan getirilen yükler buradan ard bölgeye (hinterland) dağıtılır. Yükleri toplama ve dağıtma özellikleri sebebiyle liman, ekonominin nabızı durumundadır (Baird, 2001; 107).

Türkiye kıyılarında küçük çapta olanlar hariç, yaklaşık olarak 300 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Liman, iskele, yat marina, balıkçı barınağı ve çekek yeri şeklinde olan bu tesislerden yaklaşık 150 adedi liman ve iskele statüsündedir. Bu tesislerin işletmecileri aşağıdaki gibidir:

- 7 liman ve iskele TDİ tarafından,
- 7 liman TCDD tarafından,
- 2 liman TÜPRAŞ tarafından,
- 2 liman TDÇİ tarafından,
- 2 liman TTK tarafından,
- 20 liman ve iskele ait oldukları kamu kurumu tarafından,
- 50 liman ve iskele belediye ve özel idareler tarafından,
- 59 liman ve iskele özel sektör tarafından işletilmektedir (DPT, 2001).

Devlet tarafından işletilen genel amaçlı 14 kamu limanından, demiryolu ile bağlantılı olan Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin, İskenderun ve Samsun Limanları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD); Güllük, Gökçeada, Darıca, Çanakkale, Lapseki, İstanbul ve Kabatepe Limanları Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi (TDİ) tarafından işletilmektedir (Baykal, 2005).

Tablo 2.11. Türk Limanlarında Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri**(Ton)**

TAŞIMA CİNSİ		2002	2003	2004	2005	2006
TRANSİT	YÜKLEME	23,435,730	BİLGİ YOK	4,826,449	3,722,816	9.112.901
	BOŞALTMA	-	BİLGİ YOK	-	-	-
	TOPLAM	23,435,730	BİLGİ YOK	4,826,449	3,722,816	9.112.901
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	10,081,667	9,798,081	8,465,427	11,138,934	9.691.009
	YAB. GEMİ	28,983,345	31,678,720	38,592,767	43,370,786	53.224.889
	TOPLAM	39,065,012	41,476,801	47,058,194	54,509,720	62.915.898
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	31,096,923	29,946,962	26,452,733	31,929,337	32.398.022
	YAB. GEMİ	55,082,917	68,726,675	78,244,387	95,145,837	107.457.906
	TOPLAM	86,179,840	98,673,637	104,697,120	127,075,174	139.855.928
KABOTAJ	YÜKLEME	BİLGİ YOK	BİLGİ YOK	14,539,714	14,238,305	13.595.664
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	BİLGİ YOK	14,678,638	13,930,533	14.682.817
	TOPLAM	BİLGİ YOK	BİLGİ YOK	29,218,352	28,168,838	28.278.481
TOPLAM	YÜKLEME	62,500,742	41,476,801	66,424,357	72,470,841	85.624.463
	BOŞALTMA	86,179,840	98,673,637	119,375,758	141,005,707	154.538.745
	TOPLAM	148,680,582	140,150,438	185,800,115	213,476,548	240.163.208

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.130.

2004 yılında Türkiye liman ve iskelelerinde gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı kabotaj ve transit yükler de dahil olmak üzere toplam 185,800,115 ton'dur. Bu durumda, Türkiye'de liman ve iskelelerin yük elleçleme kapasitelerinin yaklaşık olarak %59'unun kullanıldığı söylenebilir (TÜSİAD, 2007; 146). Yani, Türkiye'deki liman kapasiteleri etkin ve verimli bir şekilde kullanılmamaktadır.

Türkiye'deki limanlar, teknolojik gelişmelere uyum sağlamadaki zorluklar, gerekli alt yapı eksikliği gibi sebepler dolayısıyla; Türkiye'nin dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunmasına rağmen, transit taşımacılıktan yeterli pay alamamaktadırlar.

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2006 yılında 240.163.208 ton yük elleçlenmiştir.

2006 yılında elleçlenen toplam yükün;

- % 26,2 si olan 62.915.898 tonu ihracat,
- % 58,2 si olan 139.855.928 tonu ithalat,
- %11,8 i olan 28.278.481 tonu kabotaj,
- % 3,8 i olan 9.112.901 tonu transit

olarak gerçekleşmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 130).

2.6. Türkiye'nin Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

Türkiye'nin denizyolu taşımalarındaki gelişmeler; dahili (kabotaj) taşımaları ve uluslararası taşımalar olmak üzere iki kesimde incelenmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 75).

2.6.1. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında, yine limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri kapsamaktadır.

Tablo 2.12. Türkiye'nin Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları ve Türk Bayraklı Taşımaların Payı (Mton 1996-2005)

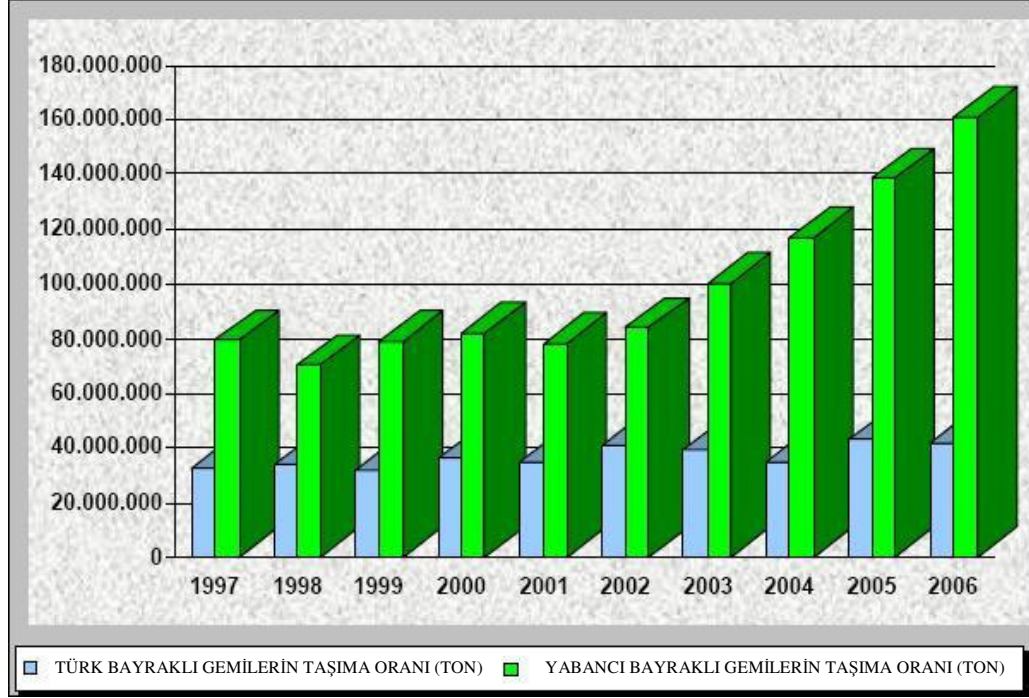
YILLAR	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	T/B TAŞIMA MİKTARI	T/B %	Y/B %
1996	91,680,312	18,846,074	72,834,074	36,057,963	39.3	60.7
1997	112,373,431	37,009,695	75,363,736	32,935,901	29.3	70.7
1998	104,076,233	24,773,274	79,302,959	33,856,861	32.5	67.5
1999	110,901,420	32,923,267	77,978,153	31,792,427	28.7	71.3
2000	118,248,056	32,291,101	85,956,955	36,082,371	30.5	69.5
2001	113,414,358	40,633,756	72,780,602	35,196,754	31.0	69.0
2002	125,244,852	39,065,012	86,179,840	41,178,590	32.9	67.1
2003	140,150,438	41,476,801	98,673,637	39,745,043	24.8	75.2
2004	151,755,314	47,058,194	104,697,120	34,918,160	23.0	77.0
2005	181,584,894	54,509,720	127,075,174	43,068,271	23.7	76.3
2006	202.771.826	62.915.898	139.855.928	42.089.031	20.1	79.2

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.75.

Tablo 2.12.'teki veriler incelendiğinde, Türkiye'nin 2005 yılına göre 2006 yılında ihracat taşımaları 54,5 milyon tondan 62,9 milyon tona, ithalat taşımaları ise 127,0 milyon tondan 139,8 milyon tona yükselmiştir.

2006 yılında denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan (konteyner dahil) aldığı pay, %20,8'dir. Türk bayraklı gemiler 1997-2006 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama %27,7 oranında pay almışlardır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 75).

Şekil 2.7. Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşıma Payları



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.76.

Tablo 2.13. Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Payları

(Mton)

YILLAR	TÜRK BAYRAKLI GEMİLER				YABANCI BAYRAKLI GEMİLER			
	İTHALAT	%	İHRACAT	%	İTHALAT	%	İHRACAT	%
1996	28.615.896	39,3	7.442.071	39,4	44.218.178	60,7	11.404.167	60,5
1997	24.732.557	32,8	8.103.344	21,9	50.631.179	67,2	28.906.351	78,1
1998	26.674.042	33,6	7.182.819	29,0	52.628.917	66,4	17.590.455	71,0
1999	24.290.639	31,2	7.501.788	22,8	53.687.514	68,8	25.421.479	77,2
2000	27.565.778	32,1	8.517.593	26,4	58.391.177	67,9	23.774.508	73,6
2001	25.174.302	34,6	10.022.452	24,7	47.606.300	65,4	30.611.304	75,3
2002	31.096.923	36,1	10.081.667	25,8	55.082.917	63,9	28.983.345	74,2
2003	29.946.962	30,3	9.798.081	23,6	68.726.675	69,6	31.678.720	76,4
2004	26.452.733	25,3	8.465.427	18,0	78.244.387	74,7	38.592.767	82,0
2005	31.929.338	25,1	11.138.933	20,4	95.145.837	74,9	43.370.786	79,6
2006	32.398.022	23,2	9.691.009	15,4	107.457.906	76,8	53.224.889	84,6

Kaynak: . Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.76.

2006 Yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat şeklinde ayrı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın (62,9 milyon ton) 9,7 milyon tonu yani % 15,4'ü Türk Bayraklı gemilerle, 53,2 milyon tonu yani % 84,6'sı Yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın (139,8 milyon ton) 32,4 milyon tonu yani % 23,2'si Türk bayraklı gemilerle, 107,4 milyon tonu yani % 76,8'i Yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 1997–2006 yılları arasında ihracatta 8,1 milyon tondan 9,7 milyon tona, ithalatta ise 24,7 milyon tondan 32,4 milyon tona yükseldiği Tablo 2.13.'te görülmektedir. Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 1997–2006 yılları arasında ihracatta 28,9 milyon tondan 53,2 milyon tona, ithalatta ise 50,6 milyon tondan 107,4 milyon tona yükselmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 76).

**Tablo 2.14. Denizyoluyla Yapılan İhracatın Bayraklara Göre Dağılımı
(2005–2006; İlk 15 Bayrak)**

2005	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR (TON)	2006	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR (TON)
1	Türk	11.138.933	1	Panama	10.194.084
2	Panama	9.180.757	2	Türkiye	9.691.395
3	Malta	4.528.710	3	Malta	6.151.725
4	Liberya	3.551.119	4	Liberya	5.249.306
5	Antigua	2.628.380	5	Marshal Adaları	2.968.984
6	Marshal Adaları	1.827.397	6	Yunanistan	2.529.891
7	İtalya	1.443.547	7	Antigua	2.202.897
8	Bahamalar	1.430.425	8	Bahamalar	1.716.847
9	Bulgaristan	1.283.467	9	İtalya	1.467.177
10	Yunanistan	1.268.174	10	Hollanda	1.250.131
11	Kuzey Kore	1.142.198	11	St. Vincent	1.224.999
12	Hollanda	1.101.699	12	Hong Kong	1.179.607
13	St. Vincent	1.055.009	13	Georgia	1.117.890
14	İngiltere	978.152	14	Rusya	990.765
15	Ukrayna	965.290	15	Kuzey Kore	697.729
	2005 Toplam İhracat	54.509.720		2006 Toplam İhracat	62.915.898

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007,
s.77.

**Tablo 2.15. Denizyoluyla Yapılan İthalatın Bayraklara Göre Dağılımı
(2005-2006 İlk 15 Bayrak)**

2005	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR (TON)	2006	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR (TON)
1	Türk	31.929.338	1	Türk	32.398.022
2	Panama	15.019.517	2	Panama	17.039.383
3	Malta	14.523.095	3	Malta	13.829.383
4	Liberya	6.725.312	4	Liberya	7.980.457
5	Rusya	6.433.091	5	Rusya	6.511.528
6	Bahamalar	4.111.609	6	Marshal Adaları	4.605.017
7	Yunanistan	3.293.416	7	Kamboçya	4.208.079
8	Kamboçya	3.215.793	8	Yunanistan	4.178.404
9	Marshal Adaları	3.193.363	9	Bahamalar	3.532.481
10	Hong Kong	2.806.715	10	Hong Kong	3.382.072
11	Ukrayna	2.735.613	11	İtalya	2.995.969
12	Antigua	2.452.568	12	Gürcistan	2.933.527
13	İtalya	2.334.257	13	Bulgaristan	2.869.660
14	Cezayir	2.311.057	14	Cezayir	2.811.227
15	Gürcistan	2.291.613	15	Ukrayna	2.518.656
	2005 Toplam İthalat	104.697.120		2006 Toplam İthalat	139.855.928

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.78.

2005 ve 2006 yılında denizyoluyla yapılan ithalat ve ihracat taşımalarımızda kendi bayrağımızdan sonraki ilk bayraklar kolay bayrak diye tabir edilen ülke bayraklarıdır.

2006 yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda Panama Bayrağı %16,2 ile birinci sırada, Türk Bayrağı %15,4 ile ikinci sırada yer almıştır. Tablo 2.14.'de yer alan kolay bayrak ülkelerinin toplam ihracat taşımalarımızdan aldığı pay %47,2'dir.

2006 yılında denizyolu ile yapılan ithalat taşımalarımızda Türk Bayrağı %23,2 ile birinci sırada, Panama Bayrağı %12,2 ile ikinci sırada yer almıştır. Tablo

2.15.'de yer alan kolay bayrak ülkelerinin toplam ithalat taşımalarımızdan aldığı pay %36,6'dır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 78).

2.6.1.1. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2006 yılı dış ticaret taşımaları belli yük cinslerine göre miktar (ton) olarak aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo 2.16. Denizyolu İthalat ve İhracatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı

İhraç Edilen Ürünler	Miktar(Ton)	İthal Edilen Ürünler	Miktar(Ton)
Demirçelik Ürünleri ve Borular	9,683,183	Ham Petrol ve Ürünleri	31,814,157
Petrol Ürünleri	5,987,903	Kömür	18,971,183
Çimento	4,472,097	Hurda Demir/Demir Cevheri	17,789,804
Feltispat	3,759,403	LPG/LNG	7,151,884
Klinker	2,881,780	Rulo Saç	6,968,849
Hububat	1,052,341	Kütük Demir	1,892,923
Mermer	947,115	Kimya Sanayi Ürünleri	1,878,946
Narenciye	894,792	Saç	1,659,232
Rulo Saç	823,338	Tomruk	1,610,326
Curuf	491,545	Gübre	1,586,859
Alçı-Alçıtaşı	452,872	Soya Fasulyesi	1,326,155
Diğer	23,063,361	Diğer	34,424,856
TOPLAM	54,509,720	TOPLAM	127,075,174

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.79.

54.5 milyon ton olarak gerçekleşen 2006 yılı denizyolu ihracatımızın en büyük kalemleri Demir-Çelik Ürünleri % 17,7, Petrol Ürünleri % 11,0 ve Çimento % 8,2; 127,0 milyon ton olarak gerçekleşen 2005 yılı denizyolu ithalatımızın ise en büyük kalemleri Ham Petrol ve Ürünleri % 25, Kömür % 14,9 ve Hurda Demir/Demir Cevheri % 14 olarak gerçekleşmiştir.

2.6.2. Kabotaj Yük Taşımaları

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir (nal mış, 2005; 87).

Türkiye'de 1926 yılında kısaca Kabotaj Kanunu olarak anılan 815 sayılı kanun kabul edilmiş ve Kabotaj hakkı Türk bayrağını taşıyan gemilerde Türk vatandaşlarına ayrılmıştır. Türk denizcilik tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edilen bu kanunun yürürlüğe girdiği tarih olan 1 Temmuz günü Kabotaj ve Denizcilik Bayramı olarak her yıl kutlanmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın 2004,2005 ve 2006 yıllarını kapsayan kabotaj yükleme ve boşaltma miktarları ton bazında Tablo 2.17.'de gösterilmiştir.

Tablo 2.17. Kabotaj Taşımacılığı (ton)

YILLAR	2004	2005	2006
YÜKLEME (ton)	14.539.714	14.238.305	13.595.664
BOşALTMA (ton)	14.678.638	13.858.655	4.682.817

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.72.

Tablo 2.17.'de görüleceği üzere 2006 yılında kabotaj yüklemeleri 13.595.664 ton, boşaltma ise 4.682.817 ton olarak gerekleşiemiştir.

2006 yılında kabotajda taşınan 13,6 milyon tonun %41,68'ini katı, %58,3'sini sıvı yükler oluşturmaktadır. Tablo 2.18.'den görüleceği üzere, toplam kabotajda taşınan 5,6 milyon tonluk katı yüklerin %27,9'u dökme imento, %8,3' curuf ve %6,6'sı inşaat demiri taşımasıdır. Kabotajda taşınan 7,9 milyon tonluk sıvı yüklerin;

%40,0'ını motorin, %20,6'sını fuel oil ve %14,7'sini jet yakıtı oluşturmaktadır(Deniz Ticaret Odası, 2007; 73).

2006 Yılı itibariyle kabotajda en fazla yükleme yapılan limanlarımız sırasıyla; İzmit, Aliğa ve Çanakkale, en fazla boşaltma yapılan limanlarımız ise Ambarlı, İstanbul ve İzmit'tir.

Tablo 2.18. Kabotaj Taşımacılığı ile En Fazla Taşınan Yükler

KATI YÜKLER	YÜKÜN MİKTARI(TON)	SIVI YÜKLER	YÜKÜN MİKTARI (TON)
DÖKME ÇİMENTO	1.581.630	MOTORİN	3.175.334
CURUF	471.100	FUEL OIL	1.634.158
İNŞAAT DEMİRİ	375.598	JET YAKITI	1.167.843
MERMER	375.076	BENZİN	674.180
RULO SAÇ	319.180	HAM PETROL	352.465
KÜTÜK DEMİR	297.631	NAFTA	302.000
KUM	277.900	KALYAK	189.350
GÜBRE	246.991	MAKİNA YAĞI	96.062
KİL	239.407	(C4, ACN, PX ETİL)	89.740
KÖMÜR	215.121	GAZ YAĞI	64.307
PİRİT	121.824	PARAXYLEN	44.200
MOZAİK	120.630	FOSFORİK ASİT	36.750
TOPRAK	120.584	MEG	28.400
BAKIR CEVHERİ	88.770	LPG(SIVI,PETROL GAZI)	24.810
DEMİR CEVHERİ	81.900	ASFALT	16.950
KUVARS	80.516	SİNTİNE(SLOP)	14.156
FAYANS	75.748	SÜLFİRİK ASİT	11.000
PİRİT KÜLÜ	43.205	SU	3.490
BUĞDAY	43.047	YAĞ KATKILI MADDE	2.500
TUFAL	42.400	PETROL ÜRÜNLERİ	950
DİĞER	448.060	DİĞER	700
TOPLAM	5.666.320	TOPLAM	7.929.345

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.73.

2.7. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımlarındaki Gelişmeler

2006 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın ton ve değer olarak bilgileri aşağıdaki gibidir.

Tablo 2.19. Türkiye - OECD Ülkeleri Dış Ticaret Hacmi

OECD ÜLKELERİ	İTHALAT (1000 \$)	İHRACAT (1000 \$)	TOPLAM (1000 \$)	İHRACAT (TON)	İTHALAT (TON)	TOPLAM (TON)
A.B.D.	3.523.694	3.907.666	7.431.360	4.730.428	8.000.189	12.730.618
İtalya	4.307.006	4.125.276	8.432.282	7.201.687	2.286.776	9.488.463
Romanya	2.052.213	560.837	2.613.050	719.100	4.906.339	5.625.439
İspanya	2.822.311	2.646.660	5.468.972	4.058.439	1.268.423	5.326.862
İngiltere	2.293.378	3.808.479	6.101.857	1.785.724	2.742.123	4.527.847
Almanya	5.144.610	2.319.688	7.464.298	1.131.228	2.005.955	3.137.183
Yunanistan	537.493	698.154	1.235.647	1.571.527	1.050.096	2.621.623
Bulgaristan	959.451	242.403	1.201.854	498.130	1.968.187	2.466.318
Belçika	1.672.047	828.729	2.500.776	764.715	1.695.613	2.460.328
Fransa	3.845.316	2.544.075	6.389.391	1.142.154	1.270.877	2.413.032
Kanada	485.592	312.595	798.188	443.059	1.783.209	2.226.269
İsveç	638.559	356.680	995.279	209.486	1.978.278	2.187.764
Holanda	1.183.690	1.092.462	2.276.152	876.725	1.182.323	2.059.048
Avustralya	278.171	202.058	480.229	89.043	1.804.315	1.893.358
Portekiz	242.358	500.010	742.368	909.262	140.067	1.049.329
Güney Kore	2.430.783	88.542	2.519.325	64.915	671.881	736.795
Polonya	631.664	230.065	861.729	169.247	536.225	705.472
Finlandiya	583.347	276.143	859.489	112.822	522.282	635.104
Norveç	342.882	115.679	458.561	34.067	502.872	536.939
İrlanda	193.223	460.989	654.211	368.335	41.026	409.361
Japonya	1.933.009	221.129	2.214.138	171.525	236.261	407.786
Slovakya	205.866	14.089	219.955	25.052	274.609	299.661
Avustralya	271.036	194.197	465.233	117.398	95.167	212.565
Danimarka	144.560	240.166	384.725	79.196	106.903	186.098
İsviçre	307.333	177.121	484.454	105.502	60.240	165.742
Macaristan	62.459	93.557	156.016	20.833	84.474	105.307
Meksika	150.288	113.226	263.514	56.224	23.484	79.708
Çek Cumhuriyeti	115.341	80.371	195.712	20.764	33.890	54.654
Lüksemburg	59.248	10.750	69.998	4.645	44.566	49.211

Yeni Zelanda	27.979	36.041	64.020	16.243	9.796	26.040
İzlanda	3.508	19.829	23.337	5.430	2.575	8.005
Güney Kıbrıs	28	10.503	10.531	1.506	3	1.508
A.B.D. Virjin Adaları	0	476	477	72	0	72
TOPLAM	37.508.482	26.528.645	64.037.127	27.504.487	37.329.025	64.833.512

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.80.

