

BÖLÜM 1

DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN GENEL YAKLAŞIM

1.1 Giriş

Düzenli hat taşımacılığı, gelişmekte olan ülkelerle gelişmiş ülkeler arasındaki ticari bağı oluşturmada gerekli ulaşım hizmetlerinin ağırlığını belirleyen deniz taşımacılık şeklidir. Az gelişmiş ülkelerin yeterli deniz ticaret filosuna sahip olmayışları yüzünden hizmetin yolunda yürütülmesinde egemen durumda olanlar gelişmiş ülkelerdir.

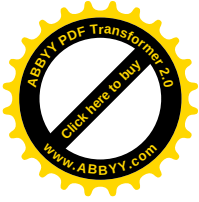
Düzenli hat taşımacılığı, taşıma türleri içinde en yüksek maliyetli olanıdır. Bunu hazırlayan öğelerin başında liman süresinin sefer içindeki oranının yüksekliği gelmektedir. Düzenli hat taşımacılığı yapan gemiler ömürlerinin 2/3 ünü limanlarda geçirmektedir.

Çağımızın ekonomik anlayışı maliyette düşümlenmektedir. Maliyeti düşük düzeyde tutabilen ya da maliyet artışlarını denetleyebilen ekonomiler rekabet savaşında üstünlüklerini korumaktadırlar. Bu olgu, deniz taşımacılığı için de geçerlidir. Teknoloji, maliyeti düşürme yolunda tüm olanaklarını harekete geçirmektedir. Geliştirilen sistem modernleşmekte; mevcutlarsa konvansiyonelleşmektedir.

Modern Düzenli hat taşımacılığı, verimin arttırılması dolayısıyla birim taşıma maliyetinin düşürülmesi düşünden doğmuştur. Buysa, Düzenli hat taşımacılığında aşırı olan liman süresini kısaltıp kazanılan artık süreyi seyir süresine dönüştürmek biçiminde olmaktadır.

Modern Düzenli hat taşımacılığı ulaşım modları arasında entegrasyonu doğurmuştur. Entegrasyon koordinasyon işidir; taşımalarda hız ve verimi arttırır. Sistemlerin uyumla işlemesi ve düzenliliği entegrasyon için ön koşuldur.

Modern Düzenli hat taşımacılığına olanak tanıyan ve işleten iki ana öğe vardır. Bunlar : yük birimleştirme ve mekanizasyondur.



Yük birimleştirme, boyut, ambalaj ve ağırlıkları değişik olan çok sayıda ufak yükü büyük boyutlu standart kaplar yardımıyla iri ve tek bir yük durumuna getirme işidir. Burada konteynır, küçük boyutlu yükleri bir araya toplayıcı ve birimleştirici işlev görmektedir.(Atken, Albayrak, 1983:10)

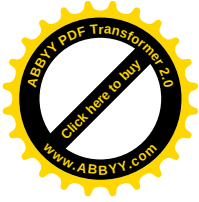
1.2. Küreselleşme ve İntermodal Taşımacılıkta Standartlaşma

Küreselleşme, ürün ve ticarete birleşmeyi, işbirliğini ve de standartlaşmayı getirdiği gibi ürünün dağıtım kanallarından olan deniz taşımacılığını da etkilemiş ve küresel boyutta aynı teknoloji ve anlayışı yerleştirmiştir. Taşımacılık dünyada bu sayede tüm modlarıyla uyumlu olmak zorunda kalmıştır.

Ulaşım ve taşımacılık alanında, üç POT boyutunun da değerlendirilmesi gerekir. Bunlar : P-siyasal, O- operasyonel, T- teknik boyutlardır. Politik-siyasal boyut, bir ülkenin ekonomi, çevre ve taşımacılık politikalarına ilişkindir. Standartlaştırılmış konteynır, farklı ülkelerin taşımacılık/ulaşım modlarıyla ilgili yaptıkları düzenlemelerle karşı karşıyadır. Örneğin karayolu düzenlemeleri temelde ulusal bir konudur.Aynı şekilde Avrupa demiryolu şirketleri de ulusal bazda hizmet veririler. Konteynır standartları, farklı taşıma modu politikaları ile diğer siyasal ve hukuki farklılıklar arasındaki uyumsuzlukla mücadele etme durumundadır.

Ayrıca intermodal konteynır taşımacılığı farklı alt sistemlerle de uyumlu olmak zorundadır. Bu sorunun ilk olarak operasyonel boyutu bulunmaktadır.Taşımacılık alt sistemleri farklı biçimlerde işlemektedir. Farklı sorunları ve farklı beklentileri, öncelikleri ve hizmet verdikleri farklı müşteri kitleleri bulunmaktadır. Örneğin konteynır taşımacılığının emniyet hususları her bir alt sistem için başka başkadır. Bunun nedeni, taşımacılık modu için tasarlanan emniyetli bir konteynırın extra maliyeti, diğer bir taşımacılık sistemi için gereksiz ve uyumsuz bir ağırlık anlamına gelebilmesidir.

İkinci olarak teknik boyutu bulunmaktadır. Uygunluk konsepti genelde teknik boyuta dayalıdır. İntermodal konteynır, farklı taşıma modları için bir ara yüz olmalıdır. Konteynır taşımacılığı, kıtasal ve kıtalararası sistemin çevresel gereksinimlerini karşılayabilmelidir.



Böylelikle, intermodal taşıma sistemi her üç boyutta da uyumlu olmalıdır. Konteynır standartları farklı ulusal taşımacılık düzenlemeleriyle uyumlu olmalı ve farklı taşıma modları arasında köprü konumunda bulunmalıdır. Diğer bir deyişle, siyasal, operasyonel ve teknik boyutları birbirine bağlayabilmelidir . (Tineke M. Egyedi, 1996:5)

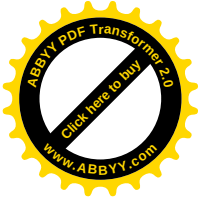
1.3. Küreselleşme Sonucunda İktisadi Gelişim Ve Deniz Ticareti:

Küreselleşme ve yeni pazarlara genişleme, kitlesel tüketim ve Pazar bölümlenme, yan sanayi üretimi ve maliyetlerdeki kaymanın neticesi olarak sürekli ilerleme kaydetmiştir. Uluslararası tedarik zincirleri giderek kompleks hale gelmiş ve lojistik endüstri üzerindeki baskılar artmıştır.

Artan müşteri talepleri, 3PL (Third Party Logistics) hizmet endüstrisini ileri götürmüş aynı zamanda pazar varlıksız lojistik hizmet sağlama şekillerine açılmıştır.(4PL-Fourth Party Logistics)

Küreselleşme ve dış kaynak kullanımı; düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlerin forwarderlerin terminal operatörlerinin ve katma değer sağlayan diğer taşımacılık operatörlerinin tedarik zinciri boyunca dikey bütünleşmesiyle yeni fırsat pencereleri yaratmıştır. Karasal dağıtımın fonksiyonel bütünleşmesinin derecesi hızla gelişmektedir. Konsolidasyonlar, Avrupa lojistik hizmet sağlayıcı endüstrisi ve deniz taşımacılığını yeniden şekillendirmektedir. Konsolidasyon ve dikey entegrasyon stratejileri mega gemilerden yerel operatörlere kadar dayanan geniş bir servis sağlayıcı ağını içeren lojistik bir pazar oluşturmuştur (ESPO, 2004-2005:19)

Küreselleşme konsepti, küresel iletişim, ticaret ve insan üzerindeki kültürel etkilerinde (yiyecek, sinema, televizyon) olduğu gibi deniz taşımacılığında da kendini göstermiş ve küresel taşımacılık şirketleri ile büyük ortaklıkların doğmasına neden olmuştur. Böylelikle deniz taşımacılığında farklılıklar ortadan kalkmaya başlamış ve şirketler uniform olarak, aynı limanlar ve gemi tipleriyle ve de aynı hizmet şekilleriyle piyasada var olma çabası içerisine girmişlerdir (Pinder, Slack, 2004:7).



Küresel ekonomi son yıllarda uluslararası bariyerlerin mal, hizmet, sermaye ve iş akışına yenik düşmesi ve teknolojik ve bilimsel gelişimdeki ilerlemeler nedeniyle büyük değişimler yaşamıştır. Dünya ticareti sürekli bir artış göstermektedir. Uluslararası ticaretin akış yönünde önemli değişiklikler vukuu bulmuştur. Asya, Avrupa ve Güney Amerika'nın oluşturduğu üçlü blok halen önemli ticaret merkezleridir. Meksika, Çin ve Doğu Asya ekonomileri önem kazanmaya başlamıştır. ABD hali hazırda Avrupa'nın en önemli ticari ortağı olmaya devam etmektedir. Çin etkisi Avrupa'da birçok sektörde hissedilmektedir. Bu sektörlerin başında liman ve deniz taşımacılığı gelmektedir (ESPO, 2004-2005:).

Teknolojideki gelişim, gittikçe karmaşık bir hal alan küresel ekonomiye karşılık yeni fırsatlar yaratmış, lojistik ve haberleşmede meydana gelen maliyet düşüşleri şirketleri faaliyetlerini daha düşük maliyetli çevrelerde sürdürmeye itmiştir. Bunun sonucunda yeni pazarlar ortaya çıkmıştır.

2007-2012 aralığında Avrupa'daki büyümenin yıllık ortalama %2 olacağı tahmin edilmektedir. Ekonomik gelişim kendisini deniz taşımacılığında göstermiştir. 2005 yılında uluslar arası deniz taşımacılığı tahminen %3.8 artmış ve 7.11 milyar ton toplam hacme ulaşmıştır. Lojistik hizmetlerine olan talep 29 milyar ton-mile ulaşmıştır ki; bu da bir önceki yıla göre %5.1'lik bir artışa tekabül etmektedir.(ESPO, 2006-2007:5).

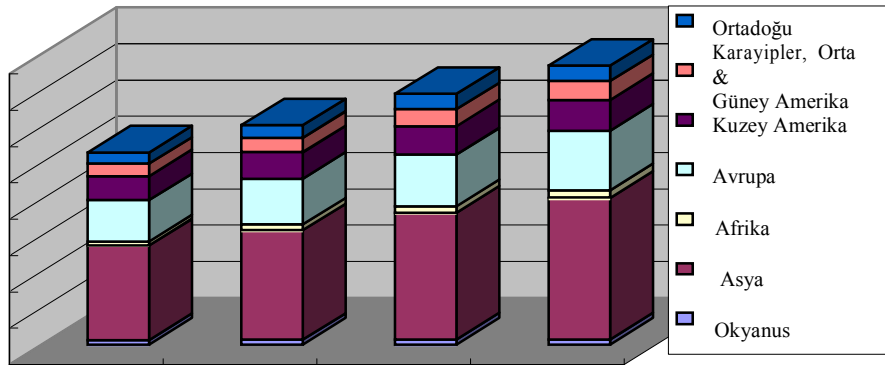
Avrupa liman endüstrisi oldukça dinamiktir. Dinamik yapısı, ekonomik ve sürdürülebilir gelişmede verimlilik yolları arayan insanlardan kaynaklanmaktadır. Avrupa limancılık sistemi, değişen ekonomik ve lojistik sistemde oluşan sorunları sürekli olarak göğüsleyecek şekilde gelişmektedir.

Günümüzde liman yöneticileri, çok yönlü ve karmaşık sorunlarla uğraşmaktadırlar. Güçlü ve görece seçim serbestisi olan aktörlerin bulunduğu, yoğun ve geniş iş networkleri ile karışık lojistik sistemlerinin var olduğu küresel piyasa; Avrupa liman endüstrisinde büyük belirsizlikler yaratmakta ve liman yöneticilerini piyasa dinamiklerine ne şekilde karşılık verecekleri konusunda düşünmeye sevk etmektedir. (ESPO, 2004-2005 :54)

1.4 Avrupa ve Dünyada Son Dönem Konteynır Pazarı:

Konteynır taşımacılığı denizcilik endüstrisinin son yirmi yıldır en hızlı büyüyen sektörü olmuştur. Uzak Doğu-Avrupa ve Trans-pasifik ticareti 2006'da %8-9 oranında sağlıklı bir büyüme gerçekleştirmiştir. Bu durumun 2007-2008 döneminde de sürmesi beklenmektedir. Trans-Atlantik pazarı ise daha ufaktır.(ancak oldukça önemlidir) ve daha düşük büyüme oranlarına sahiptir. Avrupa ile Latin Amerika (Orta Amerika, Karayipler ve Güney Amerika dahil) arasındaki konteynır ticareti iki senelik zaman dilimi içerisinde yaklaşık %16'lık bir gelişim göstermiştir. Avrupa içi konteynır taşımacılığında ise 2004-2006 yılları arasında %19'luk bir artış meydana gelmiştir. Ticaretin büyük bir çoğunluğu bazı dengesizliklerle birlikte devam etmektedir ve bu da lojistik ve teçhizat yönetimi üzerinde büyük baskı oluşturmaktadır. Dünyadaki konteynır limanlarınca ele alınan toplam hacim, son beş yılda yüksek gelişim yüzdeleri göstermiştir. Buna etken hususlar: artan lojistik trafiği ve Çin-Asya konteynır limanlarındaki yüksek gelişim oranlarıdır.(ESPO, 2006-2007:6)

Şekil 1. Konteynır Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı



(Kaynak: Containerisation Yearbook , 2006)

2002-2005 yılları arasında dünya konteynır trafiği yukarıdaki şekil 1.de olduğu gibidir (UNCTAD, 2006).

Ancak bazı Avrupa limanlarında yüksek çift haneli büyüme rakamları kaydedilmiştir. Avrupa'daki toplam konteynır hacmi dünyadaki hacmin %18'ine tekabül etmektedir. Avrupa'daki en büyük 15 limana, 2006 yılı içerisinde 54 milyon teu'luk bir hacim girmiştir, en iyi 3 liman ise 25.6 milyon teu'luk bir hacme

ulaşmıştır. Le Havre- Hamburg hattı, nitelikli limanlar sıralamasında Avrupa’da başı çekmekte iken Batı Akdeniz (özellikle İspanya limanları), Karadeniz ve Baltık bölgelerinde bulunan önemli sayıda bazı limanlar sağlıklı büyüme rakamlarına ulaşmışlardır.

2006 en yüksek büyüme rakamları Amsterdam, Sines, Zeebrugge, Bremerhaven, Köstence, Gdynia, Tallinn, Kotka ve Rammah limanlarında elde edilmiştir. Kara taşımacılığı halen birçok Avrupa limanında dominant taşımacılık şeklidir.

2005-2006 periyodu konteynır pazarında önemli konsolidasyonların meydana geldiği yıl olarak hatırlanacaktır. Önemli devir-teslim olayları meydana gelmiştir. Bunların arasında en önemlileri olarak P&O liman işletmeleri şirketinin DP World tarafından satın alınması ve PSA’nın Hutchison Port Holding’in, küresel terminal portfolyosunun %20’sini ele geçirmesini sayabiliriz. En büyük 20 konteynır şirketi, 2006’da tahminen 88 milyon teu ya da dünya toplamının %80’ini taşımıştır. (ESPO Annual Report 2006-2007). Buna ilişkin verileri Tablo 1’den görmek mümkündür. (UNCTAD, 2006:65)

Tablo 1. En Büyük Konteynır Operatörleri

Sıra No	Operator	Ülke Adı	Gemi Sayısı 2005	Kapasite 2006 (TEU)	Kapasite 2005 (TEU)
1	A.P. Moller Group	Danimarka	399	1005554	900 509
2	MSC	İsviçre	264	713 808	618 025
3	P&O Nedlloyd	İngiltere/Hollanda	165	490 435	426 996

4	Evergreen	Tayvan	150	450 927	437 618
5	CMA-CGM Group	Fransa	192	426 994	373 191
6	NOL/APL	Singapur	106	322 520	295 321
7	China Shipping	Çin	108	304 788	236 079
8	COSCO	Çin	116	299 961	253 007
9	Hanjin/DSR- Senator	Kore/Almanya	77	296 938	284 710
10	NYK	Japonya	107	287 137	265 192
Alt Toplam			1 684	4 599 062	4 090 648
11	OOCL	Hong Kong (Çin)	68	236 018	216 527
12	CSAV	Şili	88	231 419	190 143
13	MOL	Japonya	72	226 105	213 195
14	K Line	Japonya	74	219 560	195 750
15	Hapag Lloyd	Almanya	57	215 694	186 610
16	Zim	İsrail	90	210 407	196 420
17	Hamburg- Sud	Almanya	86	191 333	131 713
18	Yang Ming	Tayvan	68	189 939	168 006

19	CP Ships Group	Kanada	76	179 209	196 317
20	Hyundai	Kore	37	142 257	139 243
Toplam			2 400	6641003	5924 572
Dünya 2005 Filo büyüklüğü			-----	9355000	8 835000

(Kaynak: UNCTAD, 2005: 65)

En büyük 10 terminal operatörü dünya terminal hacminin %55'ini karşılamaktadır. Hem bazı büyük deniz taşımacılığı firmaları hem de bazı global terminal operatörleri, terminal kapasitelerinin oluşturulmasında çok aktif roller üstlenmiştir. Bugünlerde Kuzey ve Güney Avrupa'daki konteynır terminalleri ortakları (hisse sahipleri) arasında çok sayıda deniz taşımacılığı şirketi de bulunmaktadır (çoğunlukla azınlık hissedarı olarak).

1.5 Deniz yoluyla Araç Taşımacılığı ve Liman Hacimleri

Araç imalat sanayi son birkaç on yıldır artan derecede yoğunluk ve küreselleşme ile karakterize edilmiştir. Asya, Orta Doğu, Güney Afrika, Doğu Avrupa, Rusya ve Güney Amerika'da ortaya çıkan pazarlar son yıllarda çok önem kazanmıştır. Avrupa'daki araç montaj ve acentecilik faaliyetleri, Doğu ve Orta Avrupa'da meydana gelen güçlü gelişimler tarafından desteklenmektedir. Deniz taşımacılığı bugünlerde gittikçe artan bir biçimde gelişen ekonomilere ve yeni yeni ortaya çıkan pazarlara odaklanmaktadır. Dünya otomobil üretiminin %20-25 'i, üretilen ülkeden diğer ülkeye deniz yolu ile taşınmıştır. Avrupa yıllık bazda 20 milyon otomobil üretmektedir. Japonya ve Güney Kore deniz ticaret akımının ana itici güçleridir.

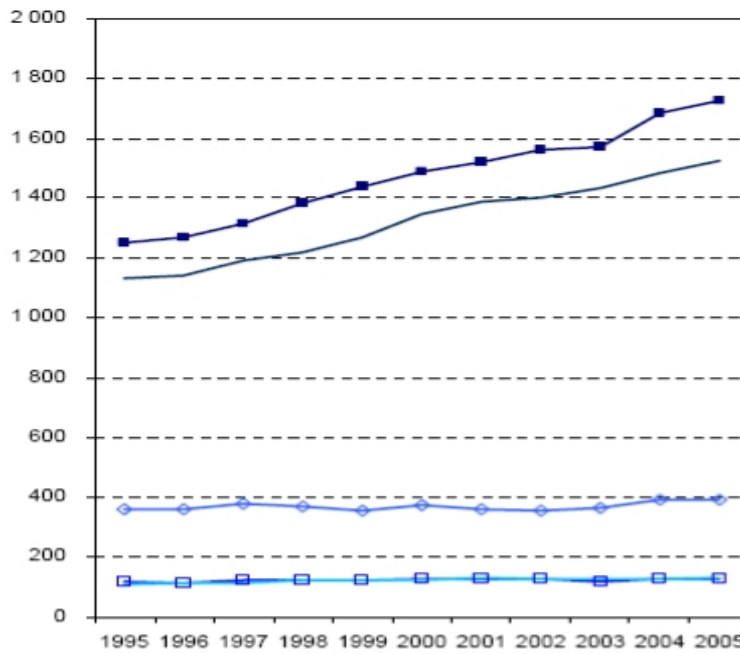
Avrupa'daki önemli araç limanları; Zeebrugge, Bremerhaven, Ernden, Antwerp, Barselona ve Southampton'dır. Avrupa pazarı açısından bakıldığında, otomobillerin deniz yoluyla taşınmasının Rusya, Doğu Avrupa ve Türkiye'deki

güçlü kalkınmalar sayesinde gelecek yıllarda artacağı tahmin edilmektedir. Araç taşıyan operatörler, Avrupa içi kısa mesafe deniz taşımacılığı ile de ilgilenmektedirler. (ESPO, 2006-2007:6)

2005 verilerine göre Avrupa'da her iki kişiye bir araba düşmektedir. Bu durumda 1990 verilerinde % 31 lik bir artışın olduğunu söyleyebiliriz.

Avrupa Birliğinde Kara yolu taşımacılığı % 38 lik bir oranla en büyük artışı göstermiştir . (EUROSTAT 2005, 77/2007)

Şekil 2. Moda Göre Taşımacılığın Evrimi(milyar ton- kilometre), AB-25, 1995-2005

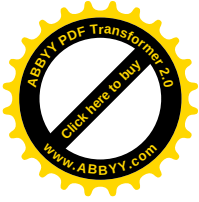


(Kaynak :EUROSTAT , 77/2007)

—◆— Karayolu —■— İç su yolu — Deniz yolu
—◆— Demiryolu — Boru hatları

1.6.Liner Konferansları

Düzenli hat taşımacılığında hizmet vermekte olan gemi sahipleri aralarında resmi ya da gayri resmi anlaşmalar yaparlar. Bu anlaşma navlun miktarları, belli zamandaki sefer sayısı, çalışma koşulları gibi hususlar üzerinedir. Ancak anlaşmaya



varılan bu konuların dışında birbirleriyle verimlilik ve hizmet kalitesi hususlarında rekabet edebilirler. (Alderton, 1995:199)

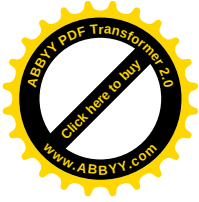
Pazarların yapısı dolayısıyla, konteynırlarla gerçekleştirilen düzenli hat taşımacılığında verilen hizmet tramp taşımacılıktan farklıdır. Burada, gemilerin limanlardan kalkış saatleri, hangi limanlara uğrayacağı önceden belirlidir. Gemiler, tek bir taşıtıcının kargosuyla dolmaz; bir çok taşıyıcı, konteynırlara yerleştirilen mallarını, aynı gemiyle farklı limanlara yollayabilir. Gemiler, dolu da olsa boş da olsa, verilen program çerçevesinde sefer yaparlar. Bu nedenle, taşıyıcılar taşıma kapasitesi sunumu konusunda dikkatli davranmak durumundadırlar. Eğer bir hatta çok fazla kapasite mevcutsa, gemilerinin boş sefer yapması tehlikesiyle karşılaşılır; az kapasite ise, taşıtıcıların taleplerini yerine getirememek anlamına gelecektir.

Konteynerle yapılan taşımacılık, taşınan mala zarar gelmemesi, yükleme ve indirme işlemlerini kolaylaştırarak zaman tasarrufu sağlaması ve taşınan malların kara içindeki nakliyatını kolaylaştırması gibi nedenlerle ihracatçılar tarafından tercih edilmektedir.

Ayrıca, düzenli hat taşımacılığı malların aksaksız olarak dünya pazarlarına ulaşmasını sağladığı için uluslararası ticaretin işleyişinde çok önemlidir

Sürsarjlar, düzenli hat taşıyıcılarının belirli limanlarda karşılaştıkları ek maliyetleri navlun fiyatlarına yansıtmak amacıyla taşıtıcılardan talep ettikleri ek bedellerdir. En yaygın sürsarj uygulamaları arasında, taşıma yapılan bir ülkede savaş olmasından kaynaklanan riskler ve maliyetler nedeniyle uygulanabilen “savaş sürsarjı” (*war surcharge*), yakıt fiyatlarının seviyesinde bir artış olduğunda uygulanan yakıt sürsarjı, kurlardaki dalgalanmalar nedeniyle ortaya çıkabilen ek maliyetlere ilişkin olarak uygulanan kur ayar faktörü (*currency adjustment factor*) ve yükleme-bosaltma yapılan limanda sıkışıklık olması nedeniyle gemilerin limandaki beklemelerinden kaynaklanan maliyetler nedeniyle uygulanan “sıkışıklık sürsarjı” (*congestion surcharge*) bulunmaktadır. Sürsarj uygulanıp uygulanmayacağı, uygulanırsa seviyesinin ne olacağı, genelde taşıyıcıların konferans bünyesi altında bir araya gelerek ortak kararlaştırdıkları hususlardır.

Herhangi bir limanda sayılan türde ek maliyetlerin gündeme gelmesi durumunda, o limanda faaliyet gösteren konferanslar, tüm konferans üyeleri tarafından uygulanacak ortak bir sürsarj miktarı belirleyerek uygulamaya



koymaktadırlar. Bununla birlikte, aynı bölgede faaliyet gösteren, ancak konferans üyesi olmayan bağımsız taşıyıcılar da genelde konferansların bu konudaki kararlarını uygulamaktadırlar. (Rekabet Kurumu Başkanlığı; Dosya Sayısı : 2004-4-170)

İlk konferans 1875'te UK Calcutta konferansı ile kurulmuştur.

Günümüzde takriben 360 konferans mevcuttur. En büyük konferanslardan biri Far Eastern Freight Konferansıdır. Far Eastern Freight konferansının 22 üyesi bulunmakta ve Avrupa-Uzak Doğu arasında ayda yaklaşık 40 sefer düzenlemektedir.

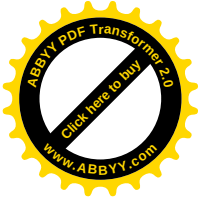
Konferanslar açık ya da kapalı olabilir. Kapalı konferanslara giriş, aynı klup üyeliği gibi üyelik için diğer üyelerin onayının alınmasını ve istenen koşulların yerine getirilmesini gerektirir. Bundaki amaç aynı hat üzerinde çok fazla geminin çalışması sonucu doğacak olan karın azalmasıdır. Bu durum konferansa katılmak isteyip engellenen gemi sahipleri açısından haksızlık olarak değerlendirilebilir.

ABD gibi bazı ülkelerde kapalı konferansların oluşturulması tekel ve rekabete ilişkin yasalarına aykırı olduğu gerekçesiyle yasaktır (Alderton, 1995:199). Avrupa'da ise, üye ülkeler içerisinde işbirliğini derinleştirmek ve yaygınlaştırmak amacıyla konferanslara ilişkin tavır ABD'dekinden çok farklı bir yol izlemiştir. (Brooks, 2000:14)

Ancak düzenli hat hizmeti veren gemi sahiplerinin büyük yatırımlar yaptığı ve tramp çalışan gemi sahipleri kadar navlunu düşük tutmayacakları açıktır. Bu durumda, hızlı ve modern gemilere yatırım yapan ve hat üzerinde boş konteynır ile seyir yapma riski fazla olan bu şirketleri de belli ölçülerde koruma altına almanın gerekliliği de gözden kaçırılmamalıdır.

Konferans sisteminin getirdiği faydaları şu şekilde sıralayabiliriz.

- a. Düzenli hat hizmeti sağlanır.
- b. Optimum gemi büyüklüğü ve süratiyle modern donanımlı gemilerle hizmet sağlanır.



c. Tramp piyasaya göre sabit bir navlunun olması, taşıtlar açısından belirsizliğin ve sürekli değişken navlun miktarlarının olduğu tramp gemilere göre tercih edilir olmasını sağlar.

Konferans sisteminin yukarıda belirtilen faydalarının yanı sıra getirdiği dezavantajlar :

- a. Yüksek navlun ücretleri
- b. Değişime karşı gösterilen direnç
- c. Bürokrasidir.

Konferansların ilk kuruldukları zamandan bu yana büyük ölçüde değiştiği unutulmamalıdır. İlk zamanlar bazı yükler ve limanlar konusunda oldukça büyük güçleri mevcuttu. Yükün taşınması ve limanın tercihi ve limandan alınacak hizmetler konusunda tek taraf olarak karar vermekteydiler. Konferanslar aleyhine yapılan bir çok propaganda bu ilk zamanlara kadar gitmektedir. Fakat II. Dünya savaşından bu yana güçleri azalmaya başlamıştır. 1970'ler de, küresel düzenli hat taşımacılığının % 80'lik payına konferanslar sahip iken, günümüzde bu oran % 40'lara düşmüştür.

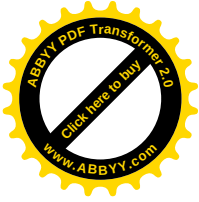
Gemi sahiplerine göre konferanslar gereğinden fazla rekabet ile karşı karşıyadırlar. Bu rekabet;

1. Tramp çalışan gemiler ile konferans üyesi olmayan gemilerce yapılmaktadır. Birçoklarına göre deniz taşımacılığı girmesi ve çıkması kolay olan dolayısıyla da tekel oluşturmaının oldukça zor olduğu bir sahadır.

Rekabeti engellemek için konferanstaki gemi sahipleri üyelerini konferans kurallarını uygulamak konusunda desteklerler. Rekabete ilişkin bu kurallara örnek olarak ;

a. Taşıtanın 3 ile 6 ay arasında sadece konferans üyelerine ait gemilerle yükünü taşıması durumunda müteakip taşımalar için % 5 – 15'lik bir indirimin yapılması (ABD'de yasaktır).

b. Taşıtanın konferans ile sadece konferans üyelerinin gemileri ile yükünü taşıtacağına ilişkin kontrat yapması halinde, ikili ve sadece o taşıtana ait indirimli navlunun belirlenmesi.