2006 yılında OECD Ülkelerine denizyoluyla 27,5 milyon ton ihracat ve OECD Ülkelerinden 37,3 milyon ton ithalat yapılmıştır. Toplam 64,8 milyon ton olarak gerçekleşen dış ticaret hacminin ülkelere göre yüzdeleri sırasıyla ; % 19,63'ü A.B.D., % 14,6'sı İtalya ve % 8,67 olarak İspanya'dır.

Tablo 2.20. AB Ülkeleriyle Denizyolu Dış Ticaret Hacmi (Ton)

AB ÜLKELERİ	2005 YILI(TON)			2006 YILI(TON)		
	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM
ALMANYA	1.019.281	2.015.403	3.034.684	2.005.955	1.131.228	3.137.183
AVUSTURYA	101.119	73.183	174.302	95.167	117.398	212.565
BELÇİKA	791.343	1.513.446	2.304.789	1.695.613	764.715	2.460.328
ÇEK CUMHURİYETİ	15.702	48.960	64.662	33.890	20.764	54.654
DANİMARKA	101.775	46.740	148.515	106.903	79.196	186.098
ESTONYA	63.221	207.418	270.639	279.667	71.220	350.888
FİNLANDIYA	120.669	380.138	500.807	522.282	112.822	635.104
FRANSA	872.201	1.119.646	1.991.847	1.270.877	1.142.154	2.413.032
GÜNEY KIBRIS RUM CUM.	787	0	787	3	1.506	1.508
HOLLANDA	744.641	1.470.977	2.215.618	1.182.323	876.725	2.059.048
İNGİLTERE	1.478.252	1.740.033	3.218.285	2.742.123	1.785.724	4.527.847
İRLANDA	173.871	36.130	210.001	41.026	368.335	409.361
İSPANYA	4.205.948	1.328.469	5.534.417	1.268.423	4.058.439	5.326.862
İSVEÇ	229.146	1.825.672	2.054.818	1.978.278	209.486	2.187.764
İTALYA	7.319.174	2.021.472	9.340.646	2.286.776	7.201.687	9.488.463
LETONYA	26.276	4.329	30.605	15.638	19.480	35.118
LİTVANYA	21.152	294.942	316.094	344.504	16.421	360.925
LÜKSEMBURG	15.696	64.605	80.301	44.566	4.645	49.211
MACARİSTAN	18.454	128.090	146.544	84.474	20.833	105.307
MALTA	115.923	44.757	160.680	18.466	139.545	158.011
POLONYA	135.466	467.173	602.639	536.225	169.247	705.472
PORTEKİZ	1.007.362	201.865	1.209.227	140.067	909.262	1.049.329
SLOVEKYA	5.334	271.316	276.650	274.609	25.052	299.661
SLOVENYA	141.323	28.294	169.617	19.582	463	214.264
YUNANİSTAN	876.616	698.885	1.575.501	1.050.096	1.571.527	2.621.623
TOPLAM	19.600.732	16.031.943	35.632.675	18.037.533	21.012.096	39.049.628

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007,

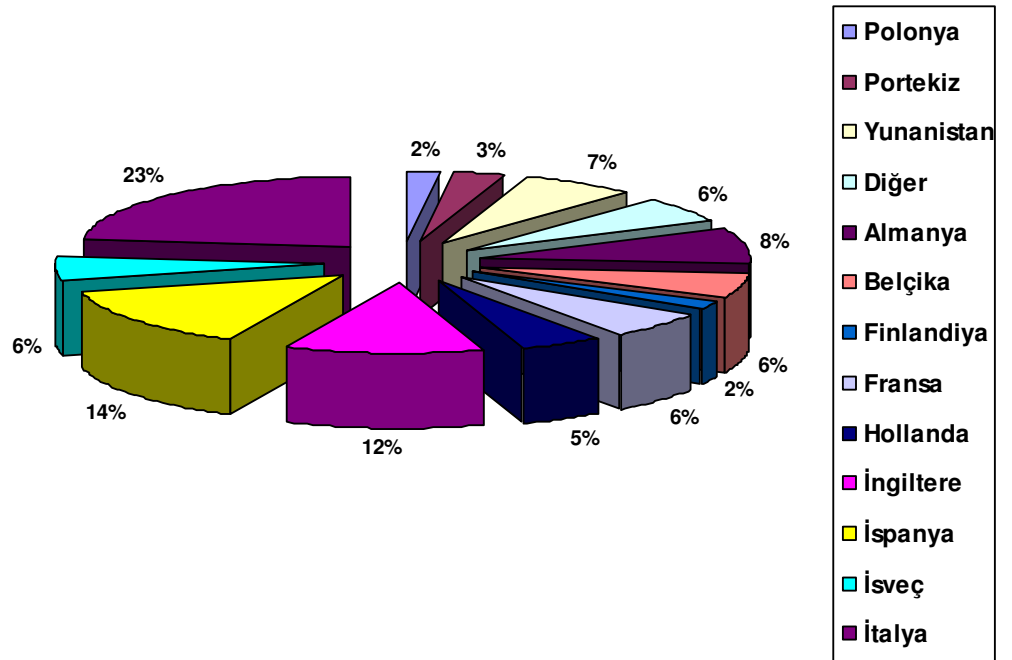
s.82

2006 Yılında Avrupa Birliği ülkelerine denizyoluyla yapılan toplam dış ticaret hacmimiz 39 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu hacmin 18 milyon tonu ihracat, 21 milyon tonu ise ithalat taşımalarıdır.

Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki 35.6 milyon tonluk dış ticaret hacmimizin % 23'ü İtalya ile, % 14'ü İspanya ile ve % 12'si İngiltere ile gerçekleşmiştir. AB Ülkeleri ile denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2005 yılında 35,6 milyon tonluk taşıma hacminin 2006'da 39 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 16 milyon tondan 21 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 19,6 milyon tondan 18,1 milyon tona düştüğü görülmektedir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 81).

AB Ülkeleri le yapılan denizyolu dış ticaret taşımacılığında değer olarak ilk üç ülke, İtalya %18,22, Almanya %16,13 ve Fransa %13,81 olarak görülmektedir.

Şekil 2.8. AB Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007,

Tablo 2.21. KEİB Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (Ton)

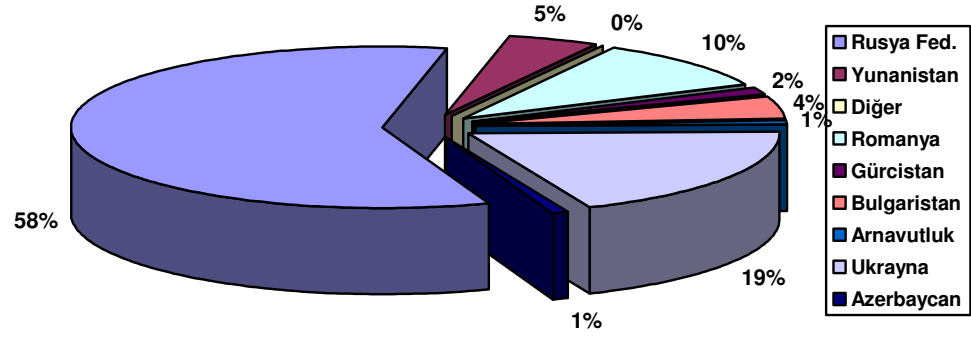
KEİB ÜLKELERİ	2005 YILI(TON)			2006 YILI(TON)		
	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM
ARNAVUTLUK	555.328	42.521	597.849	473.867	28.023	501.891
AZERBEYCAN	36.614	390.387	427.001	117.434	332.175	449.609
BULGARİSTAN	387.443	1.565.225	1.952.668	498.130	1.968.187	2.466.318
ERMENİSTAN	0	5	5	0	19	19
GÜRCİSTAN	89.945	722.050	811.995	169.083	754.018	923.101
KARADAĞ	0	0	0	50	1.373	1.423
KOSOVA	0	0	0	116	0	116
MOLDOVA	7.637	63.816	71.453	8.027	51.253	59.280
ROMANYA	451.247	4.369.328	4.820.575	719.100	4.906.339	5.625.439
RUSYA FED.	908.607	27.672.323	28.580.930	1.636.858	32.328.102	33.964.961
SİRBİSTAN KARADAĞ	5.546	147.625	153.171	183	7.196	7.379
SİRBİSTAN	0	0	0	4.783	29.195	33.978
UKRAYNA	809.590	8.855.208	9.664.798	1.134.899	9.761.351	10.896.250
YUNANİSTAN	876.616	698.885	1.575.501	1.571.527	1.050.096	2.621.623
TOPLAM	4.128.573	44.527.373	48.655.946	6.334.059	51.217.327	57.551.386

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.83

2006 Yılında KEİB (Karadeniz Ekonomik İşbirliği) Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 57,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 57,5 milyon ton hacmin 6,3 milyon tonu ihracat, 51,2 milyon tonu ise ithalat yükleridir.

Türkiye ile KEİB Ülkeleri arasındaki 57,5 milyon tonluk dış ticaret hacmimizin % 58'i Rusya ile, % 18,9'u Ukrayna ve % 9,8'i Romanya ile gerçekleşmiştir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 83).

Şekil 2.9. KEİB Ülkeleri İle Denizyolu Taşıma Yüzdeleri



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2007, s.83.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR VE TÜRK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SWOT ANALİZİ

3.1. Türk Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar

Türkiye yeni yüzyılda akıllı hareket ederek başka ülkelere göre üstün olabileceği imkanları ön plana çıkartıp bunları değerlendirmek durumundadır. Türkiye'nin denizcilik sektörüne bugüne kadar vermediği önemi bundan sonra vermesi akıllı bir strateji olacaktır. Türkiye denizcilik sektöründe bugüne kadar yaptığı atılımları durdurmadan ve aksatmadan arttırmak ve büyütmek zorundadır.

Dünyada uluslararası rekabetin artması ve bütün sektörlerde üretim fazlası olması müşterilerin beğeni çıtalarını yükseltmiştir. Uluslararası arenada avantaj sağlamanın en etkili yolu, maliyetleri düşürmek ve güçlü müşteri ilişkileri kurmaktır. Maliyeti azaltma çabaları yoğunlaştıkça, lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi artmaktadır. Bu bağlamda, dünya ticaretinin ithal ve ihracat yüklerinin % 90'lık bölümünün deniz yoluyla taşındığı göz ardı edilmemesi gereken bir bilgidir (Ersoy, 2006; 29).

Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner, ro-ro taşımacılığına doğru kaymıştır (Merrick ve Dorp, 2005; 37). Ancak bu gelişmelerde coğrafi konumu uygun olmasına rağmen Türkiye bu önemli avantajını gerektiği ölçüde kullanamamakta ve gerekli faydayı sağlayamamaktadır.

Ulusal denizcilik politikası belirlememek, uzun vadeli denizcilik stratejileri üretmemek, planlı ve programlı hareket etmemek, vizyon sahibi olmamak ve ileriye görememek nedeniyle dünya deniz ticaretinden almamız gerek payı alamamaktayız (Ersoy, 2006; 29).

Türkiye'nin denizcilik sektöründe hak ettiği yere gelebilmesi için dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun limanlara sahip olması, gelişen

taşımacılık ve liman teknolojilerine ayak uydurması, ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarını oluşturması, dış ticaret taşımalarında payının yükseltilmesi, deniz turizmi ve yatçılığa, balıkçılığa önem vermesi ile Liman ve Bayrak Devleti kontrol mekanizmasını sağlaması ve geliştirmesi gerekmekte, dolayısıyla kurmuş olduğu ülke politikasını önemli ölçüde değiştirmelidir (Ablak, 2007; <http://www.siemens.com.tr/guvercin%5Farsiv/2007/Subat/SektoreBakis.html> Erişim:20.05.2008).

3.1.1. Denizyolu Taşımacılığında Finansman Sorunu

Sektörün başlıca sorunu, finansman ihtiyacıdır. Uygun finansman olmadan deniz ticaretinin geliştirilemeyeceği bilinen bir gerçektir. Denizcilik sektörüne önem veren tüm ülkeler bu sektörün gelişmesi için gerekli olan en önemli faktörün finansman olduğunun bilinci ile hareket etmektedirler. Uygun finansman modelleri oluşturmadan bir ülkenin denizcilik sektörünü geliştirmek ve büyütmek mümkün değildir (Kaptanoğlu, 2002; 7).

Denizcilik sektörünün temelde yatırım kredisi ve işletme kredisi olmak üzere iki tür kredi ihtiyacı vardır. Yatırım kredisi gemi satın almak, inşa ettirmek, makine teçhizat ve donanım almak için gerekli olan uzun vadeli ve düşük faizli kredilerdir (Deniz Ticareti Dergisi, 2004;11). Gemi sefere çıkıp navlun geliri kazanmaya başlayana kadar, liman inşaatı bitip hizmete girene kadar anapara geri ödemesi yapılmaması gereken bir kredi türüdür. Sekiz ve on yıla kadar vadeli olması tercih edilmelidir.

Gemi satın almasında veya inşa ettirilmesinde kullanılmış yatırım kredisi vadesi içinde ani navlun fiyat düşüşleri olduğu takdirde veya taşınacak yüklerde önemli azalmalar yaşandığı durumlarda krediyi veren banka önceden belirlenmiş geri ödeme koşullarını değişen yeni şartlara göre kolaylaştırabilmelidir. Taksitleri ertelemek, mevcut taksitleri ufaltmak gibi esnek kredi şartı değişikliklerini yapmak konusunda kredi veren banka zorluk yaşatmamalıdır. Türkiye’de denizcilik sektörüne bu tür kredi vermiş sınırlı sayıda bankamız yatırım kredilerinin bu esnek özelliklerini

uygulayamadıkları için hem kendilerini hem de gemi sahiplerini zor durumlara düşürmüşlerdir (Kaptanoğlu, 2002; 8).

İşletme kredisi ise yakıt almak, liman hizmet bedellerini ödemek, tamir, bakım, onarım, personel, kumanya ve benzeri operasyon giderlerinin karşılanması amacıyla verilen kısa vadeli bir kredi türüdür. Navlun bedeli kabul edilene kadar işletme kredisi ihtiyacı olabilir. İşletme kredisinin temini olarak ortakların kefalet imzaları ve/veya tahsil olunacak navlun bedelinin temliki alınabilir. Gemi seferi sırasında sigortanın karşılamadığı hasar, bakım, onarım veya harcama yapmak zorunluluğu ortaya çıkabilir. İşletme kredisi veren banka bu durumu göz önüne alarak gemiyi bağlatıp seferine engel olmak yerine, geminin çalışmasını sağlayarak ilave kredi imkanlarını yaratmaya hazır olması gerekir. Denizcilik sektörüne işletme kredisi veren Türk bankalarının birçoğu bu tür uygulama yapmadıkları için gemilerin çalışmalarına engel olan davranışlarda bulunarak hem kendilerine hem de gemi sahiplerine zarar vermişlerdir.

Yukarıdaki kredi uygulamalarından anlaşılacağı üzere, denizcilik sektörü vadeleri her çeşit bankanın anlayıp doğru ve layıkıyla yönetebileceği bir vade türü değildir. Her banka denizcilik kredisi veremez, vermek istese dahi bu kredileri düzgün yönetemez, değişen şartlara göre esnek uygulamalar yapamaz. Bunun bilinci içinde denizcilik şirketlerinin zarar görmemek için denizcilik kredilerinden anlamayan bankalardan kredi almamaları gereklidir (Canbek, 2006; 92).

Türkiye’de denizcilik kredilerini vermek, bu kredilere aracılık yapmak için bir ihtisas bankası olarak görev yapmak üzere Denizcilik Bankası kurulmuştur. Denizcilik Bankası’nın faaliyette bulunduğu dönemde Türk deniz taşıma filomuz on beş yıl içinde 2000 DWT olan taşıma kapasitesini 12.000 DWT’a çıkartmıştır.

Denizcilik Bankası görevini tamamlayamadan kapatılarak, denizcilik sektörü bankası olma görevi Eylül 1993 yılında Emlak Bankası’na verilmiştir. Emlak Bankası 1993’den 1998 yılına kadar beş yıl boyunca denizcilik sektörü finansmanı konusunda

önemli hiç bir atılım ve yenilik yapamamış, yeni kredi kaynakları bulamamıştır. Yeterli ve uygun şartlarla kredi imkanları yaratamamıştır (Kaptanoğlu, 2002; 12).

Dünya piyasalarında 1997–1999 yılları arasında meydana gelen navlun krizi, petrol fiyatlarının artması ve gemi fiyatlarının yarı yarıya düşmesi gibi olumsuz gelişmeleri, Emlak Bankası gerektiği şekilde değerlendirememiş, alması gereken önlemleri alamamıştır. Bankanın bu tutumu nedeniyle sektör kan kaybetmiştir. Ticaret filomuzun taşıma kapasitesi bu dönem içinde 12 bin DWT'dan 9 bin DWT'a düşmüştür.

2001 yılında Emlak Bankası'nın aktiflerinin Ziraat ve Halk Bankasına devredilmesi ve bir Emlakbank Tasfiye Kurulu'nun oluşturulmasına karar verilmiştir. Bu kanun ile Emlak Bankasının tasfiye işlemleri başlamıştır. Sonuç olarak; Türk deniz ticaret sektörümüzün Denizcilik Bankası'yla başlayan kredi serüveni daha sonra konut finansmanında ihtisas yapmış Emlak Bankası'yla devam etmiş, Hamburgische Landesbank desteğiyle ayakta kalmaya çalışmış, Yüksek Planlama Kurulu kararları, Bakanlar Kurulu kararları, Kararnameler ve Kanunlar ile arap saçına dönmüş ve son olarak da Ziraat Bankası ve Tasfiye Kurulu'na yapılan devirlerle hazin bir sona ulaşmıştır (Kaptanoğlu, 2002; 10).

Yukarıda değindiğimiz finansman sorunu konusunda görüldüğü üzere, denizcilik sektörünün finansman ihtiyacı mevcuttur. Finansal Kiralama mevzuatımız ve denizcilik mevzuatımızda girişimcilerin gemi edinmelerini ve işletmelerini kolaylaştıracak değişiklikler yapılmalıdır.

3.1.2. Denizyolu Taşımacılığında Ulusal ve Uluslararası Hukuk Sorunu

Denizyolu taşımacılığında yaşanan bir diğer sorun; ülkemizin hem deniz hem de deniz hukuku konularında yapılan çalışmalarda dünyanın gerisinde kalmasıdır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaları gereği gibi uygulamamasının sebepleri çeşitli olmakla birlikte, bu konuda yetki ve sorumluluk kargaşası mevcut olup kurumlar içerisinde uzman personel yetersizdir. Denizciliğimize ilişkin olarak

değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çeşitli sayıda kanun, KHK, tüzük ve yönetmelik bulunmaktadır. Deniz ulaştırması ile ilgili mevzuat, ihtiyaca cevap vermemektedir. Bu alanda mevzuat karmaşası giderilmeli ve uygulanabilir, denetlenebilir hale bir an önce getirilmelidir (Battal, 2006; 78).

Denizciliğimizi hak ettiği yere getirmek için ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarının oluşturulması ve bütünlüklü bir program ve planlama içerisinde yapılması gereklidir.

3.1.3. Denizyolu Taşımacılığında Güvenlik Sorunu

Denizciliğin önemli bir boyutu da güvenlidir. Gemiler ister limanda, ister seyir halinde olsunlar, denizde buldukları sürece devamlı risk altındadırlar. Bu nedenle risklerin azaltılması, güvenliğin artırılabilmesi için IMO (International Maritime Organization) önemli çalışmalar yapmakta ve çoğu da bağlayıcı olan kararlar almaktadır (Duran, 2002; 125).

3.1.3.1. Can Güvenliği ve Sağlık Sorunu

Denizde can emniyeti, özellikle İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyir güvenliği ve çevre emniyetinin sağlanması büyük önem arz etmektedir. Deniz kazaları sonrasında çevre ve deniz kirliliği oluşmakta, bu da çevreye ve deniz canlılarına zarar vermektedir (Eriş, 2007; 13).

Haberleşme ve arama kurtarma faaliyetlerinin yetersizliği, gemi hızlarının ve sayılarının artması deniz kazalarına neden olmakta ve çevreye zarar vermektedir. Işıklı seyir yardımcılarının görüş mesafeleri ve sayılarının yetersiz olması, kıyı ve deniz güvenliği alanında çalışan personelin eğitiminin yetersiz oluşu, gemilerin seyre yönelik teknik yetersizlikleri bu konuda önemli sorunlardır.

Özellikle İstanbul Boğazında faaliyet gösteren gemi ve deniz vasıtaları, yerel deniz trafiği ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısında ve taşınan tehlikeli yükteki artış

güvenli bir seyirin sınırlarını aşmıştır. Boğazlardaki trafik seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından katlanılabılır düzeyin üzerindedir (Eriş, 2007; 13). Gemi inşa sanayindeki teknolojik gelişmelere paralel olarak ve Hazar petrollerinin uluslararası pazarlara çıkarılması gibi nedenlerle son yıllarda Boğazlarımızdan geçen gemilerin boyutları, tonajları ve taşınan tehlikeli yüklerin miktarlarında önemli artışlar meydana gelmiştir. Bunlar ışığında Boğazlarımız uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde trafik seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından yüksek standartlara en kısa zaman içerisinde kavuşturulmalıdır.

Gemi kazalarının etkin biçimde soruşturulması, incelenmesi ve kaza analizlerinin yapılması ve sonuçların IMO 'ya ve ilgili diğer uluslararası kuruluşlara bildirilmesinde Türkiye bugüne kadar bir bayrak devleti yükümlülüğünü yerine yeterince getirememiş ve çeşitli sorunlar yaşamıştır. Arama ve kurtarma hizmetlerinde izleme sistemlerinden yararlanılması, sabit rotalarda seyir yapan yolcu gemilerinin arama ve kurtarma birimleri ile ilişkilendirilmeleri gibi IMO tarafından son dönemde geliştirilen kural ve tavsiyelerin Türkiye'deki uygulamalara yansıtılması önemli ve gereklidir (Deniz Ticareti Dergisi, 1999; 11).

3.1.3.2. Çevre Güvenliği Sorunu

Deniz taşımacılığı ve deniz ulaştırması alt yapı tesislerinden kaynaklanan kirlilikler ile deniz kaynaklarının (balıkçılık, turizm, kumculuk vb.) aşırı ve hatalı kullanımından kaynaklanan ekosistem değişimlerinin önüne geçilmesi gerekmektedir. Çevre, özellikle deniz ulaştırması gibi oldukça hassas ve kırılgan bir sistem olan deniz ve kıyı ile bağıntılı bir çalışmada oldukça önemli yer tutmaktadır.

3.1.3.2.1. Denizyolu Taşımacılığı Kökenli Çevre Kirliliği

Türkiye, sahip olduğu iki boğaz ve coğrafi konumu nedeniyle yoğun bir deniz trafiğine maruz kalmaktadır. Bu trafik sonucu gemi ve diğer deniz araçlarından atılan sıvı ve katı atıklar denizi kirletmektedir. Bunu önlemenin yolu yaptırım gücü yüksek, etkin denetim ve kontrol sistemlerinin kurulmasıdır. Ayrıca, kaza durumlarında müdahale edecek birimlerin dünya standartlarında ekipman ve personele sahip

olmaları, sürekli olarak da kapasitelerini geliştirmeleri gereklidir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 187).

3.1.3.2.2. Yolcu Taşımacılığı

Denizden yolcu taşımacılığı, uygun altyapılar sağlandığı sürece özellikle karayoluna oranla, vre açısından çok daha temiz ve tercih edilmesi gereken bir ulaşım metodudur. İstanbul ve İzmir gibi büyük metropoliten Şehir merkezlerinde toplu taşıma için deniz yollarının kullanılması, özellikle köprü ve ona bağlı yollar gibi vresel açıdan zararlı gelişmelere alternatif olarak planlanmalı ve teşvik edilmelidir.

3.1.4. Denizyolu Taşımacılığında Yatırım Sorunu

Yatırım ve eğitim eksikliği nedeniyle, yurtdışında gemisi tutulan ülkeler sıralamasında ülkemiz her yıl üst sıralarda yer almaktadır. Beyaz listede yer alabilmek için belgelendirme ve denetleme işlemleri için klas kuruluşları daha çok denetlendirilmeli ve klas kuruluşları daha çok kullanılarak Liman Devleti fonksiyonuna önem verilmelidir.

Bununla birlikte, vre koşulları göz ardı edilerek kurulmaya çalışılan tersane bölgeleri sıkıntı yaratmaktadır. Taşeronlaşmanın giderek ağırlık kazandığı gemi inşa sanayinde işçi sağlığı ve iş güvenliği açısından Türkiye’de sorunlar yaşanmaktadır (Horoz, 2003; 18).

3.1.5. Denizyolu Taşımacılığında Eğitim Sorunu

Deniz ulaştırması ile ilgili eğitim faaliyetleri olarak liman personeli eğitimi, liman mühendisliği ve teknoloğisi, denizcilik (güverte, makine, deniz ve liman işletmeciliği, dokümantasyon, liman planlaması ve teknoloğisi, deniz ticareti araştırmaları) eğitimleri sayılabilir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 189).

Deniz ticaret sektörü ticari açıdan olduğu kadar, eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Denizcilik sektöründe kalkınmanın en önemli unsurlarından biri eğitim olup eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Denizde can, mal ve çevre güvenliği ile ilgili uluslararası sözleşmelerin gerekleri ve Liman ve Kıyı Devleti denetimlerinde ortaya çıkan olumsuzlukların çoğu gemi adamlarının veya denizcilik işletmelerinde çalışanların yeterli eğitim almamasından kaynaklanmaktadır. Denizcilik eğitimi için gerekli kaynaklar bulunmalıdır. Denizcilik eğitiminde TMMOB (Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği)'ye bağlı ilgili odalarımız mutlaka dahil olmalı, bunun mekanizmaları yaratılmalıdır. Ticari amaçlarla ilgili bağlantısı olmayan kurumların bu alana müdahaleleri önlenmelidir ve özellikle yolcu taşımacılığı konusunda, dünyadaki gelişmeleri ve yenilikleri tanıtıcı eğitim programları düzenlenmeye devam edilmelidir(<http://tmmob.org.tr/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=2805>Erişim:20.05.2008).

3.1.6. Denizyolu Taşımacılığında Yeni ve Modern Türk Tanker Filosu Olmaması Sorunu

1985’de ortalama yaşı 9,5 olan 2 milyon ton kapasiteli ham petrol tanker filomuzdan geriye yaş ortalaması 22,5 olan sadece 2 gemi (toplam 301.000 DWT) kalmıştır (DPT, 2001; 66). Bu çapta tonaj kaybı, tankercilik şirketlerinin ve tankerleri işletebilen insan kaynaklarının yeniden var edilmesinin güçlüğünü açıkça ifade etmektedir. Türk bayraklı tankerler, kendi ülkelerinin kamu kuruluşları tarafından, yıllarca ikinci sınıf gemiler olarak görülmüşler, haksız rekabete, daha düşük navluna ve hizmetlerinin Türk Lirası olarak ödenmesi nedeniyle kur artışından doğan zarara maruz bırakılmışlardır.

Son yılların ortalama birim taşıma maliyetleri, Türk ve yabancı bayraklı tankerler olarak incelendiğinde Türk bayraklı tankerlerin daima daha düşük navlunlara çalışma durumunda bırakıldıkları açıkça görülmektedir. Tanker filomuzun yok oluşunun nedeni Türk bayraklı gemilerin maruz kaldığı bu durumlar olmuştur. Kamu şirketlerinin rafinerilere ham petrol sağlanması ile ilgili uzun vadeli

politikalarının bulunmayışı, dolayısıyla armatörlerle uzun süreli taşıma anlaşmalarına gidilemeyişi bu duruma gelinmesinin ana nedenlerindedir. Zira bu tür anlaşmalar armatörlerin kredi alma olanaklarını yükseltir ve daha genç tankerler alabilme şansı getirebilirdi. Sektörün yok oluşu, gelecekte bu tip tankerlerin satın alınma şansı ekonomik olarak tekrar yakalansa bile, ülkemizin onları işletecek insan kaynaklarından yoksun kalmasına neden olacaktır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 190).

Dünya petrol taşımacılığında Türk tankerlerinin yeterli payı alması, diğer ülke filoları karşısında rekabet gücü kazanabilmesi ve Türk tanker filosunun geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmelidir.

3.1.7. Denizcilik Bakanlığı'nın Mevcut Olmaması Sorunu

Denizcilik sektöründe, yetkilerin çeşitli kurum ve kuruluşlar arasında dağıtılmış olması nedeni ile yetki karmaşası yaşanmakta ve ülkemiz menfaatleri için önem arz eden projelerin hayata geçirilmesinde gecikmeler meydana gelmektedir. Bu nedenle, bütün denizcilik faaliyet ve hizmetlerini bünyesinde toplayacak Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması büyük önem taşımaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 198).

Bakanlık kurulduğunda, Türkiye'nin denizlerinde, iç sularında ve göllerinde can ve mal emniyeti, yangınla mücadele, deniz ve yat turizmi, deniz ve kafes balıkçılığı dahil tüm konular tek elden yürütülecek ve denizcilik konuları bir bütün halinde ele alınarak Bakanlar Kurulunda birinci elden savunulacak ve anlatılacaktır.

3.1.8. Kıyı Master Planı Eksikliği Sorunu

Ülkemizin kıyısal alanları yıllardan beri gelişigüzel kullanılmaktadır. Bazı dallarda kısmi planlamalar yapılsa bile otorite ve kullanan sektörlerin çokluğu nedeni ile kıyı alanlarımız bilinçsiz bir şekilde kullanılmakta, buna karşın çok daha etkin bir şekilde kullanım fırsatları geri dönülemeyecek bir şekilde kaybolmaktadır. Kıyısal alanlarımızın yanlış ve gelişigüzel kullanımı nedeniyle sektörler birbiri ile çatışmaktadırlar (Deniz Ticaret Odası, 2007; 183).

3.1.9. Deniz Taşımacılığının Arttırılmaması Sorunu

Taşıma turleri arasındaki dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatın önlenmesi nedeni ile yurtiçin yük ve yolcu taşımacılığı karayolundan denizyoluna kaydırılmalıdır.

Dış ticaret taşımacılığımızda da Türk ticaret filosu ithal yüklerin %23.27'sini taşımaktadır. Türk deniz ticaret filosu son on yıldır çeşitli nedenlerle gelişmemekte olup, Koster filomuz yaşlanmış, küçülmüş ve yok olma noktasına gelmiştir.

3.1.10. Kabotaj Taşımacılığının Gelişmemesi Sorunu

Gümrüklü sahalardan serbest dolaşımda olamayan eşyalarla birlikte serbest dolaşımda olan milli eşyaların da (konteynerler de dahil) Türk limanları arasında Türk bayraklı gemilerle taşınabilmesi ve ayrıca serbest dolaşımdaki gümrüksüz eşyaların alınması ve buralardan Türk bayraklı gemilere yüklenmesi işlemlerine imkan tanınmalıdır. Bu sorun, kabotaj taşımacılığının gelişmemesinin ana sebeplerinden biridir (Deniz Ticaret Odası, 2007; 185).

3.1.11. Transit Taşımacılığın Gelişmemesi Sorunu

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin gideceği ülkeye gönderilmesinde öncelikle Gümrük Müsteşarlığı'ndan izin alınması gerektiği ve ne sebeple Türkiye'ye geldiğinin izah edilmesi gerektiği, transit aktarma beyanname verilmesinde, beyannameye çeki listesi gibi bazı belgelerin eklenmesi, konteynerlerin açılarak muayeneye tabi tutulması, muayene sırasında malların orijinalliğinin veya vasfının bozulması gibi olumsuz faktörler mevcut olup, konteyner taşıyan armatörlerin hem risk altına sokulması, hem de taşıdığı malı zamanında yerine ulaştıramamasından dolayı tazminat ödemelerine neden olmaktadır. Bundan dolayı da, konteyner üslerini Pire, Mısır gibi komşu ülkelere

kaydırmak zorunda kalmaktadırlar. Bu ülkeler transit taşımacılıkta ülkemizin önüne geçmektedirler. Bu sebepten Türkiye’de transit taşımacılık gelişmemektedir.

3.1.12. Maddeler Halinde Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar

Yukarıda değinmiş olduğumuz sorunlara ek olarak bu sorunları daha geniş olarak ele alıp, sıralayacak olursak aşağıdaki gibidir: (Deniz Ticaret Odası, 2007; 3)

- İç ulaşırmada kullanılan küçük tonajlı koster filosu yok olma noktasına gelmiştir.
- Her yıl 120 milyon ton civarındaki ithalat ve ihracatın sadece %29’u Türk bayraklı gemilerle taşınmakta, geri kalan %70’i için yabancı bayraklı gemilere yıllık 3 milyar dolar civarında ulaştırma ücreti ödenmektedir.
- Ülkelerin kendi ulusal filolarını geliştirmek için bütün dünyanın kabul ederek uyguladığı başta kamu yüklerinin taşınması için ulusal filo ile uzun vadeli kontrat Türkiye’de mevcut değildir. (Çetinoğlu, 2007; 89)
- Etkin politika ve stratejiler üretilmemektedir. Denizyolu taşımacılığının geliştirilmesini sağlayacak etkin politika ve stratejiler ortaya koyarak bunların uygulanmasında problemler yaşanmaktadır.
- Denizyolu ulaştırması ile ilgili idari yapı dağınıktır. Denizyolu ulaştırması ile ilgili birçok kurum ve kuruluş mevcuttur ve bu kurumlar arasında iletişim ve koordinasyonda sorunların yaşanmaktadır.
- Deniz ulaşımı ile ilgili etkin bir istatistik ve veri toplama sistemi bulunmamaktadır. Denizyolu ulaştırması ile ilgili uluslararası ve AB standartlarına uygun, çok özel veriler elde edilmesinde sorunlar yaşanmaktadır(<http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=habgst&id=7132&links=21> Erişim:26.05.2008).

- Türk deniz ticaret filosunda darboğazlar yaşanmaktadır. Deniz ticaret filosunun kapasitesinin taşıma taleplerine yetersiz kalması, ihtiyaç duyulan belli başlı gemi türlerinin sayı ve kapasite olarak yetersizliği, filoda belli gemi türleri, örneğin kruvaziyer ve LPG gemilerinin olmaması, Türk bayrağından yabancı bayraklara geçiş olması, filoya gemilerin kazandırılmasında bürokratik engellerin bulunması, kabotaj taşımalarına uygun yeterli gemi olmaması, filoda istihdam edilecek personel bulmada sorunların yaşanması sektörü olumsuz etkilemektedir.
- Türk limanlarına ilişkin darboğazlar yaşanmaktadır. Yeterli liman kapasitesinin olmaması, limanların modernizasyonun yapılamaması, limanlarda yeterli düzeyde yetkin personel istihdam edilememesi, alt yapı ve üst yapıların eskimiş olması, liman yönetim yapısının dağınık olması, özel liman işletmelerinin önünde bürokratik engellerin bulunması, liman yatırımcılarının bürokratik engeller ile karşılaşması, limanların etkin bir özelleştirme modeli geliştirilmeden özelleştirilmesi çeşitli darboğazlara sebep olmaktadır.
- Haksız rekabet söz konusudur. Özel limanların irtifak sözleşmelerine konularak elleçledikleri (yükleme-boşaltma) yüklerden alınan %15 oranında nisbi kira bedelinin haksız rekabete yol açtığı ileri sürülmektedir. Devlet limanlarından alınmayan %15 oranındaki nisbi kira bedelinin liman ücretlerine yansıtılması, limanlara olan talebin azalmasına ve bu durum, %15'lik kesintilerden elde edilen kazançtan daha fazla gelir kaybına sebep olmaktadır
(<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011408/15690>Erişim:26.05.2008)
- Taşıma işlemleri ile verimlilik ve etkinliğini olumsuz yönde etkileyen faktörler mevcuttur. Deniz taşımacılığı işlemlerinde bürokratik engellerin bulunması, yakın yol ve kabotaj taşımacılığının geliştirilememesi, kabotaj taşımalarına uygun olanakların yetersiz olması, mevzuat engellerinin

bulunması, transit taşıma işlemlerinde sorunlar yaşanması, konteyner taşıma işlemlerinde sıkıntıların yaşanması, denizyolu ulaştırmasının diğer taşıma modları ile etkin bir şekilde entegre edilememesi, denizde gemilere yönelik yapılan kontrollerde çok başlılığın olması, gümrük işlemlerinde bürokratik engeller ile karşılaşılması taşıma işlemlerinin verimlilik ve etkinliğini olumsuz yönde etkileyen faktörlerdir.

- Dış ticaret taşımalarında Türk Ticaret Filosu hem ithal hem de ihraç yüklerin taşınmasında düşük seviyede pay almaktadır. Bu durum Türk dış ticaret firmalarının yabancı bayraklı gemilere büyük miktarlarda navlun ödemelerine ve ülkeden döviz çıkışına yol açmaktadır.
- Transit denizyolu taşımacılığında yoğun bürokrasi vardır. Başta gümrük işlemleri olmak üzere transit taşımacılıkta yaşanan bürokrasi bu tür taşımaların gelişmesini engellemektedir.
- Personel ve eğitim sorunu mevcuttur. Denizyolu ulaştırma sektöründe istihdam edilecek yeterli düzeyde yetkin insan kaynağı bulunmamaktadır. Gemi adamları ve deniz işletmeleri yöneticilerinin kalite ve sayısının artırılması için denizcilik eğitime özel önem verilmemektedir. Denizcilik Müsteşarlığı'nda ve denizcilikle ilgili diğer kurum ve kuruluşlarda denizcilik eğitimi almış personel sayısının istenen düzeyde olmaması, denizcilik ile ilgili eğitim veren kurumların yeterince desteklenmemesinden kaynaklanmaktadır. Liman Devleti kontrol hizmetinin Türk limanlarında etkin bir şekilde verilebilmesi için yeterli derecede ehil bir kadro mevcut değildir
(www.ekol.com/pressMedia_08_tr.html, Erişim: 08.06.2008).
- Finansman sorunu söz konusudur. Denizyolu ulaşımının ve gemi filosunun gelişimine katkı sağlayacak etkin finansman modelleri oluşturulamamaktadır. Denizcilik sektöründe yatırımlar uzun vadeli kredi esasına göre yapılmaktadır. Türk Bayraklı gemilerin Liman Devleti

kontrollerinde kara listede yer olmaları nedeniyle işletmeciler firmalar kredi bulmakta sorunlar yaşamaktadırlar.

- Toplumda deniz kültürü ve sevgisi yeterince yerleşmemiştir. Toplumda denizden daha fazla ve daha etkin olarak yararlanma olanağı sağlayacak olan deniz kültürü ve sevgisini geliştirecek, destekleyecek faaliyetler yeterli değildir.
- Kıyı master planı etkin değildir. Ülkemizin kıyısal alanları yıllardan beri gelişigüzel kullanılmaktadır. Bazı dallarda kısmi planlamalar yapılsa bile kıyı alanlarımız bilinçsiz bir şekilde kullanıma açılmakta, buna karşın çok daha etkin bir şekilde kullanım fırsatları geri dönülemeyecek bir şekilde kaybolmaktadır.
- Yurt içi taşımacılıkta deniz ulaştırması çok az kullanılmaktadır. Yurt içi yolcu ve yük taşımacılığında denizyolu ulaşımının düşük düzeylerde kullanımı karayolunda sıkışıklıklara yol açmakta, denizyollarının verimli kullanılmasını engellemektedir.
- Türk ulusal ve uluslararası gemi sicilinden yabancı bayraklara geçiş sorunu yaşanmaktadır. Türk ulusal ve uluslar arası gemi sicilinden yabancı bayraklara geçişlerle Türk filosunun gücü zayıflamaktadır. Yabancı bayraklı gemilere ödenen navlun ücretleri ülkeden döviz çıkmasına yol açmaktadır.
- Türk Boğazları'nda kabotajda çalışan kosterler ile tarifeli sefer yapan gemilerin uzun süre beklemeleri bir diğer sorundur. İstanbul Boğazı'nda Kuzey-Güney, Güney-Kuzey geçişlerinde kabotaj seferinde çalışan kosterler gerek kötü hava koşulları, gerekse trafik organizasyonu nedeniyle uzun bir süre bekleyebilmektedir (DPT, 2007; 26).

- Multimodal taşımacılık gelişmemiştir. Deniz ulaştırmasının diğer taşıma modları ile entegrasyonunda yaşanan alt yapı ve örgütsel sorunlar nedeniyle denizyolu ağırlıklı multimodal taşımalarda sorunlar yaşanmaktadır.
- Gümrük işlemlerinde sorunlar yaşanmaktadır. Gümrük bürokrasisi nedeniyle gemilerin ve yüklerin gümrüklenmesi işlemlerinde sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunlar özellikle konteyner taşımacılığında hizmetleri aksatmakta ve etkinliği azaltmaktadır (TÜSİAD, 2007; 253).
- Denizcilik şirketlerimizin işletme giderlerinin azaltılması amacıyla gerekli tedbirin alınmaması ve Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin hala çıkartılamaması bir diğer sorundur.
- Denizcilik sektörünün sorunlarının yetkili mercilere ikna edici biçimde iletilmesinde yaşanan sorunlar vardır ve Denizcilik Bakanlığı henüz kurulamamıştır (DPT, 2007; 26).
- GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) cihazlarıyla teçhiz edilmesi gereken gemilerdeki işlemler, cihaz tedarikindeki aksaklıklar nedeniyle sonuçlandırılmamıştır.
- GMDSS ehliyetlerinin alınmasındaki zorluklar nedeniyle gemilerimizin uluslar arası sulardaki seyirleri kısıtlanmaktadır (DPT, 2007; 27).
- Derin deniz kum kaynakları ekonomiye tam olarak kazandırılmamıştır.
- Gemi ve yat inşa sanayinin gelişmesini destekleyecek tedbirler henüz tam anlamıyla gerçekleştirilememiştir.

- Çevre Kanunu ile arttırılan yeni çevre cezalarının çok yüksek oluşu nedeniyle ödenmeleri mümkün olamamaktadır (Deniz Ticareti Dergisi, 1999; 10).
- Denizcilik Müsteşarlığı'nda görev alacak personelin tamamının mesleğinde eğitim görmüş kişilerden seçilmemesi ve Atama Yönetmeliği'nin çıkartılmaması bir diğer sorundur.
- Ulusal mevzuatımızın uluslararası mevzuata uyumunu sağlayacak değişiklikler yapılmamaktadır (Deniz Ticareti Dergisi, 1999; 10).

3.2. Ekonomik Büyümede Limanlar ve Önemi

Limanlar günümüze gelene değin büyük bir işlev değişikliğine uğramıştır. Önceleri yalnızca gemilerin barınması için düşünülen bu ticarethaneler, sonraları hizmet üretim merkezleri durumuna dönüşmüşlerdir. Gemi barındırma işlevi artık bir liman için ikincil önemdedir. Asıl önemli olanı, yükü ucuza, seri biçimde, güvenle ve kaliteli (yani zamanında ve hasarsız olarak alıcısına teslim etme) olarak ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir. Bu ise, limanları hem ekonomik düşünmeye hem de ekonomik davranmaya itmiştir. Limanın ekonomik olmayan bir davranışı, taşımanın bütününe etkilemektedir (Bayar vd., 2007; 2).

Limanlar bir ekonominin dış ticaret kapısıdır. Ticareti geliştirdikleri gibi, ticaret merkezlerinin büyümesine de yardımcı olurlar. Limanları yolunca iş görmeyen ticaret merkezleri, istenilen biçimde gelişemez; uydu merkezleri durumuna gelirler. Limanların aksak işlemesi dış ticarete rekabet olanaklarını da daraltır. Liman, alıcı ve satıcı açısından bir maliyet kapısıdır. Bir gemi limanda ne kadar çok tutulursa yahut ne kadar fazla sayıda limana ya da terminale uğrarsa taşıma hizmetinin maliyeti de o oranda artar. Bu yüzden gemiler yükü bol, az sayıda limana uğramayı yeğler. Çünkü uğranan her ekstra liman, armatör için bir önceki liman kadar masraf kapısıdır (DPT, 2001; 102).

Limanlarda her çeşit yük elleçlenmektedir. Elleçlenen yüklerin ayrı sınıflarda oluşu (çuvalla, sandıklı, dökme, balya, paletli, konteynerli gibi) hizmette ayrıcalık gerektirmektedir. Bu yüzden hem üretimi artırabilmek, hem de hizmette birim maliyeti olası en düşük düzeyde tutabilmek için yükte homojenleştirme (birimleştirme) yeğlenmektedir. Bu, uygulamada ve ambalajlamada standartlaşma biçiminde olmuştur. Standart ambalajlara konteyner, palet, layter örnek verilebilir.

3.2.1. Türkiye Limanlarındaki Sorunlar

Limanlar, Türkiye ekonomisinin destek üniteleridir ve ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Türkiye'nin kendi iç pazarları arasındaki taşımaları düzenlediği gibi, dış dünya ile ticari ilişkilerin sürdürülmesine yardımcı olmaktadır (Akdoğan, 1988; 101).

Son yıllarda dünyada kapıdan kapıya taşımacılık önem kazanmış, demiryolu, havayolu, karayolu ve deniz yolunun bütünleşmesi olan çoklu taşımacılık sistemi olan "kombine" taşımacılık gelişmeye başlamıştır. Önümüzdeki dönemde kombine taşımacılığın ağırlığını artırması beklenmektedir.