2. Konferans navlunun bedelinin çok yüksek olması halinde taşıtanlar kendileri gemi satın alma / kiralama yoluna gidebilirler.

3. Hava taşımacılığı (özellikle değerli yükün taşınmasında)

1.6.1. Konferansların Örgüt Yapısı

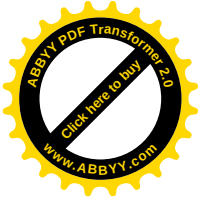
Konferans anlaşması şu hususları içermelidir.

- a. Taşımacılığın hangi limanlara yapılacağı
- b. Üyelik çeşitleri (kimi üyelerin oy verme hakkı yoktur.)
- c. Kabul edilme, çekilme, askıya alma, kovulma koşulları
- d. Toplanma ve oylama biçimleri
- e. Konferans sekreteryası ve görevleri kimlerden teşkil edildiği vs.
- f. Üyelerin uymak zorunda oldukları şartlar
- g. Üyelik aidatları
- h. Komitelerin atanması
- ı. Tartışmalı konularda hakem seçiminin şekli (Alderton, 1995:201)

1.6.2. Liner Konferansları Hareket Kodu

1.6.3. Genel Değerlendirme

1964'te Cenevre'de yapılan UNCTAD birinci toplantısında denizcilik hususundaki müzakereler esnasında Liner konferansları sorunu önemli bir yer tutmuştur. Bu konferansta tüm bölgelerden gelişmekte olan ülkelerin deniz taşımacılığı konusundaki tecrübeleri ilk defa olarak dünyanın dikkatine sunulmuştur.

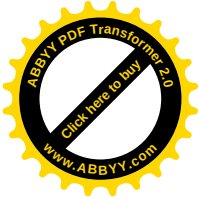


1.6.4. Liner Konferansları Hareket Kodu'nun Tesisindeki Amaç

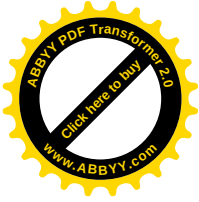
1960'lı yıllar hatta 70'li yılların başı armatör piyasası diye adlandırılan armatörlerin güçlü oldukları ve şartlarını dikte ettikleri bir dönem olarak tarihe geçmiştir. Bu dönemde Düzenli Hat taşımacılığında yani liner taşımacılıkta, armatörler tesis ettikleri konferanslar ile aralarındaki rekabeti ortadan kaldırarak dayanışma içine girmişler. (Şüphesiz konferansların tesisi 1860'lı yıllara kadar dayanır.) Konferans tarifeleri ile kendilerine yüksek karlar bırakan navlun ücretlerini belirlemişler, bu tarifeleri yılda iki kez veya daha fazla arttırma yoluna gitmişler, kapalı konferanslar ile diğer nakliye şirketlerini özellikle hizmet ettikleri hatta gelişme yolundaki ülkelerin milli filo ya da şirketlerinin bu konferansa dahil olmalarını önlemişler, büyük ihracatçı ya da ithalatçı şirketler ile taşıma antlaşmaları yaparak ve gemilerinde bunların yükleri için yer tesis ederek diğer küçük şirketlerin ticaret yapmalarını engellemişlerdir. Gelişme yolundaki ülkelerin düzenli hat taşımaları yapan filo ya da şirketleri olmadığı için gelişmiş ülkeler özellikle denizcilik alanında gelişmiş batı ülkeleri cross trade olarak, hizmet ettikleri gelişme yolundaki ülkelerin hem deniz ticaret sektörleri hem de diğer sektörleri ve dolayısı ile ulusal ekonomileri aleyhine bir durum yaratmışlardır.

Bu hususlar yukarıda belirtilen "Ortak tedbirler" arasında işaret edilerek, Gelişme Yolundaki Ülkelerin Liner Taşımacılıktan adil bir pay almalarını ve konferansların disipline edilmelerini temin ederek hem deniz ticaret sektörleri hem de ulusal ekonomileri için mevcut problemleri halini sağlamak üzere bir hareket kodu konferansının toplanması gündeme gelmiştir. Kodun En Önemli Maddeleri ;

- a.** Milli şirketler yükün büyük kısmını taşıyacaklardır. Bu kısım, yükün % 80'i olarak tesbit edilmiştir.
- b.** Her iki uçta milli ya da ulusal şirketler yükü eşit miktarlarda paylaşacaklardır: % 40-40
- c.** Üçüncü bayrak (Cross Trade) geçmişteki faaliyetine göre özel bir tahsis alacak ancak bu tahsis yük hacminin % 20'sini geçemeyecektir.
- d.** Ulusal şirketler karşılıklı anlaşmak suretiyle Konferans içinde pool tertipleyeceklerdir.



- e. Eğer her uçtaki ulusal şirketler pool yapılmasını istemiyorlar ise bunlardan biri kendi ucunda pool tertip edebilecektir.
- f. Konferanslar yılda bir kez ücretleri arttırabileceklerdir.
- g. Navlun ve diğer hususların tespitinde Konferanslar ve Yükleyiciler şartları müzakere edecekler. Hükümetler bu toplantılara gözlemci olarak katılacaklardır.
- h. Ulusal şirketler Konferanslarda eşit haklar ile yer alacaklardır. Kapalı Konferansların ulusal şirketleri Konferans bünyesine almama politikaları ortadan kalkacaktır.
- ı. Konferans üyesi kuruluşlar bazı yükleyici firmalar lehine diğerlerinin rekabet şansını ortadan kaldırarak kayırcı faaliyetler içine giremeyeceklerdir.(DPT, 1995:41)



BÖLÜM 2

KUZEY VE GÜNEY AVRUPADAKİ DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞININ DURUMU

2.1 Avrupa’da Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı

Avrupa Birliği’ne üye ülkeler, karayolundaki yük yoğunluğunu azaltmak amacıyla çevreye daha az zararlı olan, taşıma maliyeti daha az ve çok türlü taşımacılıkta önemli bir yeri olan denizyolu taşımacılığının payını artırmayı hedeflemektedirler. Bu doğrultuda yüklerin denizlere kaydırılması için Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (SSS-Short Sea Shipping) kavramı geliştirilmiştir.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa Ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Bu tanıma göre; kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, iç su yolları ve uluslar arası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan feeder hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Bu bağlamda kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı; Avrupa Birliğine üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi’ne kıyısı olan devletler ve Avrupa Ekonomik Alanı’na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını kapsamaktadır. Bu tür taşımacılık kısaca, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı’nda (ECMT) belirtildiği gibi Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde tanımlanabilir. Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, sadece karayolu taşımacılığına bir alternatif olmayıp, ayrıca değişik ulaşım türlerinin entegrasyonu ile oluşan kombine taşımacılık ağında yer alan ve lojistik hizmetlerin optimizasyonunu amaçlayan bir işlevi de bulunmaktadır.

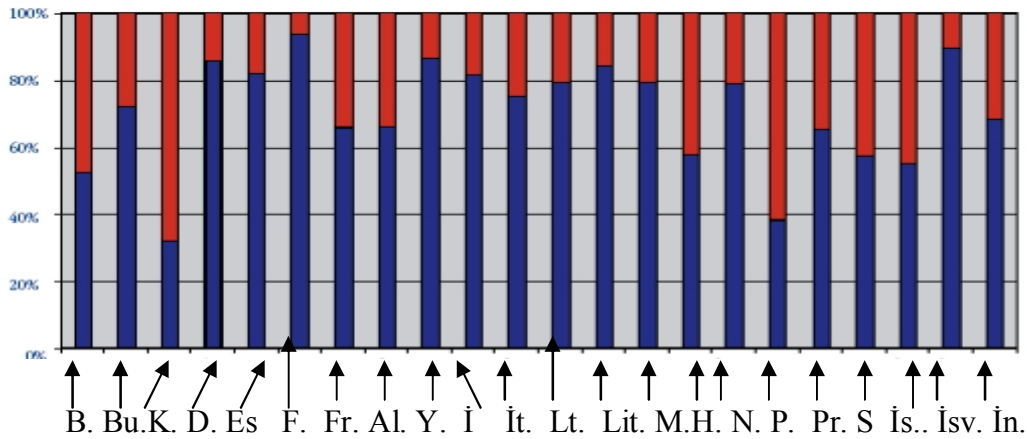
Günümüzde Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı AB’de diğer ulaşım türlerine göre başarılı ve sürdürülebilir bir artış göstererek karayolundaki gelişmeye yakın bir başarı göstermiştir. Avrupa Birliği ton-kilometre olarak karayolunda % 43’lük bir artış sağlarken, Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığında % 45’lik bir artış sağlanmıştır.

Kısa mesafe deniz taşımacılığının topluluk içinde çok iyi biçimde işleyen örnekleri söz konusudur. Özellikle Antwerp-Rotterdam ve Güneydoğu İngiltere-Duisburg arasındaki taşımacılık buna örnek gösterilebilir.

Avrupa Birliği ülkelerinin dış ticaretinin %90'ının denizyolu ile gerçekleşmesi yanında, AB ülkeleri arasında ton-mil bazında taşımaların %45'i denizyolu ile yapılmaktadır. AB ülkeleri dünya filosunun %40'ını kontrol altında tutarak taşımacılıkta etkin bir durumda bulunmaktadır. AB'nin artan üye sayısı ve ticaret hacmindeki artışa paralel olarak karayolu üzerindeki yük artışının iç suyolları ve denizyolu taşımacılığına kaydırılması politikasında gelişmeler olmaktadır. Bürokratik engellerin azaltılması, taşıma maliyetinin ucuzluğu ve mevzuat kolaylıkları ile taşımaların karayolundan denize kaydırılması ("from Road to Sea") politikası desteklenmektedir. Bu amaçla özellikle gümrük belgelerinin ve tehlikeli madde taşımacılığı mevzuatının basitleştirilmesi, liman tarifeleri ve limanlarda yükleme ve boşaltma ile ilgili altyapı iyileştirmeleriyle yüklerin denize kaydırılması politikaları desteklenmektedir. (DPT, 2006:51)

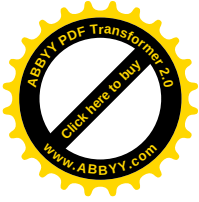
Şekil 3 'de 2004 yılı için Kısa mesafeli Deniz Taşımacılığının toplam deniz taşımacılığı içindeki yeri ülkeler bazında verilmiştir (ESPO, 2004:5).

Şekil 3. Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığında Avrupa Ülkeleri



(Kaynak: [http://www.espo.be/EU_Ports_\\$26\\$ _Facts/Statistics.aspx](http://www.espo.be/EU_Ports_26 _Facts/Statistics.aspx) , 25.06.2007)

B: Belçika, Bu: Bulgaristan, K:Kıbrıs, D:Danimarka, Es:Estonya, F:Finlandiya, Fr:Fransa, Al:Almanya, Y:Yunanistan, İ:İrlanda, İt:İtalya, Lt:Letonya, Lit:Litvanya,



M:Malta, H:Hollanda, N: Norveç, P:Polanya, Pr:Portekiz, S:Slovenya, İs:İspanya, İsv:İsveç, İn:İngiltere.

2.1.1 Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı : Feribotlar

RoRo gemileri taşıt gemileridir. Hangarlarında çokluk tekerlekli yükler, üst güvertelerinde de yüklük taşınır.”Roll on-Roll off “un kısaltmasıdır.RoRo gemileri boy en oranı küçük olan gemileridir. Böylelikle hem olabildiğince geniş güverte alanı sağlanmış olmaktadır hem de gemi dengesi güçlendirildiğinden istif yüksekliği artırılabilir.

Roro gemileri kısa ve orta sığalı taşımaları için ekonomiktir.1800 mile kadar olan taşımalarda RoRo taşımacılığı mevcut deniz taşıma sistemleri içinde ekonomik olanıdır.

Tüm RoRo gemilerinde rampa bulunmaktadır.Rampaların sayısı ve yeri gemiden gemiye değişmektedir. (Latache, 1998: 167)

Bir Ro-Ro gemisi ek bölmelendirme ve emniyet tedbirleri gerektirmeden uluslararası kurallara göre en fazla 12 yolcu taşıyabilmektedir. Daha fazla sürücü ve yolcu alabilen Ro-Ro'lara ise Feribot denir. Yakın yol ticaretinde birçok hatta araçların sürücülerini de taşımak gemi açısından bir avantajdır. Sürücü taşıyan RoRo gemilerine İrlanda Denizi, Batı Kanalı, Baltık ve Akdeniz ticaret hatlarında rastlanmaktadır. Bu tür gemilere duyulan ihtiyaç mevsimsel olarak artıp azalabilmektedir (Lütfi Yeşilbağ, 1999:412).

Feribot pazarı kendisini artan derecede yük taşımacılığı (daha az yolcu odaklı), daha az sayıda gümrüksüz satışlar ve daha hızlı ve modern gemiler şeklinde göstermektedir. Önemli feribot bağlantıları Almanya/İsveç, Danimarka/İsveç, İngiltere-Galler/İrlanda, İngiltere/İskandinavya, Calais/Dover, Valencia/Barselona, Marsilya/Korsika, ve Kuzey Afrika, Sicilya/Sardunya, Yunanistan/Adriyatik Denizi ve Tunus/Cezayir/Fas şeklindedir.

Günümüzde özellikle Avrupa hatlarında çalışan Feribotlar, ucuz yolcu taşımacılığı yapan havayolları ile rekabet halindedir. Havayollarının yanı sıra Avrupa ana karası ile İngiltere arasındaki tünel de pazarlarını etkilemektedir.Bu nedenle bir

çok feribot işletmecisi, yolcular için ayrılmış yerlerin yerine yük taşımak üzere alanlar koymuşturlar. Örneğin Sea France’a ait son feribotlar eskiden olduğu gibi 40-50 araç taşımak yerine, her gün Calais ve Dven arasında 120 araç taşımaktadırlar. T.T-Line tarafından işletilen Travamünde-Trelleboy hattında vergisiz satışların kalkmasının ardından, TT-Line yolcu yerine yük taşıma kapasitesini arttırma yoluna gitmiştir. Yine başka bir örnek olarak Stena Line, kendi Krel-Göteborg hattında çalışan kruvaziyer-feribotlarını yeniden inşa ettirmiş, yük taşıma kapasitesini arttırmıştır. Ancak yazın yolcu taşımacılığındaki artan talebi karşılayacak esnek yapıda gemileri kullanmaya başlamıştır.

Akdenizde feribot taşımacılığındaki işletmeler, son yıllarda gemilerini yenilemiş ve tonaj artırımına gitmişlerdir. Feribot trafiği Doğu-Batı yönünden ziyade büyük feribotların kullanıldığı Kuzey İtalya-Sicilya, İtalya-Yunanistan, Fransa-Korsika, Fransa-Kuzey Afrika hatlarındadır. Gemi hızı bu pazarda çok önemli bir unsur olup birkaç feribot şirketi 30 kts’a varan süratli RoPax gemilerini kullanmaktadır. Genel olarak konuşmak gerekirse, tüm bu pazarlar yoğunluklarını yük taşımacılığına ve hızlı gemilere vermişlerdir.

Tablo 2, 2005’teki dünya feribot trafiğini göstermektedir. Bu tablodan da anlaşılmaktadır ki, Avrupa dünya feribotla küresel yolcu taşımacılığının 1/3’ine sahip iken aynı gemilerle yük taşımacılığındaki payı daha büyüktür.

Tablo 2 Bölgelere Göre Dünyadaki Feribot Trafiği

BÖLGE	YOLCU SAYISI	OTOMOBİL SAYISI	OTOBÜS SAYISI	TREYLER SAYISI	SAYISI SEFER
BALTİK	187,182,008	67,816,381	305,106	6,926,465	3,569,383
AKDENİZ	192,195,725	26,551,362	85,131	6,578,501	351,432
KUZEY DENİZİ	131,772,903	18,786,155	275,265	10,100,708	315,830

ALT TOPLAM (AVRUPA)	511,150,636	113,153,898	665,502	23,605,674	4,236,645
AVRUPA DIŞI BÖLGELER	883,964,931	43,295,710	86,015	4,878,016	1,404,400
DÜNYA TOPLAMI	1,395,115,567	156,449,608	751,517	28,483,690	5,641,045
AVRUPANIN PAYI	%36.6	%72.3	%88.6	%82.9	%75.1

(Kaynak: ESPO, 2006-2007: 55)

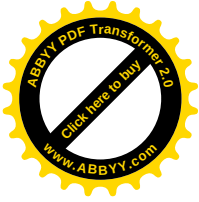
Tablo 3’de Avrupa’nın büyük 15 feribot operatörünü görmek mümkündür.

Tablo 3 2006 İtibariyle Avrupa’nın En Büyük 15 Operatörü

<u>Sirket</u>	<u>Toplam GT</u>	<u>Sirket</u>	<u>Toplam GT</u>
DFDS Group	925,167	Scandlines	349,274
Stena	834,359	Tallink	347,914
P&O	572,082	ANEK Lines	328,243
Tirrenia di Navigazione	549,565	Silja Line	317,313
Grandi Navi Veloci	443,181	SNCM Ferry	264,645
Color Line	424,613	Viking Line	246,032
Superfast Ferries	388,184	İlk 15 Toplamı	6,740,270
Trasmediterranea	381,405	Toplam Feribot Filosu	12,816,377
Minoan Lines	368,293	İlk 15 Payı	52.6%

(Kaynak: EUROSTAT, 1994:6)

Yunanistan ve İtalya denizden yolcu taşımacılığında lider konumundadırlar (Yunanistan 86 milyon – İtalya- 79 milyon) (EUROSTAT, 1994:6)



2.1.2 Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı- Sürücüsüz Yük Taşımacılığı

Sürücüsüz yük taşımacılığı pazarı gittikçe büyümektedir ve pek çok coğrafi bölgede büyüme (daha büyük gemiler) ve nispeten daha eski gemi filolarıyla karakterize edilmektedir. İskandinavya’da oldukça büyük miktarlarda kağıt ve orman ürünleri bu yolla ihraç edilmektedir. Bu tür kısa mesafeli deniz taşımacılığı yapan şirketler için bir diğer pazar ise Kuzey Denizi’dir. Sürücüsüz yük taşımacılığı için Kuzey Avrupa ve Akdeniz kara taşımacılığı ile yapılan sert rekabet dolayısıyla oldukça zor bir pazar olmaya devam etmektedir. (ESPO, 2004-2005: 55).

Büyümekte olan bir Pazar olup ölçek ekonomilerinden faydalanmak üzere daha büyük gemilerin kullanımına çalışılmaktadır. Bu pazarda faaliyet gösteren gemilerin maksimum 12 sürücü taşımalarına müsaade edilmektedir.

İskandinav ülkelerinin aksine Akdeniz ve Kuzey Avrupa ülkeleri arasında bu gemilerle taşımacılık yapmak pek yaygın değildir. Akdeniz için karayolu ulaşımı, bu pazar için daha çok kullanılmaktadır. Ancak Avrupa komisyonunun “Motorlu Deniz Araçları” gibi programlarla sektöre destek verdiği zamanlar, kısıtlı sayıda taşımacılık Akdeniz ve Kuzey Avrupa ülkeleri arasında yapılmaktadır. Karayolunun tercih edilmesinin sebebi ise bu hat için maliyetlerin daha az olmasıdır.

Akdeniz ülkeleri arasında, sürücüsüz yük taşımacılığında ise RoPax gemilerine yoğunlaşmaktadır. Akdeniz dahilindeki taşımacılıkta İtalya-Türkiye hattı önemli olup Trieste-İstanbul arasında günde 2 sefer yapılmaktadır.

2.1.2.1 RoRo Taşımacılığı ve Uzak Yol düzenli Hat Taşımacılığı

4000-7000 dwt arasında kalan ve özellikle de 7000 dwt’un üzerindeki gemiler bu kategoriye girmektedir. Bunlar da kendi aralarında konvansiyonel RoRo gemileri ve konteyner de taşıyabilen kombine RoRo gemileri olarak ikiye ayrılırlar. Bu iki türün dizayn farklılıklarını belirleyen ana nokta ise RoRo ve konteyner alanlarının oranıdır. Sıgaları 4000-6500 nm arasında olan bu gemiler daha çok denizaşırı ülkeler tarafından kullanılmaktadır. (Yeşilbağ, 1999 :412)

Geçmişte; Orta Doğu ve Batı Afrika, Güney Amerika ve Rusya’ya giden bazı hatlarda ConRo gemilerin kullanımı oldukça yaygındı. Ancak bugün bu kavram

tamamen yok olmuştur ve belirli Batı Afrika ve Güney Amerika hattında hayatını sürdürmektedir (ESPO, 2006-2007)

Piyasa, Uzak Doğu-Avrupa arasında çalışan altı büyük şirket tarafından ağırlıklı olarak yönlendirilmektedir. En büyükleri Japon NYK şirkettir. NYK, halihazırda toplam 400.000 CEU 'luk 90 gemiye sahip ve 2006 yılında 3.2 milyon CEU 'luk taşıma gerçekleştirmiştir. NYK'nın bu büyümesinin ardında; yakıt kullanımı açısından verimli olan Japon arabalarına Avrupa, Kuzey Amerika ve Orta Doğu ülkelerinden olan talep yatmaktadır. NYK'nın dışında, Mitsui OSK lines, K-line, Eukor, Wallenius Wilhelmsen logistics ve Høegh Autoliners büyük aktördürler. Ayrıca bu altı büyük işletme Avrupa dahilinde de taşımacılıkta en önemli aktördürler. Tablo 4, NYK,K-line ve MOL 'un sektördeki hakimiyetlerini göstermektedir

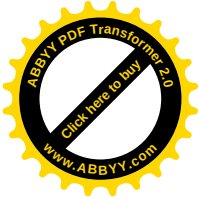
Tablo 4. Lider Konumdaki RoRo Operatörleri (2006)

Operator	Gemi Sayısı	Kapasite (CEU)	Aktif Gemi Sayı.(CEU)	Kapasite
NYK	54	264,000	85	393,000
Eukor	24	124,000	> 85	> 350,000
K-Line	30	145,000	77	344,000
MOL	51	235,000	> 70	> 320,000
WWL	37	195,000	50	264,000
Hoegh	27	142,000	50	220,000
Diğerleri	354	1,212,000	-	-
Toplam	577	2,359,000	577	2,359,000

(Kaynak: ESPO, 2006-2007: 55)

Küresel networklerini sağlamak için, büyük otomobil üreticileri bu altı büyük şirketten sadece birinin hizmetlerinden yararlanmak yerine tamamından faydalanmak zorundadırlar. Gerçekten de geçmişe dayalı ilişkiler, farklı ticaret yolları üzerinde farklı taşıyıcılarla anlaşmanın yolunu açmıştır.

Diğer bir büyük aktör ise İtalya 'ya ait GRIMALDI 'dir. Coğrafi açıdan bakıldığında GRIMALDI çoğunlukla Akdeniz-Kuzey Avrupa, Akdeniz içi, Avrupa-Batı Afrika ile Avrupa-Güney Afrika sahilleri dışına yatırım yapmamıştır. İkinci



büyük aktör United European Car Carriers (UECC) ve K-line European Sea Highway Service (KESS) olup çoğunlukla büyük taşıyıcılar olarak çalışmaktadırlar.

2.1.2.2 Ro-Ro Pazarı

Tüm Avrupa RoRo hacmi 2005'te 415 milyon tona ulaşmıştır ve bunun dörtte birini Birleşik Krallık'taki (UK) limanlar sağlamıştır. Diğer belli başlı RoRo taşımacılığının yaygın olarak yapıldığı ülkeler arasında İtalya, İsveç, Almanya, Belçika, Danimarka, Fransa, Yunanistan, İspanya, Hollanda ve Finlandiya'yı sayabiliriz. Dover Avrupa'nın en büyük RoRo limanıdır ve kendisini Calais, Zeebrugge, Lübeck, Immingham, Rotherdam, İrelleborg ve Göteborg takip eder.

Son günlerde dünya araba imalatı yıllık 65 milyon adete ulaşmıştır. Bu endüstride 15 küresel aktör bulunmaktadır. En büyük 7 imalatçı 2005 yılında toplam araba üretiminin % 75'i olan 46.7 milyon araba üretimini gerçekleştirmiştir.

Günümüzde araba üretimi endüstrisi, coğrafik kaymalara tanıklık etmiştir. Bu kapsamda, Avrupa, Amerika, Japonya halen önemli aktörleri barındırmaktaysa da , Asya (Çin,Hindistan,Tayland), Ortadoğu, Güney Afrika, Doğu Avrupa, Rusya ve Güney Amerika da hızla önem kazanmaktadır. Örneğin Güney Asya da 2004 yılında 1.3 milyon birim olan üretimin 2020 de dört kat artarak 5.4 milyona çıkması beklenmektedir. (International Chamber of Shipping, 2007: 67)

Bu gelişmeler ışığında arabaların deniz yoluyla taşındığı hatlarda da kaymalar meydana gelmiştir. Yani günümüzde de araba taşımacılığının yapıldığı ana deniz yolları halen Japonya-Kuzey Amerika , Japonya-Avrupa , Japonya-Ortadoğu , Güney Kore-Kuzey Amerika, Güney Kore-Avrupa, Batı Avrupa-Kuzey Amerika'dır. Ancak yeni gelişmelerin yaşandığı diğer bölgelere karşı ilgi hızla artmaktadır. Doğal olarak, küresel trendin etkisi ile artan araba imalatına paralel olarak, yeni model araçları müşterilerine ulaştırmak üzere deniz taşımacılığında da artışlar yaşanmaktadır. 2005 yılında yeni üretilen 65 milyon arabanın % 20-25 'i (15 milyon) deniz yoluyla taşınmıştır. Kalan % 75-80 'lik dilim ise yerel pazarlarda ya da kara taşımacılığı ile uluslar arası pazarlarda satılmıştır. 2015 yılına yönelik olarak yapılan tahminlerde, üretimin 80 milyona ulaşacağı ve bunun 20 milyonluk parçasının aktarmalar hariç deniz yolu ile taşınacağı görülmektedir. Bu miktarın yaklaşık 16.4 milyonu uzak yol,

Şekil 4. Avrupa Otomobil Üretim Ağı



Tablo 5. Avrupa 2004 RoRo Trafiği

Ülke	Sefer Sayısı(Milyon)	Yük (milyon ton)
BELÇİKA	0.7	23.1
BULGARİSTAN	0.0	0.5
KIBRIS	0.4	0.2
DANİMARKA	48.6	22.8

ESTONYA	6.7	3.1
FİNLANDİYA	16.8	12.7
FRANSA	27.1	23.8
ALMANYA	29.8	31.6
YUNANİSTAN	96.4	28.9
İRLANDA	3.6	10.6
İTALYA	83.3	50.9
LETONYA	0.1	1.0
LİTVANYA	0.1	1.6
MALTA	0.2	0.2
HOLLANDA	2.0	16.2
NORVEÇ	5.8	5.9
POLONYA	2.0	3.3
PORTEKİZ	0.6	0.4
SLOVENYA	0.0	0.0
İSPANYA	20.9	18.9
İSVEÇ	33.3	38.1
İNGİLTERE	32.8	93.0
TOPLAM	411.3	386.8

(ESPO, 2004:39).

Tablo 6'da 2005 yılında yeni üretim otomobillerin denizaşırı ihracatı gösterilmektedir. Tablodan da görüleceği üzere yıllık 20 milyon araba üretimiyle Avrupa ve Kuzey Amerika lider konumdadır. Japonya ve Güney Kore ise daha az araba üretmelerine karşılık denizyoluyla daha fazla ihracat gerçekleştirmişlerdir.

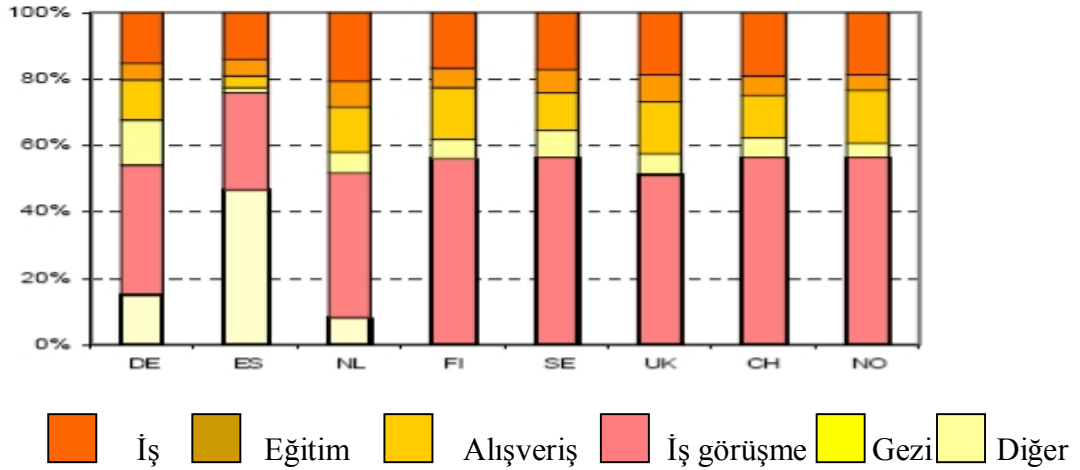
Tablo 6. Deniz Aşırı İhrac Edilen Yeni Üretim Arabaların Bölgesel Dağılımı (milyon 2005)

	AVRUPA	JAPONYA	KORE	K.AMERİKA
ÜRETİM	20.7	10.6	4.2	20.0
İHRACAT	1.8	5.0	4.0	0.4
%K.AMERİKA	64%	35%	30%	-
%AVRUPA	-	25%	40%	45%
%ASYA	21%	10%	17%	9%
%G.AMERİKA	3%	7%	-	22%

(Kaynak: ESPO, 2006-2007 :49)

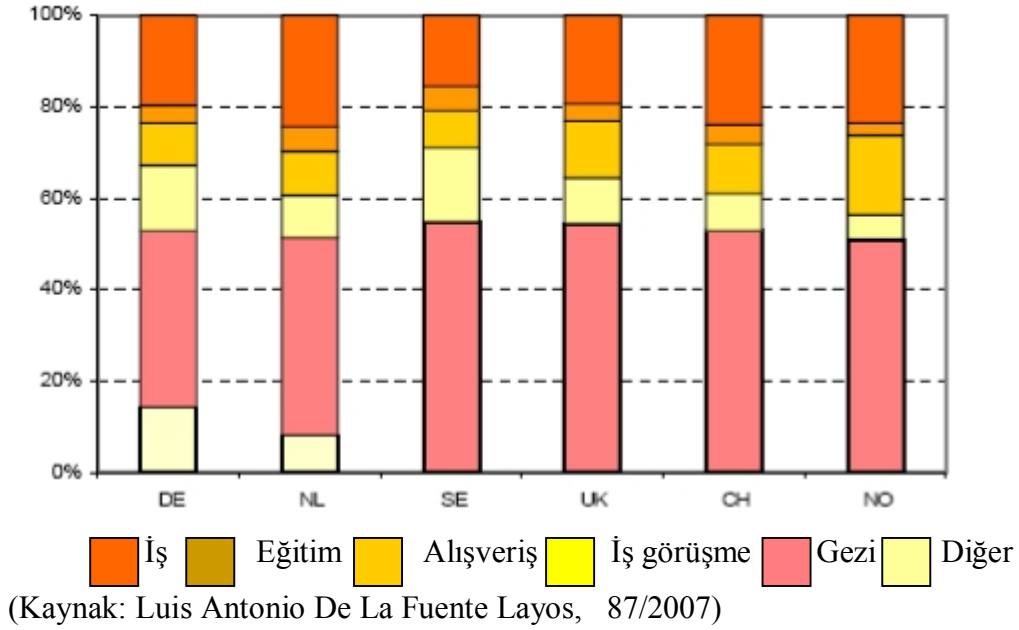
AB üyesi farklı ülkelerin zaman ve katedilen mesafeye göre seyahat oranları aşağıda Şekil 5'te ve 6 da verilmiş olup gezi maksadıyla toplam gidilen yol ve harcanan zamanın ortalama olarak tüm ülkeler için %55 lik dilimi kapladığı görülmektedir. Bu noktada Avrupa insanının gezme alışkanlığının yaşamında önemli bir yer aldığı ve Avrupa insanının Deniz yolcu taşımacılığı için Pazar teşkil edebileceği söylenebilir(Luis Antonio De La Fuente Layos, 87/2007)

Şekil 5 Seyahat Amacına Göre Zaman Dağılımı Yüzdesi



(Kaynak: Luis Antonio De La Fuente Layos, 87/2007)

Şekil 6. Seyahat Amacına Göre Gidilen Mesafenin Dağılımı Yüzdesi

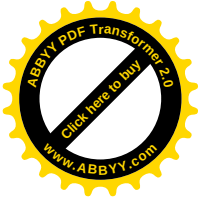


2.1.2.3 Otomobil ve Traktör Taşıma Filosu

Son zamanlarda yeni ve ikinci el arabalar çoğunlukla PCTC ler (otomobil ve Traktör taşıyıcı-Pure car and truck carrier) vasıtasıyla taşınmışlardır. PCTC lerin ilki 1977 'de hizmete girmiştir. 2007 ortalarına kadar, toplam PCTC filosu, 2.64 milyon CEU 'luk 580 gemiye ulaşmıştır. Tüm diğer taşımacılık alanlarında olduğu gibi PCTC filosunun da ortalama büyüklüğünün artmıştır Örneğin 1990 ortalarında 4035 CEU olan kapasiteleri, 2007 'de 4552 CEU 'ya ulaşmıştır. PCTC ler genellikle düzenli hat taşımacılığında kullanılırlar.

2006 yılının sonlarında en büyük PCTC nin 7200, 2007 yılında ise 8000 CEU 'ya ulaştığı görülmektedir. Kapasitedeki bu artış muhtemelen devam edecektir. Çünkü limanların 11000 CEU 'luk PCTC 'leri destekleyecek niteliklere sahip olması talep edilmektedir.

Bu kadar büyük gemilerin varlığı hiç şüphesiz ki ölçek ekonomilerinden faydalanmak istenmesidir. Ancak halihazırdaki otomobil terminallerinin, maximum 200 m'lik gemiler için tasarlanmış olması sorun teşkil etmektedir. Bu sorunun çözümüne ilişkin olarak büyük aktörlerin bazıları, kendi kaderlerini ellerine alarak



stratejik noktalardaki RoRo terminallerinde hissedar olmuşlardır. PSA HMN terminallerinin NYK tarafından 2007 'de devralınması buna bir örnektir.

Önümüzdeki on yıl içerisinde % 2'lik bir otomobil üretiminin bekleniyor olması nedeniyle birçok armatör, filolarını genişletme/geliştirme çabasına girmişlerdir. 2007-2010 seneleri için toplam 1 milyon CEU kapasite artışı sağlayacak 160-180 gemi siparişi yapılmıştır.

PCTC filosunda 25 yaşını aşmış takriben 100 gemi bulunmaktadır.Bu nedenle bu gemiler ağırlıklı olarak ikinci el otomobil taşımacılığını üstlenmişlerdir.İkinci el otomobillerin pazarı, Japonya-Yeni Zelanda, Akdeniz-Kuzey Avrupa ve Batı Afrika ile Orta ve Uzakdoğu arasındadır.([http://www.espo.be/EU_Ports_\\$26\\$ _Facts/ESPO-ITMMA_Market_Report.aspx](http://www.espo.be/EU_Ports_26 _Facts/ESPO-ITMMA_Market_Report.aspx) , 20.09.2007)

2.1.2.4 Avrupadaki Araç Taşımacılığı Hatları

Avrupa pazarı açısından bakıldığında, araçların denizyoluyla taşımacılığında; Rusya, Doğu Avrupa ve Türkiye 'de yaşanan büyümeler paralelinde artışların yaşanacağı beklenmektedir.Böylece, Baltık ve Karadeniz'deki araba ithal akışının desteklenmesi beklenmektedir.Bu durum, Avrupa dahilinde taşımacılık yapan kısa yol çalışan şirketlerin faydasına olacaktır. Çünkü Baltık ve Karadeniz'deki mevcut limanların çoğunun büyük PCTC'lerin yanaşabileceği uygun derinlikleri yoktur. Böylelikle Akdeniz'de Gioia Tauro gibi büyük limanlardan aktarma yapılarak beslenmeleri gerekecektir. Aynı şekilde Rusya 'ya yapılacak taşımacılık da Almanya 'da ki Brementhaven'den ya da Finlandiya 'da ki Kokta üzerinden olacaktır. Elbette ki bu tablo, üreticilerin otomobilleri Doğu Avrupa ve Rusya'da üretmeye karar vermeleri durumunda değişecektir.

Derin deniz taşımacılığı yapan şirketlerin çoğunluğu Avrupa dahilinde taşımacılık yapmaktadır. Tablo 7, bu şirketlere hizmet verme kapasitesine sahip Avrupa'nın ana limanlarını göstermektedir. Büyük PCTC'ler günümüzde halen Avrupa'nın 5-6 limanına yanaşabilmektedir.Tablo 7'de ki limanların yanı sıra, otomobil elleçlenen ve PCTC'lerin (daha küçükleri) yanaşabileceği diğer limanlar şunlardır: Livorna (İtalya), Flushing (Vlissingen), Vigo, Valencia, Pire, Koper,

Santander, Göteborg, Kopenhag / Malmö, Marsilya, Almeria, Rotterdam, Ghent ve Cuxhaven. Bu limanların bazıları otomobil üreticilerine oldukça yakın mesafededirler.

Tablo 7. 2005 Yılındaki Ana Avrupa RoRo Limanları

Liman	Birim(m)	Liman	Birim(m)
Zeebrugge	.73	Sheernes	0.67
Bremenhaven	.65	Londra	0.67
Emden	0.86	Grimsby/Immingham	0.62
Antwerp	0.8	Bristol/Portbury	0.60
Barcelona	0.78	Le Havre	0.58
Southampton	0.7	Tyne Ports	0.48

(Kaynak: ESPO, 2006-2007 :53)

Tablo 8 Avrupa limanları arasındaki RoRo trafiğini göstermektedir. Tablodaki limanlarda 2005'te toplam 407 milyon ton RoRo yük elleçlenmiş olup Avrupa'da 200.000 ton ve üzeri RoRo yükü elleçleyen 260 limanın toplam elleçleme miktarının %98'ini oluşturmaktadır. Yine tablodan görüleceği üzere, İngiltere'deki 100 milyon ton ile toplam Avrupa RoRo yüklerinin 1/4'ü elleçlenmektedir. İkinci sırayı 50 milyon ton ile İtalya almaktadır. Diğer önemli aktör ülkeler ise; İsveç, Almanya, Belçika, Danimarka, Fransa, İspanya, Hollanda, Finlandiya ve İrlanda'dır.

Tablo 8 Avrupa Limanları Arasındaki RoRo Trafiği

LİMAN	Kendi Hareket Edebilenler	DİĞER	TOP. RoRo
Zeebrugge	2.426.461	13.579.949	16.006.410
Oostende	3.827.212	2.360.556	6.187.768
Antwerp	1.893.961	3.484.103	5.378.064

Ghent	75.955	1.007.948	1.083.903
Belçika	8.223.589	20.432.556	28.656.145
Varna	456.369		456.369
Di.Bul.Lim	85.114		85.114
Bulgaristan	541.483	0	541.483
Rodby	5.240.900		5.240.900
Helsingor	4.282.510		4.282.510
Arhus	1.818.656	1.551.328	3.369.984
Kalundborg	1.859.567	1.131.520	2.991.087
Frederikshavn	2.401.566	243.780	2.645.346
Esbjerg	93.527	1.667.608	1.761.135
Gedser	1.447.100		1.447.100
Hirtshalts	1.177.068		1.177.068
Ronne	174.830	208.427	283.257
Kobenhavns	216.939	150.564	367.503
Koge	119.506	182.710	302.216
Aabenraa		263.873	263.873
Fredericia	29.088	181.958	211.046
Danimarka	18.861.257	5.581.768	24.443.025
Lübeck	6.062.021	9.650.269	15.712.290
Rostock	5.287.150	1.894.134	7.181.284
Puttgarden	3.734.777		3.734.777
Sassnitz	461.167	2.010.181	2.471.348
Bremerhaven	2.328.577	77.959	2.406.536
Kiel	778.573	761.365	1.539.938
Emden	1.422.066		1.422.066
Cuxhaven	289.484	799.050	1.088.534

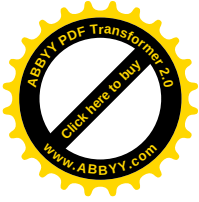
Hamburg	371.069	11.373	382.442
D.Alman.Lim	644.939	73.516	718.455
Almanya	21.379.823	15.277.847	36.657.670
Tallinn	3.099.223	1.637.419	4.736.642
Kunda		828.149	828.149
Parnu		1.350.663	1.350.663
Vene-Balti		218.778	218.778
Estonya	3.099.223	4.035.009	7.134.232
Dublin	4.255.551	4.107.980	8.363.531
Diğerİrlan.Lim	2.478.216	974.125	3.452.941
İrlanda	6.734.367	5.082.105	11.816.472
Pireus	3.247.269	1.525.330	4.772.599
Patras	2.947.729	612.731	3.560.460
Igoumenitsa	2.745.158	24.339	2.769.497
Antirio	2.242.389		2.242.389
Rio	2.242.389		2.242.389
Heraldio	934.180	962.944	1.897.124
Palaokia Salaminas	1.867.352		1.867.352
Perama	1.867.352		1.867.352
Corfu	630.891	574	631.465
Megara	382.925		382.925
Rhodes	254.573	23.236	277.809
DiYunan.Lim	260.910	75.785	336.695
Yunanistan	19.623.117	3.224.939	22.848.056
Palma Mallorca	4.601.149	2.603.848	7.204.997
Barcelona	2.707.849	1.145.977	3.853.826

Santa Cruz de Tenerife	376.503	1.291.282	1.667.785
Las Palmas	137.671	1.494.515	1.632.136
Cadiz	83.642	1.411.754	1.495.396
Algeciras	976.474	49.978	1.026.452
Ceuta	307.380	472.876	780.256
Tarragona	593.212	102.218	695.430
Santander	498.525	33.074	531.599
Mebilla	133.963	385.235	519.198
Vigo	471.248		471.248
Malaga	79.193	302.274	381.467
Almeria	114.927	260.628	375.555
Pasajes	311.016	19.072	330.088
Alicante	12.363	239.348	251.711
D.İspanya Lim	129.340	88.304	217.644
İspanya	11.534.405	9.900.383	21.434.788
Calais	16.555.458		16.555.458
Marseille	491.717	1.475.319	1.967.036
Cherbourg	1.456.821	759	1.457.580
Caen	1.398.724		1.398.724
Le Havre	1.312.903	174	1.313.077
Dieppe	661.098		661.098
Nantez Saint-Nazaire	203.747	94.144	297.891
Roven	239.665	754	240.419
D.Fransız.Lim	149.477	206.265	355.742
Fransa	22.469.610	1.777.415	24.247.025
Genova	753.985	6.582.507	7.336.492

Livorno	1.822.881	4.944.340	6.767.221
Olbia	1.056.584	3.849.479	4.906.063
Trieste	1.372.991	1.832.042	3.205.033
Cagliar	270.085	2.757.512	3.027.597
Palerm	1.065.643	1.689.242	2.754.885
Napoli	1.275.415	1.171.894	2.447.309
Tarant	1.879	2.298.199	2.295.078
Ancon	2.057.855	146.509	2.204.364
Civitavechia	583.360	1.460.334	2.043.694
Salerno	1.563.162	294.628	1.857.790
Piombino	1.151.119	650.149	1.801.268
Venezi	927.165	583.648	1.510.813
Messina	1.209.373	239.705	1.449.078
Catania	325.149	760.184	1.085.333
Trapan	765.069	176.481	941.550
Bari	858.241	43.611	901.852
Brindis	773.036	35.752	808.788
Porto Tores	144.013	660.624	804.637
TemriniImeres	43.842	755.599	799.441
Ravenn	9.134	529.494	538.628
Monfalcone	74.294	395.180	469.474
D.İtaly Lim	740.273	125.240	865.213
İtalya	18.244.548	31.977.753	50.822.301

(Kaynak: ESPO, 2006-2007 :57)

Tablo 8’de ki veriler AB’nin 95/64/EC’li ve komisyonun 2005/366/EC’li kararı doğrultusunda kendinden hareketli, kendinden hareketli olmayan yükler olmak üzere iki kategoride incelenmiştir.



Kendinden hareketli yükler: Arabalar, treylerler, karavanlar, ticari araçlar, canlı hayvanlar vb dir. İngiltere bu tip yüklerde 50 milyon tonu aşarak pazar lideri konumundadır.Ardından 26.8 milyon ton ile İsveç, 22.5 milyon ton ile Fransa, 21.4 milyon ton ile Almanya gelmektedir.

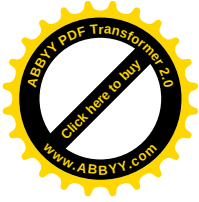
Kendinden hareketli olmayan yükler: Tren vagonları, barçlar, tarım araçları, eşlik edilmeyen karavanlar vb'dir. Bu yüklerde de İngiltere 2005 değerlerine göre 50 milyon tona yaklaşan hacmiyle lider konumdadır.İngiltere'yi, İtalya (32milyon ton), Belçika (20.4 milyon ton), Almanya(15.3 milyon ton) ve İsveç (13.9 milyon ton) izlemektedir.Liman bazında bu tip limanlar için Zeebrugge (Belçika) en büyük limanlardır.

Grimaldi Naples, Akdeniz de Civitavecchia, Monfalcone, Salerno, Valencia'da bulunan RoRo terminallerine ek olarak Barselona'da ki terminal faaliyetlerini güçlendirmektedir.

2006 yılının başlarında Norfolkline (Halen AP Moller-Maersk'e aittir.) ve Flota Suardiaz Norfolkline-Suardiaz birleşmişlerdir. Burada ki ana hedef Dunkırk-Kuzey İspanya arasında 200 treyler kapasiteli RoRo gemileri ile hizmet vermektedir. Bu proje için AB komisyonu 5.1 milyon \$, Marco Polo destek programı dahilinde kaynak ayırmıştır. [.\(http://www.espo.be/EU_Ports_\\$26\\$ Facts/ESPO-ITMMA_Market_Report.aspx](http://www.espo.be/EU_Ports_26 Facts/ESPO-ITMMA_Market_Report.aspx) , 20.09.2007)

Yeni bir yerel İtalyan RoRo hattı, Agosto limanı (Sicilya'nın güneydoğusunda) ve Kuzey Adriyatik teki Ravenna limanı arasında 2006 başlarında oluşturulmuştur. Her iki yönden de 4 günde bir sefere başlanmıştır.Bu hat BMMS Motorway Mediterranean Sea tarafından işletilmektedir.

Özellikle Trieste limanı, RoRo seferleri ile Kuzey İtalya üzerinden Avrupa Birliği ülkelerine giriş için uluslararası taşımacılık sektörümüzde faaliyet gösteren işletmeler tarafından tercih edilmektedir. İstanbul, Ambarlı, Çesme ve Kumport limanlarından Trieste'ye düzenli RoRo seferleri gerçekleştirilmektedir. İstanbul, İzmir, Mersin Kumport, Antalya ve Gemlik limanları ile de bu limana konteyner taşımaları yapılmaktadır.(Dünya Gazetesi, Sayı:7410, 30 Eylül 2004, s:2.)



2.1.3. Açıkdeniz Düzenli Hat RoRo Taşımacılığı

Operasyonel açıdan bakıldığında, tek bir gemide RoRo ve konteynır yükleri taşıma kabiliyetine sahip olan ConRo'lar konteynır düzenli hat taşımacılığıyla büyük benzerlikler taşımaktadır. ConRo pazarındaki, önemli düzenli hat taşımacılığı şirketleri, Grimaldi Lines, Delmes / OTAL ve Nile Dutch Shipping (NDS)'dir.

Geçmişte ConRo gemilerinin, Ortadoğu, Batı Afrika, Güney Amerika ve Rusya gibi yük elleçleme imkanlarının kısıtlı olduğu liman hatlarında çalışmaları oldukça yaygındı. Ancak bugün ConRo konsepti, açıkdeniz hatlarında iyice önemini yitirmiştir. Halen Batı Afrika ve Güney Amerika hatlarında (Grimaldi) ve Beyrut-Tripoli hattında görülmeleri mümkündür. ConRo gemileri yakın deniz taşımacılığında, Transfonica (Spliethaff Grup) ya da Cobelfret gibi şirketlerce günümüzde de kullanılmaktadır.

Bugünkü ConRo gemilerinin birçoğu 1970'ler 1980'ler de inşa edilmiş olup,artık yaşlı gemi durumundadırlar.Grimaldi Lines (Naples) istisna olmak üzere, yeni ConRo gemilerinin inşası durma konumuna gelmiştir. Grimaldi aynı zamanda Transatlantik ConRo Line ACL 'nin de sahibidir. Kimsenin bu gemilere yatırım yapmak istememesi düzenli hatlardaki ConRo'ların toplam tonajında azalmaya neden olmuştur. Grimaldi Lines'in Antwerp, Hamburg ve Naples'te terminalleri mevcuttur.

2.2. Avrupa'nın Konteynır Taşımacılığındaki Yeri

Son yirmi yıldır, konteynır taşımacılığı denizcilik endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü olmuştur. Drewry Shipping Consultants tarafından da betimlendiği üzere; konteynır taşımacılığına yönelik artan talebin altında birkaç temel itici güç yatmaktadır. Konteynır Taşımacılığı, ilk olarak, organik gelişim, artan ekonomik faaliyetler, trans- liberalizasyon, azaltılan ithalat tarifeleri ve küreselleşme tarafından kamçılanmaktadır. Bu organik gelişim kargonun büyük bölümünün konteynırlarla taşındığı gerçeği, taşıyıcı stratejileri ve liman gelişimi gibi hususlarla bütünleşmektedir.

Dyanamar'a göre dünya ticaret yollarında taşımacılıkta kullanılan dolu konteynır sayısı 2006'da 110.2 milyon teu'ya ulaşmıştır. Bu rakam 2005 yılında elde edilen 60.5 milyon teu'nun iki katına denk gelmekte ve yıllık ortalama %10.5'lik bir büyümeye tekabül etmektedir. 2007 için ise sayının 121 milyon teu'ya yükselmesi tahmin edilmektedir. Daha ayrıntılı vermeye çalışırsak dünya ticaret yollarında taşınan konteynır hacimlerinin aşağıdaki gelişmesi öngörülmektedir.

Doğu-Batı eksenli ticaret, (Trans-atlantik, Trans-pasifik ve Asya/Avrupa) 2002'de 34 milyon teu olup 2015'te 70 milyon teu'ya yükselmesi beklenmektedir. Bu da yıllık yaklaşık % 6 büyüme demektir.

Kuzey-Güney ticaret yolları üzerinde de (Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa'nın başlıca üretim ve tüketim merkezlerini Güney Yarımküredeki gelişen ülkelerle bağlayarak) benzer bir büyüme oranı beklenmektedir. 2002'deki 17 milyon teu'dan 2015'te 36 milyon teu'ya yükselmesi öngörülmektedir (ESPO, 2006-2007). Avrupa ve Batı Afrika arasındaki konteynır trafiği Tablo 9 da verilmiştir. (UNCTAD, 2006 Review of Maritime Transport)

Tablo 9. Avrupa ve Batı Afrika Arasındaki Konteynır Trafiği (TEUx 1000)

Yıl	Güney Yönlü Akış	Kuzey Yönlü Akış
2003	534	278
2004	532	281
2005	556	286

(Kaynak: UNCTAD, 2006)

Bölge içi ticaretin ise aynı zaman dilimi içinde daha büyük bir büyüme oranı yakalayacağı tahmin edilmektedir. Asya içi ticaretin patlama göstermesi nedeniyle, ticaretin 2002'deki 28 milyon teu'dan, 2015'te 72 milyon teu'ya kadar ulaşabileceği değerlendirilmektedir. Bu da yıllık ortalama %7.5'lik bir büyüme demektir. Tablo 6'da Doğu-Batı yolları üzerindeki konteynır ticaretinin 2006 değerleri ile, 2007 ve 2008 yılı tahminleri gösterilmektedir.

Tablo 10. Ana Doğu-Batı Konteynır Ticareti

Uzakdoğu/Avrupa	2006	2007	2008
Batı Yönlü	12,240,000	13,916,000	15,347,000
Doğu Yönlü	5,747,000	5,995,000	6,235,000
Toplam	17,987,000	19,911,000	21,582,000
Büyüme Oranı	9%	11%	8%
Transatlantik			
Batı Yönlü	4,250,000	4,240,000	4,260,000
Doğu Yönlü	2,670,000	2,870,000	3,030,000
Toplam	6,920,000	7,110,000	7,290,000
Büyüme Oranı	5%	3%	3%
Transpasifik			
Batı Yönlü	4,720,000	5,040,000	5,330,000
Doğu Yönlü	15,340,000	16,900,000	18,510,000
Toplam	20,060,000	21,940,000	23,840,000
Büyüme Oranı	8%	9%	9%

(Kaynak: ESPO, 2006-2007)

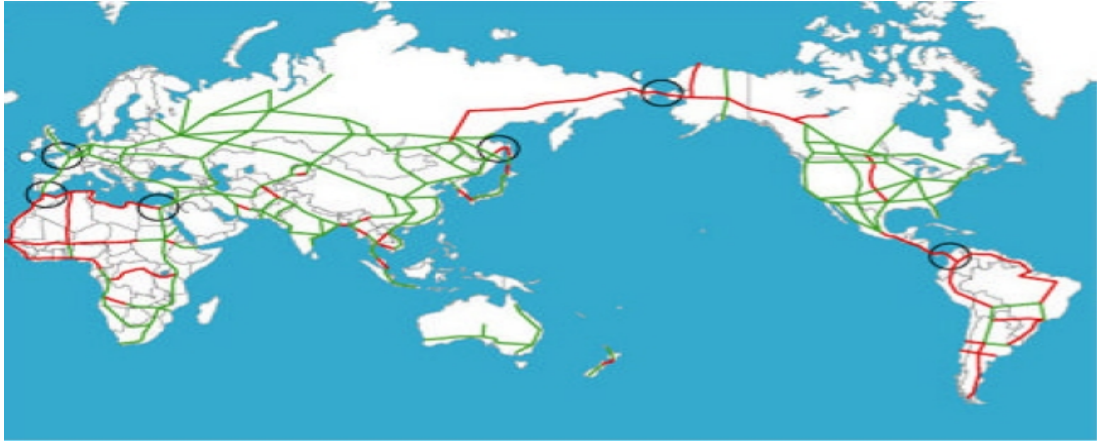
Tablo'da da görüldüğü gibi Uzak Doğu-Avrupa ve Trans-pasifik ticareti 2006 yılında %8-9'luk büyüme yakalanmıştır ve bu durumun 2007-2008 döneminde de devam edeceği öngörülmektedir. Bu ticaret yolları ile karşılaştırıldığında Transatlantik pazarı oldukça küçüktür (ancak halen önemini korumaktadır) ve daha düşük yıllık büyüme oranlarına sahiptir.

Doğu-Batı ticaret yollarından ayrı olarak, Avrupa ve Latin Amerika (Orta Amerika, Karayipler ve Güney Amerika dahil) arasındaki konteynır ticareti önemli hacimlere ulaşmıştır. Global Insight'a göre, bu ticaret yolu üzerindeki hacim 2004'te 2.85 milyon teu'dan 2006'da 3.30 milyon teu'ya yükselerek iki yıllık zaman dilimi içerisinde %16'lık bir büyümeye imza atmıştır. Uzak Doğu-Avrupa ve Trans Pasifik ticareti gibi, Avrupa ve Latin Amerika arasındaki ticaret de bir dengesizlikle karşı karşıyadır: kuzey yönündeki ticaret hacmi (2.32 milyon teu) güney yönündeki ticaret hacminin (0.98 milyon teu) iki katıdır. Buna ek olarak, Avrupa-Afrika ticareti 2006'da 2.98 milyon teu olmuştur (2004'ten %17 daha fazla) ve bunun 1.71 milyon teu'luk kısmı güney yönüne 1.27 milyon teu'luk kısmı ise kuzey yönüne gerçekleştirilmiştir.

Benzer bir şekilde Avrupa ve Orta Doğu arasındaki ticaret 2004'te 2.30 milyon teu'dan 2006'da 2.65 milyon teu'ya yükselmiştir.

Ticaretin küresel boyutta birleşmesi ve dünya oluşan lojistik ağları geniş bir ulaşım ağının oluşturulmasına neden olmuştur. Dünya üzerindeki bu oluşum ağına ait büyük resim Şekil 7 de gösterilmiş (www.espo.be)

Şekil 7. Demiryolu Bağlantılı Taşımacılık



(Kaynak: ESPO, 2004-2005: 16)

- Bağlantının olmadığı hatlar
- Varolan Bağlantı Hatları
- Deniz-Kara Bağlantıları

Sonuç olarak, Avrupa içi konteynır taşımacılığının 2006'da 7.72 milyon teu'dur ve bu rakam 2004'tekinden %19 daha yüksektir. Kuzey Avrupa ve Akdeniz

arasındaki ticaret ise 2006'da 2.44 milyon teu'ya ulaşmıştır. Bunun 1.33 milyon teu'luk bölümü güneye, 1.12 milyon teu'luk kısmı ise kuzey yönüne gerçekleştirilmiştir.

Yukarıdaki bilgilerin ışığında söyleyebiliriz ki konteynır trafiği dünyadaki pek çok limanda kargonun ele alınmasının arkasındaki itici güç olmuştur. Drewry Shipping Consultants dünya konteynır limanları tarafından ele alınan toplam hacim (yukarıda bahsedilen ticaret yolları hacmiyle karıştırılmamalı) 2000'de 236 milyon teu'dan 2005'te tahminen 399 milyon teu'ya yükselmiştir. Bu rakam da yıllık ortalama %11'lik bir büyüme demektir. (ESPO, 2006-2007: 20)

2.2.1 Avrupa limanlarındaki konteynır trafiği

Kuzey ve Güney Avrupa'da toplam 132 limanın 2005 yılında 73.73 milyon teu'luk bir hacme ulaşır. Her teu'nun ortalama 11 ton olduğu farz edilirse bunun 800 milyon tona tekabül ettiği anlaşılır. Bu projede ağırlıklı olarak Akdeniz Limanları incelendiğinden Tablo 11 de sadece Güney Avrupa Limanlarına yer verilmiştir.