Kombine taşımacılığın ortaya çıkmasıyla birlikte kapıdan kapıya taşımacılığın ara durakları olan limanlardan, dünya ülkeleri büyük kazançlar sağlamaktadır. Ayrıca, Avrupa Birliği uyum sürecinde limanların demiryolu bağlantısının geliştirilmesi gerekmektedir. Ancak, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, maalesef deniz taşımacılığına ve dolayısıyla limanlara gereken önem verilmemektedir. Bu bağlamda, kombine taşımacılık ile ara durak niteliği kazanan limanların lojistiği günümüzde önem kazanmıştır. Deniz yoluyla transit taşımalarımızın artırılması için limanlarımızın kara ve demiryolu bağlantıları ile güçlendirilerek kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi gerekmektedir (Koray, 2007; www.ekol.com/pressMedia_08_tr.html, Erişim: 05.06.2008).

Türkiye'de yıllardır her ile bir liman politikası uygulanmaktadır. Bu yüzden de ana işlevi yük toplamak ve yük dağıtmak olan limanlar gemiler ve armatörler için

cazip birer yük merkezi olmaktan uzaklaşmışlardır. Bunda da bölgenin yük potansiyelinin liman sayısı oranında bölünmesi etkili olmuştur. Dolayısıyla sonuçta, ülkemizde hatırı sayılır sayıda ölü yatırımlar ortaya çıkmıştır. Hinterlandı İzmir ile örtüşen Bandırma Limanı böylesi ölü yatırımlardan sadece bir tanesidir. Türkiye’de sağlıksız bir limancılık politikası vardır (DPT, 2001; 102).

Transit geçiş ülkesi durumundaki ülkemiz, limanlarını ve diğer ulaşırma altyapılarını çağın koşullarına uyarlama gereği duymaktadır. Bu nedenle Türkiye’nin dış ticaret yüklerinin taşınmasında uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın; geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması ve AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gerekli ve önemlidir (Bayar vd., 2007; 4).

Türkiye limanlarının yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesi vardır ve konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır

(http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ia/insaat_son_surum.pdf, Erişim: 05.06.2008).

Avrupa Birliğine girme umudu olan Türkiye, limanlarla ilgili sorunlarını çözmek için özelleştirme kavramına sığınmıştır. Öyle ki, limanlarımızın ve denizcilik sektörümüzün ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirilmeleri için en etkin yöntemin özelleştirme olduğu düşünülmektedir. Türk Limanlarında bürokrasi fazlalığı, Devlet bütçesinden limancılığa yeterli pay alamaması gibi sorunlar, Türkiye’nin Devlet Limanlarını olumsuz etkilemiş ve bir çözüm yolu olarak Limanların özelleştirilmesi bulunmuştur.

Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, daha önce TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) ve TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) gibi kamu kuruluşlarınca verilirken, daha sonraları Denizcilik Müsteşarlığı tarafından liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarında yapılan değişikliklerle özel ve tüzel kişilerin de bu hizmetleri vermesi sağlanmıştır. TDİ limanlarının işletme hakkı devri yöntemi ile özelleştirilmeleri sonucunda bu limanlardaki kılavuzluk ve römorkör hizmetleri

özelleşmiş olup halen 9 kamu kuruluşu 24 liman ve iskelede, 18 özel kuruluş ise 23 liman ve iskelede hizmet vermektedir. Bu özelleştirme politikaları bazı uzman kişilere göre sektörün önündeki en büyük engellerden birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının sorunlarını aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz (DPT, 2006a; 45) :

- Özel limanlardan alınan %15 nispi kira bedeli nedeniyle rekabetin önlenmesi ve hizmetlerin ucuzlayamaması,
- 1 Ağustos 2003 tarihinde yürürlüğe giren yeni liman tarifelerinde kalan açık noktalar sebebiyle, limanlarda farklı uygulama yapılmasının getirdiği düzensizlikler,
- Devlet limanlarında, limanlardan elde edilen gelirlerden, limanların genişletilmesi, modernizasyonu ve yeni ekipman alımları için yeterli ödenek ayrılmaması,
- Uzun vadeli olarak özel kuruluşlara kiralanan devlet limanlarından her yıl yenilenen kiralara ek olarak 3 yılda bir “Kıymet Takdiri” yapılmak suretiyle yüksek oranda zam yapılması ve buna bağlı olarak liman işletme maliyetlerinin yükselmesi (DTO, 2004; 53),
- Uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması,
- Rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde etkin ve verimli olarak çalıştırılmaması nedeniyle liman hizmetlerinin verimli olarak verilememesi,
- Limanlarımızın dünya standartlarında çalışmamasından dolayı bölge limanları ile rekabet şansının düşük olması,

- Mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi ve kontrol mekanizmasının yetersizliği,
- Sanayi ve nüfusumuzun büyük bölümünün sahil kesiminde olmasına rağmen, denizlerimizden taşımacılık alanında yeterince faydalanılamamasının nedeni “eksik ulaştırma politikası”dır. Deniz taşımacılığında yaşanan sorunların giderilmesi amacıyla deniz taşımacılığına daha fazla önem veren bir ulaştırma politikasına ihtiyaç duyulması,
- Liman yönetiminde çok başlılık,
- Limanların uluslararası standartta olmaması, altyapı ve üstyapı eksikliklerinin olması,
- Limanla entegrasyonu sağlayacak demiryolu bağlantılarının yetersiz olması,
- Mevcut sistemin limanları uzaktan idare etmeye çalışması ve özerk olmaması,
- Rekabete dayanmayan yönetim biçimi,
- Etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması,
- Limanlarda aşırı istihdama rağmen iş verimsizliği olması,
- Düzenli bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sistemi’nin olmaması,
- Esnek bir tarife yapısının olmaması,

- Kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği,
- Ana aktarma limanı olmadığından dolayı limanlarımıza feeder gemiler gelmesi, bu durumun ithalat ve ihracatta zaman kaybına neden olması ve maliyetleri yükseltmesi,
- Ana aktarma limanı ve dağıtım merkezi konumunda olmadığından dolayı bölge limanları ile rekabetinin zayıf olması ve yeterince kazanç elde edememesi, dolayısıyla transit taşımacılıktan yeterli pay alamaması (http://www.ekol.com/pressMedia_08_tr.html, Erişim: 05.06.2008),
- Büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olması,
- Yatırım gereksinimi ve finansman ihtiyacı,
- Sendika ve toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan sıkıntılar,
- Çevre ile ilgili altyapı çalışmalarının bulunmayışı, atık alım işleme kapasitelerinin belirlenmesi gerekliliği,
- Personel ve araç gereç eksikliği; eski araç ve yük donanımları,
- Günün koşullarına uymayan eski teknoloji ile çalışma,
- Sigorta sisteminin yetersizliği,
- Gümrük sıkıntıları,
- Başlangıçta konteyner limanı olarak yapılanmamanın getirdiği güçlükler.

Oysa ki, Türkiye'nin 8.333 kilometreyi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumda ve uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması ve yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının olması limanlarımızın gelişimi açısından çok önemlidir.

Bu tarz sorunları çözmek ve AB uyum kriterlerini sağlamak adına limanlarda özelleştirme bir Devlet politikası haline gelmiştir. Dolayısıyla, denizcilik kuruluşlarının çok uzun süredir özelleştirme kapsamında olmalarına karşın, tüm özelleştirmelerde olduğu gibi özelleştirilen limanlarda da sorunlar yaşanmaktadır.

3.2.1.1. İzmir Limanındaki Sorunlar

İzmir Alsancak Limanı, Ege Bölgesi'nin elleçleme kapasitesi ve yük trafiği bakımından en büyük limanıdır. Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasındaki merkezi konumu ve güçlü hinterlandıyla sadece Ege Bölgesinin tarımsal ve ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenmektedir. Türkiye'nin konteyner elleçlemede birinci ihraç limanı; İç Anadolu ve Ege bölgelerinin ithalat kapısı olması yanında demiryolu ve karayolu bağlantıları ile Avrupa, Ortadoğu ve Asya ülkeleri arasında önemli bir ticaret limanı olma özelliğine sahiptir (Baran, 2006; 4).

Limandaki 2.959 m. rıhtım uzunluğunun 1.415 m.'si konteyner molü rıhtım uzunluğudur. Liman sahası 902.000 m²'dir. Konteyner molü stoklama sahası 250.000 m²'dir. Konteyner molü depolama kapasitesi 11.000 TEU'dur. Limanın derinliği (-7 m.) ile (-13 m.) arasındadır. Limanın potansiyel kapasitesi 11.000.000 ton/yıl'dır. Limanda kargo, ro-ro, dökme katı ve dökme sıvı yük gemilerine hizmet veren 3400 m uzunluğunda 24 adet rıhtım mevcuttur (İzmir Ticaret Odası, 2006; 3).

JICA (Japan International Cooperation Agency) tarafından hazırlanan ULIMAP -Ulusal Liman Çalışması Master Planı'nda İzmir Limanının ana konteyner limanı olabileceği belirtilmiştir. Ege bölgesinin turizm zenginliklerine kolayca ulaşabilecek konumda olması ve Adnan Menderes havaalanına 25 km olan yakınlığı da dikkate alındığında limanın yolcu hizmetleri için de önemi olduğu vurgulanabilir.

Böylece liman konteyner hizmetleri yanında altyapı ve araç-gereç olanaklarıyla karışık eşya, dökme katı ve sıvı yük, Ro-Ro ve yolcu hizmetlerini de vermektedir (Bartan vd., 2006; 401).

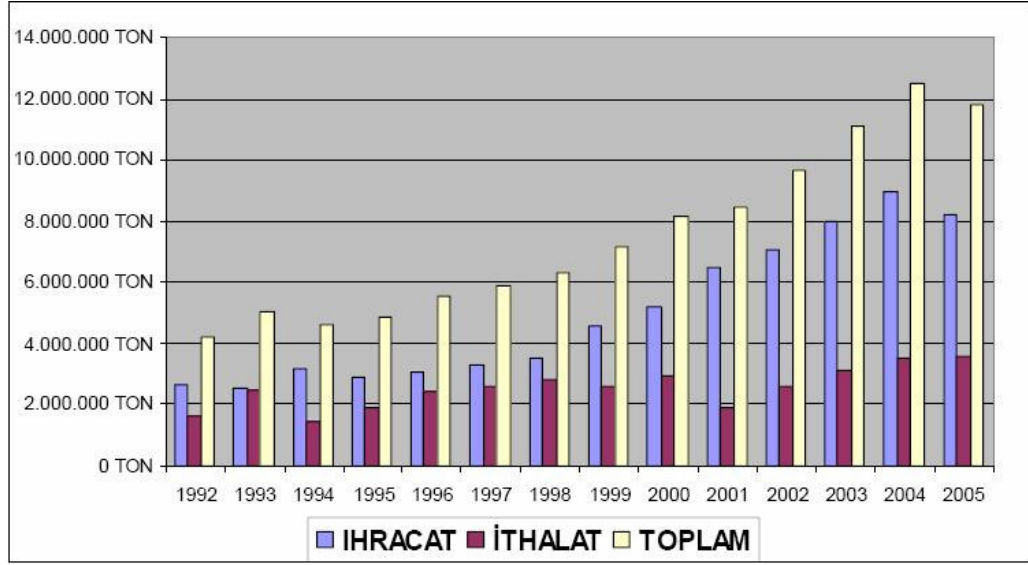
İzmir Alsancak Limanı'nın son beş yıldaki kapasitesi ve konteyner hareketleri Tablo 3.1.'de gösterilmektedir. İthal ve ihraç yüklerin toplamı 2004 yılında en yüksek kapasiteyi bulmuştur. Limana gelen gemi sayısı artışı ise olumlu seviyede olmakla beraber, istenilen düzeyde değildir.

Tablo 3.1. İzmir Alsancak Limanı'nın Kapasitesi

Yıl	Gelen Gemi Sayısı	İhraç (Ton)	İthal (Ton)	Toplam (Ton)	Konteyner Sayısı
2002	2.645	7.053.607	2.599.107	9.652.714	573.231
2003	2.628	8.010.121	3.099.478	11.109.599	700.795
2004	2.644	8.977.039	3.523.226	12.500.265	804.564
2005	2.675	8.219.750	3.591.729	11.811.479	784.317
2006	2.333	8.302.367	3.967.565	12.269.933	847.926
2007	2.820	7.754.401	4.321.344	12.075.745	894.685

Kaynak: Baran, Hitay, İzmir Limanı ve Özelleştirme Süreci, İzmir Ticaret Odası, İzmir, 2007, s.3.

Şekil 3.1. İzmir Alsancak Limanı Konteyner Elleçlemeleri (TEU)



Kaynak: Baran, Hitay, İzmir Limanı ve Özelleştirme Süreci, İzmir Ticaret Odası, İzmir, 2007, s.3.

İzmir Alsancak Limanı konteyner elleçlemeleri şekli Şekil 3.1.'de gösterilmiştir. İthalat ve ihracat toplamı bazında konteyner elleçlemeleri en yüksek oranı 2004 yılında yaşamıştır, en düşük oran ise 1992 yılına aittir.

Türkiye'nin ithal ve ihracat yüklerinin her yıl artması ve özellikle konteyner taşımacılığında oluşan yoğun talep sonucunda İzmir Limanı'nın artan talebi karşılama yönünde sıkıntıları giderek artmaya başlamıştır (Baran, 2006;4). İzmir Limanı'ndaki sıkışıklık sonucu yoğun yük trafiği dönemlerinde gemilerin demirde bekleme sürelerindeki artışlar nedeniyle denizcilik firmaları Eylül 2004 tarihinde Avrupa limanları ile İzmir arasında karşılıklı yapılan konteyner taşıma ücretlerinde %25'e varan sıkışıklık zammı uygulamaya başlamışlardır. Bu özellikle ihracatçılar açısından oldukça büyük sıkıntılara sebep olmuştur (DPT, 2007; 39).

İzmir Alsancak limanında yaşanan bir diğer sorun, son dönemde denizcilik sektöründe bulunan her çalışanın dikkatini çeken bir tikanıklığın var olduğudur.

Buradaki gemiler 72 saate kadar beklemekte, her gün limanda 9-10 gemi görülmektedir. Demir atmış gemi denizcilik açısından problem demektir. Limanda bekleme demek her bir geminin günde 20–30 bin USD masraf etmesi demektir ve bu masraf ithalatçı ve ihracatçıya yüklenecek, sonuçta bunun maliyeti ülkeye yansıyacaktır. Limandaki vinçler kapasite üstü çalıştığı için sık sık arızalanmaktadır. Bu durumda günde üç gemi yükleneceğine iki gemi yüklenebilmektedir. Gelecekte liman trafiği daha da arttığında yükleme ve boşaltma yapacak daha fazla sayıda gemi limana yanaşamayacağı için açıkta beklemek durumunda kalacaktır (Baran, 2006;5).

Dış ticaretin %90'a yakınının deniz yoluyla yapıldığı kabul edilirse, deniz trafiğinin artacağı bir gerçektir. Çoğu uzmanın ortak görüşü, özel sektörün Alsancak Limanını devralması ve özel sektörün İzmir limanında en az 5 yıllık bir projeksiyon yapması görüşüdür (Baran, 2006;6). Bu güne kadar özelleşeceği için yıllardır bir çivi bile çakılmamış olan İzmir Limanının bu şekilde devam etmesi uygun değildir. Bu yüzden Alsancak limanı özelinde denizcilik ve liman sektörlerinin yarınlarını da düzenleyecek çözümleri bugünden geliştirebilmelidir.

Limanda yükleme ve boşaltma işlemlerinin hızlandırılması için ayrı bir bakım onarım ekibinin kurulması, konteyner çekerlerinin onarılarak atıl durumdaki kurtarılması, vinç, forklift, çekici gibi iş makinelerinin onarımı için personel takviyesi, bilgisayar sistemine geçilmesi ve IT teknolojilerinin modernizasyonu, liman temizliği için ekip oluşturulması, iş makinesi operatörü alınması, yeni silo arkasındaki sahanın temizlenerek ihraç malları bekleme sahası yapılması gereklidir (Ege'nin Kalbi: İzmir Limanı, www.egelife.com Erişim: 30.06.2008).

İzmir Limanının sorunlarını ve son dönemde yapılan ve planlanan iyileştirme çalışmalarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (DPT, 2007; 30):

- Liman, kapasitesinin üstünde çalışmakta olup, su derinliği, istif sahası, araç ve personel yönünden yetersizdir.

- Halen limana giren araçların liman sahasını gereksiz yere otopark şeklinde kullanmasını engellemek amacıyla, araçların acente iş talep formu doğrultusunda giriş yapmaları sağlanmalıdır.
- DLH sorumluluğundaki alanlardan kullanım müsaadesi alınan yerlerde betonlama ve asfaltlama şeklindeki düzenlemelerle yeni alanlar kazanılmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 142).
- İhraç otomobillerin park yeri olarak kullandığı rıhtım alanları boşaltılıp araçlar yeni asfaltlanan yere nakledildiğinden rahat çalışma ortamı yaratılmıştır.
- Vagonla gelip-giden konteynerler için ayrılan alanda yükleme boşaltma ve istifleme çalışmaları başlamıştır.
- 2004 yılı içinde yolcu salonunun yenilemesi yapılarak modern bir hale getirilmiştir.
- Liman operasyonlarının takibi ve ücretlendirilmesine yönelik 30 adet PC ve yazıcı alınmış olup, gerekli sistem çalışmaları acentelerin de giriş yapabileceği bir şekilde sürdürülmektedir.
- TCDD'nin diğer altı limanından geçici görevle 45 mekanik vasıta operatörü İzmir'de göreve başlamışlardır.
- Sadece İzmir Limanı'nda bulunan ve atıl vaziyette duran konteyner yıkama tesisine ya uygun bir ücret politikasıyla işlerlik kazandırılmalı veya başka amaç için kullanılmalıdır (Deniz Ticaret Odası, 2007; 142).

3.2.2. Liman Hizmetleri ile İlgili Sorunlar

- Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü Türk Limanlarına gelen-giden gemilerden “Gemi Sağlık Rüsümü” adı altında hiçbir hizmet vermeden çoğu ülkelerde uygulanmayan, uygulanan ülkelere göre ise standartların çok üzerinde ücret tahsil etmektedir.
- Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Türk limanlarına gelen-giden gemilerden yetersiz hizmetlerine karşılık dünya ölçeklerine göre çok pahalı Fener Ücreti tahsil etmektedir. Dünya limanları incelendiğinde fener ücreti temsili düzeydedir.
- Kılavuzluk ve römorkörcülük ücretlerinin olağanüstü pahalı olması, gemilerin Türk limanlarına gelişini engellemekte, kruvaziyer turizm gemileri başta olmak üzere gemi trafiği giderek başka ülkelere yönelmekte, transit ulaştırma hemen hemen hiç yapılamamaktadır (DTO, 2004; 54).

Bu sorunlara ilaveten, Türkiye limanları konteyner taşımacılığında dünyadaki gelişmeleri izleyememiş, ana aktarma limanlarına sahip bir ülke konumuna gelememiş ve dolayısıyla limanlarının Akdeniz’deki avantajlı konumunu değerlendirememiştir. Bugün dünya konteyner trafiğinin % 25’i Akdeniz koridorunu kullanmaktadır. Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki uzun mesafe konteyner taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz üzerinden geçmekte ve günümüzde ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, İskenderiye Limanlarından hizmet almaktadır. Doğu Akdeniz ile Mısır’ın; Damietta ve Port Said, İsrail’in; Haifa, Kıbrıs Rum Kesimi’nin Limasol ve Larnaka, Malta’nın; Valetta, Yunanistan’ın Pire, İtalya’nın Ravenna gibi limanları aktarma limanı olarak ön plana çıkarken Türkiye, limanlarının Akdeniz’deki konumunun ortaya koyduğu şansı henüz kullanamamıştır (DYP, 2007; 6).

Son yıllarda özellikle denizde güçlü olan taşımacılık şirketlerinin bu alana yoğun yatırım yapması ve dünyaya entegre olma yolunda adım atmaları umutları arttırmıştır. Tersane yatırımları, gemi inşası alanındaki hızlı gelişme, var olan limanların uzun vadeli özel sektöre kiralanması da sektöre umut ışığı olacak gelişmeler arasında gösterilmektedir.

3.3. Denizyolu Ulaştırma Sistemi İçin Swot Analizi

Denizyolu Ulaşımında Güçlü Yönler

- Filo içinde konteyner gemilerinin sayısı, tonaj ve taşıdığı yüklerin miktar yönünden artışı,
- Son beş yılda yeni ve modern ham petrol ve petrol ürün gemilerinin filomuza katılması,
- Ro-Ro filosunun yaş itibarıyla yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,
- Limanlarımızın bölgesel konumu itibarıyla önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,
- Uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz (Salzano, 2003; 82),
- Birçok sektördeki ekonomik durgunluğun Türk işadamlarını yeni açılımlara yöneltmesi ve bu çerçevede denizcilik sektörüne ilginin artması,
- Türkiye'nin dış ticaretinin ve uluslar rası ticaretin giderek artması, bunun yarattığı taşıma ihtiyacının deniz ulaştırmasına büyük oranda yansması ve buna bağlı olarak navlunların yükselmesi (DPT, 2006e; 47),

- Ülkemizin değişen deniz taşımacılığı kurallarına çabuk ayak uyduran bir toplum yapısına sahip olması (May, 2005; 183),
- Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ana aktarma merkezi olabilecek İzmir ve Mersin gibi limanların bulunması,
- Ülkemizde Ortadoğu'da olmayan politik ve ekonomik istikrarın varlığı,
- Kurumsal yapılanmasını tamamlayan denizcilik şirketleri için finansmanın sorun olmaktan çıkması,
- Ege ve Akdeniz kıyılarının yat ve kruvaziyer turizmde önemli bir potansiyel oluşturması (DPT, 2006e; 47).

Denizyolu Ulaşımında Zayıf Yönler

- Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalaması yüksek ve birçoğunun standart altı olması,
- Yolcu, ferry, kruvaziyer gemilerimizin sayısal ve/veya taşıma kapasitesi açısından yetersiz olması,
- Koster filomuzun küçülmesi ve mevcutların yaşlı ve standart altı olması (May, 2005; 184),
- Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,
- Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,

- İthalat/ihracat yüklerimizin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması.