Tablo 11. 2005 Yılında Akdeniz Limanlarında Elleçlenen Konteynır Miktarları

BÖLGE	LİMAN	TOPLAM TEU	BÖLGE	LİMAN	TOPLAM TEU
Batı Akdeniz	Algeciras	3,179,614	D.Akdeniz /Karadeniz	Piraeus	1,394,512
	Gioia Tauro	3,160,981		Constantza	771,126
	Valencia	2,409,821		Taranto	716,856
	Barcelona	2,071,481		Thessaloniki	365,925
	Genoa	1,624,964		Limassol	320,130

	Marsaxlokk	1,321,000		Venice	289,860
	La Spezia	1,024,455		Trieste	198,319
	Marseilles	908,000		Koper	179,745
	Leghorn	658,506		Ravenna	168,588
	Cagliari	631,435		Varna	84,400
	Salerno	418,205		Rijeka	76,258
	Naples	373,706		Bourgas	25,685
	Malaga	247,451		Heraklion	18,593
	Vado Ligure	223,000		Bari	10,008
	Savona	219,876		Larnaca	4,732
	Alicante	159,501		Toplam Doğu Akdeniz/Karadeniz(15 liman)	4,624,737
	Palma de Mallorca	155,582		Lisbon	513,061

	Cadiz	138,441		Bilbao	503,804
	Seville	115,669		Leixoes	340,641
	Valletta	61,410		Vigo	205,057
	Civitavecchia	44,615		Sines	50,994
	Castellon de la Plana	43,773		Marin	32,128
	Cartagena	37,406		Aviles	10,851
	Palermo	27,984		Gijon	5,048
	Mahon	22,725	İberia Yarım Adası(Atlantik Sahilleri)	Toplam Iberia yarımadası (8 liman)	1,661,584
	Ibiza	13,025			
	Tarragona	9,857			
	Toplam Batı Akdeniz(27)	19,302,483		Toplam Akdeniz Limanları (50 Liman)	25,588,804

	Liman)				
--	---------------	--	--	--	--

(Kaynak: ESPO, 2006-2007)

2.2.1.1 Kuzey Aksı Limanları

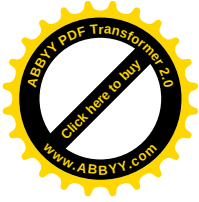
Toplam Avrupa konteynır trafiğinin yaklaşık %56'sını Kuzey Avrupa'daki limanlar (toplam 37 liman) tarafından karşılanmıştır. Rotherdam, Hamburg ve Antwerp limanları 2005'te 23.86 milyon teu'luk bir hacme veya bütün Avrupa'nın %32'si ve Kuzey Avrupa konteynır hacminin %60'ına ulaşmışlardır. Elde edilen hacmin temel itici güçleri, Avrupa içi ticaret ve Çin ile olan ticaret trafiğidir. Hamburg limanındaki Çin kargosu (Hong Kong dahil) 2005 yılında 2 milyon teu'yu Rotherdam limanındakiler ise 2 milyon teu'ya yakın bir hacmi sağlamıştır.

Bu üç ana limanın yanında, Kuzey Avrupa'da 5 tane daha milyonluk hacme ulaşmış liman vardır (bunların ikisi Birleşik Krallıkta bulunmaktadır). Geri kalan 29 liman (küçük ve orta ölçekli) 2005'te toplam 6.3 milyon teu'luk bir hacme ulaşmışlardır. Çoğu yarım milyon teu'dan daha düşük hacmi yakalamışlardır.

İskandinavya/Baltık bölgesi 45 konteynır limanı barındırmasına rağmen elde edilen hacim Kuzey Amerika'dakinden daha azdır. 2005 yılı toplam hacim 6.44 milyon teu'dur ve bunun yarısından fazlası 5 liman tarafından sağlanmıştır (St.Petersburg, Aarhus, Göteborg, Helsinki ve Gdynia). İskandinavya/Baltık bölgesindeki pek çok liman Kuzey Avrupa'daki limanlardan daha hızlı büyüme oranları yakalamışlardır. Bunun en güzel örneği St. Petersburg örneğidir. Zira söz konusu liman 2002'de %0.58 milyon teu'ya ulaşmışken bu sayıyı 2005'te ikiye katlamıştır (ITMMA Market Report, 2007: 22)

2.2.1.2 Güney Aksı Limanları

Avrupa'daki ikinci büyük konteynır limanları bölgesi Batı Akdeniz'dir(27 liman-özellikle İspanyol ve İtalyan limanları) ve 2005 yılında 19.32 milyon teu'luk konteynır elleçlemişlerdir. 3 İspanyol, 3 İtalyan ve bir Malta limanı 1 milyon teu barajını aşmıştır. Marsilya(Güney Fransa) bu limanları yakından takip etmektedir. Geriye kalan 19 liman (küçük ve orta ölçekli) toplam 3.6 milyon teu hacmi



yakalamışlardır. Bunların en büyükleri olan Lizbon ve Bilboa limanlarının her biri yarım milyon teu'luk hacme varmışlardır.

Dolayısıyla Güney Aksı limanlarının tamamı (50 liman) 2005 yılı içinde 25.59 milyon teu'luk işlem gerçekleştirmişlerdir.

Batı Akdeniz bölgesi ise 1990'lı yılların ortasından itibaren kayda değer bir gelişme göstermiştir. Bölgede yeni lojistik merkezleri oluşmuştur (Algericas, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Taranto, Cagliari) ve bu durum lojistik şirketlerine hizmet ağılarını yeniden düzenleme imkanı tanımıştır.

([http://www.espo.be/EU_Ports_\\$26\\$ Facts](http://www.espo.be/EU_Ports_26 Facts), 15.09.2007)

2.3. Avrupa Limanlarında Yaşanan Büyüme

Avrupa limanlarında yaşanan büyüme oranları limana ve coğrafi bölgeye göre değişiklik göstermektedir.

Kuzey Avrupa limanları 2006'da toplam 39.38 milyon teu'luk hacim elde etmişlerdir. Bir önceki yılın 36.05 milyon teu'luk değerine göre %9.3'lük bir artış sağlanmıştır. En büyük yüzdelik büyümeler Amsterdam, Bremen/Bremerhaven ve Zeebrugge tarafından sağlanmıştır. Felixstowe, Hamburg, Southampton ve Antwerp limanları da iyi sonuçlar elde etmişler, Rotterdam ise ortalamanın altında kalmıştır. Le Havre, Dunkirk, Bristol, Ipswich ve Hull limanları hemen hemen durağan bir seyir izlemiştir.

Batı Akdeniz limanları, 2006'da toplam trafiklerini %4.3 arttırarak 17.74 milyon teu'ya yükseltmişlerdir. En yüksek artış oranlarını (çift haneli rakamlarla) Malaga, Vado Ligure, Barselona ve La Spezia için gerçekleştirmiştir. Marsaxlokk, Cagliari ve biraz da Marsilya, Genoa, Algericas iyi performans gösterirken, Gioia Tauro ve Valetta hacimlerinde düşüş kaydetmişlerdir. Palma De Mallorca'da ise trafik aynı konumu korumuştur. (Notteboom & Winkelmanns, 2006: 42)

Doğu Akdeniz/Karadeniz bölgesinde ise limanlar milyonluk hacimlere ulaşarak bir sene öncekine göre hacimlerinde %12.9'luk artış sağlanmışlardır.

Köstence %40'lık müthiş bir büyüklüğe ulaşarak 1 milyon teu barajını aşmıştır. Rijeka ve Heraklion'da çift haneli büyüme rakamlarına ulaşmışlardır (sırasıyla %25.9 ve %18.1). Trieste ve Limassol limanları da %11'lik büyüme rakamları yakalamışlardır.

İskandinavya/Baltık limanları 2006'da %15.1'lik bir büyümeyle 4.97 milyon teu'luk bir hacme ulaşmışlardır. Bu durum St. Petersburg limanının %30'luk büyümeyle 1.5 milyon teu'ya ulaşmasının bir sonucudur. Liepaja, Rauma, Helsingborg, Kotka ve Turku limanlarının her biri %20'nin üzerinde büyüme gerçekleştirmiştir. Diğer birçok İskandinav/Baltık limanları da önemli ivmeler kazanırken Helsinki, Pori, Kemi ve Raahe limanları hacmen önemli düşüşlere maruz kalmışlardır.

Avrupa'daki en büyük 15 limanın durumları Tablo-10'da gösterilmiştir. Rotterdam, Hamburg ve Antwerp limanları 1995'den bu yana ilk üçe girmişler, Felixstowe limanı ise 2000 yılındaki dördüncülüğten 2006'da altıncılığa düşmüştür. Yüzdelik verilerle ifade edilirse 1995 ve 2006 yılları arasındaki en büyük gelişim Gioia Tauro limanı tarafından gösterilmiştir. Hacmen gelişme gösteren limanları Valencia, Algericas ve Barselona gibi İspanyol limanları ile Zeebrugge, Hamburg, Antwerp ve Bremerhaven'i sayabiliriz. Diğer taraftan bahse konu zaman dilimi içinde ortalamanın altında büyüme gösteren limanlar ise Rotherdam, Felixstowe, Le Havre ve La Spezia'dır. (www.espo.be/EU Ports/ , 25 09 2007)

Tablo 12. Avrupanın En Büyük 15 Limanının Yıllara Göre Karşılaştırması

Liman	1995		2000		2005		2006	2006 ve 1995
Rotterdam	4,786,577	Rotterdam	6,280,000	Rotterdam	9,288,349	Rotterdam	9,690,052	+102%
Hamburg	2,890,181	Hamburg	4,248,247	Hamburg	8,087,545	Hamburg	8,861,545	+207%
Antwerp	2,329,135	Antwerp	4,082,334	Antwerp	6,482,061	Antwerp	7,018,799	+201%

Felixstowe	1,898,201	Felixstowe	2,853,074	Bremerhaven	3,735,574	Bremerhaven	4,449,624	+192%
Bremerhaven	1,526,421	Bremerhaven	2,712,420	Algeciras	3,179,614	Algeciras	3,244,640	+234%
Le Havre	1,154,714	Gioia Tauro	2,652,701	Gioia Tauro	3,160,981	Felixstowe	3,000,000	+58%
Algeciras	970,426	Algeciras	2,009,122	Felixstowe	2,730,000	Gioia Tauro	2,938,176	+18461 %
La Spezia	965,483	Genoa	1,500,632	Valencia	2,409,821	Valencia	2,612,139	+284%
Barcelona	703,807	Le Havre	1,464,901	Le Havre	2,118,509	Barcelona	2,317,368	+229%
Leghorn	689,324	Barcelona	1,387,570	Barcelona	2,071,481	Le Havre	2,130,000	+84%
Valencia	681,080	Valencia	1,308,010	Genoa	1,624,964	Genoa	1,657,000	+169 %
Tilbury	671,827	Piraeus	1,161,099	Zeebrugge	1,407,933	Zeebrugge	1,653,493	+213%
Genoa	615,242	Southampton	1,060,708	Piraeus	1,394,512	Marsaxlokk	1,450,000	+182%
Southampton	600,137	Marsaxlokk	1,033,052	Southampton	1,375,000	Southampton	1,516,000	+153%
Zeebrugge	528,478	Zeebrugge	965,345	Marsaxlokk	1,309,000	Piraeus	1,400,000	+45%
ilk-3	10,005,893	ilk-3	14,610,581	ilk-3	23,857,955	ilk-3	25,570,396	+156 %

İlk-10	17,914,269	ilk-10	29,191,001	İlk-10	43,263,935	İlk-10	46,262,343	+158%
İlk-15	21,011,033	İlk-15	34,719,215	İlk-15	50,375,344	İlk-15	53,938,836	+157%

(Kaynak: ESPO, 2006-2007)

Tablo-13’de 2006’da Avrupa’da en güçlü gelişen (hem hacim hem de yüzdelik bakımından) limanlar gösterilmektedir. Amsterdam 2006’da gerçekleştirdiği yaklaşık beş katlı büyümeyle en yüksek trendi yakalayan liman olmuştur. Köstence limanı Doğu Avrupa ve Karadeniz ülkeleri arasında hızlı bir şekilde önemli bir kapı olmaya başlamıştır. Gdania ve Tallinn limanlarında ise yüksek gelişim hızları kaydedilmiştir. Finlandiya limanları olan Kotka ve Rammada 2006’da keskin yükselişler görülmüştür, ancak toplam konteynır hacmi Helsinki’de meydana gelen %9.4’lük trafik azalmasından dolayı %7.7’lik mütevazı bir büyümeyle son bulmuştur(rakamlar Finlandiya limanlarından alınmıştır). Yeni açılan AP terminalleri tesisi (2006 yılında açılmıştır) trafik hacimleri üzerindeki tam etkisini 2007’de gösterecek olmasına rağmen Zeebrugge limanı sağlıklı bir gelişme göstermiştir. Son olarak, Bremerhaven, Maersk Line’in kargo işlemlerini Bremerhaven’a kaydırmasından ötürü hem teu hem de hacim açısından en yüksek büyüme oranlarından birini yakalamıştır. (ITMMA Market Report, 2007: 22,23)

Tablo 13 . 2006 daki Büyüme Oranlarına Göre Avrupa konteynır Limanları

Liman	2005	2006	TEU Büyüme	% Büyüme
Amsterdam	65,844	305,722	239,878	364.3%
Sines	50,994	121,956	70,962	139.2%
Rauma	120,234	168,952	48,718	40.5%
Constanza	768,099	1,075,000	306,901	40.0%

Kotka	366,667	461,876	95,209	26.0%
Tallinn	127,585	152,399	24,814	19.4%
Bremerhaven	3,735,574	4,449,624	714,050	19.1%
Zeebrugge	1,407,933	1,653,493	245,560	17.4%
Gdynia	400,165	461,170	61,005	15.2%
Liman	2005	2006	TEU Büyüme	% Büyüme
Hamburg	8,087,545	8,861,804	774,259	9.6%
Bremerhaven	3,735,574	4,449,624	714,050	19.1%
Antwerp	6,482,029	7,018,799	530,770	8.2%
Rotterdam	9,288,349	9,690,052	403,295	4.3%
Constanza	768,099	1,075,000	306,901	40.0%
Felixstowe	2,730,000	3,000,000	270,000	9.9%

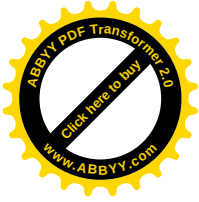
Barcelona	2,071,481	2,317,368	245,887	11.9%
Zeebrugge	1,407,933	1,653,493	245,560	17.4%
Amsterdam	65,844	305,722	239,878	364.3%
Valencia	2,409,821	2,612,139	202,318	8.4%
Marsaxlokk	1,309,000	1,450,000	141,000	10.8%
Southampton	1,375,000	1,516,000	141,000	10.3%

(Kaynak: ESPO, 2006-2007)

Kuzey limanları (özellikle Hamburg limanı), Avrupa Birliğinin genişlemesinden pek çok yarar görmektedirler. Ayrıca Baltık Denizi ve Karadenizdeki ikincil konumdaki limanlar açısından da yeni kalkınma fırsatları ortaya çıkmaktadır. Gittikçe artan sayıda liman “blue banana” bölgesine direkt geçiş hakkı kazanmaktadır. Bir taraftan, gelişen konteynır limanları arasındaki rekabeti arttırmıştır. Hamburg-Le Havre hattı diğer diğer Avrupa limanları hatlarından (Baltık ve Akdeniz) gelen rekabetle karşı karşıyadırlar. Diğer taraftansa, Doğu ve Güney Avrupa’da yükselen iktisadi merkezler Hamburg-Le Havre hattına kısa deniz nakliye hizmetlerini geliştirmesi açısından fırsatlar sunmaktadır.

Konteynırların hinterlanda nakliyesine gelince, kara taşımacılığı halen Avrupa’nın pek çok limanında dominant olma özelliğini korumaktadır.

Amsterdam, Dunkirk ve Brementhaven limanları haricindeki tüm limanlarda kara taşımacılığı en az %50 paya sahiptir(İngiltere’deki büyük limanlarda %80).



Demiryolu taşımacılığı, Bremenhaven, Dunkirk, Zeebrugge, Hamburg ve Felixstowe’da önemli paylara sahiptir. Mavna ile taşımacılık ise Rotterdam, Antwerp ve Amsterdam limanlarıyla yapılmaktadır.

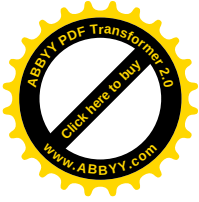
Pek çok liman hinterland konteynır taşımacılığında hatırı sayılır bir modal değişiklik başarmışken, demiryolu taşımacılığı maximum potansiyele ulaşamamıştır. Modal değişim politikaları Avrupa çapında uygulanmaktadır. Ve bazı yerlerde meyvelerini vermeye başlamıştır. Antwerp ve Rotterdam mavna ile yapılan taşımacılıkta her zaman kuvvetli yer tutmuşlardır. Son on yılda, bu iki limanın mavna hacimleri Benelux ve Kuzey Fransa’da görülen pek çok terminalin gelişimi ile Ren havzasında uygulanan sürdürülebilir kalkınma modelleri ve de iki liman arasındaki büyük konteynır değişimleri nedeniyle güçlü büyüme gerçekleştirmişlerdir.

Ancak, mavna ile yapılan konteynır nakliyesi diğer navigasyon alanlarında da önem kazanmaya başlamıştır(örneğin Sen nehri aksı, Elbbe ve Ren) ve bu durum Hamburg, Le Havre ve Marsilya limanlarında mavna ile taşımacılığın önemli derecede büyümesine neden olmuştur.

Demiryoluyla yapılan taşımacılık Alman limanlarında (özellikle Hamburg) önemli gelişmeler kaydetmiştir. Ayrıca bazı büyük ve küçük limanlar kısa dönemde demiryolu taşımacılığının payını arttırmak için bazı stratejiler uygulamaktadırlar. Demiryollarına olan örgütsel odaklanma hinterland koridorlarının genişlemesi anlamına gelmektedir. Örneğin ilk olarak Kuzey-Güney yönelişi söz konusudur, ancak son yıl Batı-Doğu yönelişini de kapsamaktadır. (ITMMA Market Report, 2007: 15)

2.4. Avrupa Limanlarında Rekabet Anlayışı

Avrupa’daki liman rekabeti hiçte azımsanacak boyutta değildir. Rekabet savaşları birçok cephede birden verilir: deniz ve hinterland girişi, terminal kapasitesi, ancak hepsinden önemlisi tedarik zincirinin yerleşimi, Avrupa limanları liman sayısı, liman fonksiyonlarının boyut ve nakliyecilere sunulan opsiyonlar açısından gittikçe artan bir şekilde farklılıklar göstermektedir.



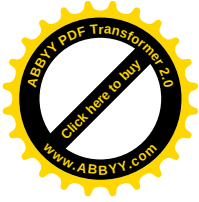
Limanlardaki kapasite noksanlığına ilişkin gittikçe artan kaygılar, tedarik zinciri yöneticilerini, fiyatın yanında liman seçimlerine yönelik kararlarını güvenilirlik ve kapasitelere bakarak vermelerini sağlamıştır. Başarılı olmak için, limanlar müşteriye göre düşünmek zorundadır ve müşterinin yalnız limanda değil tedarik zinciri ve ağındaki ihtiyaçlarını belirleyerek hareket etmelidir. Liman yöneticileri, kargo akışındaki etkileri sınırlı olmasına rağmen katalizör görevi görebilir. Böyle bir görev tedarik zincirine odaklanmayı ve liman halkı arasında kolektif faaliyetlerin gerçekleştirilmesine cesaret veren kurumsal çatıyı öngörür.

Konteynır nakliye hizmetlerine ilişkin talepler ve terminal kapasitesine ilişkin uyumsuzluk ortaya çıkan güvensizliğin başlıca nedenidir. Limanda vuku bulan sıkışıklık ve bununla beraber planlardaki aksamalar tüm tedarik zincirini olumsuz yönde etkiler. Dolayısıyla; limanların ve parçası oldukları ağına gelişimine katkıda bulunmak ve gelişim potansiyellerini muhafaza etmek liman yöneticilerinin, siyaset yapıcılarının ve hissedarların ortak sorumluluğudur. İş yerinde kurumsal ve işlevsel bir taslağın potansiyel yatırımcılara katkıda bulunması için var olması çok önemli bir husus olmuştur.(Alderton, 2005 : 87)

2.5. Avrupa Limanlarında ki Pazar Gelişmelerinin Ara Unsurları

Avrupa liman sistemini homojen olarak değerlendiremeyiz. Boyutları ve hizmet ettikleri yük türüne göre farklılıklar gösterirler.

Avrupa da ki limanların birbiriyle rekabetleri oldukça karışık ve dinamik yapıdadır. Ekonomi aktörlerinin faaliyet gösterdiği kurumsal çevre belirleyici unsurlardan biridir. Son on yılda, limanların faaliyet gösterdiği örgütsel ve kurumsal çevre büyük ölçüde değişmiştir. Dünya Ticaret örgütünün serbest ticaret üzerindeki etkisi, özelleştirmeler ve kara taşımacılığı; liman hiyerarşisini etkileyen ana kurumsal faktörlerdendir. Lojistik entegrasyon, gemi boyutlarındaki artışlar, küresel terminal operatörlerinin çıkışı ile lojistikteki ve dağıtım kanallarındaki yapısal değişiklikler bu faktörlerin sadece bir kısmıdır. Bu gelişmeler liman rekabetini sadece yoğunlaştırmamış liman rekabetinin ana hedefini de etkilemiştir. Liman rekabetini geliştiren kritik faktörler ; küresel ekonomideki hızlı değişim adımları göz önüne alındığında zamanla gelişmektedir. Artık çoğunlukla artan işlem ve yönetim



uğraşındaki son teknolojilerin önemi üzerine odaklanılmaktadır öyle ki bu yeni uğraşlar liman verimliliği, lojistik performans ve çevresel performansa dayalıdır.

Avrupa’da da rekabet denizcilik ve hinterland erişimi, erminal kapasitesi ve hepsinden öte tedarik zincirinin bileşimi üzerinde yaşanmaktadır.

Avrupa limanları artık sadece yük elleçleyen birimler olarak değil tedarik zincirlerinin bir parçası olarak da rekabet etmektedirler. Pazarda ki birleşmeler terminal ve kara taşımacılığı işlemlerinde pazarlık gücüne sahip müşterileri doğurmuştur.

Limanlar ihracatçı ve armatörlerden büyük yük akışını kontrolü altında bulundurup liman bölgesine katma değer kazandıracakları birleştirme noktasında rekabet etmektedirler. Pazarda ki dikey entegrasyon, gerçek tedarik zinciri yöneticilerinin kimliklendirilmesini kompleks hale getirmiştir. Bazı durumlarda, tedarik zinciri yöneticisi, tedarik zincirinin en alt basamağındadır. Örneğin Carrefour gibi yüksek hacimli tedarik zincirinde, limanlar bağlantı noktası, envanter yönetiminde bir tampon ya da hızlı bir transit noktası olarak görülebilir. Bazı pazarlarda düzenli hat taşımacılığı ile ihracatçılar arasında,yükün trafik hattı üzerindeki limanlar konusunda büyük pazarlıklar yapılmaktadır.İhracatçıların güçlü olduğu noktalarda “yükün gemiyi takip etmesi” prensibi yerini “geminin yükü takip etmesi” prensibine bırakır.

Tedarik zinciri yöneticileri, nakliyenin en pahalı lojistik işlem olduğu bir Pazar çevresinde çalışmaktadırlar.Yöneticiler, nakliyedeki gecikmeler, artan petrol fiyatları, karışık güvenlik konuları, iş gücü ve ekipman eksiklikleri ve de dengesizliklerle ilgilenmek durumunda kalmışlardır.Bu sorunların her biri tedarik zincirine risk katmaktadır.Lojistik endüstrisindeki yöneticiler, zamanlarının önemli bir bölümünü,yük taşımacılığındaki yanlış adımlar ve krizlere ayırmaktadırlar. Limanlardaki kapasite eksiklikleri konusunda büyüyen kaygılar,tedarik zinciri yöneticilerini liman seçimlerinde artacak maliyet değerlendirmelerinin ardından güvenilirlik ve kapasite analizlerine yönlendirmiştir.Başarılı olmak için limanlar, müşteriler ve tedarik zinciri açısından ihtiyaçların neler olduğunu değerlendirmek durumundadırlar.(ESPO, 2006-2007 :88)

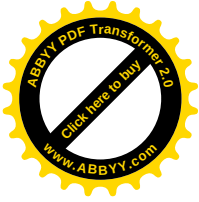
2.6. Liman Kapasitesinin Artırılması İhtiyacı

Liman kapasiteleri, Avrupa'nın bazı limanları da dahil olmak üzere talebi karşılamakta yetersiz kalmıştır. Avrupa'daki terminal projeleri, ciddi gecikmelere ya da iptallere maruz kalmıştır. Terminal operatörleri kapasitelerini zorlayacak düzeyde talebe karşılık verememekte bu da limanlar da sıkışıklığa neden olmaktadır. Liner hatlarda, konteynır ticaretine ilişkin talep ile sağlanan terminal kapasiteleri arasındaki uyumsuzluk, düzenli hat taşımacılığı hizmetine olan güvensizliğin temelini teşkil etmektedir. Gemilerin %40'ı, günümüzde planlanandan bir gün ya da daha fazla gecikmeyle yük teslimini gerçekleştirmektedir. Avrupa-Uzakdoğu hatlarında bu oran % 54'e çıkmaktadır. Limandaki sıkışıklıklar ve azalan program bütünlüğü, tedarik zincirindeki tüm aktörleri etkilemektedir. Armatörler açısından yük elleçleme maliyetlerinde artışlara, terminal ve kara taşımacılığında olumsuz etkilere, geç varmalar nedeniyle de ihracatçılara yüksek lojistik maliyetlere neden olmaktadır. Bu durumda Avrupa'nın tüm üretim sahalarında küresel rekabet olanakları azalmış olacaktır. Gerek tedarik zinciri üyeleri, gerek siyasi otoriteler gerekse limanlar üzerine düşeni yapmak durumundadırlar.

2.7. Genişleyen Avrupa Hinterlandı ve Limanlar

Liman arka bölgeleri, ihracatçı/ihtalatçı açısından büyük öneme sahiptir. Avrupa limanları bu konuda büyük bir rekabet içerisinde. Rekabetin yoğun olarak yaşandığı bölgeler: Ren nehri aksı, Kuzey Fransa, Kuzey İtalya, Benelux limanlarından arka bölgelere doğu-batı koridorları, Alp dağlarının geçtiği ülkeler, İspanya'nın orta noktaları, İngiltere'nin güneydoğu bölgeleri ile Orta ve Doğu Avrupa'nın bazı bölgeleridir. Bir limana yakın herhangi bir bölge dahi artık o limana bağımlı olmaktan kurtulmuştur.

Le Havre-Hamburg hattı Avrupa'nın ana hattı olup mavi muz artık bumerang şeklini almaktadır. Orta ve Doğu Avrupa arka bölgelerine olan uzantılar ve İberya yarımadasında yaşanan önemli büyümeler neticesinde, birçok liman "mavi muz" bölgesine doğrudan erişime ulaşmıştır. Bir taraftan bu gelişme konteynır liman rekabetini genişletmiş ve bölgesel hiyerarşiyi değiştirmiştir öyle ki Hamburg-Le Havre hattındaki limanlar diğer Avrupa hatlarında bulunan limanlar ile (Baltık,



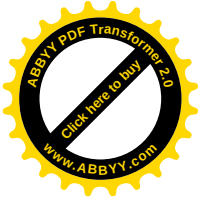
Karadeniz, Akdeniz) özellikle de Orta Avrupa çevresindeki bölgelere hizmet konusunda rekabete girmişlerdir. Diğer taraftan, Doğu ve Orta Avrupa’da ki ekonomi merkezlerinin büyümesi(gelişmesi), tüm limanlar için kısa yol taşımacılık hizmeti ile bu bölgelere ulaşmada deniz-kara bazlı ana-tali ağların oluşumuna fırsat vermiştir.