Denizyolu Ulaşımında Fırsatlar

- Transit taşımacılığın tüm dünyada giderek önem kazanması (May, 2005; 185),
- Avrupa Birliği'ne uyum aşamasının sürmesi,
- Avrupa Birliği'nin deniz güvenliğinin geliştirilmesi yönünde destek vermesi,
- Uluslararası taşımacılıkta talebin büyüklüğü,
- Bulunduğu stratejik ortam içerisinde bölgenin istikrarlı ülkesi olması nedeniyle, yabancı sermayenin yatırım yapma olasılığı (DPT, 2006e; 49),

Denizyolu Ulaşımında Tehditler

- Hat taşımacılığında uygulanan dünya politikalarında, önde gelen gelişmiş ülkelerin sahip olduğu olanak ve kabiliyetler doğrultusundaki baskıların artması, özellikle 11 Eylül sonrası Amerika'nın liman ve gemi güvenliği adı altında korumacı politikalarını yaygınlaştırması (Salzano, 2003; 85),
- Bölgede savaş, deprem ve benzeri olaylar sonucu yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlık,
- Akdeniz Bölgesi'nde mevcut diğer modern konteyner limanlarının rekabeti,

- Türkiye'nin Liman Devleti kontrollerinde Kara Listede olması nedeniyle, kontrollerde Türk Bayraklı gemilere yönelik hedef gemi muamelesi (DPT, 2006e; 49),
- Türk Boğazları'nda artan deniz trafiğinin sürekli artışı ve Türk Boğazları'ndan geçiş yapan tehlikeli yük taşımacılığının sürekli artması.

Limanlarımızdaki Zayıf Yönler:

- Limanlarımızın, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslararası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanları hususunda yetersiz olması,
- Liman kapasitelerinin artan ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde yavaş gelişmesi ve yeni limanlara olan acil gereksinim,
- Limanda görevli personelin eğitim ve nitelik açısından yetersizliği,
- Limanlarda yürütülen bürokratik işlemlerle ilgili mevzuat yetersizliği,
- Liman tarifelerinin bir maliyet bazına oturtulmaması,
- Liman faaliyetlerine ilişkin düzenli bilgi akışının sağlanamaması,
- Birçok limanımızda mevcut olan hinterland sorunu,
- Kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve yetki karmaşası,
- Başta petrol ve kimyasal yük kirliliği olmak üzere, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik eğitilmiş personel eksikliği (DPT, 2006e; 49),

- Ülkemizin denizcilik politikalarını oluşturacak Meslek Odaları dışında Deniz Ticareti Strateji Planlama Enstitüsü ve diğer uzman kurumların yeterli sayıda olmayışı.

Limanlarımızdaki Fırsatlar

- Akdeniz’de Bakü-Ceylan petrol boru hattının gerçekleşmesi (May, 2005; 189),
- GAP Projesi’nin getirebileceği üretim artışları ve bu bölgedeki limanların bir transit limanı olma özelliğine sahip olması nedeniyle Irak’a uygulanan ambargonun kalkması ile yük trafiğinin artması,
- Kruvaziyer yolcu taşımacılığının artması,
- Limanlarımızın ana aktarma limanı ve dağıtım merkezi konumuna gelerek bölge limanları ile rekabet gücünün artması,
- Liman hinterlandında sanayileşme, limanların gelişmesinin yan sanayiye geliştirmesi ve istihdamı artırması.

Limanlarımızdaki Tehditler

- Liman kullanıcılarının ve gemi işleten firmaların daha iyi hizmet veren ve daha az bürokratik işlemlere sahip diğer bölge limanlarını tercih etmesi,
- Konteyner gemilerindeki gelişmeler karşısında limanlarımızın yetersiz kalması,
- Gelecekte konteyner destek hizmetlerinin (tamir, bakım, nakliye, paketleme vb.) önem kazanması ile limanın bu gelişmelere ayak uyduramaması halinde rekabet şansının azalması,

- Limanların önümüzdeki yıllarda artacak olan özellikle konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapı yetersizliği ve çevresel etkiler.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
LOJİSTİK FİRMALARININ TÜRK DENİZYOLU
TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞTIĞI SORUNLARIN BELİRLENMESİNE
YÖNELİK ÖRNEK FİRMA İNCELEMELERİ

Lojistik firmalarının Türk denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunlara dair yapılan bu uygulamada İzmir’de faaliyet gösteren 9 lojistik firması ile görüşülmüş ve her bir firmanın denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunlar tek tek ele alınmıştır. Görüşülen firmalar forwarder ve acente lojistik firmaları olmak üzere farklı kategorilerdedir.

4.1. Balnak Logistics Group

Lütfi Aygüler endüstri mühendisliği mesleğini ve işletme bilgisini nakliye sektöründe kullanmak üzere harekete geçerek Alman Ballauf şirketi ile bugün Türkiye'nin sayılı gruplarından biri haline gelmiş olan 'Balnak Logistics Group'un temellerini 1986 yılında kurar ve 'Balnak Uluslararası Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.' ile lojistik dünyasına açılır.

Kurulduğu dönemde 12 kişilik çekirdek kadrosu ile sadece Almanya’da karayolu taşımacılığı hizmeti veren Balnak, 1988 yılında hava ve deniz yolu nakliye organizasyonuna başlamıştır.

1995 yılında, Alman ortağın kontrolündeki hisselerin satın alınması ile başlayan kurumsal yeniden yapılanma sürecinde, şirket bünyesindeki departmanların her biri müstakil şirketler haline getirilmiş ve %100 Türk sermayeli Balnak Logistics Group doğmuştur. Sonraki yıllarda kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığı ve antrepo işletmeciliği hizmetleri veren Balnak Logistics Group, “Toplam Kalite” çalışmalarına başlamıştır.

2007 yılında, lojistik ve dağıtım alanlarında hedefler belirleyen Balnak, İstanbul Anadolu yakasında 20.000 m² kapalı alan ve 10.000 m² açık alanı olan bir

merkezi daha devreye sokmuş, yurt içinde hizmet verdiği perakende sektörü içinde yatırımlarına devam ederek, kendine ait yurt içi dağıtım filosunun kapasitesini de 500 m³'e çıkarmıştır (<http://www.balnak.com.tr/icsayfa.asp?sira=1&kid=1> Erişim:23.06.2008).

Yoğun olarak gerçekleştirilen askılı tekstil taşımalarının yanı sıra proje, fuar, motorlu araçlar ve özel yük taşımacılığı da yapan Balnak; denizyolu müşterilerine de depolarda ofis, kalite kontrol imkanı, barkodlama ve etiketleme gibi özel lojistik çözümler sunmaktadır.

Balnak Lojistik denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- Balnak Lojistik olarak karşılaşılan ilk sorun liman sıklığıdır. İzmir limanında büyük gemiler çok yer kapladıkları için diğer gemiler limana yanaşamamakta, büyük gemilerin kalkmasını beklemektedirler. Gemi limandan geç kalkınca ihracat da geç yapılmakta, dolayısıyla ihracatçı firma açısından memnuniyetsizlik ortaya çıkmaktadır.
- Sektörde fazla sayıda lojistik adı altında firmanın bulunması navlun fiyatlarını olumsuz etkilemektedir. Armatörden alınan navlun fiyatına belli bir kar marjı konularak müşteriye navlun fiyatı sunulmaktadır. Balnak gibi büyük kurumsallaşmış olan bir lojistik firmasından alınan navlun fiyatı ile küçük ölçekli bir lojistik firmasından alınan navlun fiyatı aynı olmamaktadır. Bunun nedeni büyük lojistik firmaların maliyetlerinin çok daha fazla olmasıdır, öte yandan sunulan hizmet de bir o kadar farklı olmaktadır. Ancak verilen hizmetten çok maliyetlerine önem veren bir şirket küçük ölçekli lojistik firmasına yönelmektedir.
Bu da Balnak açısından önemli bir sorundur.
- Sektörde fazla sayıda forwarder firması olması yüzünden müşteri bunu lojistik firmaları aleyhine kullanabilmektedir. Bir firmadan alınan navlun

fiyatı diğerk lojistik firmasına iletilerek fiyat kırdırılmaya çalışılmaktadır. Müşteriler, bu yolu kullanarak fiyatları düşürüp sektör ortamını bozmaktadırlar. Fiyatlar, müşteriler tarafından belirlenmekte, lojistik firmaları uyum sağlamak zorunda kalmaktadır. Son dönemde kurların düşük olması ihracatı çok etkilemiş, dolar ile ihracat yapan firmalar Euro'ya dönmeye çalışmışlardır. A.B.D. Türkiye'den aldığı tekstil ürünlerini Çin'in ürettiği daha ucuz olan ürünler yüzünden bıraktığı için özellikle tekstil sektörü darbe yaşamış ve pek çok tekstil firması bu yüzden kapanmıştır. Bu olumsuz değişim dolayısıyla lojistiği de etkilemiştir.

- İzmir limanı özelleştirilmesi liman içerisindeki yolsuzlukların giderilmesi açısından olumlu olabilir. Diğerk yandan özelleştirme olursa, genel olarak sistem gereği gemi kalkmadan bir gün önceye kadar yükleme yapılabiliyorken, özelleştirme ile bu süre gemi limandan ayrılmadan 4-5 gün öncesi olacak; bu da limanda yığılmaya sebebiyet verebilecektir. Balnak, genelde tekstil, gıda gibi yüklemeler yaptığı için ve bu yüklemeler genelde son dakika yüklemesine kaldığı için bu konuda sorun yaşama olasılığı yüksektir.
- İzmir çevresinde lojistik ve dolayısıyla denizyolu taşımacılığı ile ilgili eğitim, seminer gibi uzmanlık programları yeterince açılmamaktadır. Balnak, bu sorunu kendi içerisinde çalışanlarına sunduğu eğitimler ile gidermektedir.
- Limanın cumartesi günü saat 13.00'ten sonra ve Pazar tüm gün için yapılacak liman operasyonları adına yüksek hizmet ücreti alması, Balnak firmasını da olumsuz etkilemektedir. Yeni konteyner alımları hafta sonu yapılamamaktadır.
- Türkiye açısından İzmir limanı ihracat limanı, İstanbul limanı ise ithalat limanıdır. Balnak, tüm dünya genelinde denizyolu taşımacılığı

yapmaktadır, Avrupa limanlarında özellikle Yunanistan ve Fransa limanlarında çıkan grevler sektörü olumsuz etkilemektedir. Yunanistan Pire limanı çoğu acentenin boş konteyner alma yeridir ve her gemi bu limana uğramak zorundadır. Gemi bu limana uğrayacak diye ciddi gün kayıpları yaşanmaktadır. Yunanistan Pire limanı armatörler tarafından son zamanlarda tercih edilmemeye başlamakta, bu rotasyon değiştirilmeye çalışılmaktadır. Pire limanından İzmir limanına gelecek olan konteyner, gemi grev yüzünden Pire limanından kalkamadığı için 1.5 ay bekletilmiş, bu da Balnak'ı çok zor durumda bırakmıştır. Aynı durum son zamanlarda Fransa limanı için de geçerlidir. Afrika limanları da (Güney Afrika hariç) parasal konularda firmaya sorun çıkartabilmektedir.

- İzmir açısından konteyner giriş ve çıkışları sırasında limanın şehir içinde olmasından dolayı trafik çok sıkışmakta, saatlerce araçların yolda kalmasına sebep olmaktadır.
- İzmir limanında liman masrafları sabittir, üstüne kar koyup satılamamaktadır, İstanbul limanında ise belli bir kar marjı ile hareket edilmektedir. İzmir'de sadece armatörden alınan navlun fiyatına kar konulabilmektedir. Oysa acente belli bir kar marjı koyma hakkına sahiptir. Ayrıca liman operasyonları yavaş gitmekte, ekipmanlar yetersiz kalmakta; dolayısıyla gemiler beklemede kalmaktadır.
- Türkiye'de liman işçilik ücretleri yüksektir, bu yüzden gemilerde yabancı uyruklu işçi tercih edilmektedir. Bu da ülkemiz açısından insan gücü açısından olumsuz bir durumdur.

4.2. Balkan & Black Sea Denizcilik Ltd. Şirketi

Şirket, 1995 yılında, Navitrans Acentelik Hizmetleri A.Ş. - İstanbul ve Balkan & Black Sea Shipping Ltd.-Londra ortaklığı ile kurulmuştur. Bu tarihten itibaren Balkan & Black Sea, ülkemizde denizcilik sektöründeki yerini

almış, profesyonel, doğruluktan ödün vermeyen, titiz hizmet anlayışı ile sektörünün ilkleri arasına girerek, iş potansiyeli, müşteri odaklı çalışması ile büyümüştür.

Balkan & Black Sea Denizcilik Ltd. Şirketi başta konteyner hatları olan Bulcon'un sahibi Navibulgar olmak üzere gemi sahiplerine tüm Türk limanlarında gemi acenteliği, konteyner taşımacılığı ve gemi kiralama gibi başlıca alanlarda faaliyet göstermektedir. Ana işleri ise Bulcon hattı ile konteyner taşımacılığını yaptıkları liner acentelik hizmetidir.

İzmir şubesi, liman ofisleri, liman ve Konteyner depolarındaki konteyner istif makineleri, 35 adet çekici ve 40 adet dorseyden oluşan kara nakliye filosu, konteyner depoları ile plan ve hedefleri doğrultusunda müşterilerinin hizmetinde çalışmaktadırlar. İleri teknoloji kullanılarak İstanbul merkez, Haydarpaşa liman, Ambarlı liman, Göztepe Konteyner depo ofislerinde iş akışı çevrimiçi takip edilebilmektedir. Konteyner gemileri sadece bölgesel taşımacılık yapmaktadır. Avrupa ile Türkiye, Yunanistan ve Karadeniz limanları arasında hizmet verilmektedir (<http://www.bbss.com.tr/view.aspx?id=2e0ea1bd-0e7a-4cbc-b4fa-00794984e4b8> Erişim: 21.06.2008).

Balkan & Black Sea Denizcilik Ltd. Şirketi,

- Maliyeti ve kaliteyi ön planda tutan bir hizmet anlayışı içinde,
- Satış ve pazarlamada müşteri memnuniyetine odaklı,
- Her biriminde ileri teknoloji kullanılarak,
- Şube, liman ve depo birimleri arasında bilgisayar ağı ile bağlı,
- Konteyner terminalleri ve depomuzda özel ekipmanları ile hızlı,
- Tecrübeli 150 kişilik kadrosuyla, insan kaynaklı hataları en aza indirmeye çalışarak, hizmet vermektedir.

Balkan & Black Sea Denizcilik Ltd. Şirketinin lojistik sektöründe karşılaştığı sorunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Balkan & Black Sea olarak Türkiye’de limanların yetersiz olduğu konusunda görüş hakimdir. Türkiye limanlarına dahilinde özellikle İzmir limanı kapasiteyi kaldıramamaktadır. Liman kapasiteyi kaldıramadığı için gemiler açıkta kalmakta; armatörler günlük bazda para (running coast) ödemek zorunda kalmaktadır. Bunun nedeni, gemi durmuş olsa bile motorun ve personelin çalışıyor olmasıdır.
- Limanın yetersiz olmasına ek olarak liman ekipmanları da eski ve yetersizdir. Bu yüzden gemi operasyonları çabuk yapılamamaktadır.
- Ayrıca liman içi masraflar fazladır. Türkiye, Avrupa’nın en pahalı limanlarından biri olma özelliğini taşımaktadır.
- Yabancı bayraklı gemiler, yakıt pahalı olduğundan ötürü Türkiye’den yakıt almamaktadırlar. Türk limanlarında tersane masrafları fazladır; acil durumlarda gemiler Yunanistan’a uğrayıp yakıt almaktadırlar.
- Şirket Türkiye içerisinde çalıştıkları firmaların elemanlarının kalifiye olmamasından kaynaklanan sorunlar yaşamaktadır. İş yapılan şirketteki çalışanlar tam olarak işi bilmedikleri için lojistik firmasını yanlış yönlendirmektedirler. Bunun da nedeni, şirketlerin ucuz işgücü çalıştırarak elemanlarına işin nasıl yapılacağını göstermemelerinden dolayıdır.
- Çalıştıkları firmaların elemanlarına ek olarak kendi içlerinde de eleman sıkıntısı yaşamaktadırlar. Özellikle gemi üstünde çalışacak kaptan sıkıntısı yaşanmaktadır. İnsanlar gemi üstünde belli bir süre çalıştıktan sonra daha fazla deniz üzerinde kalmak istememek ya da ailevi nedenlerle gemiden ayrılıp masa başı işi yapmayı tercih etmektedirler. Bu durumun örneği Balkan & Black Sea’de de yaşanmıştır. Şirketleri adına yıllarca kaptanlık yapan iki çalışanları şu an liman operasyon müdürlüğü ve pazarlama müdürlüğü yapmaktadırlar.

- 1990’lardan itibaren dünya üzerinde konteyner taşımacılığının gelişmesiyle birlikte gemi sayısı da artmıştır ve günümüzde artmaya devam etmektedir. Gemilerin kapasiteleri büyüdükçe kaptan ve gemi personeli ihtiyacı da artmaktadır.
- Türkiye’de gümrüksel prosedürler karışıktır; en küçük kalem hataları yüzünden yurtdışından düzeltme istenebilmektedir.
- Türk Kabotaj Kanunu’ndan dolayı yaşanan sorunlar mevcuttur. Bu yasaya göre, yabancı bayraklı gemilerin Türk limanları arasında taşınmasında sorunlar yaşanmaktadır. İhracatı desteklemek için boş konteyner getirmek zorunda olan lojistik firmaları, konteynerlarını limana çekememektedirler. Bu durumda firmalar boş konteynerlarını İstanbul ya da Mersin’den İzmir’e getirememektedirler. Konteynerlar için Türk kıyılarına giriş ve çıkışlarda beyanname açılmaktadır. Buna göre yurtdışından dolu gelen konteynerın Türkiye’de 3 ay serbest dolaşım hakkı vardır. 3 aydan daha fazla kalınacak ise, bir 3 ay daha zaman için tekrar beyanname açılmaktadır. En fazla 6 ay kalınabilmektedir. Konteynerların mal olarak değil, bir taşıma aracı olarak görülmesi gerekmektedir.
- Konteyner içinden mal çalınsa dahi başvurulacak bir merci bulunmamaktadır.
- Balkan & Black Sea olarak özellikle mermer yükü taşımacılığında sıkıntılar yaşanmaktadır. Mermercilik ile uğraşan firmalar taşıma öncesi belirttikleri miktarın çok üstünde mermer yüklemektedirler. Bu da her bakımdan tehlike arz etmektedir. Müşteriye konteynerın verilmesi ve konteynerın içinin müşteri tarafından doldurulup mühürlenerek tekrar lojistik firmasına teslim edilmesinden dolayı; konteyner içine bakılamamaktadır. Bu durumda lojistik firması, müşteriye güvenmek zorundadır. Ancak bazı durumlarda konteyner içine aşırı mal yüklenmesi

sorunu yaşanabilmektedir. Bunun sonucu olarakta, konteynerın altının delinmesi, geminin batması ya da can kaybı gibi felaketler yaşanabilir.

- Türk lojistik firmaları limanlarda kendi elemanlarını çalıştırmak zorunda kalmaktadırlar. Dünya uygulamasına kaktığımızda ise böyle bir durumun olmadığını görmekteyiz, diğer ülkelerdeki limanlarda acente çalışanları bulunmamaktadır. Bu durumda limanlarda devlet personeline ek olarak, lojistik firmalarının çalışanları da yer almakta ve bunun için ayrıca para ödenmesi gerekmektedir. Balkan & Black Sea İzmir limanında 8 çalışanını bulundurmaktadır.

4.3. İnci Lojistik

İnci Lojistik 1997 yılında İnci Holding'in dünya çapında genişleyen ve büyüyen taşıma ve lojistik gereksinimlerini karşılayabilmek amacı ile Holding bünyesinde kurulmuş entegre bir lojistik şirkettir. Kuruluşundan itibaren Holding şirketlerinin yanı sıra başta otomotiv, kimya, gıda ve tekstil sektöründe birçok firmaya hizmet vermektedir.

Uluslararası deniz yolu ve kara taşımacılığının yanı sıra hava yolunda 2001 yılında IATA yetki belgesi alarak müşterilerine sunduğu servisi geliştirmiştir.

İnci Lojistik, firmaların lojistik ihtiyaçlarını analiz ederek kapıdan kapıya taşımacılık anlayışı ile; kara, deniz, hava taşımacılığı, dahili taşımacılık, depolama, sigortalama ve gümrükleme alanlarında müşteri odaklı taşımacılık hizmeti vermektedir.

2002 yılından itibaren yurt içi lojistiğe ağırlık vererek entegre lojistik çevresinde merkez İzmir olmak üzere, İstanbul, Bursa ve Manisa şube ve depolarından Türkiye'nin tüm bölgelerine pasiyel ve komple taşımacılık gerçekleştirmektedir. 2005 yılı başında C2 Belgesi alarak kendi araç filosu ile uluslar arası kara taşımacılığı hizmeti de vermektedir

(http://inciholding.com.tr/index_next.php?page=Pagetxt&ID=22 Erişim: 21.06.2008).

İnci Lojistik, denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- İnci Lojistik içerisinde sahip olunan bir müşteri yaklaşımı mevcuttur fakat bu yaklaşım karşıdaki müşteriye göre şekillenmektedir. Büyük ölçekli firmalar her türlü bilgiye sahip olduklarından dolayı, kontrol müşteriye verilebilir, gerektiğinde outsource yapılarak firmanın lojistik departmanı gibi davranılabilmektedir. Örneğin İnci Lojistik, önümüzdeki ay hangi noktalarda artış ya da azalış olduğunu sunarak navlun fiyatlarını etkileyebilmekte; liman sıkışıklığının iki hafta daha süreceğini bildirerek bir sonraki yüklemeyi daha önceden planlamayı, daha farklı bir hat kullanmayı firmaya sunabilmektedir. Buradaki amaç, zamanında, en az kayıpla müşterisine hizmet sunabilmesidir. Bu açıdan müşteri yaklaşımı da İnci tarafından belirlenmektedir.
- İnci Lojistik içerisinde denizyolu taşımacılığı satış ve destek ile pazarlama adı altında iki departmana ayrılmıştır. Pazarlama bölümü müşteri bulmadan, satış ve destek ise bulunan ya da var olan müşteriyle ilişkilerin devamından sorumludur. İki departman birbirine bağlı olmakla birlikte ikisinden birinin aksaması müşteri kaybına yol açabilmektedir. Bu noktada sektör açısından müşteri ilişkileri çok önemlidir. Problem çözmeye dayalı olan işler, tamamen müşteri ilişkilerini sağlam tutmaya dayanmaktadır. Müşteri ihtiyaçlarına zamanında cevap verilebilmelidir, yoksa kaybedilebilir. Burada yaşanan sorun, müşterinin tam olarak ne istediğini bilmemesinden kaynaklanabilmektedir. Örneğin, müşteri tam yükleme anında lojistik firmasını arayarak taşıma ücretini pahalı bulduğundan dolayı taşımadan vazgeçip işi başka bir lojistik firmasına vermek isteyebilir. Bu da lojistik firmasını çok zor durumda bırakmaktadır. Müşteri, sürekli olarak ilgi beklemektedir.
- İzmir limanı yetersizdir; nisan ayından itibaren başlayan beş aylık dönem ile geriye kalan yedi aylık dönemde yapılan ihracat bedeli birbirine eşittir.