Birçok liman, arka bölge taşımacılığında önemli yol kat etmiş ancak demiryolu ve iç karasal nehir taşımacılığında maximum potansiyele ulaşılmamıştır. Avrupa genelinde aktarma politikaları uygulanmakta ve bu politikalar iç karasal koridorlarda çok-modlu taşımacılığın verimli olmasını sağlamaya başlamaktadır.Örneğin; Hamburg, Le Havre ve Marsilya limanlarında olduğu gibi Ren nehri ve Benelux devletlerinin dışarı bölgelerine barç ile konteynır taşımacılığı yapmak artık önemli olmaya başlamıştır. Küçük liman ve yeni terminallerin arka bölge bağlantıları başlangıç aşamasında oldukça önemlidir. Küçük liman ve yeni terminaller kendilerini sık sık arka bölge taşımacılık organizasyonunda sert bir çevreyle karşı karşıya bulunurlar. Küçük ölçekli konteynır hacimleri, uzak bölgelere sık sık ring sefer yapan demiryolu ulaşımını bulmada zorluk çekerler .Arka bölgeye hizmet ulaştırma kabiliyetinin eksikliği nedeniyle,büyük taşımacılık şirketleri bu limanları seçmezler. .(ESPO, 2006-2007 :89)

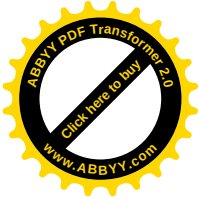
2.8. İç Liman ve Yük Merkezleri ile Bağlantı

Değişen lojistik çevre limanlar ile iç limanlar arasında yeni sorunlarla karşı karşıyadır. Liman otoriteleri ve Pazar aktörlerinin liman gelişim perspektifini, liman ile iç karasal yük merkezlerini birbirine bağlayacak bir dizi stratejiyle daha iyi bir coğrafi ölçüye getirmeleri gerekmektedir. Fonksiyonel açıdan bağımlı ve hatta spesifik bir liman ile arka bölgesindeki seçilmiş çok-modlu lojistik platformlarının bileşik değişimiyle karakterize edilen bir liman bölgeselleşmesi durumu söz konusudur Birçok Avrupa limanı, bölgeselleşme konseptini benimserken bazıları dışarıda kalmaktadır.

Özel Pazar aktörleri çoktan liman ve iç karasal merkezleri içeren networkleri kurmada yol kat etmişlerdir. Liman otoriteleri genellikle iç limanlar ile stratejik ortaklıklara girmedi isteksizdirler. Resmi birleşmeler yerine uyumlu çalışma gibi



stratejileri benimsemektedirler. Rotterdam, Marsilya (Lyon ile ilişkili), Le Havre (Roven ve Paris ile ilişkili), Antwerp (Liege ile ilişkili,Hamburg ve Barselona bazı örneklerdir. Çok-modlu taşımacılık bölgesel lojistik merkezlerinin oluşumuna neden olmuştur. (Notteboom & Winkelmanns, 2004: 26,27)



BÖLÜM 3

3.1. AVRUPA KRUVAZİYER SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmidir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı % 8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 2000 - 3000 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3 - 4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla ve fevkalade güzel dekorasyonlarıyla, otellerin ve tatil köylerinin verdiği bütün konfor ve eğlenceyi, bir hava meydanından öbür hava meydanına gitme meşakkati olmadan bir çok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

2005 yılında takribi 13 milyon kişi kruvaziyer almıştır. Bunun 10 milyona yakını(9,747) Amerika'dan, 3 milyonu da Avrupa'dandır. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyir etmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup (% 48) Carnival'in sahip olduğu Costa – Aida ve onu takip eden Caribbean (% 24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini arttırmaktadır.(DTO, 2005)

Avrupa kruvaziyer sektörüne baktığımızda ve özellikle elbette gemi inşası, gemi bakım-onarımı ve kruvaziyer ile gelen yolcuları baz aldığımızda, İtalya'nın kruvaziyer sektörünün gelişim talebini en hızlı karşılayan ülkelerden biri olduğunu görmekteyiz.

Kruvaziyer sektöründeki bu canlılık sayesinde 2005 yılından şu ana kadar İtalya'da 61.000'den fazla istihdam gerçekleşmiş, 2005 yılında 2,5 milyar avro civarında direkt harcama yapılmıştır. Bu harcamaların 1,2 milyar avrosu yeni gemilerin inşası ve gemi onarımları için kullanılmıştır.

İtalyan tersaneleri, 2006 yılında sipariş verilen 35 yeni kruvaziyerden 16'sını şu anda inşa etmektedir.

Kruvaziyer sektörü içinde yapılan diğer harcamalar şu şekildedir: 72 milyon avro - İtalyan seyahat acentaları, 69 milyon avro - İtalyan yiyecek, içecek üreticileri, 73 milyon avro – Metal ürünler ve makine, 79 milyon avro – Finans ve iş hizmetleri

2005 yılında 500.000 İtalyan yolcu kruvaziyer seyahati yapmış ve 1 milyondan fazla yolcu İtalyan limanlarından kruvaziyerlere binmiştir. İtalyan limanlarına ayak basan yolcu sayısı ise toplamda 3.000.000 olup, her bir yolcunun limanda yaklaşık olarak harcadığı rakam ise 73 avro civarındadır.

İtalya'nın en gözde limanları; Civitavecchia, Venedik, Napoli, Savona, Livorno olup, bu limanlar İtalya'ya gelen yolcu trafiğinin dörtte üçünü sağlamaktadır.

Fransa'da kruvaziyer sektörüyle ilgili gelişmelerin yine yeni inşa edilen veya bakımı – onarımı yapılan gemiler yönünde yoğunlaştığını, 2006 yılında sipariş edilen 35 yeni kruvaziyerden 6'sının Fransa'daki tersanelerde yapılmakta olduğunu görmekteyiz.

2005 yılında 536 milyon avro direkt harcama kruvaziyer sektörü için yapılmıştır. Bu harcamaların 308 milyon avrosu yine yeni gemilerin inşası ve gemi onarımları için kullanılmıştır. Kruvaziyer şirketleri 63 milyon avroyu yalnızca gemilerin giderleri için harcamışlardır. Bu rakam üzerinden ayrılan giderler şu şekildedir: 20 milyon avro – Fransız yiyecek içecek üreticileri, 8 milyon avro – Metal ürünler ve makine, 14 milyon avro – Seyahat acentaları, 8 milyon avro – Finans ve iş hizmetleri

2005 yılında 250.000 Fransız yolcu kruvaziyer seyahati yapmış ve 1 milyondan fazla yolcu Fransız limanlarından kruvaziyerlere binmiştir. Her bir yolcunun limanda yaklaşık olarak harcadığı rakam ise 105 avro civarındadır.

Fransa'nın en gözde limanları; Marsilya, Nice, Cannes olup, bu limanlar Fransa'ya gelen yolcu trafiğinin dörtte üçünü sağlamaktadır.

Bir diğer ülke Finlandiya'da ise gemi inşaat sektörü oldukça ilerlemiş durumdadır. 2005 yılından şu ana kadar 10.000'den fazla istihdam bu sektörde gerçekleşmiştir. 620 milyon avro ise ekonomik tabloya direkt gider olarak yansımıştır.

2006 yılının Ocak ayında Avrupa kruvaziyer sektörel pazarındaki durum şu şekildedir:

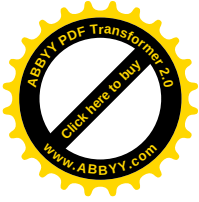
Map of Europe showing the distribution of total suspended solids (TSS) in the Baltic Sea. Red circles of varying sizes represent the TSS load at different locations. The size of the circle corresponds to the TSS load in 1000 t/d, with a legend indicating sizes for 1000, 2500, 5000, and 10000 t/d. The map shows high TSS loads in the southern Baltic Sea, particularly near the Polish and Lithuanian coasts, and lower loads in the northern and western parts of the sea.

Location	TSS Load (1000 t/d)
Århus	155.0
Åker	138.3
Oslofjord	942.5
Flensburger	276.7
Legemann	460.3
Stettin	336.7
Vulkanwerk	403.2
Gdynia	782.7
Gdansk Gdynia Gupa	185.7
Aker	626.4
Szczecin	701.6
Mejor	1,015.3
THMS	295.2
Damen	184.0
L'Anstique	601.4
Financieri	2,257.8
Vilhelmi	74.7
Apusna	508.9
3. Maj	225.0
Ujank	514.5
Brodogaj	434.1
Brodogaj	349.9
Åker	141.8
Conradia	180.2
Deinuo-Bangalo	727.4
Onkio	151.2
Chornobyl	123.8
Belisia	101.1
Vosto	133.6

Tablodaki rakamlar yolcu gemilerinin inşasındaki yoğunluğun ülkelere göre ayrımını ifade etmektedir.

Kruzaziyer şirketleri 2005 yılında 38 milyon avroyu yalnızca gemilerin giderleri için harcamışlardır.Bu harcamalar dayanıklı tüketim malları ve makineler için ayrılmıştır.

57



Kruvaziyer sektörü için İngiltere, farklı ve açığa çıkarılması gereken bir potansiyel olarak görülmektedir. 2005 yılından şu ana kadar İngiltere’de 40.000 istihdam sadece kruvaziyer endüstrisinde gerçekleşmiş, 1.7 milyar avro ise direkt harcama olarak İngiliz ekonomisine yansımıştır.

1.7 milyar avronun 213 milyonu seyahat acentalarına harcanırken, diğer harcamalar şu şekilde olmaktadır: 82 milyon avro - İngiliz yiyecek ve içecek üreticileri, 97 milyon avro – İhrakiye (Ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı uçaklara vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıtı ve madeni yağ) ve gemi boyama, 152 milyon avro – Metal ürünler ve makine, 332 milyon avro - Finans ve iş hizmetleri. 2005 yılında 1 milyondan fazla İngiliz turist kruvaziyer seyahati yapmıştır. Toplamda 21 milyon avroyu ülkeye bırakan turistler, ortalama olarak kişi başı 97 avro harcama yapmışlardır.

İspanya’ya bakıldığında, ülkenin ekonomik gelirinin önemli bir kısmını kruvaziyer endüstrisinden sağladığı bilinmektedir. İtalya’ya yılda 3 milyon turist gelirken, İspanya’ya 2.6 milyon turistin gemi yoluyla gelerek ülkeyi ziyaret etmesi de kruvaziyer turizmi açısından İspanya’nın güçlü bir konumda bulunduğunu gözler önüne sermektedir.

2005 yılından şu ana kadar, sektör içinde 14.000 istihdamın gerçekleştirildiği İspanya’da 683 milyon avronun direkt olarak bu sektör için harcandığı da görülmektedir.

683 milyon direkt harcama şu şekilde ayrılmaktadır: 45 milyon avro – İspanyol seyahat acentaları, 18 milyon avro – İspanyol yiyecek içecek üreticileri, 63 milyon avro – İhrakiye ve gemi boyası üreticileri, 38 milyon avro – Elektrikli makineler, 74 milyon avro – Finans ve iş hizmetleri

Kruvaziyer turizmi açısından İspanya’daki önemli limanlar Barcelona, Palma Majorca, Santa Cruz de Tenerife ve Malaga olmaktadır. Limanlara gelen her yolcu ortalama 45 avro harcama yapmaktadır.

Yukarıdaki 5 ülkenin kruvaziyer turizmi ve endüstrisine katkıları büyük olup, 5 ülke üzerinden hesaplanan 8.3 milyar avro tutarındaki direkt harcamanın 2010 yılına kadar %50 civarında artarak 12.7 milyar avro olabileceği öngörülmektedir.

Ayrıca şu anda kruvaziyer turizmi ve endüstrisinde hali hazırda var olan 180.000 istihdamın 2010 yılına kadar 250.000'e yaklaşacağı da diğer öngörüler arasındadır.

Gemi inşasında önemli tersaneleri de kendi bünyesinde bulunduran Avrupa'nın şu anda 10 büyük gemiyi inşa ettiği düşünüldüğünde, kruvaziyer turizminin Avrupa için önemi bir kez daha gözler önüne serilmektedir.

Ancak Amerikan yeni nesil gemiler ve gittikçe artan Amerikalı turist profilinin de Avrupa'yı yeni deneyimler içine sokacağı gözlemlenmekte, bu durumun Avrupa'daki dengeyi değiştireceği de öngörülmektedir. (<http://www.izto.org.tr/>)

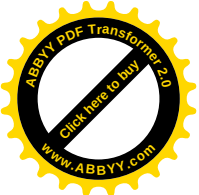
11 Eylül 2001 deki terör saldırıları sonrasında, ABD kamuoyunun tepkisine cevaben Kruvaziyer şirketleri Akdeniz ve Avrupa limanlarına olan seferlerini iptal etmişlerdir. 2002'nin ilk döneminde Avrupa pazarlarını tekrar kazanmak isteyen bazı şirketler Avrupa seferleri için %30'a varan indirimler yapmışlardır. Örneğin Orient Lines Akdeniz seferleri için erken rezervasyon yapılması durumunda kişi başına % 30 indirim, gruplara ise % 30'u aşkın grup indirimi yapmıştır.

Dünyadaki en popüler kruvaziyer destinasyonu Karaip adalarıdır. Karaip, Kuzey Amerika'da ki kruvaziyer faaliyetlerinin yarısını içermektedir. Diğer önemli destinasyonlar ise Akdeniz, Pasifik, Alaska, Kuzey Afrika ve Güney Çin Denizidir.

Akdeniz, bu pazarda % 24.2'lik bir paya sahiptir (Pinder, Slack 2004).

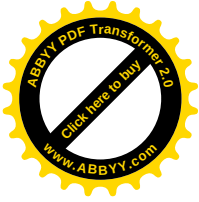
Tablo 14. Kruvaziyer Hatlarının Pazar Payı

Şirket	Küresel Pazar Payı (%)
Carnival	18.3
Royal Caribbienn	15.1
P & D / Princess	15.1
Holland Amerika	8.9



Norwegian Cruise	8.1
Celebrity Cruise	6.2
Costa Cruise	5.6
Premiere Cruise	3.9

(Kaynak: Pinder, Slack 2004).



BÖLÜM 4

AVRUPA HATLARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI HİZMETİ VEREN ŞİRKETLER VE KARŞILAŞTIRMALI DURUMLARI

4.1. Konteynır endüstrisine konsolidasyon:

2005-2006 periyodu pek çok açıdan konteynır endüstrisi için olaylı geçmiştir. Şüphesiz ki konsolidasyon dönemi olarak hatırlanacaktır. Önemli devir-teslim faaliyetleri hemen düzenli hat taşımacılığı şirketleri (bazı birleşmeler birkaç yüz gemiye sahip olan devasa şirketler meydana getirmiştir) ve konteynır terminal operatörleri açısından vuku bulmuştur. Bu durum bazı gerçekler ve rakamlarıyla birlikte aşağıdaki verilmiştir.

4.1.1 Deniz Taşımacılığı Yapan Şirketler Açısından Konsolidasyon :

AP Moller-Maersk, konsolidasyon akımını Ağustos 2005'te P.O Nedlloyd'a 2.3 milyar euro'luk satın alma teklifi yaparak başlatmıştır. Birkaç ay sonra, TUI AG CP Ships'i satın almıştır. Fransız şirketi Bollore sanayi grubunun (Delmas, OTAL, Setramor ve Sudcargos dahil) hisselerini 600 milyon dolar ödeyerek satın almıştır. Son olarak, Hamburg-Süd, daha evvel CMA CGM tarafından %50'si kontrol altında tutulan Ybarra y Compania Sud Americana A.A of Barcelona şirketinin söz konusu hisselerini satın almıştır. Mart 2006'da açıklandığı üzere, Hamburg-Süd Fesco-Ocean Managment Limited (FOML) ile anlaşmaya vararak FOML ve şirketlerinin mal varlıklarını elde etmiştir. Anlaşma 2006 Temmuz'unda nihayetine erdirilmiştir. Hamburg-Süd 1990-2005 tarihleri asında yaklaşık 15 benzer satın alma işlemi gerçekleştirmiştir.

Tablo-15'te de görüleceği gibi P&O Nedlloyd'un satın alınması, Maersk'in Pazar payının 2005 başındaki %12.4'ten 2006 başında %18 üzerine çıkmasını sağlamıştır. 1.7 milyon teu'luk filo kapasitesini kendisi takip eden MSC'nin iki katı CMA CGM'nin ise üç katından daha fazlaydı. Bu üç taşıyıcı 2006'nın başında hizmet eder durumdaki gemilerin yaklaşık %20'sini teu-kapasitesinin %30'undan fazlasını kontrol etmekteydi. Benzer şekilde, CP gemilerinin devralınması Hapag-

Lloyd filosunun büyüklüğünün iki kattan daha fazla arttırdı ve Alman gemicilik şirketini küresel ligde 17.'likten 5.'liğe yükseltti.

Tablo 15 2005 ve 2007 Yıllarına Ait Dünyanın En Büyük 25 Konteynır Taşımacılık Şirketinin Durumu

	Şirket (2005)	Gemi Sayısı	TEU	Pay	Şirket (2007)	Gemi Sayısı	TEU	Pay
1.	Maersk-Sealand	377	1,015,908	2.4%	Maersk-Sealand	539	1,758,857	16.4%
2.	MSC	245	637,358	7.8%	MSC	332	1,081,005	10.1%
3.	Evergreen Group	153	443,938	5.4%	CMA CGM Group	310	746,185	6.9%
4.	P&O Nedlloyd	155	428,666	5.2%	Evergreen Group	166	566,271	5.3%
5.	CMA CGM Group	182	408,131	5%	Hapag-Lloyd	138	467,030	4.3%
6.	APL	99	310,745	3.8%	CSCL	135	417,337	3.9%
7.	Hanjin/Senator	77	283,664	3.5%	COSCO	131	391,527	3.6%
8.	NYK	103	278,893	3.4%	NYK	127	353,832	3.3%
9.	COSCO	105	276,506	3.4%	Hanjin/Senator	87	345,037	3.2%

10.	CSCL	65	253,999	3.1%	APL	107	342,899	3,2%
11.	OOCL	73	218,140	2.7%	OOCL	75	303,864	2,8%
12.	K-Line	89	207,584	2.5%	K-Line	88	283,076	2,6%
13.	ZIM	64	202,472	2.5%	MOL	93	281,447	2,6%
14.	MOL	77	199,558	2.4%	Yang Ming Line	82	253,104	2,4%
15.	CSAV Group	78	199,118	2.4%	CSAV Group	85	250,436	2,3%
16.	CP Ships Group	50	-----	0.0%	ZIM	103	248,922	2,3%
17.	Hapag-Lloyd	62	190,000	2.3%	Hamburg-Süd Group	96	222,907	2,1%
18.	Yang Ming Line	79	181,594	2.2%	HMM	39	168,966	1,6%

19.	Hamburg-Süd Group	39	152,991	1.9%	PIL	104	146,174	1,4%
20.	HMM	100	148,681	1.8%	Wan Hai Lines	71	116,439	1,1%
21.	PIL	64	128,313	1.6%	UASC	35	86,608	0,8%
22.	Wan Hai Lines	33	94,066	1.2%	MISC	25	68,257	0,6%
23.	UASC	51	73,764	0.9%	IRIS Lines	58	62,753	0,6%
24.	Delmas Group	56	61,066	0.7%	Grimaldi (Napoli)	66	58,859	0,5%
25.	IRIS Lines		53,532	0.7%	RCL	39	46,466	0,4%

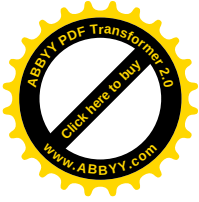
	İlk-5	1,112	2,934,001		İlk-5	1,485	4,619,348	43,0%
	İlk-10	1,611	4,337,808		İlk-10	2,072	6,469,980	60,2%
	İlk-25	2,591	6,448,687		İlk-25	3,131	9,068,258	84,4%
	Toplam	5,107	8,168,396		Toplam	5,768	10,747,128	100%

(Kaynak: ESPO, 2006-2007: 30)

Tablo-15 aynı zamanda göstermektedir ki; 2007 başlarında Maersk'in filosu en yakın rakiplerinden daha yavaş büyümüştür. Ocak 2006 ve 2007 Mart ayları arasında Maersk filosuna 100.000 teu-slots eklenmiştir. Bu da %5.6'lık bir artış anlamına gelmektedir. Bu rakam MSC(+297.000 teu veya +%37.8) ve CMA CGM(+238.000 veya %46.9)'nin filo artışlarından çok daha azdır. Aslında bahse konu zaman dilimi içerisinde Maersk en iyi 25 şirket sıralamasında Hanjin/Senator (+%44.9), APL(+%3.5), Wan Hai Lines(+%1.8) ve RCL(-%4.4) haricinde en düşük yüzdelik artışı kaydeden şirket olmuştur. Dolayısıyla, Pazar payı Mart 2007 ortalarında %16.4'e gerilemiştir. (ESPO, 2006-2007: 29)

Deniz taşımacılığı yapan şirketler açısından konsolidasyon trendi, iki yıl öncekine göre daha ufak ölçekte olsa da devam etmiştir. Şubat 2007 sonunda CMA CGM (uzun süredir beklenen), Taiwan şirketi Cheng Lie Navigation Co.(CNC Line)'e 159 milyon dolarlık teklif yapmıştır. Mart ayı başında Fransız şirketi hisselerinin %80'i için anlaşma sağlamıştı bile. Söz konusu satın almanın ana sebebi CMA CGM'nin hızla gelişen Asya içi besleme ve kısa deniz ticaret yollarında gelişmesini sağlamaktı.

Bazı gözlemciler gelecek yıllarda gemicilik sektöründe daha fazla konsolidasyon görebileceğimiz tartışmaktadırlar. Örneğin, Dansk Equities tarafından AP Moller-Maersk'e dair derinlemesine incelemede, söz konusu şirketin 15 milyar



dolarlık şirket genişleme programıyla Danimarka'lı firmanın %25'lik bir Pazar payını hedefleyebileceği belirtilmiştir. P&O Nedlloyd'un devralınmasına yönelik birleşme maliyetleri beklenenden çok daha fazla olunca, Danimarkalı şirketin kısa vadede büyük bir adım atması sorgulanabilir.

2005 yılındaki konsolidasyon faaliyetleri ve 2006 yılındaki büyük organik gelişimin ardından en iyi beş konteynır nakliye şirketi (4'ü Avrupa kökenli) dünya genelindeki toplam teu kapasitesinin %43'ünü kontrol etmekte. Bu durum onlara terminal işletmecilerine ve liman yetkililerine karşı büyük bir pazarlık gücü vermektedir.

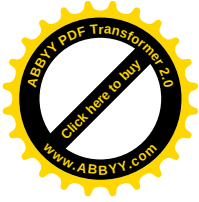
Bugünlerde Kuzey ve Güney Avrupa'daki hatırı sayılır sayıda konteynır terminali, hissedarları arasında bir nakliye şirketini gösterebilmektedir (genelde azınlık hissedarı olarak). Özellikle MSC ve CMA CGM(dünyanın ikinci ve üçüncü sıradaki nakliye şirketleri) sırasıyla 15 ve 10 konteynır terminaliyle ilişkilendirilebilirler. Bu sayı Avrupa'da sadece 1 terminalde hissesi olan Maersk Line'ından çok daha büyük bir portfolyodur. Ancak şunu söylemeliyiz ki Maersk Line'ın bağlı olduğu ana şirket olan AP Moller-Maersk Avrupa'da(ve yurtdışında) pek çok sayıda konteynır terminali işletmektedir.

En iyi 20 konteynır nakliye şirketi 2006 senesi içinde tahminen 87.77 milyon teu taşımışlardır (bir önceki seneye göre %8 daha fazla). Maersk line, MSC ve CMA CGM'nin, 2006'da 30 milyon teu taşıyarak 1,2 ve 3'üncü sıraları almaları hiçte sürpriz değildir. Ancak sürpriz olan Maersk Line'ın 2005 yılına oranla daha az taşıması, MSC ve CMA CGM'nin ise 2006 yılında göstermiş oldukları yüzdelik artışı sadece China Shipping Container Lines tarafından %20'lik bir artışla geçilmiştir.(Brooks s:9)

2006 yılında 2005 yılında başlangıç yapan konsolidasyon faaliyetleri hız kazanmıştır. İki İzlanda (Eimskip ve Samskip) ve bir Belçika şirketi (Delphis) oyunun liderliğini kapıdan kapıya hizmet sunarak götürmüşlerdir.

4.1.2. Terminal operatörleri Açısından Konsolidasyon

2005-2006 seneleri arasında sadece liner nakliye endüstrisi değil aynı zamanda konteynır terminali işletme endüstrisi de gittikçe artan bir konsolidasyonla



karşı karşıya kalmıştır. Bu hususta öncü konumunda olan şirket DP World idi ve söz konusu şirket CSX World Terminals (2005) ve P&O Ports'u (2006) toplam 8 milyar ABD dolarına satın almıştır. Bu iki şirketin DP World tarafından sahiplenilmesi söz konusu şirkete, Çin, Hong Kong, Güneydoğu Asya, Avustralya, Amerika kıtaları ve Avrupa'da güçlü bir mevcudiyet kazandırmıştır.

Birkaç sene önce konteynır sektöründe 10 büyük oyuncu bulunmaktayken bugünse resim oldukça farklıdır. Tablo 16, 2001-2005 yılları arasında faaliyet gösteren en büyük on global terminal operatörü irdelemektedir. Söz konusu en büyük on operatör tarafından ele alınan hacim 2001'de 103 milyon teu (% 42'lik Pazar payı) iken söz konusu rakamlar 2005'te 220 milyon teu'ya ve % 55 Pazar payına yükselmiştir. Tablo 16'de görüleceği gibi verim (hacim) açısından ilk üç şirket ve diğerleri arasında 2005 yılında büyük bir açık mevcuttur. Daha önce de belirtildiği gibi, bu husus P&O Port'un DP World tarafından 2006 başında alınması ile daha da artmıştır ki konteynır endüstrisi bugünlerde rakiplerine hacim ve Pazar payı açısından büyük fark atan dört büyük şirket tarafından yönlendirilmektedir. P&O. Ports'un portfolyesi DP World'e eklendiğinde dört büyük operatörün toplam hacmi 2005'te 170 milyon teu'ya yükselmiştir. . (ESPO, 2006-2007: 36)

Tablo 16. 2001 ve 2005 Yılları için İlk 10 Küresel Konteynır Terminali

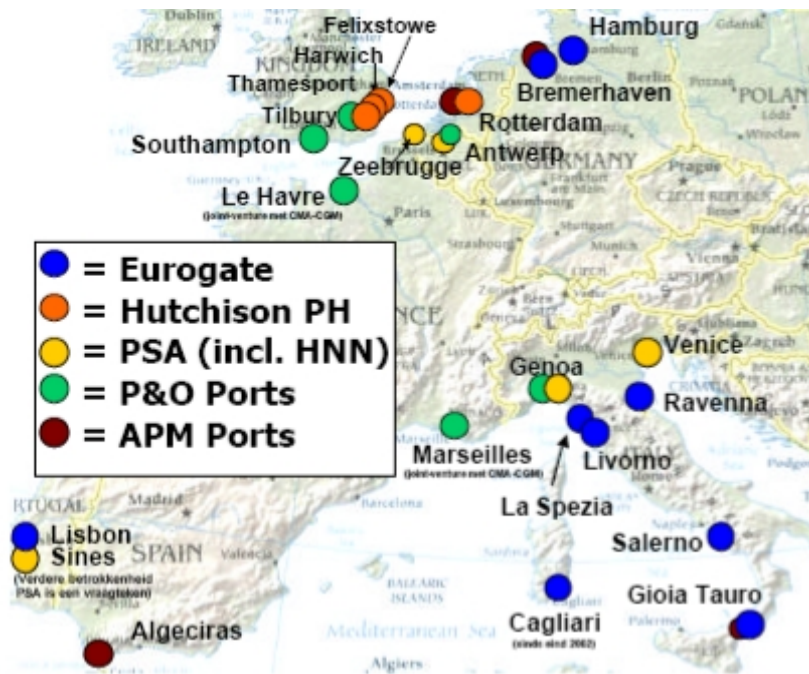
Operator (2001)	m teu	Pay	Operator(2005)	m teu	Pay
Hutchison	29.3	11.8%	Hutchison	51.8	13.0%
PSA	19.5	5.5%	APM Terminals	40.4	10.1%
APM Terminals	13.5	5.5%	PSA	40.3	10.1%
P&O Ports	10.0	4.0%	P&O Ports	23.8	6.0%
Eurogate	8.6	3.5%	Cosco	14.7	3.7%

DPA	4.7	1.9%	DP World	12.9	3.2%
Evergreen	4.5	1.8%	Eurogate	12.1	3.0%
Cosco	4.4	1.8%	Evergreen	8.7	2.2%
Hanjin	4.2	1.7%	MSC	7.8	2.0%
SSA Marine	4.0	1.6%	SSA Marine	7.3	1.8%
İlk 10	102.7	41.5%	İlk 10	219.8	55.1%

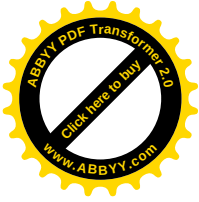
. (Kaynak: ESPO, 2006-2007: 29)

Avrupa limanlarında terminal operatörlerinin konumlanması şekil 9’da gösterilmiştir.

Şekil 9. Avrupa Limanlarındaki mevcut Terminal Operatörleri



(Kaynak: Notteboom – ITMMA)



4.1.3. Bazı operatörlerin terminal portfölyesi :

Satın alınacak büyük şirket kalmadığı gerçeğini göz önünde bulundurursak, dört büyük şirketin diğer operatörlere karşı liderliklerini sürdürecekleri beklenmektedir. Bu bağlamda, konteynır terminal kapasitesini arttırmak veya inşa etmek bugünlerde büyük mali yatırımlar gerektirdiği unutulmamalıdır. APM Terminal 2006 ortasında mevcut tesisleri satın almak istediğini (Maersk Line'a olan bağımlılığı azaltmak için) açıklamıştır.

2007 yılı başlarında üst düzey şirketler arasındaki konsolidasyon faaliyetleri, Hamburg şehrinin yerel terminal operatörü HHLA'nın hisselerinin satışı hakkındaki bir kararla askıya alındı.

Macquarie gibi şirketlerin limanlara yatırım yapma gibi konulara gösterdikleri ilgi daha yeni yeni tanık olunan bir durumdur. Diğer iş alanlarında da görüldüğü üzere, liman terminal ve terminal operatörlerinin satılması gibi konularda gittikçe artan sayıda talip (bankalar, hedge fonları, yatırımcılar) ortaya çıkmaktadır. En büyük 10 satışa nlaşmanın toplam değeri 13 milyar ABD Dolarını aşmaktadır.

4.2. Avrupa'da ki Konteynır Terminallerinin Düzenli Hat Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Talebini Karşılama Oranı :

Konteynır ticaret yollarındaki büyüme sonucu ve gelecekteki muhtemel hacim artışlarını karşılayabilmek için birçok deniz taşımacılığı yapan şirket, filolarının kapasitesini yenilemek için büyüme planlarına girmişlerdir.

Maliyetleri düşürmek için yapılan araştırmalar göz önünde bulundurulduğunda, pek çok şirketin genişleme planlarının genelde geniş post-panamax (5000+teu) konteynır gemileri üzerinde yaptığını görmek hiçte şaşırtıcı değildir. 2000 yılı başında 78 adet bu tür gemi 464.000 teu'luk toplam slot kapasitesi sağlamışlarken, bu sayılar 2007 başında 504 ünite ve 3.3 milyon teu'ya ulaşmıştır. 2010 yılı başında ise 820 ünite ve 5.7 milyon teu'ya kadar artmaları beklenmektedir. Bu, 10 yıllık zaman dilimi içinde teu kapasitesinin 12 kat artması veya yıllık % 30'luk ortalama artış demektir. 2000 yılı başında 5000+teu gemiler toplam filo

kapasitesinin % 10'unu karşılarken, bu oran 2010 yılı başında % 40'a yükselmiş olacaktır.

Tablo 17. 1995,2000,2007 ve 2010 (Tahmini) Yıllarındaki Konteynır Gemi Büyüklük ve Kapasitelerinin Karşılaştırması

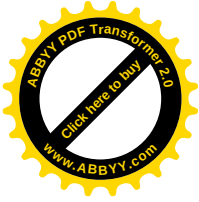
Büyükölük	Gemi Sayısı (2010)	TEU	Gemi Sayısı (2007)	TEU	Gemi Sayısı (2000)	TEU	Gemi Sayısı (1995)	TEU
> 7500 teu	293	2,631,348	147	1,250,003	10	80,822	0	0
5000 / 7499 teu	527	3,085,113	357	2,070,373	68	383,415	0	0
4000 / 4999 teu	518	2,284,181	346	1,529,854	156	682,428	79	345,351
3000 / 3999 teu	362	1,230,169	282	956,165	227	770,410	164	541,516
2000 / 2999 teu	810	2,055,784	648	1,630,850	389	960,443	255	637,502
1500 / 1999 teu	618	1,051,374	466	786,591	327	552,003	198	339,511
1000 / 1499 teu	776	924,068	595	705,600	484	565,073	367	433,533
500 / 999 teu	924	689,004	722	525,853	539	381,630	336	239,439
100 / 499 teu	386	122,792	387	122,944	422	132,484	343	107,046

Toplam	5.214	14,073,833	3,950	9,578,233	2,622	4,508,708	1,742	2,643,898
Ortalama Gemi Büyüklüğü		2,699 teu		2,425 teu		1,720 teu		1,518 teu

(Kaynak: AXS-Alphaliner 2007)

Büyük post-panamax gemilerin ticaret yollarına sürülmesi ana ticaret yollarında büyük gemilerin kullanımını teşvik edecektir. Uzak Doğu-Avrupa ticaret yollarındaki tipik bir geminin 2000’de 4500-5500 teu’dan 2010’da 8000-9000 teu’ya , 2015’te ise 10500 teu’ya yükselmesini beklemektedir.

Deniz taşımacılığı şirketleri ise, filoları için yaptıkları genişleme planları ile kendilerini kısa vadede konteynır hacimlerinde beklenen artışlara yetişebilmek için hazır tutmaya çalışmışlardır, ancak dünyanın bazı bölgelerinde talebi karşılayabilmekten uzak kalmışlardır. Kuzey Avrupa’yı ele alırsak, Drewry Shipping Consultants (2005) bir çok büyüme projesinde önemli gecikmeler olduğunu tespit etmiştir. Örnek olarak Fransa’da “Le Havre Port 2000” kompleksinin açılışı üç yıl ertelenmiştir.(2003’ten 2006’ya kadar). Antwerp limanındaki Deurganckdok’taki faaliyetler niyet edildiği gibi 2001 yılında değil 2005 yılı sonlarında başlamıştır. Benzer şekilde, dört yıllık bir gecikme de, Rotterdam limanında Euromax terminali tarafından yaşanmıştır.(2004’ten 2008’e) ve Wilhelmshaven’de Tade Weser Port’ta da gecikme meydana gelmiştir.(2006’dan 2010’a).Flushing’a te Westerschelde Container Terminali ve Rotterdam’da ki Maasvlakte II Projesinde(başlama tarihi 2002’den en erken 2013 yılına ertelenmiştir) yaşanmıştır. İngiltere’de ise Hutchison Port Holdings “Felixtowe South Recoufiguratron “ projesine yönelik onayı 2006 yılı başında almış ve 2008’de çalışmalara başlanacaktır (planlamadan iki sene geç). Ayrıca Hutchison Harwich limanında Bathside Bay’de yeni bir terminal inşası için gereken onayı almıştır. Projenin ilk safhasına yönelik çalışmaların en erken 2009’da başlanması beklenmektedir.(normalde 2004’de başlaması gerekiyordu).



Yukarıda bahsedilen projelerin gecikme veya iptallerinin bir çok sebebi vardır. Bunlar arasında: liman içi çekişmeler, çevresel itirazlar, hukuki prosedürler ve itirazlar, Avrupa Komisyonu tarafından yapılan soruşturmalar, maliyete ilişkin siyasi çekişmeler, hukuki davalar, kamu soruşturmaları vb. bulunmaktadır.

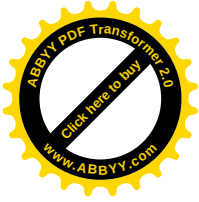
Bahsedilen farklı terminal projelerinin onay süreçlerine ilişkin toplam maliyet yarım milyar euro'yu geçmektedir. Tüm projeler zamanında gerçekleştirilmiş olsaydı, 2005 yılında Kuzey Avrupa limanlarında 11.4 milyon teu'dan az olmayacak bir ekstra kapasite var olmuş olacaktı. (ITMMA_Market_Report, 2007:38)

Yukarıda bahsedilen hususların ışığında Avrupa'daki büyük konteynır limanlarında faaliyet gösteren terminal operatörlerinin tesislerin kullanım seviyelerinde artış gözlemlemişlerdir ki bu hiç te şaşırtıcı değildir. Ocean Shipping Consultants'in (2006) tahminlerine göre Kuzey Doğu (Almanya) ve Kuzey Batı (Benelux ve Kuzey Fransa) konteynır limanları 2004 yılında sırasıyla % 90 ve % 80'lik kullanım oranlarına ulaşmışlardır ve bu durum yoğunluğun çok olduğu durumlarda ağır tıkanmalara sebep olmuştur. Bu husus, HVB Group/Drewry Shipping Consultants (2005) tarafından da doğrulanmıştır. Söz konusu şirket 2004 yılının tıkanma yönünden en kötü yıl olduğunu kaydederek özellikle Benelux ve İngiltere'nin bazı limanlarının en kötülerini olduğunu belirtmiştir.

Terminal operatörleri pek de uzak olmayan gelecekte 10.000 teu'luk konteynır gemilerin gelişini beklemektedirler.(Pinder ve Slack 2004: 32)

4.3. Liner Programlarına Olan Güvensizlik ve Limanlara Olan Etkisi

Bugünün yüksek rekabet ortamında konteynır şirketleri birkaç zorlukla karşılaşmaktadırlar. Bunlardan bir tanesi konteynırlarla yapılan nakliyelere düşük fiyatlarla daha fazla güvenirliğe ilişkin müşteri talepleridir. Dünya çapına yayılmış bulunan gemilerin % 40'ından fazlasının, programın bir veya iki gün gerisinde kaldığı tespit edilmiştir. Kesin rakam verecek olursak zamanında gelen gemiler toplamın %52'sini, bir gün geç gelenler %21'ini, iki gün geç kalanlar % 8'ini oluştururken geriye kalan % 4'lük bölüm ise zamanından önce gelen gemiler tarafından oluşturulmaktadır.



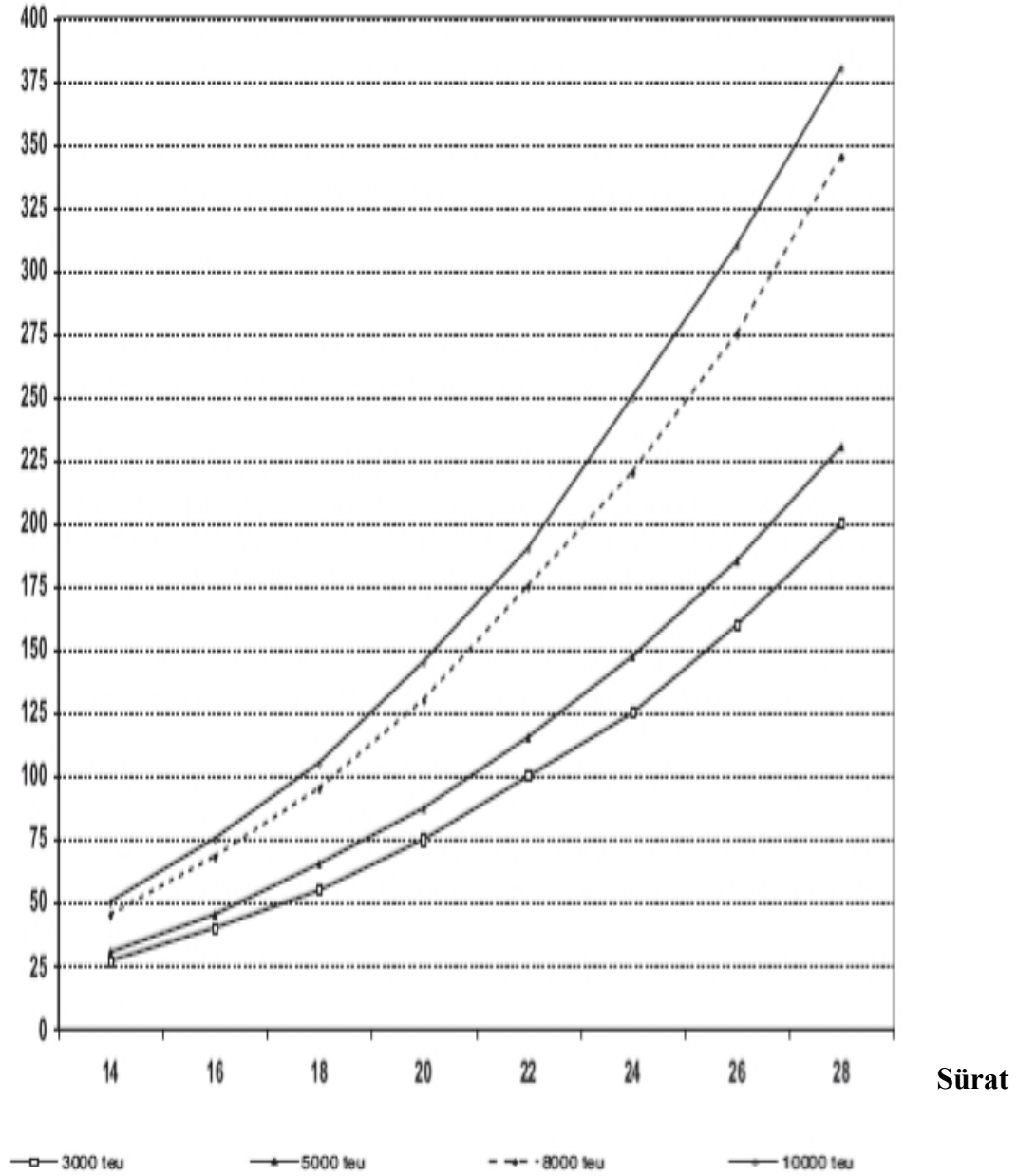
Yukarıda bahse konu, hiçte sürpriz olmayacak biçimde, farklı ticaret yollarına duyulan güven seviyeleri arasındaki farklılıkları da ortaya çıkarmıştır. % 70’lik zamanında varış yolları içerisinde Kuzey Amerika / Hint alt kıtası /Orta Doğu / Kızıldeniz ve Kuzey Amerika / Hawaii /Guam / Orta Pasifik yer almaktadır. Diğer taraftan ; Asya / Güney Amerika Doğu Sahilleri, Asya / Güney Amerika Batı Sahilleri , Avrupa /Akdeniz / Avustralya / Yeni Zelanda / Güney Pasifik, Avrupa /Akdeniz / Güney Amerika Batı Sahilleri, Kuzey Amerika /Karayipler / Orta Amerika ve Kuzey Amerika /Güney Amerika Doğu Sahilleri % 40’ın altında güvenilirlik derecesine ulaşmışlardır. Hatta bazı ticaret yollarında 3 veya daha fazla günlük gecikmeler bir kural olarak benimsenmiştir.

Programlardaki aksamaların, gecikmelerin ana sebepleri arasında kötü hava koşulları,trafik yoğunluğu,grevler ve bir önceki limanlarda meydana gelen gecikmelerin getirdiği dolaylı etkiler olarak sıralanabilir.

Limanlarda meydana gelen zaman kayıplarını telafi etmek için birkaç strateji ve metod takip edebilirler. İlki, bir limandan diğerine giderken geminin maksimum süratle seyretmesidir. Ancak böyle bir uygulama oldukça maliyetli olabilir.10 no’lu diyagram hız ile yakıt tüketimi arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Hızda meydana gelen bir artışın yakıt tüketimini de dramatik bir biçimde arttırdığı görülmektedir. Örneğin 8000 teu’luk bir konteynır gemisinde yapılan 2 knot’lık bir hız artışı günlük yakıt tüketimini 45 ton arttırmaktadır.

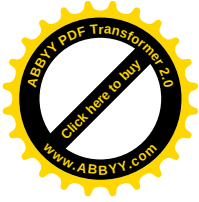
Şekil 10. Dört Farklı Süratteki Konteynır Gemilerinin Günlük Yakıt Tüketimi

Yakıt Tüketimi
(Ton/Gün)



(Kaynak:ESPO, 2007:42)

İkinci olarak, yükselen trafik yoğunluğu nedeniyle bazı gemiler uğradıkları bazı limanlara uğramayabilirler veya liman sırasını değiştirebilirler.



4.4. Akdenizdeki Liman ve Terminal Gelişimi

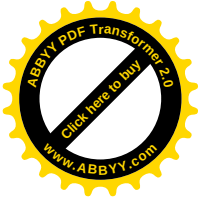
Avrupa limanlarındaki konteynır hacimlerinin son yıllarda hızla yükselmesine rağmen 2006 yeni konteynır limanlarının kurulumuna fazla şahitlik edememiştir.Yıl içerisinde açılan limanlar arasında Zeebrugge APM Terminalleri (Belçika), Terminal de France (Port 2000,Le Havre), Astakos Limanı (Yunanistan), Gdynia Konteynır Terminali (Polonya), Gövle Konteynır Terminali (İsveç) Klaipeda’da ikinci bir terminal (Litvanya). Ancak bu projelerin haricinde hatırı sayılır sayıda terminalde kendilerini ya yenilemişler ya da hacimleri genişletmişlerdir. Bunlara örnek olarak şunları verebiliriz: ECT’nın Rotterdam’da ki Delta Terminali, MSC’nin Antwerp’teki Home Terminali, Eurogate’nin Hamburg’taki Konteynır Terminali, Darsen’a Levante (Napoli), Klaipeda Container Terminal, Baltık Container Terminal (Gdynia), East / Chita Docks (Valencia), Bristol Container Terminal ve Southampton Container Terminal.

Şubat 2006’da Felixtowe Limanı “Felixtowe South Reconfigwation”projesi için hükümetten onay aldı. Projeye göre, var olan tesisler 1350m. Uzunluğunda konteynır terminali şeklinde değiştirilerek ve kapasitesi yıllık 1.5 milyon teu olacaktır.

Ağustos 2006’da Selanik Limanı Avrupa Yatırım Bankası ile konteynır limanının genişletilmesine yönelik bir anlaşma imzaladı. Genişleme çalışmalarına 2007 yılında başlanacak ve 500m.uzunluğunda bir rıhtıma sahip olacaktır.

Algeciras (Güney İspanya) limanında ise inşaat faaliyetlerine 2006 yılında başlandı. Projenin ilk iki safhası sonuçlandırıldı ve 1265m. Uzunluğunda bir rıhtıma sahip konteynır terminali inşa edilmiş oldu. Üçüncü safhada 995m. Uzunluğunda bir rıhtım inşası daha vardır.

Barcelona limanında ise yeni Prat Terminaline (Muelle Prat) yönelik inşaat faaliyetlerine başlandı.1500m.uzunluğunda rıhtım inşa edilecek ve yılda 2.5 milyon teu elden geçirilmiş olacak .Prat Terminali Hutchison Port Holdings ile İspanyol ortağı Grupo Mestre (Ter Cat) tarafından ortaklaşa işletilecektir.Terminalin 2008 yılı içerisinde işletmeye açılması beklenmektedir.



2006 yılı boyunca,ortalama 4300 TEU’luk 105 adet gemiyi içeren 17 yeni konteynır taşımacılığı yapan şirket Doğu-Batı hattında hizmete girdi. Aynı şekilde Kuzey-Güney hattında da 2200 TEU ortalama kapasitesi olan 38 konteynır şirketi 187 gemi ile hizmete girdi.Ek olarak, 9 yeni konteynır şirketi de 2006’da Akdeniz ve Avrupa dahilinde konteynır taşımacılığı yapmaya başladı.(Dynamar,2007)

BÖLÜM 5

AVRUPA DAĞITIM MERKEZLERİ VE AKDENİZ LİMANLARININ KUZEY AVRUPA LİMANLARINA KARŞI REKABET STRATEJİLERİ

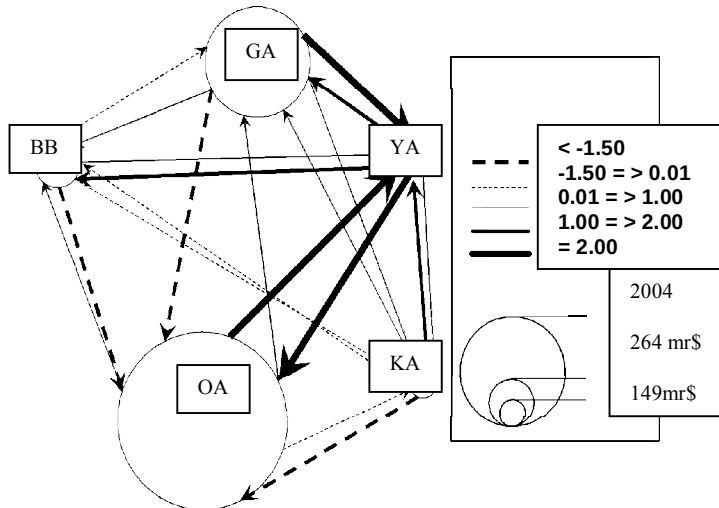
5.1 Akdeniz Limanlarına Genel Bakış

Akdeniz Limanları, kuzey aksı limanlarının coğrafi konumları (Avrupa'nın ekonomik kalbine daha yakın), ticari gelenekleri, deniz trafiğinde meydana gelen değişimlere daha çabuk cevap verebilmeleri nedeniyle daha çok tercih edilmelerine rağmen, gittikçe artış gösteren liman trafiğinde yer almak için büyük bir rekabet içine girmektedirler. Güney limanları da, Avrupa'nın iktisadi merkezinden daha uzak olmalarına rağmen, söz konusu trafikten payını almaya çalışmaktadır.

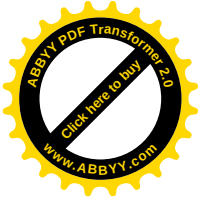
Berlin Duvarı'nın düşüşünden bu yana geçen 15 yıl içerisinde, Doğu ülkelerinin Avrupa Birliği içinde yer almaları bu ülkelerin Batılı ülkelere daha fazla büyüme oranları yakalamalarına neden olmuştur.

Diğer bir değişle Avrupa birleşme süreci kıta içi ticaretin merkezini kaydırmaktadır ve muhtemelen gelecek yıllarda, uluslararası ticaret yollarında da etkisi olacaktır (Örneğin: Doğu Avrupa, Asya, Amerika gibi ticaret yolları trafiğinde).

Şekil 11. 1994- 2004 Arasında Avrupa Dahilinde Ticaret



(Kaynak: Ferrarî , Parola & Morchio, 2006: 3)



Yukarıda bahse konu etki, 1994-2004 yılları arasında AB içi ticarete meydana gelen değişimlerin beş grup ülke içinde özetlendiği Şekil 11’de gösterilmektedir. Güney Avrupa (GA: Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya ve Yunanistan); Orta Avrupa (OA: Almanya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg ve Avusturya); Kuzey Avrupa (KA : Danimarka, İsveç ve Finlandiya); Britanya Adaları (BA : Birleşik Krallıklar ve İrlanda); AB’ye yeni katılan ülkeler (YA: Polonya, Slovenya, Macaristan, Malta, Kıbrıs, Letonya, Estonya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya). Şekil açık bir şekilde ihracatın doğu batı yönünde son on yılda nasıl yükseldiğini, Orta Avrupa ülkelerine yönelik ticaretin ise nasıl azaldığını göstermektedir.

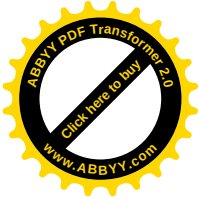
Akdeniz içi ticaretin bölgesel dağılımı üç bölgeyi işaret etmektedir. Bunlar İspanya, Fransa, İtalya’dır. İlk iki ülke Kuzey-Güney ticareti içinde yer alırken İtalya Doğu Avrupa ile yapılan ticareti de temsil etmektedir. Bu durum Akdeniz Limanlarının, doğu ülkelerinin ekonomik gelişimi ve ekonomik küreselleşme ile birlikte, trafiği arttırmaları için bir fırsat olabilir.

Söz konusu gelişme liman alt yapılarına, demiryolu ve karayolu ağlarına hatırı sayılır yatırımlar yapıldığı takdirde gerçekleşebilecektir. Bu durumda, bazı belli başlı sanayiler dağıtım merkezlerini Akdeniz ülkeleri limanları ve / veya distriparkları yanında yatırım yapmaları yönünde teşvik edilebilirler.

5.2.EDC’lerin (European Distribution Centers) Doğumu ve Avrupa’daki Distriparklar :

Kara içi dağıtım, küreselleşmiş nakliye sisteminin önemli bir boyutunu teşkil etmektedir. Lojistikte meydana gelen yapısal değişimler, yeni yük dağıtım yöntemleri ve limanlara ilişkin faaliyetlerin bölgeselleşmesini ortaya çıkarmıştır. 1990’lı yıllardan başlayarak yabancı şirketler akın akın Avrupa’ya gelmeye başladılar. İlk önce Japonlar ve Amerikalılar daha sonra Kore ve Tayvan firmaları şimdilerde ise Çinliler yatırım yapmaktadır.

AB’de sınırsız pazar alanlarının ortaya çıkması ve Asya ticaretinin gelişimi şirket ağlarının rasyonelleşmesine ve EDC’lerde ulusal dağıtım merkezlerinin



konsantrasyonuna yol açtı. EDC'lerin liman içi veya çevresinde yoğunlaşmalarının örnekleri Avrupa'da mevcuttur. Bir EDC'yi liman içinde kurmanın getirdiği kolaylıklar şunlardır.

- EDC ve terminal faaliyetleri arasında iyi bir entegrasyon olması,
- Limandan diğer pazarlara ihraç (düşük maliyetli) ; örneğin Rotterdam distriparklarından Birleşik Krallığa ulaşmak kolaydır,
- EDC faaliyetleri şehirden uzaktır trafik yoğunluğu ve kirliliği azaltır.

EDC'yi Liman İçinde Kurmanın Getirdiği Dezavantajlar ise Şunlardır :

- Maliyet daha yüksektir,
- Üreticiler EDC'nin bulunduğu limana uğramaları gerektiği için daha az esnektirler,
- Bazen liman, yükün gideceği yerden çok uzaktır.

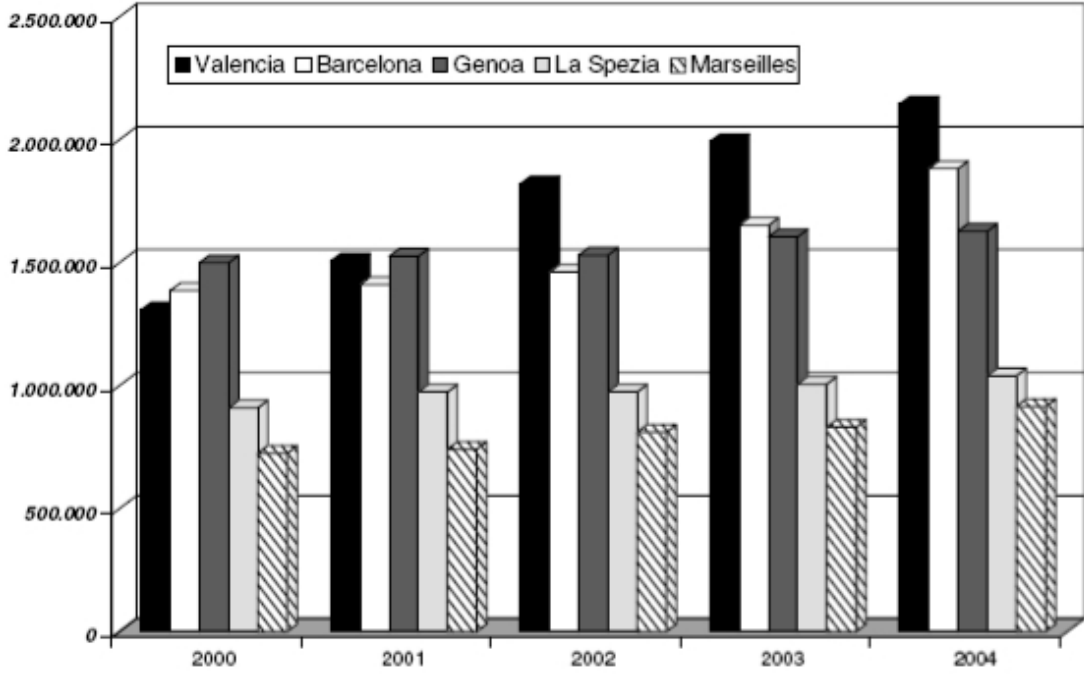
Genel anlamda konuşmak gerekirse, EDC'lerin bir çoğu Rotterdam limanı, Schiphol havaalanı ve bir çok tesis nedeniyle Hollanda'da bulunmaktadır. (Ferrari , Parola & Morchio, 2006: 5)

5.3. Batı Akdeniz Limanlarının Gelişim Stratejileri :

Lojistik platformların kurulması açısından İspanya, Fransa ve İtalya limanlarının da dahil olduğu Batı Akdeniz limanları iyi bir örnek teşkil etmektedir. Burada Barselona, Valencia, Cenova ve İtalya ve Marsilya limanlarından (Batı Akdeniz hattında ki en iyi beş limandan dördü-şekil 12'ye bak.) söz etmek gerekir.Bu dört liman Batı Akdeniz trafiğinin % 60'ını kontrol etmektedir.

1993 yılında Barselona limanı rekabet gücünü arttırmak amacıyla Lojistik Faaliyetler Bölgesi (LFB-ZAL) kurdu. Bu Avrupa'da güneydeki ilk gerçek liman lojistik bölgesiydi. LFB bölgesi 66.5 ha'dan 260 ha'ya çıkmıştır. (<http://www.apb.es/en/PORT/ZAL>, 20.08.2007)

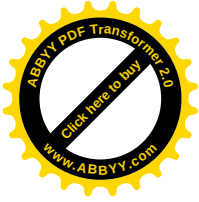
Şekil 12. 2000- 2004 Yılları Arasında Batı Akdeniz'in En Büyük 5 Limanının Durumu



(Kaynak: Containerisation International, 2005)

Valencia limanı ise limanın güney bölümünde yeni faaliyet alanları açmayı planlamaktadır. Valencia liman işletmesi temel amaçları arasında “Stratejik Plan 2015”i sundu. Amaç 2015 yılına kadar 68 milyon ton ve 4 milyon teu’luk bir hacim yaratmak, limanın bölgesel dağıtım merkezi içinde gelişmesi, lojistik bir alanın kurulmasıyla Akdeniz’de intermodal lojistik platform liderliği, hinterland ve foreland’de lojistik birlikteliklerin geliştirilmesi ve Valencia-Sagunto aksında lojistik alanların oluşturulmasıdır.(<http://www.valenciaport.com/cultures/es-ES/>, 20.08.2007)

Marsilya limanı ise ekonomik zorluklara ve yerel planlama gereksinimlerine cevap olarak, Fos 2XL adında bir projeyi benimsemiştir. Projeye göre mevcut liman sahası iki yeni terminalin kurulmasıyla genişletilecek ve yıllık maksimum 1.500.000 teu’luk kapasite sunulacaktır.