Limanın yoğun olduğu dönemde limana üst üste gemi yanaştığından dolayı sıkışıklık yaşanmaktadır. Bu konuda liman ekipmanları yetersizdir, forklift, eleman, işleyiş sıkıntıları gibi sorunlar yaşanmaktadır.

- Türkiye’de ara taşımalarda konteyner taşımacılığı ve karayolu taşımacılığında getirilen yeni düzenleme ile ruhsat sınırının üzerine çıkılamamaktadır. Eskiden böyle bir uygulama bulunmamaktaydı. Bu yeni uygulama, lojistikte sıkıntılara yol açmaktadır. Yükleme yapan firmalar daha az miktarda mal yükleme yapmak zorunda kaldıklarından maliyetleri artıp karları düşmektedir. Bu durum da bazen, yasaların çığnenip ruhsat sınırının üstünde mal yüklenmesine sebep olabilmektedir. Seramik, mermer gibi ağır yükler üreten firmalar daha çok sorun yaşatmaktadırlar. Bu durumda firma, ya daha az yükletecektir ya da sınırın üzerinde yükleyip cezaya maruz kalacaktır. Lojistik firması, konteyneri doldurabilmek için ekstra araç çıkarmak durumundadır, bu da ekstra maliyete sebep olmaktadır. bu sorun müşteri taleplerini etkileyip değiştirdiğinden sıkıntıya yol açmaktadır. Müşteri memnuniyetsizliği sebebiyle müşteriyi kaybetme söz konusu olabilmektedir.
- Türkiye’deki lojistik kavramı tam olarak oturmuş değildir. Kontrolsüz büyümeyi kontrol altına almak amacıyla çıkarılan kanunların ve yaptırımlarının az olması veya denetimin düşük seviyelerde olması sebebiyle iki taşıma aracı alan şirket kendisini lojistik şirketi olarak tanımlamaktadır. Bu da taşımacılığı hakkında yapan lojistik firmalarını sektörden soğutmakta, sektörün hafife alındığı gerekli hizmetin verilemediği izlenimi yaratmaktadır. Sektörde çok fazla sayıda küçük ölçekli yerel lojistik firması bulunmaktadır ve bu firmaların organizasyonel yapıları gelişmemiştir. Filo, acente ağı, yurtdışı bağlantısı, yetkinlik belgesi vs. gibi özelliklere sahip olmayan küçük firmaların lojistiğe katkısı yoktur. Her lojistik firmasının yoğunlaştığı belli hatlar ve limanlar vardır, sadece küresel lojistik firmaları dünyanın dört bir yanına hizmet verebilmektedir. Ancak küçük ölçekli lojistik firmaları her tarafa

hizmet edebilirim, her limana ulaşabilirim mantığı ile hareket etmektedirler. Bunlar küresel firmalar karşısında ezilmekte, rekabet yaratmaktan ziyade sektörde karışıklık yaratmaktadırlar. Aile, arkadaş vs. gibi sebepler nedeniyle malının taşınmasını küçük lojistik firmalarına veren firmalar mevcuttur. Bu da sektörün küçümsenmesi algılamasına sebep olmaktadır.

- Türkiye’de ithalatçı ve ihracatçı firmalar da lojistik sektörüne gereken önemi vermemekte, bu yüzden sektör hak ettiği şekilde gelişmemektedir.
- Türkiye’de depoculuk sistemi gelişmemiştir.
- Malın yüklenmesi sırasında malın başına gelebilecek çeşitli tehlikeler vardır. Çuvalın yırtılması, içinden mal alınabilmesi gibi durumlar lojistik firmasını zora sokabilmektedir.
Liman dolumu sırasında malın yanlış yüklendiği konusunda müşteri ile lojistik firması arasında sorun yaşanabilmektedir. Bu durumları engellemek amacıyla İnci, müşteriden dolun sırasında kendi elemanını getirmesini talep etmektedir, pek çok firma bu konuda kendi gümrükçüsünü kullanmaktadır. Böylece olası sorunlar önlenabilmektedir.
- Türkiye’de tek bir gümrük sistemi bulunmamaktadır, farklı fiyatlandırmalar, farklı hizmetler mevcuttur. İzmir Gümrüğü’nü bilen biri İstanbul Gümrüğü konusunda bilgi sahibi olmayabilir. Bu durumda İstanbul’dan mal çıkarılacağı zaman bilgi eksikliğinden dolayı yüklemelerde zaman kaybı yaşanabilmektedir.

4.4. CT Lojistik

CT Lojistik, ACT Lojistik firmasının Türkiye şubesi olarak 2007 yılında kurulmuştur. ACT Lojistik, denizyolu taşımacılığı alanında faaliyet göstermek amacıyla, Joint-Venture (ortak girişim) olarak 2004 yılında kurulmuştur. İlk adım

olarak, Türkiye’de şirketlerinin kuruluşu Agis Lojistik A.Ş. ile yapılan kooperasyon sonucunda gerçekleşmiştir. ACT Lojistik olarak, en önemli, temel iş partneri olan Türkiye’nin yanında; bağlantıları Asya, Hindistan ve Amerika/Kanada’ya kadar uzanmaktadır.

Faaliyetlerinin temel amacı, ACT Lojistik’in uzmanlaşmış olduğu, Avrupa ve Türkiye’nin arasında konteyner nakliyatını en verimli duruma getirmektir. 2006 Mart ayında, ACT Lojistik Hamburg’ta kurularak şirket gelişimi devam etmiştir.

Lojistik hizmetlerinin başlangıçta geleneksel rotasının Almanya ve Türkiye arasında olması amaçlı kurulmasına rağmen, günümüzde ACT, müşterilerine deniz kargoculuğu ve karayolu taşımacılığı alanlarında da ithalat ve ihracat hizmetleri sunmaktadır. ACT Lojistik, hizmetlerini Tiedemann Grubuna ait olarak sürdürmektedir

(<http://www.act-logic.de/tc/kontag/tuerkiye.php>, Erişim: 05.07.2008).

CT Lojistik, denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- Limanlarla yaşadıkları genel sorun sıkışıklık ve grev ya da iş yavaşlatmadır. Buna bağlı olarak gemi yanaşmasının gecikmesi ve operasyonların uzun sürmesi ve dolayısıyla transit sürelerinde artış ve varış limanına gecikme olmaktadır; bu da fima adına sorun teşkil etmektedir.
- Tek başına deniz taşımacılığı(port to port) tam olarak yeterli değildir ama deniz yolu + karayolu taşımacılığı ile kapıdan kapıya hizmet verilebilmekte,
- Genelde yaşanan sorunlar operasyonel sorunlar olabilmektedir, beyanname gecikmesi ya da cut off sürelerine uyulmaması gibi sorunlar

ve gemi operasyon gecikmesi, limandaki sıkışıklıklardan kaynaklanan varışın gecikmesi, gemi kalkışındaki gecikme müşteriler açısından sıkıntı yaratmakta ve firmaya sorun olarak dönmektedir. Öte yandan varış limanında gümrüklemenin gecikmesinden kaynaklanan demuraj oluşması ve malın geç çekilmesi, aynı şekilde ithalat geliş yüklerinde de demuraj free time'in aşılması, yüksek demuraj faturalarının oluşması ödeme problemlerinin yaşanmasına neden olmaktadır. Konteynerların temiz olmaması sorun yaratmakta, konteynerlar limandan çekilecekse limanda işlerin yavaş gitmesi bunların geç alınmasına ve fabrika yüklemelerinde zamansal aksamalara neden olabilmektedir. Özellikle mermer ya da maden gıda firmalarının ağır tonaj mal yüklemeleri problem yaratabilmektedir, konteyner içi yüklemenin veya halatın düzgün yapılmaması seyir sırasında mala veya konteynera hasar verebilmektedir.

- Aşırı rekabet ve sonucunda fiyatların kırılması, müşteri kazanmak için çok düşük kar marjları ve uzun vadeler ile çalışılması gibi sorunlar CT Lojistik'in karşılaştığı en önemli sorunlardır.

4.5. Kerman-Trans Uluslararası Denizcilik-Gemi Acenteliği-Broker&Forwarder A.Ş.

Kerman-Trans 1980 yılında kurulmuştur. Türkiye, Romanya ve Mısır limanları arasında, kendisine ait 4 gemiyle (dwt 1850–2100–2250–2900) müşterilerinin parsiyel ve tam yüklerine, 20 yıldır lojistik ve forwarding destekli düzenli hat hizmeti vermektedir. Gemiler, kiracı talebi doğrultusunda bölgedeki diğer ülke limanları arası taşımacılığa da kaydırılabilmektedir. Genel olarak demir mamulleri, sülfat, sülfür, buğday, arpa çeşitleri, soda ve çeşitleri, gaz beton, proje işleri gibi kuru dökme taşımacılığı yapılmaktadır.

Düzenli hat taşımacılığında Keman-Trans, Türkiye, Romanya ve Mısır limanlarında kendi acenteliklerini kurma ve bunlardan faydalanma yoluna gitmiş ve bugün, Köstence ve İskenderiye'de sahibi olduğu ofisleri kurmuş, bunları gerekli

malzeme ve işgücü ile donatmıştır. Firma, acentelik hizmetini İzmir, Nemrut ve civarındaki limanlarda kurulduğu ilk günden beri sürdürmektedir.

Brokerlik hizmeti olarak, genellikle Karadeniz-Akdeniz içi, nadiren de Afrika, Süveyş ve Arap körfezine dek olan, kendi özel müşterilerinin çok küçük tonajlı parsiyelerinden, binlerce tonluk kontrat yüklerinin kontrolü ve piyasadaki diğer yakın müşterilerinin taleplerine uygun navlun ile gemi ve yük bağlama işleri Kerman-trans bünyesinde yapılmaktadır.

Kerman-Trans, denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- Kerman-Trans, Türk bayraklı gemilerinde prosedürlerle ilgili denetimlerden kaynaklanan sıkıntılar yaşamaktadır. Denetimler çok sıkı tutulmaktadır, bu denetimlerden kaynaklanan beklemler firmayı zor durumda bırakmaktadır.
- Türk bayraklı gemilerde Türk personel çalıştırma zorunluluğu yüzünden personel bulmada zorluk çekilmektedir.
- Türkiye Devlet Demiryollarına bağlı olan devlet limanlarında ekipman yetersizliği mevcuttur. Gemi limana geldiği zaman yeterli eleman olmadığı için yüklemeye yeterli sayıda posta verememekte, gemiyi yanaştıramamaktadır. Bundan dolayı armatör zaman kaybı yaşamaktadır. İki günde yapılabilecek tahliye, beş altı günde yapılmakta, bu da armatörün işini zorlaştırmaktadır. Bu sıkıntıların yaşanmasının sebebi, limanda yeterli sayıda profesyonel elemanın olmaması, değişik tipte bir mal getirildiğinde limanda onu taşıyacak forklift bulunmaması, limanın pazar ve tatil günleri çalışmıyor olmasıdır. Gece 00.00'dan sonra hizmet verilmemektedir, çalışırsa tatil günleri için ekstra mesai ücreti almaktadır. Limanda her tip malı taşıyacak forklift bulunmaması, taşıma sırasında

mala zarar verebilmekte, ithalatçı veya ihracatçıyı zor durumda bırakabilmektedir.

- Yukarıda bahsi geçen limanlarla ilgili yaşanan sorunlar özel limanlarda daha az yaşanmaktadır. Fakat özel limanlara da rağbet olduğundan dolayı gemiler sıra beklemektedir.
- Yakıt fiyatları kontrol edilemez bir şekilde artmaktadır, bu yüzden Kermantrans olarak sağlıklı bir şekilde navlun fiyatı verilememektedir. Bugün 30 Dolar olarak belirlediğin bir navlun fiyatı, diğer hafta aynı varış yeri için 40 Dolar olabilmektedir.
- Armatörlerden ISPS (güvenlik ücreti) adı verilen yüksek fiyat alınmaktadır. Bu fiyat her gemiden toplam yük bazında %30 olarak belirlenmiştir. Örneğin Gross Ton'u 10.000'i geçen gemilerde ISPS ücreti 3000 dolardır. Bu fiyat uygulaması, İzmit Körfezi'nde yapılmaktadır, diğer limanlarda alınan ISPS ücreti daha azdır.
- Türkiye'de denizcilik sektöründe karada ve denizde çalışan eğitimli personel sayısı yeterli değildir. Gemi sayısına göre eğitimli personel sayısı azdır. Ayrıca denizcilik alanında verilen eğitim, seminer vs. girişimler az sayıdadır.
- Müşterilerin firmadan maksimum 30 yaşında gemi istemesi diğer bir sorundur. Çünkü Kerman-trans olarak en yeni gemi 1977 tarihli, en eski gemi ise 1965 tarihli. Müşterilerin genç gemi kiralamak istemesinin sebebi, gemi sigorta masraflarının kiracı tarafından ödeniyor olmasıdır. Sigorta masrafları gemi yaşı büyüdükçe daha da katlanmaktadır.
- Son beş yıldır gittikçe artan küçük lojistik şirketleri haksız rekabete sebebiyet verdiklerinden ötürü Kerman-trans için de sorun teşkil

etmektedir, bu tür şirketler karsız tekliflerde bulunarak iş etik kurallarına uygun olmayan hareketlerde bulunmaktadırlar.

- Türk bankalarının kredi sistemleri Kerman-trans için bir diğer sorundur. Yeni gemi veya ikinci el gemi alınmak istendiğinde Alman bankalarının sunduğu kredi teşvikleri daha uygun ve esnek olmaktadır. Türk bankasından kredi alındığında gemilere Türk bayrağı çekilmesi gerektiğinden zorluklar yaşanmakta, kredi imkânları da zorlamaktadır.
- İzmir limanında verilen hizmet ücretleri diğer limanlara göre farklıdır. Örneğin burada 6 dolar olarak belirlenen hizmet ücreti özel limanlarda 3 dolardır. Bu da özellikle dökme yük taşıyan şirketleri Nemrut Körfezi'nde bulunan özel limanlara çekmektedir. Bu limanları Ege Çelik, İzmir Demir Çelik, Habaş, Batçim, Ege Gübre, Pektim olarak saymak mümkündür. Kerman-trans İzmir limanının özelleştirilmesinden yanadır.
- Marmara Tüp Geçit Projesi'nden dolayı İstanbul Boğazı giriş ve çıkışlarda tek yönlü çalıştığı için minimum 48 saatlik bir kayıp yaşanmaktadır. Zaman kaybı bir armatör açısından çok önemlidir.
- Özellikle İtalya limanlarında Türk limanlarına karşı olan denetimler çok sıklıdır. Yapılan denetim sonucu gemide herhangi bir hata bulunduğu gemi tutuklanmaktadır, bu da uluslar arası taşımacılıkta Türk bayraklı gemilerin itibarını düşürmektedir. Yeni getirilen bir uygulama ile artık hangi ülke nasıl davranıyorsa aynı uygulama ona da yapılmaktadır. Böylece ülkeler arası yazılı olmayan bir dostluk anlaşması yapılmıştır denilebilir.
- Avrupa limanlarında Türk personelin gemiden kaçması bir diğer sorundur. Kaçan personel yüzünden armatör gemiyi eksik personelle kaldıramayacağı için yerine başka bir personelini getirmek durumundadır, bununla beraber kaçan personel adına tazminatı armatör ödemektedir.

Getirilen yeni uygulama ile bu durumun önüne geçilebilmiştir. Artık kaçan personel hakkında yasal soruşturma başlatılmakta ve kişi ülkesine gönderildiğinde kendisine liman cüzdanı verilmemekte ve yurtdışı yasağı getirilmektedir.

4.6. Arfor Taşıma Hizmetleri A.Ş.

Arkas Holding bünyesinde yer alan Arfor, Türk sermayeli bir şirket olarak müşterilerine ekonomik, hızlı ve güvenli taşıma hizmetleri sunmak üzere 1997 yılında kuruldu. Türkiye'nin önde gelen forwarding şirketlerinden biri olan Arfor, deniz, hava, kara, demiryolu ve kombine taşımalarının yanı sıra parsiyel ve proje taşımacılığı hizmetleri de vermektedir.

Arfor'un faaliyet alanları ise aşağıdaki gibidir:

- Denizyolu Taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Karayolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Freight Forwarding hizmetleri
- Lojistik hizmetler
- Multimodal / Kombine taşımalar
- Üçüncü ülkeler arası taşımalar
- Özel ekipman gerektiren taşımalar
- Proje ve transit taşımalar
- Dokümantasyon hizmetleri
- Taşıma danışmanlığı.

Arfor'un amaçları, müşteri ilişkilerini, çözüm ortağı önceliği ve düzeyinde yürütmek, müşterilerine en uygun taşıma maliyetleriyle en kaliteli hizmeti sağlayarak her iki tarafın karlılığını arttırmak, müşterilerin gereksinimlerini karşılamak üzere, her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammadde üretim noktasından mamul malların son kullanıcıya teslimine dek uzanan tedarik zinciri sürecindeki hareketini planlamak, uygulamak ve raporlamak olarak sıralanmaktadır.

Arfor; İTO (İstanbul Ticaret Odası); DTO (Deniz Ticaret Odası); IATA (International Air Transport Association); FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations); UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği); SGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) üyesidir (<http://www.arfor.com.tr/pages/kurulus.html>, Erişim: 05.07.2008).

Arfor deniz ithalat hizmeti olarak; haftalık düzenli seferlerle dünya limanlarından Türkiye'ye komple konteyner (FCL) taşımaları, haftalık düzenli seferlerle ana limanlardan Türkiye'ye grupaj konteyner (LCL) taşımaları, Incoterms 2000 kapsamındaki terimler çerçevesinde her türlü taşıma organizasyonu, multimodal / kombine taşımalar, Üçüncü ülkeler arası komple konteyner ve parsiyel yük taşımaları, Kapıdan kapıya parsiyel taşımalar gerçekleştirmektedir.

Deniz ihracat hizmeti olarak ise; haftalık düzenli seferlerle Türkiye'den dünya limanlarına komple konteyner (FCL) taşımaları, haftalık düzenli seferlerle Türkiye'den pek çok limana grupaj konteyner (LCL) taşımaları, Incoterms 2000 kapsamındaki terimler çerçevesinde her türlü taşıma organizasyonu, multimodal / kombine taşımalar, Üçüncü ülkeler arası komple konteyner ve parsiyel yük taşımaları, kapıdan kapıya parsiyel taşımalar yapmaktadır.

Arfor, denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- İzmir limanına yapılacak olan özelleştirme durdurma kararı alındığı için beklemede kalmış, buna bağlı olarak limana yapılan yatırımlar durmuştur. Özellikle liman içindeki kreynerler çok eski olduğu için gemi operasyonlarında gecikeler olmaktadır.
- İzmir'de demiryolu bağlantısı kötüdür, Aliağa hattı yapılacak diye demiryolu hattı yapılmaya başlanmış; daha sonra durdurulmuştur. Bu yüzden eskiden bu hatta getirilen konteyner taşımacılığı durmuş, İzmir'e gelen iş demiryolu yapımı durduğu için İstanbul'a kaymıştır.

- Gmrkle ilgili sorunlar mevcuttur. Gümrük, yolcu salonu gümrüğü ve İzmir gümrüğü olmak üzere çift gmrğe ayrılmıştır. Yolcu salonu gümrüğü de normal ihracattan sayılmaya başlamış, serbest bölge gmrğ prosedür gereği, yolcu salonu gümrüğünden çıkmak zorunda kalmıştır. Eski uygulamada ise yolcu salonu gümrüğünden İzmir limanı gümrüğüne transfer yapılıp ıkılmaktaydı. Arfor olarak genelde grupaj konteyner taşımacılığı yapıldığı için zorluklar çıkmakta, aksta maliyetler firmayı olumsuz etkilemektedir. Grupaj konteyner serbest bölge malı olduğu zaman İzmir gmrğndeki tüm beyannamelerin toplanıp yolcu salonuna aktarılması gerekmektedir. Bu da firma açısından, maliyet, işgücü, zaman kaybı demektir.
- Liman yüklemeleri genelde sorun çıkarmaktadır. İtinalı yükleme yapılmamakta, kırılacak veya dökülecek eşya olup olmadığına dikkat edilmemektedir. Liman içerisinde koli alınması ya da forkliftilerin paletlere zarar vermesi gibi durumlarda mala zarar geldiği zaman hukuksal olarak gidilecek bir makam yoktur. rnek olarak, fabrikada yüklenmiş bir mal sırasında paletler zarar görmüş, zarar ve sigorta masrafları lojistik firmasına çıkartılmaya çalışılmıştır. Bu sorunları giderebilmek için firma bünyesinde depolar açılmıştır.
- Limandaki personel ve ekipman sayısı yüklemelere oranla daha az olduğu için sabah ve akşam postalarında gecikmeler olmaktadır. Sabah postası akşama kalabilmekte, bu da müşteri açısından zaman ve para kaybına sebep olmaktadır.
- Zaman zaman Arfor açısından müşteriyi ikna etmek zor olabilmektedir. İhracatçı mal zamanında yüklenemediği için parasını geç aldığı zaman sıkıntısını lojistik firmasına yansıtılmaktadır.

- Denizyolu taşımacılığı ile ilgili mevzuat karışıktır. Örneğin parsel yükleme yapılacağı zaman yükleme depoda yapılacak denmişse ancak yükleme limana inmiş ise, prosedür karışıklığından ötürü, bu yüklemeyi depoya taşımak oldukça zor olmaktadır.
- Türkiye’de ‘iyi niyet’ kuralı bazen çok uygulanamamakta, bu konuda Avrupa ülkeleri örnek alınmamakta, dolayısıyla sektörün imajı bozulabilmektedir.
- Müşteriler piyasadaki durgunluk nedeniyle vade istemektedirler, karşı taraftan para tahsil etmeden lojistik firmasına ödeme yapmak istememektedirler. Çok büyük firmalara bu konuda ayrıcalık tanınabilmektedir.
- İzmir limanı ihracat limanı olmasına rağmen işler o denli büyük olmamaktadır. Bir sene gibi kısa bir zaman içinde firmalar kurulup bataabilmektedir. A.B.D.’deki durgunluk finansman açısından ihracat firmalarını çok etkilemiştir. A.B.D. ayağı olan firmalar oradan gelen konteyner olmadığı için işlerini aksatmaktadırlar.
- Küçük ölçekli firmaları koruma amaçlı olarak deniz hukukunda çok boşluk vardır.