The Port Synergie Group (CMA-CGM / Egys Port /CNC / LFB) A terminali, Mediterranean Shipping Company (MSC) ise Terminal B için seçilmişlerdir. Proje programına göre tesisler 2008 yılı itibarıyla faaliyette olacaklardır.

Ayrıca Marsilya mevcut sahasına da güvenebilir. Burada altı adet terminal, bir lojistik sahası 12.000 ha’lık bir alanda faaliyet göstermektedir.(Bu alanda lojistik şirketleri de mevcuttur.).160ha’lık bir distriportu’da vardır. Distriport Mayıs 2004’te operasyonel hale gelmiş ve üç nakliye modeliyle (demiryolu, karayolu ve mavna) hinterland bağlantıları sağlamaktadır. (http://www.marseille-port.fr/site2005/v_anglaise/index.htm, 22.08.2007)

İtalya Cenova limanı ise liman kompleksinin modernizasyonu ile stratejisini yeniden betimlemeye çalışmaktadır. Projede yeni bir liman ve lojistik alanlarının yeniden kurulması ve “Teknoloji Köyü (Leonardo Projesi)”gibi kavramlar vardır.

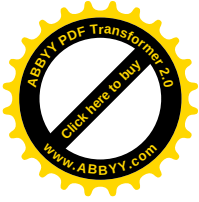
Voltri Distripark’ın gerçekleştirilmesinden 10 yıl sonra, Cornigliano alanının (100 yıldır çelik sanayi kuruluşlarının var olduğu bir alan) reorganizasyonu gibi yeni bir proje geliştirilmiştir. Bu alanın bir bölümü, konteynır terminallerine ve havaalanına olan yakınlığından da faydalanılarak, lojistik faaliyetlerine verilecektir. Alan üç ana bölgeye bölünecektir : distripark faaliyetleri, havaalanı lojistik, sanayi üretimi ve imalatı.

Proje, bütün bölgeye girişi kolaylaştıracak olan altyapısal bir koridorun realizasyonu ile tamamlanacaktır. (Maritime Economics & Logistics, 2006:8)

Bazı Doğu Akdeniz limanlarının stratejilerini incelediğimizde, lojistik platformların veya tesislerin oluşturulmasından ziyade terminal gelişimi, genişleme veya modernizasyon gibi hususlara odaklandıklarını görürüz.

5.4. Doğu Akdeniz Limanlarının Gelişim Stratejileri :

İstanbul’dan 34 km. uzakta olan Marmara Denizi’nin kuzey sahilinde bulunan Ambarlı limanında da önemli gelişmeler olmaktadır. Liman işletmesi Ambarlı’nın rekabet gücünü arttırmaya ve limanı daha modern ve elverişli bir konteynır işleme merkezi haline getirmeyi amaçlamaktadır. 2006’da Armaport’un (limandaki ikinci en büyük terminal) Marport (bir Arkas iştiraki olan Limar ve MSC ortaklığı) tarafından



satın alınmasından oldukça etkilenmişlerdir. Şu anda Marport hem Kumport'taki Limar terminalini hem de Armaport'u iki alanı kaplayan tek bir liman gibi yönetmektedir. Marport, gelecek yıllarda, Armaport'u genişletmek ve yenilemek istemektedir. (www.virahaber.com , 22.08.2007)

Türkiye'nin güney sahillerinin doğusunda bulunan Mersin limanının avantajı ise 1986 yılında liman bölgesinde kurulan serbest ticaret bölgesinde bulunmasıdır. Verilen hizmetler arasında antrepo, imalat sanayi, bankacılık, sigortacılık, paketleme, montaj ve bakım hizmetlerini sayabiliriz.

Hırvatistan'ın ana limanı olan Rijeka'da ise mevcut tesislerin modernizasyonu ve yeni terminallerin yapımı gibi projeler mevcuttur. Trafığın artmasına yönelik olarak genişleme projeleri büyük önem taşımaktadır. Kargo akışının gittikçe gelişmesi nedeniyle buna uyum sağlamak için tüm limanın yeniden yapılandırılması düşünülmektedir. Rijeka havzasında yeni alanların yaratılması, eski antrepoların yenilenmesi ve yeni bir çok amaçlı terminalin inşası.

İsrail limanı Hayfa'nın projeleri hali hazırda uygulama aşamasındadır. (Doğu Konteynır Liman'ının genişletilmesi). Master planının sonraki aşamalarının hayata geçirilmesi trafik yoğunluğu ve talebe bağlı olarak yapılacaktır.

Ashdod limanı yeni terminaller açmayı planlamaktadır ve yeni bir kapı kompleksinin inşası devam etmektedir. Ayrıca, liman işletmesi, kendisini ulusal ve bölgesel ağa entegre edebilmek için yol çalışmalarına da önem vermektedir. (Maritime Economics & Logistics, 2006:8)

5.5. Geleneksel Liman Anlayışından Yüksek Değerlikli Faaliyetlere : Değişimin öncüleri

Güney limanlarının Uzak Doğu'ya veya Uzak Doğu'dan trafik akışı sağlayabilme fırsatları birkaç nedene bağlıdır .En önemlileri arasında :

- Uzak Doğu'ya giden veya Uzak Doğu'dan gelen trafik yoğunluğunun artması,
- Avrupa'nın merkezinde ve kuzey terminallerinde demiryolu ağlarında meydana

gelen tıkanıklıklar,

- Lojistik faaliyetler için potansiyel alanlar varoluşu,
- Lojistik şirketleri için potansiyel alanların varoluşu,
- Küresel operatörlerin artan yatırımlarıdır.

Batı Akdeniz limanlarında yatırım stratejileri çoğunlukla liman faaliyetlerine yönelik lojistik platformlar oluşturma iken , doğu Akdeniz limanlarında yatırımlar önemli ölçüde yük elleçleme hacmi üzerine yoğunlaşmıştır.

Bunun en büyük sebebi Tablo 18 de gösterildiği üzere iki hatta ilişkin orta vadeli liman taleplerindeki farklılıklardır. Orta ve doğu Avrupa ülkeleri için yıllık % 10.8 lik bir talep artışı beklenmektedir. Gerçekten de Doğu Akdeniz ülkeleri, liman kapasitelerini Batı Akdeniz ülkelerinin iki katı olacak şekilde % 11.3 lük bir büyüme oranına göre planlamaktadır.

Tablo 18. Konteynır Taşımacılığı Pazarında Arz Talep Tahmini (x 1000 TEU)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Ort. Yıllık Büyüme
BatıAkdeniz								
Elleçlenen	25,286	27,417	28,826	29,935	31,289	32,774	34,450	5.3%
Kapasite	37,036	42,238	45,663	49,518	52,555	53,605	53,605	6.4%
%Kullanım	68.3%	64.9%	63.1%	60.5%	59.5%	61.1%	64.3%	
DoğuAkdeniz								
Elleçlenen	2,076	2,448	2,758	3,000	3,261	3,544	3,838	10.8%
Kapasite	4,479	5,479	6,259	7,234	7,849	8,519	8,519	11.3%
%Kullanım	46.4%	44.7%	44.1%	41.5%	41.6%	41.6%	45.1%	

Dünya								
Elleçlenen	316,702	355,604	386,375	415,074	443,432	472,146	502,635	8.0%
Kapasite	418,134	455,912	485,757	512,609	536,136	547,866	549,306	4.7%
%Kullanım	75.7%	78.0%	79.5%	81.0%	82.7%	86.2%	91.5%	

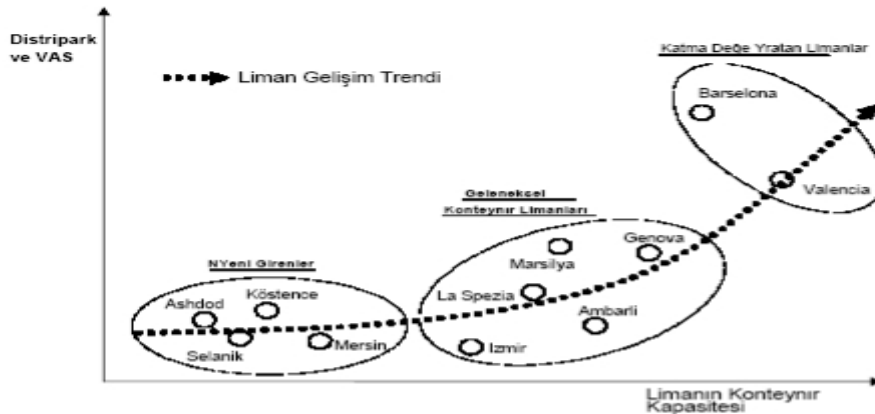
(Kaynak: Ferrarı , Parola & Morchio, 2006: 12)

Buna karşılık Batı Akdeniz limanları, distriparkların ve diğer lojistik tesislerin inşası için gerekli bir şart olarak görülen liman hacminin önemli bir bölümünü çoktandır kontrol altında tutmaktadırlar.

Aslında, Batı Akdeniz limanları liman faaliyetlerinin katma değerini yeniden kazanmak istemektedirler. Stratejik yaklaşım değer, kalite ve sunulan hizmetlerin çeşitliliği üzerine kurulmuştur.

Yukarıda bahsedilen birbirinden farklı stratejilerin aslında iki temel amacı vardır. Birincisi trafik elde etmek, ikincisi ise VAS üretimi ve lojistik hizmetleri için tesis tedarik etmektir.(Tablo 18). Değerlendirmelerden ortaya çıkan bir diğer sonuç ana linerlerin ve bazı grupların bahse konu yatırım kararlarının realizasyonunda ve yönetiminde oynadıkları roldür.(kamu ve özel şirket ortaklıklarıyla).

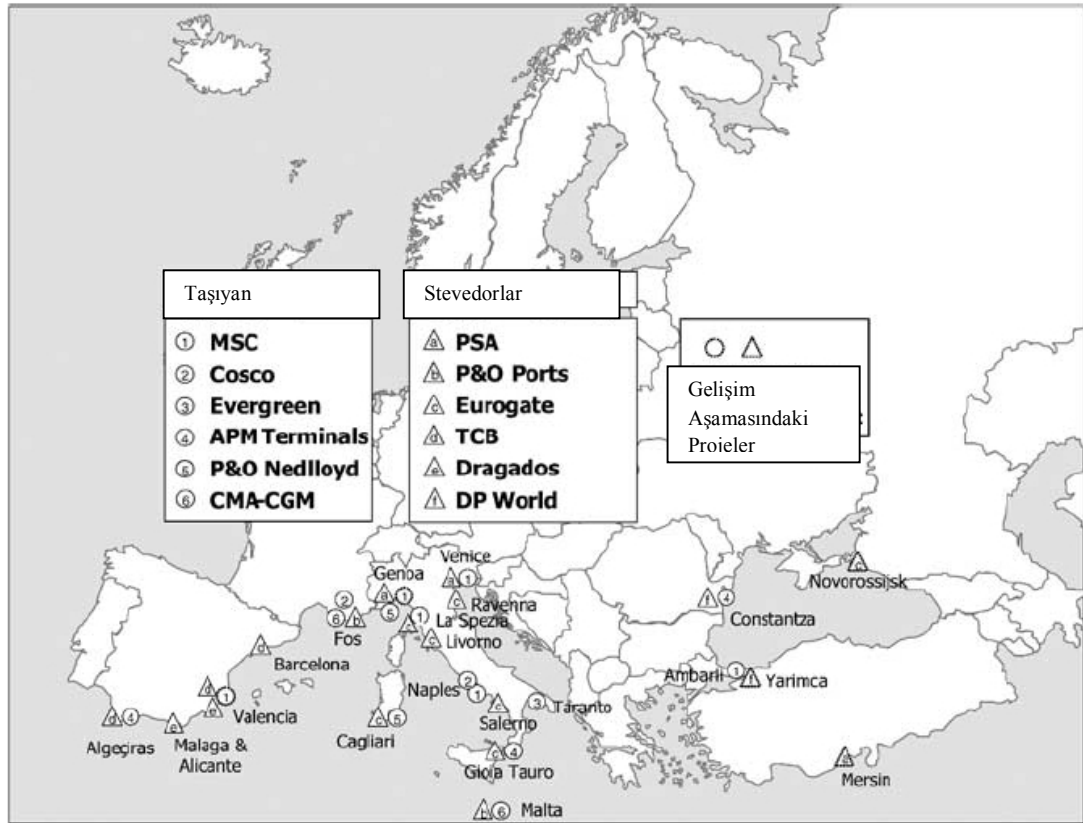
Şekil 13. Akdeniz’de Liman Yatırımlarının Evrimi



(Kaynak: Ferrarı , Parola & Morchio, 2006: 13)

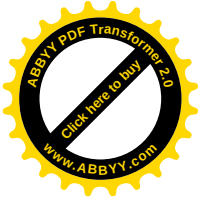
Bu son trend Doğu Avrupa'daki varlığını arttıran küresel operatörlerin stratejileri tarafından da konfirme edilmiştir. Örneğin; Gdynia'da Baltık Konteynır Terminali'nde CTS, San Petersburg'da HHLA, Köstence'de DP World ve APM Terminalleri, Ambarlı'da MSC, Yarımcı'da DP World ve Novorossky'de Eurogate gibi

Şekil 14. Akdeniz'de Faaliyet Gösteren Şirket ve Stevedorlar



(Kaynak: Maritime Economics & Logistics, 2006:8)

Parçaların montajı ve üretimin gittikçe enternasyonalizasyonu, gruplara ayırma, kalite kontrol ve nihai dağıtım gibi görevleri yerine getirecek lojistik platformların kurulması ihtiyacını gündeme getirmiştir .Lojistik şirketleri ticaret ve sanayiye destek olan kurumlara dönüşmüşlerdir.



5.6. İKİYÖNLÜ BİR TREND : BÖLGESEL KONSANTRASYON ve DE-KONSANTRASYON

Gelişen ekonomik entegrasyon, liman reformu ve özel yabancı yatırımcılar tarafından tetiklenen lojistikteki derin değişimler bölgesel dağıtım modellerinin yeniden yapılandırılmasına hız vermiştir.

Mikro-ekonomik bakış açısıyla, imalatçılar toplam lojistik maliyetlerini yönetmek, ulaştırma ve depo / envanter maliyetlerini değerlendirmek ve dengelemek durumundadırlar.

Dağıtım kanalı yapısının seçimi; envanter, antrepo ve ulaşım maliyetlerinin de eklendiği toplam lojistik maliyetleri kavramına göre modellenenir.

Şirketler özellikle hizmet öncelikli ise içerisinde bir çok depo barındıran yapılar ortaya çıkacaktır ve nakliye oranlarının yüksek olduğu durumlarda tercih edileceklerdir. Nakliye maliyetlerinin ana liman şirketlerin envanterlerini santralize etmeleri yönünde bir baskı unsuru olmuştur. Diğer taraftan, şirketlerin hizmet kalitesine yönelmeleri, faaliyetlerin desantralizasyonu yönünde baskı oluşturmaktadır.

Bu perspektiften bakıldığında, bir şirketin stratejisi söz konusu değişkenlerden mümkün olduğunca yararlanarak değişen trafik akışını yönetebilecek bir dağıtım ağı yaratabilmektedir.

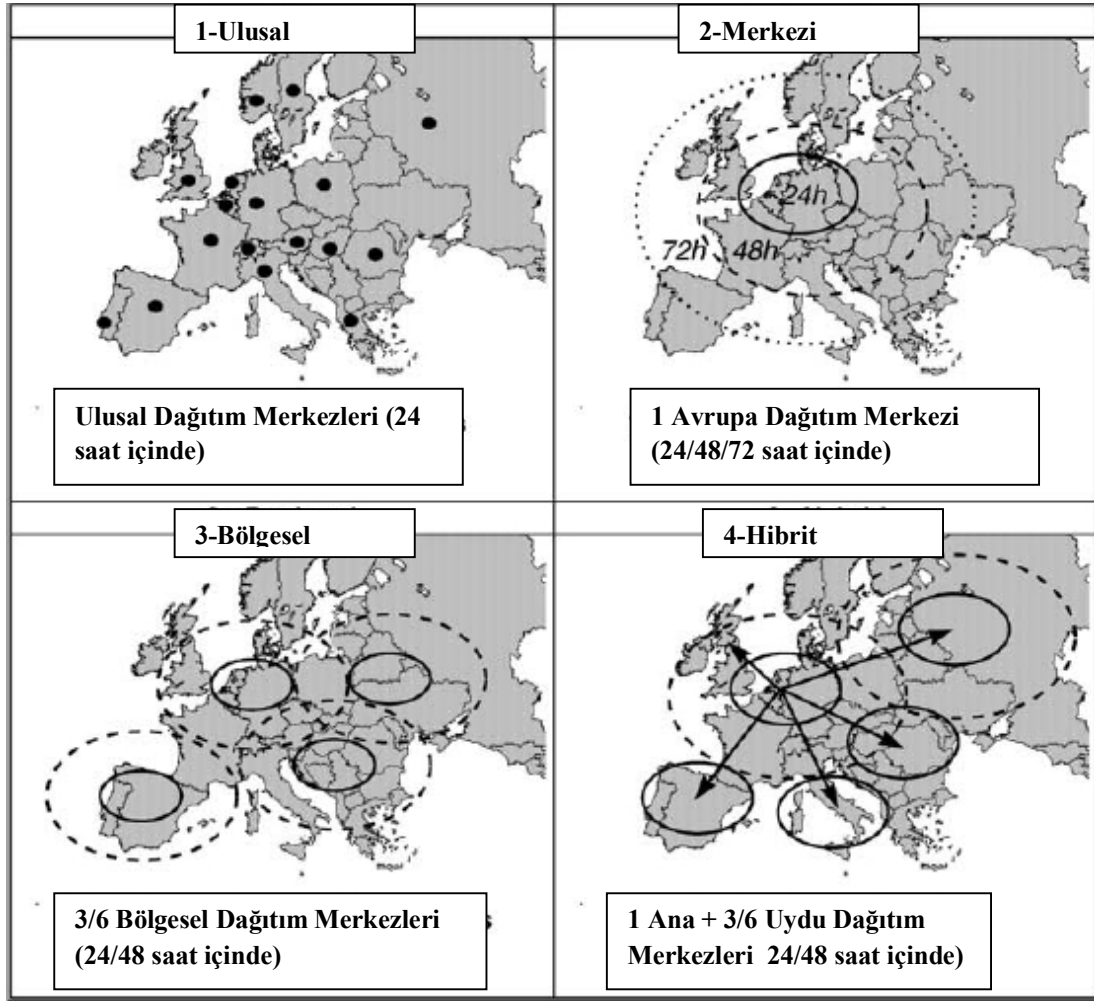
1990'lı yılların başında, bazı imalatçılar, büyük çevresel değişimlerden etkilenerek, Avrupa'daki dağıtım ağlarını yeniden yapılandırmaya başlamışlardır. Temel olarak (bakınız şekil 15) ulusal bazlı bir yaklaşımdan daha konsantre bir yaklaşımı (Durum 1) yeğlemişlerdir. Bu açıdan iki avantaj söz konusudur.

a.Maliyet düşüşü

b.Satış artışları

Bazı şirketler tüm dağıtım faaliyetlerini sadece bir Avrupa deposundan (durum 2) diğerleri ise daha esnek bir yaklaşım sergileyerek ya bölgesel (durum 3) ya da karma (durum 4) sistem uygulamaktadırlar.

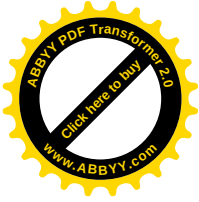
Şekil 15. Avrupa Dağıtım Ağları



(Kaynak: Maritime Economics & Logistics, 2006:8)

Yukarıdaki opsiyonlardan herhangi birinin tercih edilmesi Pazar payı ve imalatçının geçmişine bağlıdır. Sadece birkaç ülkede faaliyet gösteren bir imalatçı durum 2'yi, tecrübeli ve gittikçe büyüyen bir Pazar payına sahip bir şirket ise daha esnek bir çözümü (durum 3 ve 4) seçmelidir.

Uzak Doğu'dan gelen trafik akımının artışı ve yeni üyelerden dolayı daha fazla çoğalan AB Pazar alanları karşıt bir trend'in oluşumuna sebep olmuştur (dağıtım ağlarının bölgesel de-konsantrasyonu).



Değişen iş şartları ve AB genişlemesi (Mayıs 2004) lojistik fonksiyonlarının müşteri taleplerine göre sürekli olarak ayarlanmasını gerekli kılmıştır. Bunun ışığında, birinci ternd'te yer alan pek çok imalatçı yıllar içinde dağıtım sistemlerini yeniden yapılandırmak zorunda kalmışlardır. Örneğin ülke bazında çalışan bir şirketin durum 4 'e geçtiğine tanıklık edebiliriz. Ancak bu ters trend, aynı zamanda Avrupa'ya birkaç yıl önce merkezi bir dağıtım sistemi kurarak gelen (durum 2) Asya kökenli şirketleri tanımlamaktadır. İş çevresine ilişkin bilgilerinin az olması, bu şirketleri merkezi bir dağıtım sistemi kurmaya yöneltmiştir. Fakat günümüzde bazıları, anahtar bölgelere yakın tesisler kurarak ve ağlarını genişleterek Avrupa'daki dağıtım sistemlerini modifiye etmektedir. Bu bağlamda, yeni EDC ve bölgesel dağıtım merkezleri (RDC) için çekici bir pazarı görünümündeki güney ve doğu AB ülkeleri tarafından önemli bir rol oynanacaktır.

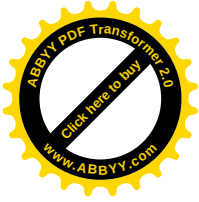
Her iki ternd de (bölgesel konsantrasyon ve dağıtım tesislerinin de-konsantrasyonu), Asya'dan gelen trafik akışının yeni yapılandırılmasını ve Akdeniz ile Karadeniz liman ve pazarlarının gittikçe artan önemini ortaya çıkarmışlardır.

1980'lerde Avrupa-Uzak Doğu ticareti tamamen Kuzey hattı limanlarından yapılmaktaydı. Terminallerin yetersizliği, yüksek işgücü maliyetleri, karayolu ve demiryolu bağlantı yollarının noksanlığı Akdeniz limanlarını tercih edilmez yapmıştı.

1990'lı yılların ortalarından bu yana, İtalya, İspanya, Fransa gibi ülkelerde yapılan liman reformu nedeniyle, Akdeniz hattı daha rekabetçi ve Uzak Doğu'dan gelen trafik akışlarını cezp eder oldu.

Daha fazla limana uğrama ihtiyacı taşıyıcı firmaların ve ittifakların (alliance), deniz taşımacılığı ağlarını yeniden yapılandırmalarına neden oldu. Örneğin, bazıları H&S sistemi kullanmayı tercih ettiler.

Bu bağlamda, küresel ittifaklar bağımsız taşıyıcılara göre daha farklı bir stratejik davranış içine girdiler. Daha az esnek olduklarından, bütün ittifaklar eski model hizmet paternlerine bağlıdır ve Kuzey hattında dominant durumdadırlar. Bununla birlikte iki büyük ittifak olan CKYH ve Grand Alliance dağıtım ağlarını



kısmen değiştirmiş ve Akdenizdeki paylarını % 20 ye çıkarmışlardır (H&S sistemiyle)

Diğer taraftan, Maersk Sealand, Evergreen, MSC, CMA-CGM gibi büyük oyuncular, esneklikler ve agresif bir büyüme stratejileri olduğundan dolayı, hizmet partnerlerini değiştirmeye ve Akdeniz pazarına daha fazla önem vermeye başlamışlardır.

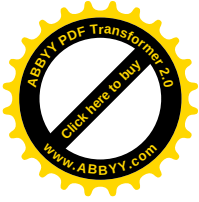
Dünya lideri konumundaki Maersk Sealand Avrupa-Uzak Doğu kapasitesinin % 20'sini Akdenizde konuşlandırmışken, onu takip eden diğer üç büyük oyuncu Güney hattı ve Karadeniz deki mevcudiyetlerini arttırma kararı almışlardır. Özellikle son üç yıldır, Toronto'nun gelişimi ve Akdeniz ile Çin arasındaki hattı sebebiyle, Tayvan'ın Evergreen şirketinin Akdeniz limanlarına uğraması şirketin Avrupa trafiğinin % 30'undan fazlasını teşkil etmektedir. Ancak devrim denilebilecek en büyük gelişmeler MSC ve CMA-CGM tarafından gerçekleştirilmiştir.

MSC, Akdeniz'de uğramak istediği limanlar olarak Napoli, Valencia ve La Spezia'yı seçmiştir. Ayrıca Ambarlının önemini de vurgulayarak Karadeniz'de hizmet vermeye başlamıştır. Son iki yıldır Akdeniz kapasitesi kotası % 35'ten yaklaşık % 45'e yükselmiştir.

Buna benzer saldırgan bir strateji de CMA-CGM tarafından uygulanmaktadır. Fransız firma haftalık altı sefer ile (üçü H&S,üçü çok uğraklı) Akdeniz-Uzak Doğu ticaretine girerek lider pozisyonuna yükselmiştir. Ayrıca Karadeniz için direkt seferler geliştirmiş ve Pire ve Malta limanlarını kullanarak etkin bir Doğu Akdeniz besleme ağı oluşturmuştur. Şirket Akdeniz'e önem vermekte ve Güney hattı limanları kanalıyla yaptığı kargo taşımacılığı payını % 40'tan % 55'e yükseltmiştir. Şu anda Avrupa-Uzak Doğu ticaret yolları boyunca Kuzey hattı yerine güneyde daha fazla kapasite mevcudiyeti barındıran ilk (şuana kadar da tek) şirkettir.(Ferrari , Parola & Morchio, 2006: 18-19)

5.7. Doğu ve Batı Akdeniz Limanlarının Karşılaştırması

Sanayi üretimi ve Avrupa'daki dağıtım paternleri bulunduğumuz dönemde iki büyük oluşumu karşılayabilmek amacıyla gelişim içerisinde.



- Dünya ekonomisinin küreselleşmesi (ve dünya üretiminde Asya ülkelerinin gittikçe artan rolü)
- Avrupa Birliği'nin genişlemesi.

EDC'lerin çoğunun Hollanda'da ve EDC kurulabilecek elverişli yerlerin çoğunun Avrupa'nın kuzeyinde olduğunu düşünürsek, Güney Avrupa ülkelerine de bir rol düştüğünü kabul edebiliriz. AB'nin genişlemesi ve Akdeniz havzasındaki Avrupa –Uzakdoğu çok uğraklı taşımacılıktan hattından kaynaklanan dinamikler nedeniyle, ticaret ve üretim evrimleşme sürecindedir. Asya hattındaki yoğunlaşan trafik ağında Akdeniz limanlarının Kuzey Avrupa limanlarına göre seyir süresini 5-8 gün kısaltıyor olması Akdeniz limanları için fırsat yaratmaktadır. Akdeniz havzasındaki bir çok liman bu nedenle kapasite arttırma eğilimindedir.

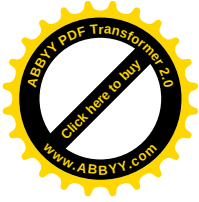
Ticaretin doğu Avrupa ülkelerine kayışı Akdeniz ülkeleri için ayrıca bir fırsattır. Mevcut seneryo İspanya, Fransa ve İtalya gibi Avrupa ve Kuzey Afrika ülkeleriyle ticari ilişkiler üreten ülkelere bağlıdır. Benzer trafik akışına yeni AB ülkelerinin katılımı tesislerin uygun bir şekilde dağılımını teşvik edecek ve liman yetkililerini ve lojistik şirketlerini yeni lojistik platformlar bulmaya yönlendirecektir.

Bu bağlamda, Akdeniz ülkeleri limanlara, ulaşım ağlarına ve distriparklara sadece deniz trafiğini değil aynı zamanda katma-değer yaratan faaliyetleri çekmek için de yatırım yapmaktadırlar. Hali hazırda Akdeniz havzası iki çeşit limana bölünmüş olarak gözükmektedir.

- Sadece hacimlerini arttırmak için liman kapasitesini büyötmeye çalışanlar,
- Var olan hacimlerin ekonomik etkisini arttırmak amacıyla liman kapasitesine, genellikle de lojistik faaliyetlerine yatırım yapanlar.

Özetlemek gerekirse Doğu Akdeniz'in en büyük limanları birinci gruba, Batı Akdeniz'in en büyük limanları ise ikinci gruba girmektedir.

Doğu Akdeniz bölgesinde konuşlanmış limanlar henüz liman bölgelerinde dağıtım ve lojistik platformların oluşturulmasına yönelik yatırımlar yapmamış olsalar bile, yakın bir gelecekte yukarıda bahsedilen etkenler, lojistik ve dağıtım ağlarının

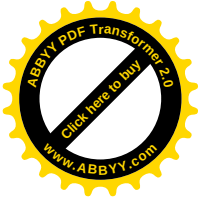


oluşturulmasında büyük değişimlere sebep olabilirler. (Notteboom & Willy Winkelmans, 2004: 22-26)

Batı havzasını göz önüne aldığımızda, Tyrrhennian limanları bu konuyu desteklemek için ideal bir alan görünümündedir. Batı ve doğu hinterland'ı açısından merkezi bir konumdadır. Erken davranan İspanyol limanları (Barselona ve Valencia lojistik bölgeleri) son beş yılın en büyük konteynır hacmi gelişim oranlarını kaydetmişlerdir.