4.7. Lotus Denizcilik

Lotus Denizcilik, dünya çapında hatlar arasında 6. sırada yer alan China Shipping Company’nin (1997) acentesi olarak 1999’da kurulmuştur. Uzakdoğu ve Çin limanlarına acente olarak hizmet vermektedir.

Lotus Denizcilik, denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- İzmir limanı körfezinin müsaade ettiği suyun alt yüzeyine ulaştığı derinlik sığ olduğu için büyük gemilerin limana giriş ve çıkışlarını zorlamakta hatta imkansız kılmaktadır. Oysa İzmir limanına gelen konteyner gemileri talebi çok fazladır.
- Kabotaj Kanunu gereğince konteyner ticari araç olarak kabul edildiği için onun da gümrüklenmesi gerekmektedir, fakat liman harçları Türkiye’de çok fazladır. Bu da firmayı olumsuz etkilemektedir.
- İthalat ve ihracat arasında dengesizlik vardır. Dengeli bir ticaret olmadığı için gemiler giriş ve çıkışlarda dengeli yük taşıyamamaktadır. İthalat ihracata göre daha az olduğu takdirde limana boş konteyner getirmek durumunda kalınmaktadır.
- Kabotaj kanunu gereğince yabancı bayraklı gemilerde sıkıntılar yaşanmaktadır. Kanun gereğince iki Türk limanı arasında mal taşımak için Türk bayrağına sahip olunması gerekmektedir. Yabancı bayraklı iseniz transit geçiş yapabilirsiniz. Bu durumda yabancı bayraklı gemilere müsaade olmadığı için İstanbul’dan boş konteyner alınıp İzmir’de indirilememektedir. Konteyner mal olarak kabul edildiği için direkt olarak yurtdışına gitme zorunluluğu yüzünden mal taşınmamakta, bu da maliyet kaybına sebep olmaktadır.
- Gümrük mevzuatı karışıktır, Lojistik Denizcilik olarak gümrük mevzuatı olumsuz etkilemektedir. Genelde dökme yük üzerine yoğunlaşan yasalar mevcuttur, konteyner taşımacılığı üzerine özelleşmiş yasaların olmaması olumsuz etkilemektedir.
- Firma, genel olarak Uzakdoğu’ya blok mermer, maden gibi yüklemeler yapmakta, hattaki dalgalanmalar sorun yaratabilmektedir.

4.8. Barsan Global Lojistik

1982 yılında bir gümrükleme firması olarak kurulan Barsan Global Lojistik A.Ş., hızla değişen ve gelişen lojistik dünyasının gereklerini önceden tespit ederek uluslararası standartlarda bir "global lojistik" şirketi haline gelmiştir. Barsan, şu an itibari ile sektörde, müşteriye özel gümrükleme hizmeti verebilen tek lojistik firmasıdır; müşterilerine ayrıca gümrükleme, stok yönetimi, depo yönetimi ile uluslararası kara, hava, deniz, tren ve multi-modal yük taşımacılığı hizmetlerini vermektedir.

Barsan Türkiye organizasyonu, İstanbul Şişli'de bulunan merkez ofis yönetimindeki 6 bölge müdürlüğünden oluşmaktadır. Barsan yurt dışı organizasyonları ise, her biri kendilerine ait depolara sahip olan ve yine direkt olarak İstanbul'daki merkez ofis yönetiminde toplam 6 ülkede konuşlanmıştır.

Barsan; tüm dünya limanlarından diğer limanlara nakliye, liman içi operasyon, çoklu taşımacılık, konvansiyonel deniz navlunu, grupaj konteyner nakliyesi, gemi kiralama, açık yük taşımacılığı ve proje taşıması gibi tüm deniz nakliye hizmetlerini sunmaktadır.

Barsan Global Lojistik olarak karşılaşılan sorunlar diğer şirketlerde yaşanan sorunlara yakın sorunlardır.

- İzmir limanının özelleştirilmesi Barsan tarafından da talep edilmektedir. Liman içerisinde yaşanan işletme, ekipman ve eleman sıkıntısı firmayı zor durumlarda bırakabilmekte, bu da olumsuz bir şekilde müşteriye yansıtılmak zorunda olabilmektedir. Lojistik firması açısından malın zamanında yüklenmesi ve boşaltılması çok önemlidir fakat liman içi çalışanlardan dolayı mal yükleme ve boşaltmaları gecikmektedir. Örneğin; limana gelen yarı mamul bir ürünün hemen boşaltılarak üretime geçirilmesi ve ardından ihracatının yapılması gerekmektedir. Eleman eğitimsizliği ve bilinçsizliği yüzünden yaşanan sıkıntı ve zaman kayıpları şirketi zor durumlara düşürebilmektedir.

- Özellikle Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde yaşanan sıkıntılar mevcuttur. Özellikle karayolu taşımacılığında AB üyesi ÷lkelerden Türkiye'ye gelen taşıma araçları ÷lke içinde gümrüksüz dolaşamamaktadır, sadece ilgili gümrük yerlerinde dolaşma izni vardır. Türkiye'den AB üyesi ÷lkelere giden araçlarda ise, AB gümrük kapısından geçildikten sonra serbest dolaşım yerlerinde rahatça sevk işi yapılabilir.
- Özellikle İzmir ve çevresinde lojistiğe dair verilen eğitim ve konferanslar çok sınırlıdır. Barsan bu sorunu kendi şirketi içerisinde verdiği eğitimler ile kapatmaktadır. şirket çalışanları yılın belirli dönemlerinde eğitim almak üzere İstanbul'a gönderilmektedir.
- Günümüzde konteyner taşımacılığı giderek artmaktadır. Özellikle Uzakdoğu'da sürekli artan ticarete dünya genelindeki limanlarda yetişmek zor olabilmektedir. Rotterdam limanında yaşanılan sorunla İzmir limanında yaşanılan yer sıkışıklığı sorunu her iki bölgeyi de aynı ölçüde olumsuz etkilemektedir. Limanlarda gelen gemileri elleçlemede sorunlar yaşanmaktadır. Aynı şekilde Euro para biriminin artmasıyla birlikte A.B.D.'deki ithalatın artması, dünya genelindeki limanlarda sıkışıklığa sebep olmaktadır.
- Denizcilik Müsteşarlığı, denizyolu taşımacılığında yaşanılan sorunları çözmek için yeterli değildir. Barsan, ÷lkemizde Denizcilik Bakanlığı kurulmasının gerekli ve şart olduğuna inanmaktadır.

4.9. Bosphorus Gemi Acenteliği A.ř.

Bosphorus Gemi Acenteliği, gemicilik sektöründe önemli başarılar imza atmış Evergreen Marine Co. (Taiwan)'nın Türkiye temsilciliğini alarak 1 Temmuz 2001 tarihinde bu pazara adım atmış ve 1 Eylül 2001 tarihinde de Itallia

Marittima'nın Türkiye Genel Acentesi olarak sektörün önde gelen şirketleri arasına girmiştir.

Temsilciliğini üstlendiği şirketlerin hizmet kalitesini müşterilerine sunma amacı ile yola çıkan BSA Bosphorus Gemi Acenteliği'nin merkezi İstanbul'dadır. Bursa'da irtibat bürosu, İzmir ve Mersin de ise şubeleri ile hizmet vermektedir. BSA güçlü organizasyonunu İstanbul bölgesinde Kumport ve Haydarpaşa limanlarında, İstanbul dışında ise Gemlik, İzmir ve Mersin limanlarında yapılandırmış olup Türkiye'nin her noktasında ihracat ve ithalat firmalarının taleplerini karşılamak üzere hizmet vermektedir.

Evergreen Marine Co. (Taiwan) ve Italia Marittima sahip oldukları direkt servisler ve feeder ağı sayesinde okyanus bağlantılı seferlerle Japonya, Çin, Taiwan, Kore, Güneydoğu Asya, Avustralya, Yeni Zelanda, Hindistan, Pakistan, Colombo, Güney Afrika, Kuzey Avrupa, Amerika'nın doğu sahilleri ile Güney Amerika sahillerine hizmet verilebilmektedir.

Bosphorus, denizyolu taşımacılığında karşılaştığı sorunları aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

- İzmir limanı sıkışıklığı, kreyn sayısının az olması ve kreynlerin azlığı, liman derinliğinin az olması Bosphorus açısından sorun teşkil etmektedir. Zamanında Mersin limanında da özelleştirmeden kaynaklanan aynı sorunlar yaşanmış, hukuksal süreç uzamıştır. İzmir limanında liman derinliği az olduğu için büyük gemiler limana yanaşamamaktadır. Denizde bulunan alüvyum, balçık derinliğin azalmasına sebep olmaktadır, buna draft denmektedir, bu durum da gemilerin draftını etkilemektedir. Büyük gemiler, 13–14 metre draft yüzünden limana yanaşamamaktadır. Bu sorunu çözmek için devletin dip taraması yapması gerekmektedir.
- Kreynlerin en az 20 yıllık olması sürekli olarak arızalanmalarına sebep olmaktadır, kreynler arızalandığında ihaleye çıkılmaktadır. İhale süreci

uzadığı için de gemiler sırf bu sebepten bekleme yapmaktadırlar, Avrupa'da bu tür olaylara rastlanmamaktadır.

- Ayrıca İzmir limanında yer yetersizliği mevcuttur, yeni bir rıhtım yapıp kapasite artırılabilir. Liman dolum sahası da küçüktür, sabah başlayan yükleme küçüklük sebebiyle geceye sarkabilmektedir. Ek olarak demiryolu bağlantısının da olmaması, dolum ve yükleme işlerini zorlaştırmaktadır.
- İzmir'de gittikçe kötüleşen sanayi lojistiği de olumsuz etkilemektedir. Özellikle büyük çaplı mermer firmaları artık hizmetlerini kapasitesi küçük olduğu için, İzmir limanından değil, Mersin ve Antalya limanlarından almaya başlamışlardır.
- Yukarıda belirtildiği üzere, büyük gemiler aynı anda limana yanaşamamaktadır. Örneğin, 10 gemi limana aynı anda geldiği zaman bunlardan sadece 3 tanesi limana yanaşabilmekte, geri kalan gemiler açıkta bekletilmektedir. Sırf bu sebepten, armatörler 3-4 günlük zaman kaybı yaşadıklarından ötürü İzmir limanına uğramamaya başlamışlardır çünkü beklemelerden dolayı milyarlarca lira zarara uğramaktadırlar. Ayrıca beklemeler sırasında programları da aksadığı için adları kötü lanse edilmektedir. Küçük gemi operasyonları daha kolay ve hızlı yapıldığından, firmalar küçük gemi yollamayı tercih etmektedir. Bunun yanı sıra, İzmir limanında son 4 yıldır az gelişmiş ülkelerde uygulanan sıkışıklık zammı uygulanmaktadır. Bu da İzmir için kötü bir intiba yaratmıştır.
- Türkiye'de hiçbir limanın gümrük prosedürü birbiriyle aynı değildir, her liman farklı bir prosedür uygulamaktadır.

- Limanda operasyonlar çok yavaş yapılmaktadır. Avrupa ile kıyaslandığında, burada saatte 10–15 operasyon yapılıyor ise, Avrupa’da bunun 5 katı hızda yapılmaktadır.
- Türkiye’de armatörlük kavramı daha gelişmemiştir.
- BAF (yakıt ayarlama oranı) oranları son zamanlarda sürekli değişmekte ve artmaktadır. Yunanistan Türkiye ile kıyaslandığında daha ucuzdur.

İzmir ihracat limanı olduğu için, boş konteyner getirmek maliyetleri arttırmaktadır. Bu da Bosphorus için ek masraf demektir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Ekonominin temel ögesi olan üretim için, hammaddenin, yarı mamulün üretim ünitesine ulaştırılması, üretimin sürekliliği için ise ürünün tüketiciye ulaştırılması gerekmektedir. Bu faaliyetler içerisinde, lojistik ve dolayısıyla taşımacılık olmazsa olmaz bir unsurdur. Lojistik sektörü, ekonomideki temel hizmet sektörlerinden birisidir ve bir ülkenin ticari ile üretim faaliyetleri için hayati önem taşımaktadır.

Uluslararası ekonomik değer üretmesi, sürekli katma değer yaratması ve hizmet ihracatı yapmasıyla büyük önem kazanan lojistik sektörünün ekonomiye yaptığı katkı gün geçtikçe artmaktadır. Türk lojistik sektörü, düşük iş gücü maliyeti, stratejik konumu, iç pazarının ve ihracatının büyüme potansiyeli, dinamik nüfusu ve mevcut altyapısı ile önemli bir avantaja sahip görünmektedir.

Taşımacılık hizmetleri içinde en büyük pay, bir defada çok fazla miktar yük taşınması, yük kayıplarının azlığı, güvenliği ve ucuzluğu nedeniyle denizyolu taşımacılığına düşmektedir. Yük hareketlerinin dünyada yaklaşık olarak %80'i, Türkiye'de %90'ı denizyolu ile yapılmaktadır.

Ülkemizde, İstanbul ve Marmara'nın bir bölümü gibi belirli bölgeler dışında, yolcu ve araç taşımacılığında denizyolunun kullanılmadığı, riskli ve pahalı bir taşımacılık türü olan karayolu taşımacılığının tercih edildiği bilinen bir gerçektir. Ancak, gelişmiş ülkelerin çoğunda ulaştırma politikalarında denizyolu tercih edilmektedir.

Ülkemiz için kullanabileceğimiz en önemli kaynaklardan birisinin denizcilik sektörü olduğu unutulmamalıdır. Türkiye; Türk Boğazları yolu ile Karadeniz'e, Orta Asya'ya, Uzak Doğu'ya; Doğu Akdeniz'deki konumu nedeniyle Orta Doğu'ya ve Kuzey Afrika'ya, Cebelitarık'la Atlantik'e, Süveyş'le Uzak Doğu'ya açılmakta olup jeo-politik ve jeo-stratejik öneme sahiptir. Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı dökme

taşımacılıktan konteyner, Ro-Ro taşımacılığına doğru kaymıştır. Ancak bu gelişmelerde coğrafi konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü durumunda olmasına rağmen Türkiye oldukça gerilerde kalmıştır.

Coğrafi konumumuzun sağladığı avantajların yanı sıra, üç ana kıtanın ihtiyacı olan mal ve hizmetlerin taşınmasında Türkiye, vazgeçilmez bir kavşak noktası konumundadır. Ülkemizin kara köprüsü konumu ve ulaştırma rotalarına yakınlığı denizyolu aktarma ve transit trafiği açısından da önemli avantajlar sağlamaktadır. Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgede gelişen ticari faaliyetler, AB ve Karadeniz ülkeleri ile yapılan ticaret Türkiye'ye önemli fırsatlar yaratmaktadır. Ancak bu fırsatların değerlendirilmesi, liman, filo ve multimodal ulaştırma türlerinin olanaklarının kapasitesine bağlıdır. Türk limanları konumlarının getirdiği bu önemli avantajdan bugüne kadar yeterince yararlanamamış ve bir transit merkez olma özelliğini bugüne kadar kullanamamıştır.

Yerinde ve zamanlaması doğru yapılmış bir faaliyet zinciri ile ülkenin kalkınması ve ulusal ekonominin canlanmasında, denizyolu taşımacılığı çok önemli bir yere sahiptir. Denizciliğe önem verildiği takdirde, ülkeye her yönüyle katkı sağlayacak önemli bir güç unsuruna sahip olan taşıma sistemi, denizyolu taşımacılığıdır. Kabotaj ve harici taşımacılık, limancılık, deniz turizmi, balıkçılık, gemi inşa sanayi ve diğer tüm alanlarda yapılan düzenlemeler ve alınan kararlar neticesinde bugün Türk denizcilik sektörü büyük gelişmeler kaydetmiştir. Ancak, denizcilik hedeflerinin ülkemiz tarafından yeterince benimsenmemesi sebebiyle, denizyolu taşımacılığında tam olarak verim alınamamaktadır.

Denizyolu taşımacılığında karşılaşılan sorunlar çeşitlidir. Hedefsizlik dışındaki temel sorunlar; denizcilikle ilgili kuruluşların özelleştirme işleminin tamamlanamayışı, Türk denizciliğinin gelişmesini sağlayacak bir finansal modelin olmayışı, sektöre yönelik yetki karmaşası ve mevzuat çokluğu, etkin denetim mekanizmalarının olmayışı, can, mal, seyir ve çevre güvenliğine yönelik altyapı eksikliği, filomuzun yük taşımalarında desteklenmemesi, petrol ve tehlikeli madde taşıyıcı tankerlerimizin yetersizliği, deniz turizmi ve deniz kaynaklarından yeterince

yararlanılamaması, teknik eleman eğitiminde yetersizlikler, liman masraflarının fazlalığı, limanlarımızın kapasite ve elleçleme onarım olanakları ve teknolojilerinin geriliği, yapısal yetersizlikleri, liman rıhtım derinlik ve boylarının yetersiz oluşu, Gümrük mevzuatının konteyner taşımacılığına, hızlı operasyon ve transit taşımacılığının isteklerine uygun olmaması, gemi acentelerinin hukuki ve cezai sorumluklarının kapsamı konusunda fikir birliğinde olmaması olarak sıralanabilir.

Denizcilik sektörünün ekonomimize milyarlarca dolarlık girdide bulunduğu düşünülürse, bu miktarın gerekli düzenlemeler yapıldığı takdirde artmaması için hiçbir sebep yoktur. Denizciliğimizin hak ettiği noktaya ulaşabilmesi için alınması gereken tedbirler vardır. Denizcilik sektörünün misyonlarını iyi tanımlamak, plan ve programların belirlenen bu misyonlar ışığı altında gerçekleştirilmesi ülkemiz adına yararlı olacaktır.

Ülke denizcilik sektörünün dünyadaki ekonomik gelişmelerle rekabet edebilmesi için, denizcilikle ilgili kamu kuruluşlarının özelleştirme işlemi süratle tamamlanmalıdır. Aynı şekilde, devlet limanları ülkemizin genel ekonomik menfaatleri ve denizyolu taşımacılığında etkinliği sağlayacak şekilde özleştirilmelidir. Devlet limanlarında özelleştirmeye bağlı olarak süren belirsizlik ülkemiz dış ticaretini olumsuz etkilemektedir.

Deniz ticaret filosunun gelişimi, sektörü oluşturan diğer iş kollarına da yansımakta ve limancılığı, tersaneciliği, turizmi, deniz kaynaklarını da olumlu etkilemektedir. Önemli olan atıl vaziyetteki bu potansiyeli faaliyete geçirmektir. Deniz ticaret filomuzun gelişimine katkı sağlamak amacıyla, petrol ve diğer kamu yükleri taşımacılığını gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Uluslararası sefer yapan kuru yük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısının artırılarak filomuzu uluslararası deniz taşımacılığı ile rekabet edebilir hale getirmek gerekmektedir. Bu nedenle, kamu yüklerinin Türk deniz ticaret filosu tarafından taşınması için tedbirler alınmalıdır.

Dünya deniz ticaret filosunun gelişimine paralel gemi inşaat sanayi de büyük önem taşımaktadır. Denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturan gemi inşa sanayi bir üretim ve montaj sanayisi olup, ekonomi içerisinde döviz ikame eden, yan sanayi geliştiren, teknoloji transferini cezbeden, istihdam sağlayan, milli deniz ticareti filosunu destekleyen, ülkenin savunma ihtiyaçlarına önemli katkılarda bulunan dinamik bir sektördür. Dünya tersaneleri önümüzdeki yıllar için sipariş kabul edemez dolulukta çalışırken, ülkemizde desteklerin kaldırılmasıyla bu miktarın düşeceği ve ülkemizin önemli bir istihdam, döviz kazanım, döviz tasarruf ve vergi gelirlerinden mahrum kalacağı düşünülmektedir. Türk deniz ticaret filosuna girdi sağlayan gemi inşa sektörünün filonun ihtiyaçlarına uygun gemi inşa etmesi teşvik edilmelidir.

Denizcilik sektörüne önem veren tüm ülkeler bu sektörün gelişmesi için gerekli olan en önemli faktörün finansman olduğunun bilinci ile hareket etmişlerdir. Uygun finansman modelleri oluşturmadan bir ülkenin denizcilik sektörünü geliştirmek ve büyütmek mümkün değildir. Denizcilik sektörümüzün bütün dünya denizci ülkelerinin yaptığı gibi teşvik edilmesi, rekabet edebilmenin ön koşuludur. Türk denizciliğinin gelişmesi için, bankacılık, teşvik, fon kurulması hususlarını kapsayacak finansman modeli geliştirilmelidir.

Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk bayrağının payının arttırılmasına yönelik ve ulusal bayraktan yabancı bayrağa geçişi engellemek için gerekli önlemler alınmalıdır. Gemi ve tersane kazalarının etkin biçimde soruşturulması, incelenmesi ve kaza analizlerinin yapılması ve sonuçların IMO(International Maritime Organisation)'ya ve ilgili diğer uluslararası kuruluşlara bildirilmesinde Türkiye bugüne kadar bir bayrak devleti yükümlülüğünü yerine yeterince getirememiştir. Yatırım ve eğitim eksikliği nedeniyle yurtdışında sicilimiz temiz değildir ve gemisi tutulan ülkeler sıralamasında her yıl üst sıralarda yer almaktayız. Bu nedenle; Türk Bayraklı gemiler yabancı limanlarda yapılan denetimler sonucunda tutulma oranlarının yüksek olması nedeniyle Gri Listede "Riskli Devletler" arasında yer almaktadır. Türkiye gerekli önlemleri almazsa ve

Liman Devleti Kontrollerini AB standartlarına getirmezse düşük standarttaki taşımacılık devam edecektir.

Gemilerimizin uluslararası standartlarda sefer yapmasını sağlamak amacıyla IMO normlarına göre donatılması şarttır. Bu normlara ve standartlara uyulmaması sebebiyle filomuz itibar kaybetmektedir. Ülkemizin güçlü bir Bayrak Devleti ve Liman Devleti kontrol mekanizması kurması ve uluslararası standartlarda uzmanlar tedarik etmesi gerekmektedir. Buna ek olarak; IMO ve AB kuralları esas alınarak, denizcilikle ilgili mevzuat düzenleme çalışmaları yapılmalıdır.

Denizyolu taşımacılığında gümrük işlemlerinde yaşanan sorunlar çözümlenmelidir. Gümrük işlemlerinin AB ve dünyanın gelişmiş ülkelerindeki en iyi uygulama alanı çerçevesinde yürütülmesi sağlanmalıdır.

Denizcilikle ilgili tüm birimlerin belirli bir standardizasyona kavuşturulması için gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Bu anlamda yetki karmaşasına yol açmayan, kalifiye elemanlardan oluşan kurumsallaşmış bir yapıya uygun şekilde idari sorumluluklar belirlenmeli ve denizcilik ülke politikası olarak kabul edilmelidir. Zira Türkiye’de denizcilik, devlet politikası olarak benimsenmediği için kurumsallaşma da sağlanamamıştır. Sanayi ve nüfusumuzun büyük bir bölümü sahil kesiminde olmasına rağmen, denizlerimizden taşımacılık alanında yeterince faydalanılmamasının nedeni “eksik ulaştırma politikası”dır.

Denizcilik eğitimi konusunda Türkiye’deki mevcut kapasitenin ve ihtiyacın neler olduğu tespit edilmeli, Milli Eğitim Bakanlığı ile ortak çalışmalar yapılarak denizcilik eğitimi alanında meslek sahibi olmaya yönelik eğitim verilmesi sağlanmalıdır. Küreselleşme ile bilgisayar çağı ile birlikte farkındalığı yüksek nesiller yetişmekte, doğru yönlendirilmeleri gerekmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı başta olmak üzere, denizcilik ile ilgili idari kurum ve kuruluşlarda denizcilik eğitimi almış personel istihdamının artırılması şarttır.

Bazı altyapı eksikliklerine rağmen Türkiye uzun kıyı şeridi ve stratejik, merkezi konumu dolayısıyla üstünlük sağlayabileceği için, uluslararası ulaşım

sistemleriyle bütünleşen limanların geliştirilmesi şarttır. Türkiye sahip olduğu stratejik ve coğrafik konumu nedeniyle büyük bir avantaja sahip olmasına rağmen taşımacılık ve lojistik sektöründe sahip olduğu bu avantajı limanlarımızın birtakım eksikliklerinden dolayı kullanamamaktadır. Türkiye limanları, konteyner taşımacılığında dünyadaki gelişmeleri izleyememiş, ana aktarma limanlarına sahip bir ülke konumuna gelememiş ve dolayısıyla limanlarının Akdeniz'deki avantajlı konumunu değerlendirememiştir. Limanlarımız, gelişen teknoloji ve taşıma şekillerine ayak uyduramamakta ve rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde etkin ve verimli olarak çalıştırılmaması nedeniyle liman hizmetleri verimli olarak verilememekte, limanlarımız dünya standartlarında çalışmamakta ve bölge limanları ile rekabet şansı düşük olmaktadır.

Bu sorunları çözmek amacıyla, limanların altyapı ve üstyapı eksiklikleri giderilmeli ve liman hizmetlerinin kalitesi arttırılmalı, rakipleri ile rekabet edebilir konuma getirilmeli ve etkin bir liman tarife sistemi kurulmalıdır. Bu bağlamda, limanların modernleştirilmesi, demiryolu ve otoyol bağlantılarının yapılması, kapasitelerinin arttırılması, transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması gerekmektedir.

Denizcilik sektörü ülkelerin dünyaya açılımını ve bütünleşmeyi sağlayan en önemli sektörlerden biri olup bu açılım ve bütünleşme ne kadar güçlü olursa ülkelerin ekonomik gücü de o kadar büyük olmaktadır.

Son yıllarda dünyada kapıdan kapıya taşımacılık önem kazanmış olup demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolunu bütünleşmesi olan çoklu taşımacılık sistemi olan kombine taşımacılık gelişmeye başlamıştır. Önümüzdeki dönemde kapıdan kapıya taşımacılık sistemine olanak sağlaması açısından kombine taşımacılığının ve taşıma maliyetinin karayoluna göre daha düşük olması nedeniyle daha güvenilir olan deniz taşımacılığının önümüzdeki dönemde daha da artması beklenmektedir. 21. yüzyılın taşıma tarzı olma yolundaki kombine (çoklu) taşımacılık, transit ülke durumundaki Türkiye'yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir.

Denizciliğimizi hak ettiği yere getirmek ve rekabet gücümüzü artırarak ulusal ve bölgesel ekonomimize katkıda bulunmak için ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarımızın bir an önce oluşturulması ve gerekli tedbirlerin alınması önemli ve şarttır.

KAYNAKÇA

Kitap:

Akdoğan, Refik. (1988). Deniz Ticareti. Zihni Eğitim Yayını. İstanbul.

Aşıcı, Ömer Z. (1978). Fiziksel Dağıtım Yönetimi. Ege Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları. Ege Üniversitesi Matbaası. No:1. İzmir.

Atken, Necmettin - M. Ali Albayrak. (1988). Deniz Taşımacılığı Kılavuzu. İstanbul.

Baird, A.J. (2001). Trends in Port Privatisation in the World's Top-100 Container Ports. 9th WCTR: Seul.

Baki, Birdoğan. (2004). Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi. Lega Kitabevi. Trabzon.

Başol, Koray. (1994). Türkiye Ekonomisi. 5. baskı. Anadolu Matbaası. İzmir.

Beşli, Süleyman. (2004). Lojistik. İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi. Aralık.

Çancı, Metin – Murat Erdal. (2003). Lojistik Yönetimi. UTİKAD(Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği). 2. Baskı. İstanbul.

Çancı, Metin – Murat Erdal. (2003). Uluslararası Taşımacılık Yönetimi. UTİKAD. İstanbul.

Cateora, P. R. - Graham, J. L. (2002). International Marketing. New York. McGraw-Hill. International Edition.

Christopher, M. (1992). Logistics: The Strategic Issues. Chapman&Hall. London. England.

Coyle, J.J. - E.J. Bardi - C.J. Langley Jr. (1992). The Management of Business Logistics, West Publishing Company. Fifth Edition.

Czinkota, Michael R. – Ronkainen Ilkka A. (1993). International Marketing. The Dryden Pres. 3rd Edition.

Duran, Tülay. (2002). Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği. İstanbul.

Erdal, Murat. (2005). Küresel Lojistik. UTİKAD. İstanbul.

Farthing, Bruce. (1987). International Shipping. London: Llyods of London Pres.

Günay, Muzaffer. (1989). Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaretinin Gerçekleşmeleri Analizi. Deniz Ticaret Odası. Yayın No:13.

Johnson J.C. – D. F. Wood – D. L. Wardlow – Jr. P. R. Murphy. (1999). Contemporaray Logistics. Prentice-Hall. Inc. 7th Edition. USA.

Keegan, Warren J. – Mark C. Green. (2003). Global Marketing. Pearson Education. New Jersey. 3rd Edition.

Kotler, P. - Armstrong, G. (1991). Principles of Marketing. New Jersey. Prentice-Hall. Fifth Edition.

Kotler, P. (2000). Çev: Ayşe Özyağcılar. Kotler ve Pazarlama. İstanbul.

Lambert, Douglas M. - James R. Stock. (1999). Strategic Logistics Management. Irwin\McGraw-Hill. 3. Baskı. Boston.

Onkvisit, Sak – John J. Shaw. (1989). International Marketing. Merrill Publishing Company. Colombus Ohio.

Orhan, Osman Z. (2003). Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul Ticaret Odası. Ekim.

Şen, Esin. (2004). Tedarik Zinciri Yönetimi. İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi. Aralık.

Tek, Ömer Baybars. (1999). Pazarlama İlkeleri: Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları. 8. Baskı. Beta Basın Yayın Dağıtım A.Ş. İstanbul.

Tez, İbrahim. (1992). Denizcilik Sektörüne Genel Bakış. Ankara.

Makale:

Ablak, Ersu. (2006). Dünyada Ve Türkiye’de Ulaştırma Sektörü: Düünden Bugüne, Bugünden 2023’e. Güvercin.

<http://www.siemens.com.tr/guvercin%5Farsiv/2007/Subat/SektoreBakis.htm> Erişim Tarihi: 04.05.2008.

Adanalı, Neslihan. (2006). Boğazları Devre Dışı Bırakan Alternatif Boru Hatlarının Değerlendirilmesi. İzmir Ticaret Odası. Aralık. İzmir

Akgüngör, Ali Payidar – Abdülmüttalip Demirel. (2004). Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi. Cilt:10. Sayı:3.

Akkaya, Muzaffer. (1986). Deniz Taşımacılığının Dış Ticaretimizde Rolü. Dış Ticaret ve Ulaştırma Semineri. Dış Ticaret Derneği. İstanbul.

Akyıldız, Murat. (2004). Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye'deki Kullanım Biçimleri. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Cilt:6. Sayı:3.

Babacan, Muazzez. (2004). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksek Okulu Pazarlama Programı.

Babacan, Muazzez. – Ferah Onat. Post Modern Pazarlama Perspektifi. Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksek Okulu.

Baran, Hitay. (2006). İzmir Limanı ve Özelleştirme Süreci. İzmir Ticaret Odası. Haziran. İzmir.

Bartan, Derya. Didem Yılmaz. Esin Çevik. Yalçın Yüksel. (2006). İzmir Alsancak Limanı Yük Performansının Değerlendirilmesi. 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu.

Başer, Sadık Özlen. (1998). Türk Deniz Ticaret Filosunun Makro Ekonomik Analizi. Çağdaş Denizcilik Stratejileri. DEÜ Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu. DEÜ Yayınları. İzmir.

Battal, Kemal. (2006). İlerleme Raporu ve Denizciliğimiz. Deniz Ticareti Dergisi. Aralık.

Bayar, Sibel. Sibel İncaz. Güler Aklan. (2008). Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye'nin Limancılık Politikası. İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Yayınları. İstanbul.

Baykal, R. (2005). Kombine Taşımacılık Yönünden Limanlarımız ve Denizyolu Taşımacılığımız. LOGITRANS Intermodal Taşımacılık Konferansı. İstanbul. 13-14 Aralık 2005.

Beresford, Anthony Kc. – Geraldo Araujo De Souza Junior – Stephen J Pettit. (2003). Liner Shipping Companies and Terminal Operators: Internationalisation or Globalisation. Maritime Economics and Logistics. Volume:5.

BOTAŞ (2006). 2005 Yıllık Raporu. Ekim.

Canbek, Meftun. (2006). Denizciliğin Gelişimini Engelleyen Mali Yükler. Deniz Ticareti. Aralık.

Cerit, A. Güldem – Nil Güler. (1998). Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı. Çağdaş Denizcilik Stratejileri. DEÜ Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu. DEÜ Yayınları. İzmir.

Cerit, Güldem A. (1998) Uluslararası Pazarlamada Bir Rekabetçi Üstünlük Alanı Olarak Deniz Ulaştırmacılığı. Çağdaş Denizcilik Stratejileri. DEÜ Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu. DEÜ Yayınları. İzmir.

Cerit, A. Güldem. (1999). Maritime Transport and Safety Management: The Case of the Turkish Straits. Dokuz Eylul University Publications, İzmir.

Craig, Tom. (2000). International Logistics. World Wide Shipping. June.

Craig, Tom. (2002). Logistics. World Wide Shipping. February/March. Volume:65. Number:1

Çancı, Erdal. (2006). Boru Hattı Taşımacılığı. 09.02.2006.

<http://www.tumgazeteler.com/?a=1332010> Erişim Tarihi: 04.05.2007.

Davis, Arnold. – Alan Favicchio. (2002). State of the Maritime Industry. World Wide Shipping. February/March. Volume:65. Number:1

Demkes R. - L.A. Tavasszy. (2000). Benchmarking Infrastructure and Logistics Services Across Europe, Asia-Pacific and North America. Third International Meeting for Research in Logistics. Trois-Rivieres. 9-11 May 2000.

Deniz Ticareti Dergisi (1999). “Denizcilerin Sonuçları Tüm Türkiye’yi İlgilendiren Sorunları”. Mart.

Deniz Ticareti Dergisi (2000). “Türk Deniz Ticaret Sektörünün Sorunları ve Çözümleri”. Mayıs.

Deniz Ticareti Dergisi (2000). “Denizcilik Sektöründe Zaman Tüneli”. Ocak.

Deniz Ticareti Dergisi (2004). “Hedef; Denizci Bir Millet ve Denizci Bir Ülke Olmak”. Ağustos.

Deniz Ticareti Dergisi (2004). “Denizcilikte Hedef: 30 Milyar Dolar”. Ocak.

Deniz Ticaret Odası (1994). “Asrın Dönemecinde Denizciliğimiz. Yayın No:34. İstanbul.

Deniz Ticaret Odası (2005). 2005 Yılı Faaliyet Raporu ve 2006 Yılı İş Programı. Aralık. İstanbul.

Deniz Ticaret Odası (2006). 2005 Deniz Sektörü Raporu. İstanbul.

Deniz Ticaret Odası (2007). 2006 Deniz Sektörü Raporu. İstanbul.

Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı. (2006a). Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı. (2006b). Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı. (2006c). Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (2006d). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005). Ekonomik ve Sosyal Sektörlerdeki Gelişmeler. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (2006e). IX. Kalkınma Planı (2007-2013). Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007). Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.

DYP (2007). Denizcilik Sektörü Raporu.

http://www.dyp.org.tr/ARGE/belgeler/Denizcilik_Sektoru_Raporu-28042007.pdf

Erişim Tarihi: 04.05.2007.

Erdal, Murat - Dr. Metin Çancı. (2002). Üç Kıtanın Geçiş Noktası: TÜRKİYE Lojistik Fırsatlar ve Sorunlar. UTA. Eylül.

Eriş, Engin Deniz. (2007). Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri. Ege Akademik Bakış. 7(1).

Ersoy, Mehmet Şakir. (2006). Lojistik ve Türkiye'nin Konumu. Durum Dergisi. Ocak.

Ertin, Gaye. (1998). Ulaşım. Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları. Eskişehir.

European Commission. (2006). Maritime Transport Policy, Improving the Competitiveness, Safety and Security of European Shipping. European Commission.

Ferreira, J. – J. Leitão – S. Azevedo (2007). Configuration Of Logistics Activities Across Life - Cycle Of The Firms And Performance: Proposal Of A Conceptual Model. Paper No. 1362.07. January 2007. [http:// mpra.ub.uni-muenchen.de/1362/.MPRA](http://mpra.ub.uni-muenchen.de/1362/.MPRA) Erişim Tarihi: 25.02.2007.

François, Joseph F. (2001). Trade in International Transport Services:The Role of Competition. Review of International Economics. 9(2).

Goss, Richard O. (2002). An Early History of Maritime Economics. International Journal of Maritime Economics. Volume:4.

Goulielmos, Alexandros M. – Agisilaos A. Anastasakoz. (2005). Worldwide Security Measures For Shipping, Seafarers And Ports, An İmpact Assessment Of ISPS Code. Disaster Prevention and Management. Vol. 14. No. 4.

Gülen, Kemal Güven. (2005). Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımının Yaygınlaşması ve Tedarikçi İşletmelerde Gelişim Stratejileri. İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi. Yıl:4. Sayı:8.

Hamşioğlu, Ahmet Buğra. (2003). Pazarlamada Yeni Açılim: Birebir Pazarlama ve Müşteri İlişkileri Yönetiminin Değerlendirilmesi. Kafkas Üniversitesi İİBF Sosyal Bilimler Dergisi.

Horoz, Taner. (2003). The Logistics Industry is in an Evaluation Process. Turkish Shipping World. September.

İncaz, Serap – Güler Biler Alkan. (2003). Türk Deniz Taşımacılığının Bugünkü Durumu ve Önemi. IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi – Sergisi Bildiriler Kitabı. Ankara.

Japan Institute of Logistics Systems. (2006). Logistics Concept. January.

International Air Transport Association, Annual Report 2004. Looking at the In a NewWay.Singapore.http://www.iata.org/NR/ContentConnector/CS2000/SiteInterface/sites/about/file/annual_report_2004.pdf. Erişim Tarihi:10.11.2006.

Kaptanoğlu, Cengiz. (2002). Türk Denizcilik Sektörünün Önemi ve Denizcilik Kredilerinin Serüveni. Deniz Ticareti Dergisi. Ocak.

Karadoğan, Doğan. (2008). Stratejik Lojistik ve Envanter Yönetimi. 10 Mayıs 2008. http://www.bogaziciegitim.com.tr/urun/Stratejik_Lojistik_ve_Envanter_Yonetimi_Mayis2008_Bogazici_Egitim.pdf Erişim Tarihi: 13.05.2008.

Kıvanç, Fuat Çağrı. (2003). Demiryollarımızı Geliştirme Stratejileri ve Bu Stratejilerin Dış Ticaretimize Yansımaları. İğeme. Yıl: 7.Eylül – Aralık 2003. Sayı: 25.

Koray, Nedret. (2007). Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Limanlar. http://www.ekol.com/pressMedia_08_tr.html Erişim Tarihi: 14.04.2008.

May, Graham H. (2005). Transport in Europe: Where are we Going?. Foresight. Vol:7. No:6.

Merrick, Jason R. W. – Rene Van Dorp. (2006). Speaking The Truth in Maritime Risk Assessment. Risk Analysis. Vol:26. No:1.

MI Link Maritime Dictionary. (2007). Erişim Tarihi: June 12. <http://www.m-link.com/dictionary>.

Omdan, Nejat. (1991). Deniz Ticaretimiz Nasıl Gelişebilir?. İstanbul: Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Cemiyeti Yayını.

Özdem, Cavit. (2001). Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz. T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı. <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulsis.doc> Erişim Tarihi: 21.06.2007.

Özdemir, Ali İhsan. (2004). Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları. Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi. Sayı:23. Temmuz-Aralık.

Pekdemir, M. Işıl.(1991). Denizyolu Yük Taşımacılığı ve Yönetim Organizasyonu. İ.Ü. İşletme Fakültesi Yayını Yayın No:251. İstanbul.

Saldıraner Y. (2000). Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi. Eskişehir. Anadolu Üniversitesi. SHMYO Yayınları.

Salzano, Carlo J. (2003). Europe Trade. World Wide Shipping. June.

Sezen, Bülent. – Cengiz Yılmaz.- Güzide Gezgin. (2002). Lojistik İşlevinin Pazarlama ve Üretim Birimleri Arasındaki Bağlayıcı Rolü ve İşletme Performansı Üzerindeki Etkileri. Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF Dergisi. Cilt:17. Sayı:2.

Shipping Economics. (1996). Transpacific Liner Trades. C:18, No:2. February. s.8

Skjoett-Larsen T. (2000). European Logistics Beyond 2000. International Journal of Physical Distribution&Logistics Management. 30(5).

Stapleton, Drew – Sanghamitra Pati, et al(2004). Activity Based Costing For Logistics and Marketing. Business Process Management Journal. Volume:10. No:5.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (1997). 21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz. Ankara.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2004) Ulaştırma Master Planlaması Raporu.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi (2004) Ulaştırma Ana Planı Stratejisi 2. Ara Rapor. Eylül.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (2007). 2006 Yılı İdare Faaliyet Raporu.

Tek, Ömer Baybars - ve Çağatay Ünüsan. Boru Hattı Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisi için Önemi. Pazarlama Dünyası Dergisi. Kasım-Aralık.

Tek, Ö. Baybars. Türk Denizciliğinin Sorunlarına Yeni Bir Bakış.

Tekin, Nihat. (1987). T.C. Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası 17-19 Mart 1987. Ankara.

Thuermer, Karen E. (2003). Transport Logistics. World Wide Shipping. July/August.

Timur, N. (1988). Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu. Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:58. Eskişehir.

Transportation Institute Maritime Glossary (2007). <http://www.transinst.org/seawords>
Erişim Tarihi: 12.06.07.

Tuna, Okan. (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Cilt:3. Sayı:2.

Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği [TÜSİAD] (2007). Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü. İstanbul. Şubat.

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu [TUBİTAK] (2003). Tubitak Vizyon 2023. Teknoloji Paneli. Temmuz.

http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ia/insaat_son_surum.pdf
Erişim Tarihi: 26.03.2007

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği [UTİKAD] (2006). 2005 Değerlendirme Raporu Türkiye’de Ulusal ve Uluslararası Ticari Eşya Taşımacılığın, Taşımacılık Türlerine Göre Mevcut Durumu, Sorun ve Fırsatların Analizi.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND] (2002). Dünya Mal Ticaretinin Akışı ve Lojistik Pazarı. Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ar-Ge ve İstatistik Departmanı. İstanbul.

United Nations Economic and Social Commission For Asia And Pasific [UNESCAP] (1999). United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Development of Trans-Asian Railway: Trans-Asian Railway in the Southern Corridor of Asia-Europe Routes. New York.

United Nations Economic Commission For Europe [UNECE] (2001). United Nations Economic Commission for Europe. Terminology on Combined Transport. New York and Geneva.

United Nations Economic Commission For Europe [UNECE] (2003). United Nations Economic Commission for Europe. Framework for Transport Infrastructure Development in the UNECE Region. Seminar on Transport Infrastructure Development for a Wider Europe. 27-28 November 2003. France.

United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD] (2004). Assessment Of A Seaport Land İnterface: An Analytical Framework. 31 Aralık 2004.

United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD] (2006). Review of Maritime Transport, 2006. New York and Geneva.

Verhoef, C.,P. – F. Langerak. (2002). Eleven Misconceptions About Customer Relationship Management. Business Strategy Review. Vol.13. No.4.

Vizyon 2023 (2003). Ulaştırma ve Turizm Panel Raporu. Temmuz. Ankara.

Yazıcı, Necdet. (1995). Demiryollarımızın Dünyü, Bugünü ve Geleceği. Kardelen Dergisi. Ocak-Mart 1995.

Yıldıztekin, A. (2002). Lojistiğin İhracattaki Eki. İhracat Dünyası. Dünya Gazetesi Eki. Mayıs.

Yılmaz, Erdoğan. (1990). Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı. Deniz Ticareti. Yıl: 7. Haziran.

Yüksel, Hilmi. (2002). Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Cilt:4. Sayı:3.

Tez:

Başoğlu, Mehmet. (1998). Globalleşme Sürecinde Türk Deniz Sektörü. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.

Çetinoğlu, Hakan. (2007). Türkiye'nin Lojistik Karaköprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir.

Ergüleç, Mehmet Emin. (2002). Deniz Politikası Açısından Liman İşletmeciliğinde Entegre Ulaşım Sistemleri. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. Mayıs. İstanbul.

Hatunoğlu, Ahmet. (1999). Türk Deniz Taşımacılığında Yaşan Problemler ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ocak.

Kılıç, Okay. (2006). Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Eylül.

Tatal, Ali. (1997). Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin Rolü ve Gelecek İçin Öneriler. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir.

Ünalmiş, Merve. (2005). Maritime Transportation in Turkey and European Union with Special Reference to Privatization of Ports. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü. İstanbul.

Yurt, Öznur. (2004). Lojistik Dış Kaynak Kullanımında Güven Faktörü – Türkiye Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.

İnternet Erişimi:

www.arfor.com.tr

www.bbss.com.tr

www.balnak.com.tr

www.barsan.com

www.botas.gov.tr

www.denizhaber.com

www.dtm.gov.tr

www.egelif.com

www.ekol.com

www.gidb.itu.edu.tr

www.incilojistik.com

www.kermantrans.com

www.kobifinans.com.tr

www.logisticsworld.com

www.tcdd.gov.tr

www.tubitak.gov.tr

www.wto.org