Bu bağlamda, özellikle Tyrrhennian Denzinde konuşlu İtalyan limanları İberya limanlarının rekabet gücünü kabul etmeli ve katma değer faaliyetlerinin gelişimi ve liman hacmi gelişimini birbirinden ayrı tutan yeni bir kalkınma stratejisi uygulamalıdır. Bu strateji limanların lojistik platformların dönüştürölmesine dayanmalıdır.

Bu husus Güney Avrupa'nın eski limanlarının sürdürülebilir kalkınma sağlayabilmeleri için en etkin strateji olarak görölmektedir. (Maritime Economics & Logistics, 2006:8)



BÖLÜM 6

TÜRKİYE'NİN POTANSİYELİ

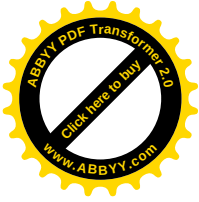
6.1. İntermodal Taşımacılığın Belirleyici Unsurları Ve Türkiye'nin Ulaşım Alt Yapısı

Türkiye, Avrupa, Ota Asya ve Ortadoğu ülkelerinin ortasında , intermodal taşımacılık açısından büyük bir potansiyele sahiptir.Akdeniz, Karadeniz, Kafkas ve Orta Asya ülkelerindeki gelişim trendi, intermodal taşımacılık ağlarının oluşumunu gerekli kılacaktır.

Türkiye'nin Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerindeki konumu, Kafkaslardaki ekonomik gelişmeler, doğu Akdeniz'deki yük trafiğinin artması ve AB –Türkiye ilişkilerindeki ivmelenme değerlendirildiğinde, Türkiye'nin lojistik faaliyetler ve intermodal taşımacılıkta büyük bir potansiyele sahip olduğu görülebilir.

Türkiye var olan ve planlanan kıtalararası çok modlu taşımacılık yollarının kesişim noktasındadır.Türkiye, kara, deniz ve demiryolları ile Avrupa, Kafkaslar, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'yu birbirine bağlamaktadır.(A. Deveci, Cerit, Tuna, s:8)

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 Doğu Akdeniz'de ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, Larnaka, İskenderiye, Damietta, Port Said, Haifa, Valetta, Ravenna, Gioia Tauro ve Algeciras Limanlarından hizmet almaktadır. Türkiye'nin konteyner yükü genellikle aktarma gemileri (feeder) ile ana aktarma limanlarına gelerek buradan büyük konteyner gemilerine taşınarak nihai hedeflerine gönderilmektedir. İhracat ve ithalatta iki aşamada gerçekleşen taşımacılık zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Söz konusu ana aktarma limanları, sadece bir dağıtım merkezi olarak hizmet verdikleri aktarma konteynerlerden büyük kazanç sağlamakta olup, coğrafi konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü konumunda olmasına ve dış ticaretimizin %91,4'ünün denizyolu ile yapılmasına rağmen Türkiye konteyner taşımacılığında dünyadaki gelişmeyi



izleyememiş, limanlarının Akdeniz'deki avantajlı konumunu değerlendirememiştir (http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/J_Nur_Ece_Ozellestirme.htm)

6.1.1. Avrupa Siteminde : Berlin/Nurnberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul 4 nolu koridorunun yanı sıra, Pan-Avrupa ulaşım sistemi içerisinde Türkiye'nin de dahil olduğu başka önemli kara ve demiryolu koridorları da mevcuttur. Bu sistem, Avrupa genelinde koordine edilmiş altyapı sistemini, ulusal ulaşım/taşımacılık düzenlemelerinin harmanlanmasını, sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasını ve geniş bir araştırma alanı oluşturulmasına yönelik AB ulaşım/taşımacılık politikasının geliştirilmesini hedeflemektedir.

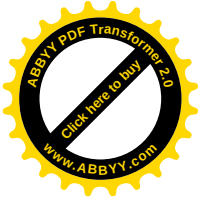
Türkiye, Trans-European Network (TEN)' ün doğu giriş kapısıdır.

6.1.2. Avrupa-Türkiye-Kafkaslar-Asya Bağlantısı :

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) projesi, 1993 yılında Avrupa'dan başlayıp Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar denizi kanalıyla Orta Asya'ya kadar uzanan Batı-Doğu eksenli bir ulaşım /taşımacılık koridorunun geliştirilmesi amacıyla hazırlanmıştır.Bu otoyol, Karadeniz Ring Koridoru konseptinin de bir parçası olarak Karadeniz sahil hattı boyunca uzanmakta ve demiryolu ile denizyolu bağlantılarıyla da güçlendirilmiştir.Türkiye, Akdeniz, Kuzey Afrika ve Ortadoğu ulaşım ağlarında olduğu gibi ECO (Economic Co-operation Organization) ulaştırma ağının da üzerinde bulunmaktadır. Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan üç koridorun ikisi Türkiye'den geçmektedir.

6.1.3.Avrupa-Türkiye-Ortadoğu Otoyolu : Trans-European Motorway (TEM),Türkiye'nin güneyinden Irak ve Ortadoğu ülkelerine ulaşacaktır. Otoyolun güneydoğu bölümünün tamamlanmasıyla ortadoğu'ya ulaşım kolaylaşacaktır.

6.1.4. 21 . Yüzyılda İpekyolu : Akdeniz ve Karadeniz'de derin limanların, İstanbul boğazında geçişleri kolaylaştıracak tüp geçidin, Çanakkale boğazı üzerinde köprünün inşa edilmesi ile TRACECA ' nın tamamlayıcı unsuru olan Kars Tiflis demiryolunun tamamlanması ve TEM ' in güneydoğu yönünde ilerlemesi, Türkiye ' yi 2010 ve 2020 ' li yıllarda bölgede bölgesel ve kıtalararası çok modlu taşımacılığın kontrolünü yapacaktır.



Sonuç olarak Türkiye, geleceğin enerji köprü ve terminali olarak değerlendirildiğinde, 21. yüzyılda tarihi ipek yolunu anımsatırcasına üç büyük kıtanın ulaşım / taşımacılıkta bel kemiği olacaktır.

6.2. Türkiye'nin Ana Gelişim Eksenleri

Türkiye ' nin dört ana gelişim eksenı bulunmaktadır.

6.2.1. Avrupa-Asya Koridoru Ekseni : Marmara-Ankara-Mersin Eksenidir. Bu eksen, Türkiye ekonomisine, Marmara limanlarına ve Mersin limanına katkıda bulunmaktadır. İstanbul boğazı tüp geçidi Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz ulaşımı sağlayacaktır. Gebze-Halkalı hattı, Derince ve Marmara limanları projeleri bu eksenin verimliliğinin artırılmasında önem taşımaktadır. Mersin Limanı, GAP bölgesel gelişimi programının sonucunda konteynır taşımacılığı ile yapılacak ihracattan payını alacaktır. Ek olarak, limandaki serbest bölge, demiryolu bağlantısı ve uluslar arası ulaşım ağlarına kolay ulaşımıyla Orta Doğu ticaretinde ideal bir transit limanı konumundadır.

6.2.2 Ege-Karadeniz Koridoru Ekseni : İzmir –Ankara-Samsun eksenidir. Büyük şehirlere olan yakınlığıyla önem taşımaktadır. Özellikle İzmir limanı bağlantı noktasıdır. Karadeniz limanları ise Tuna nehri vasıtasıyla Avrupa içlerine kadar ulaşım sağlayabilmektedir.

6.2.3.Ege Denizi Ekseni :

6.2.4.Akdeniz Ekseni : Akdeniz ve Ege eksenleri, Avrupa ve Asya' ya olan bağlantılarıyla stratejik konumdadır. İzmir ve Mersin limanları ana bağlantı noktalarıdır.

6.3. Türkiye' nin içerisinde bulunduğu ana konteynır taşımacılığı rotaları

Türkiye' ye yapılan konteynır taşımacılığının çoğunluğu G10 Tauro ve Port Said' teki Damietta üzerindenir.Türkiye'nin içerisinde bulunduğu ana konteynır taşımacılığı rotaları şu şekildedir.

6.3.1. Kuzey Avrupa Hattı : Konteynıra konmuş yük Kuzey Avrupa-Akdeniz-Asya arasında çalışan gemilerle Port Said'e gelmekte ve oradan Feeder gemilerle Mersin , İzmir ve İstanbul'a aktarılmaktadır.

6.3.2.Kuzey Amerika Hattı : Konteynır yükleri Kuzey Amerika-Asya hattında çalışan gemilerle Gioia Tauro' ya gelmekte ve oradan Feeder gemilerle Mersin-İzmir ve İstanbul' a aktarılmaktadır.

6.3.3.Akdeniz Hattı : Konteynır yükleri Batı Akdeniz-Asya hattında çalışan gemilerle Damietta' ya gelmekte ve oradan Feeder gemilerle Mersin-İzmir ve İstanbul' a aktarılmaktadır.

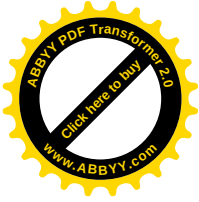
6.3.4.Asya Hattı : Konteynır yükleri Batı Akdeniz-Asya hattında çalışan gemilerle taşınmaktadır.

Doğu Akdeniz, Karadeniz ve dünyadaki gelişmeler gözlemlendiğinde, Türkiye'de konteynır taşımacılığına ilişkin talep daha da artacaktır. Tablo 19'da görüldüğü üzere konteynır ticaretinin çoğunluğu, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerinde olacaktır. .(A. Deveci, Cerit, Tuna, s:11)

Tablo 19. Türkiye'de Gelecekteki Tahmini Konteynır Taşımacılığı Talebi

Bölge	2010			2020		
	Yüksek Durum	Orta Durum	Düşük Durum	Yüksek Durum	Orta Durum	Düşük Durum
Marmara Denizi	1.550	1.460	1.370	2.680	2.400	2.160
Ege Denizi	1.020	960	890	1.840	1.650	1.480
Karadeniz	170	160	140	500	460	410
Batı Karadeniz	120	110	100	340	310	280
Doğu Karadeniz	50	50	40	160	150	130
Akdeniz	840	800	740	1.660	1.490	1.350
İskenderun	140	130	120	280	250	230
Mersin	640	610	560	1.250	1.120	1.010
Antalya	60	60	60	130	120	110
TOLAM	3.580	3.380	3.140	6.680	6.000	5.400

(Kaynak : A. Deveci, Cerit, Tuna, s:11)



Akdeniz konteynır taşımacılığı yapan gemilerin çalıştıkları hatlar; Avrupa-Uzakdoğu, Akdeniz-Uzakdoğu, Avrupa-Doğu Asya / Doğu Afrika, Akdeniz-Kuzey Amerika ve Avrupa kabotaj hatlarıdır.

Akdeniz’ deki en önemli transit limanlar Gioia Tauro, Marsaxllok, Algerias ve Damietta’ dır.Bu limanlar ortalama % 70-80 kullanım oranına sahipken eski limanlar Cenova, La Spezia, Livorna, Naples, Marsilya, Lizbon, Barselona, Valencia, Haydarpaşa, Ashdad, Haita, Beyrut, İskenderiye, Port Said ise % 60-70 kullanım oranına sahiptir. Daha az önemli olan Akdeniz ve Karadeniz limanlarında ise bu oran % 40-50 civarındadır.(A. Deveci, Cerit, Tuna, s:12)

6.4. Türkiye’de Kabotaj Taşımacılığı

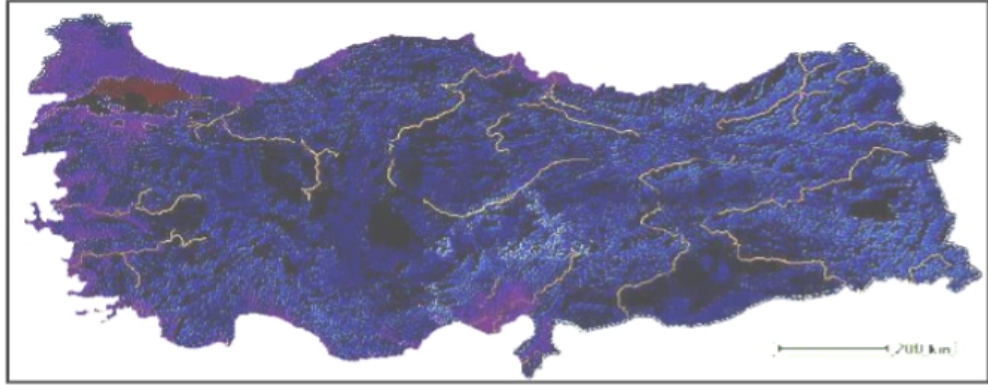
Kabotaj sularında taşımacılık faaliyetini; iç sularda taşımacılık faaliyetleri ve deniz kıyılarında taşımacılık faaliyetleri şeklinde sınıflandırmak mümkündür.

6.4.1. İç Sularda Taşımacılık Faaliyetleri

İç sularda taşımacılık faaliyetleri akarsular ve göller üzerinden gerçekleştirilir. Bu açıdan akarsular en eski taşıma yollarıdır Tarihi eski Mısır’a kadar uzanmaktadır. Dünyanın en gelişmiş akarsu taşımacılık faaliyetleri ise şunlardır: Kuzey Amerika’da Missipi en önemli suyoludur. Chicago şehri bu nehir ve bazı yapay kanallar ile Meksika körfezine bağlanmaktadır. Güney Amerika kıtasında ise Amazon nehri ulaşım en elverişli akarsulardır. Avrupa kıtasında ise bilindiği gibi Reine nehri dünyanın en zengin ve yoğun olarak kullanılan akarsu yoludur. Ruhr kömür havzasının Kuzey Denizine açıldığı Rotterdam arasındaki sahada maksimum yoğunluk görülür. Seine nehri ise süratli teknelerin bulunduğu yük ve yolcu taşımacılığına konu olmuş önemli akarsudur. Tuna nehri ise Bulgaristan’dan Romanya, Avusturya, Macaristan’a kadar orta boy deniz taşıtlarının ulaşımına (yük ve yolcu taşımacılığına) imkan vermektedir. Ancak kollarıyla daha küçük tekneler ile Sırbistan’a ve Güney Almanya’ya kadar ulaşım mümkündür. Volga nehri aracılığıyla Karadeniz’den Moskova’ya ulaşım mümkündür. Asya’da ise Yang-Çe ve Hoang-Ho Çin ovasının ulaşımında önemli yere sahiptir. Çünkü karayolları fiziki olarak yeterli değildir. Shangay (12 milyon nüfuslu) ihtiyaçlarının büyük çoğunluğu iç su yollu taşımacılığı ile sağlamaktadır.

Türkiye’de ilkel biçimde kullanımlar mevcuttur. Bundaki etmen akarsuların vadisi, jeomorfolojisi, eğim değerlerinin yüksekliği, düzensiz rejim ve debileri kısıtlayıcı unsurlar oluşturmaktadır. Ancak “kelek” adı verilen ağaçlar ile taşımacılık yapılmaktadır. Bu amaçla basit olarak ta olsa taşımacılıkta etkin olabilecek akarsularımız Şekil 16’ daki gibidir.

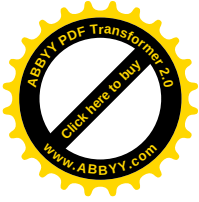
Sekil 16 : Taşımacılıkta Etkin Olabilecek Akarsularımız



Tablo 20. : Ülkemiz Taşımacılığında Etkin Olan Önemli Akarsular

AKARSU	UZUNLUK (km)	AKARSU	UZUNLUK (km)
Fırat	2800	Çoruh	376
Dicle	1900	Kelkit	373
Kızılırmak	1182	Gediz	350
Aras	920	Simav	321
Sakarya	824	Zamalı	308
Delice	805	Ergene	281
Murat	722	Piri	280
Seyhan	560	M.Kemal Paşa	271
Tahma	541	Gerede	260
B.Menderes	529	Çekek	256
Ceyhan	509	Göksu	250
Meriç	490	Filyos	228
Porsuk	488	K.Menderes	140
Yeşilırmak	468	Tarsus	106
Asi	380	TOPLAM	33 840

(Türkiye İstatistik Yılığ, 2000)

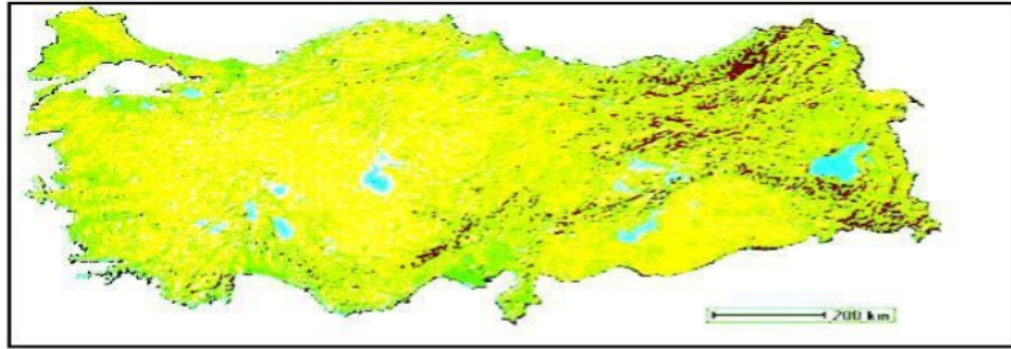


Bu ırmaklarda küçük çaplı da olsa yük ve yolcu taşımacılığına uygun olan mecralar mevcuttur. Ancak ülkemizin en büyük taşımacılığa konu olan ırmağı Sakarya Irmağı'dır. Nehrin Doğan çay rasat istasyonu ile Karadeniz'e döküldüğü yer arasında kalan 110 km'lik kısmında kereste taşımacılığı yapılmaktadır. Ancak Adapazarı-Karasu arası karayolu yapımı bu taşımacılığı minimum düzeye indirmiştir.

Göller ise diğer bir iç su taşımacılık alanlarıdır. Yük ve yolcu taşımacılığı, balıkçılık ve rekreasyon amaçlı gibi kullanımlara endeksli taşımacılık faaliyetleri görülmektedir. Dünya üzerinde en gelişmiş ve entansif taşımacılığın olduğu göller Kuzey Amerika'dadır. Bu göllerin en önemlileri şunlardır: Superior, Huron, Michigan, Eric, Ontario dan oluşan 5 göl ABD'nin Kuzeydoğusunda, Kanada'nın Güneydoğusunda yer almaktadır. Bu göllerden ağır sanayi tesislerinin ihtiyacı olan kömür, demir cevheri, kireç taşı petrol taşınmaktadır. Ayrıca bu göllerden St. Lawrence yoluyla Chicago'ya kadar küçük gemilerin çalıştığı da bilinmektedir. Yine Avrupa kıtasının İskandinav yarımadasındaki göllerde de yük (kereste) ve yolcu taşımacılığı şeklinde kullanımlar söz konusudur.

Ülkemizde ise doğal ve yapay göllerde taşımacılık yapılamaktadır. Yoğunluk itibarıyla en gelişmiş taşımacılık yapılan gölümüz Van Gölüdür. Çağdaş teknolojinin gerektirdiği biçimde en gelişmiş iç su yolu taşımacılığı yapılır. Van-Tatvan arasındaki 90 km'lik bir hat dahilinde düzenli taşımacılık yapılmaktadır. İran transit yolu 80 li yıllarda göldeki taşımacılığı arttırmıştır. Son yıllardaki İran ve Ortadoğu'daki olumsuz gelişmeler Van Gölündeki taşımacılığı da degradasyonel olarak etkilemiştir. Ülkemizde taşımacılık faaliyetinin etkili olduğu göller Şekil17 deki gibidir.

Sekil 17. : Taşımacılıkta Etkin Olabilecek Göller



Tablo 21. Ülkemiz Taşımacılığa Açık Önemli Gölleri

GÖL ADI	ALAN [*] (km ²)	KIYISI(km)	GÖL ADI	ALAN(km ²)	KIYI.(km)
Van Gölü	3713	244	Hırfanlı Baraj G.	263	65
Tuz Gölü	1500	155	Burdur Gölü	200	57
Atatürk Baraj Gölü	817	114	Kuş Gölü	166	52
Keban Baraj Gölü	675	104	Ulubat Gölü	134	46
Beyşehir Gölü	656	102	Eber Gölü	126	45
Eğirdir Gölü	468	87	Çıldır Gölü	115	43
Akşehir Gölü	353	75	TOPLAM	9 484	1 258
İznik gölü	298	69			

* DİE 2000 yılığı baz alarak hazırlanmıştır.

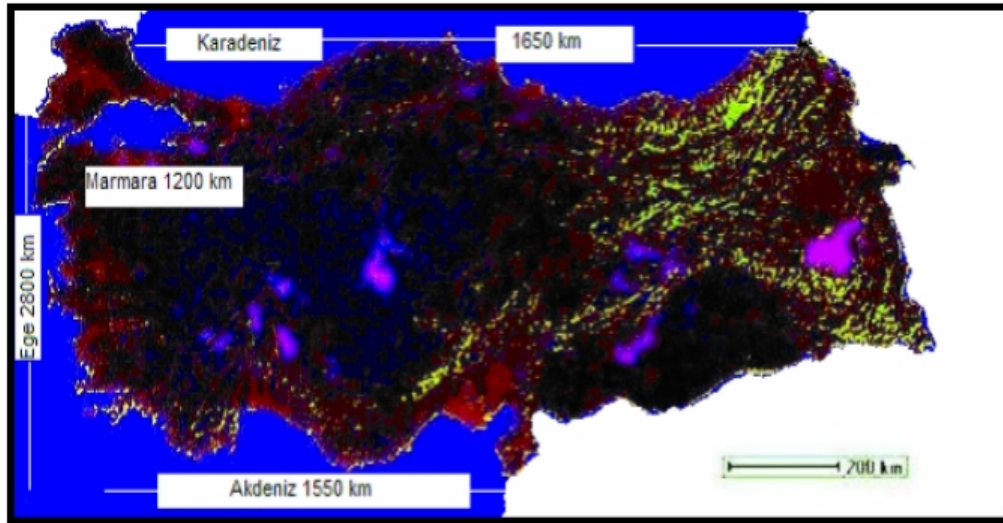
6.4.2. Deniz Kıyılarında Taşımacılık Faaliyetleri

Deniz yolu kıyı taşımacılığı (kabotaj) ise bir ülkenin hükümranlığında bulunan denizlerde yapılan, başlangıç ve bitiş noktaları o ülkenin kıta sahanlığında gerçekleşen taşımacılıktır. Kabotaj taşımacılığı yük ve yolcu taşımacılığı şeklindedir. Bu taşıma şekilleri tramp ve liner olarak yürütülür. Deniz taşımacılığında alt sektörler içinde karlılık oranlarına bakıldığında, düzenli hat taşımacılığının (liner) daha karlı bir aktivite olduğu görülebilir. (Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, cilt:6 Sayı 2,s:236)

Yük taşımacılığının yanında yolcu taşımacılığı da kabotaj sularında oldukça önemlidir. Mevcut ulaşım türlerinin yetersiz kalması durumunda iyi ve ekonomik bir alternatiftir.

Kıyı ulaşımında yük taşımacılığında karşılaşılan en büyük sorunlar ise şunlardır: İthal ve ihraç ürünlerin taşımacılığında bayraktan kaçış görülmektedir (flagging out). Bu kaçış ülkemiz taşımacılığı açısından büyük bir kayıptır. Bir çok Türk armatör Honduras, Panama, Liberya, Malta, Lübnan, Cayman Adaları, Filipinler, Singapur, Cebelitarık, Venezuela bayrağı altında çalışmaktadır. Bayraktan kaçışa iten etmen ise sicil ve vergi oranlarındaki yüksek maliyetlerdir

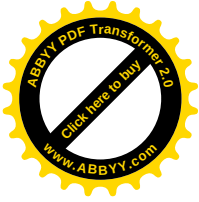
Sekil 18. Taşımacılıkta Etkin Olabilecek Kıyı Alanlarımız



(Kaynak: Ilgar, KOCa, s:2)

Türkiye Avrupa'nın en uzun kıyılarına sahiptir. Yük taşımacılığı ise istenilen düzeyde olmaktan uzaktır .(Ilgar, KOCa, s:2)

Kabotaj Kanunu gereği Türkiye'nin liman ve iskeleleri arasında Türk Bayraklı gemilerle yapılan yurtiçi yük taşımaları uzun kıyı şeridimize karşın genelde çok düşük oranda olup 2004 yılında % 4.1 düzeyindedir. AB'ye aday olan ülkemiz ileriki yıllarda 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nu yürürlükten kaldırmak zorunda kalacaktır. Böylece insanların ve malların serbest dolaşımı kapsamında yabancı bayraklı gemilerin Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşıması



engellenemeyecektir.(DPT IX. Kalkınma Planı (2007-2013) ; Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu , 2006 :18)

6.5. Ülkemiz Ro-Ro Taşımacılığının Görünümü

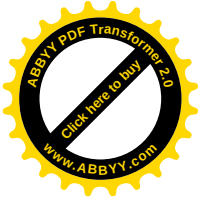
Türk Ro-Ro denizyolu taşımacılığının ilk olarak 1985 yılında Trabzon limanında başlamasının ardından, karayolu ile Avrupa'ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemler, Balkanlar'da yaşanan olumsuz siyasi gelişmeler ve buna dayalı olarak karayolu güvenliğinin azalması, otoban ücretlerinin sürekli artışı, özellikle Balkan ülkeleri karayollarının altyapı eksiklikleri ve abartılmış geçiş ücretleri gibi olumsuz faktörler ülkemiz Ro-Ro taşımacılığının hızlı bir gelişme trendi çizmesine yol açmıştır.

Ro-Ro taşımacılığının genel çerçevesi çizildikten sonra, ülkemizin bu taşımacılıktaki yeri saptanmaya çalışıldığında, günümüzde Ro-Ro taşıma hatlarımızın Akdeniz ve Karadeniz'deki mevcut hatlar yönünde ağırlık kazanmış olduğu ve özellikle son yıllarda Karadeniz hatlarında özel sektör işletmecileri tarafından yapılan büyük boyutlu atılımlar sonucu bu hattaki taşımacılığımızın sevindirici oranlara ulaştığı görülmektedir. Aynı kapsamda ilave yeni hatlar açılması ve mevcut hatlardaki hizmet olanaklarının arttırılarak taşıma sürelerinin azaltılması yönünde yapılan çalışmalar da hızla devam etmektedir

Mevcut Ro-Ro hatlarımız; Haydarpaşa-Trieste, Samsun-Novorosisk, Samsun-Ilyichevsky, Trabzon-Sochi, Derince- Ilyichevsky, Derince-Köstence, Zonguldak-Novorosisk, Çeşme-Trieste, Çeşme-Ancona ve Zonguldak – Yaltadır.

Akdeniz hattında çalışan Ro-Ro gemilerimizin çoğunun Uluslararası Emniyet Yönetimi Sertifikası (ISM)'na sahip olduğu görülmektedir. Halen dünyada deniz ticareti yapan gemilerin sadece %5'inin bu sertifikaya sahip olduğu gerçeğinden hareketle, Akdeniz hattında çalışan Ro-Ro gemilerimizin ne kadar yüksek kalite standardına sahip olduğu bir kez daha tespit edilmiş olmaktadır

Ro-Ro taşıma hatlarındaki ülkemize ilişkin sorunlara bakıldığında ise, Samsun limanında bir Ro-Ro yanaşma rıhtımının bulunmaması , limana giriş-çıkış yapan taşıtların aynı yerde toplanması nedeniyle gemiden çıkan taşıtların engellenmesi suretiyle zaman kaybının oluşması ve yine Samsun'da konsolosluk hizmetleri verilmemesi nedeniyle vize işlemlerinin yürütülememesi gibi problemlerin devam ettiği görülmektedir



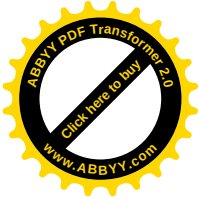
Dolayısıyla, Karadenizdeki limanlarımız vasıtasıyla yapılan Ro-Ro taşımacılığı gerek Rusya Federasyonu ve gerekse de Ukrayna'da yukarıda ifade edilen nedenlerden ötürü istenilen seviyede olmasa da, önemini sürdürmeye devam etmektedir. (<http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre/cilt2/36.pdf>, 12.09.2007)

DB Deniz Nakliyat'ın mevcudiyetine ilaveten Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) gibi ilki 1993 yılında başlayan ve hızla gelişen özel sektör girişimleri ülkemizi çok kısa sürede Akdeniz'in en önemli Ro-Ro filosuna sahip ülkelerinden biri konumuna getirmiştir. Bu kapsamda UND tarafından temin edilen hızlı ve yüksek tonajlı gemiler, Ro-Ro filomuza büyük bir ivme kazandırmıştır.

Her ne kadar Ro-Ro işletmeciliğinde dünyadaki genel eğilim, tüm feribot türlerinde olduğu gibi gemi sayısının azaltılıp gemi büyüklüklerinin artırılması şeklinde olsa da, özel sektör girişimcileri aracılığıyla ikinci elden temin edilen Ro-Ro gemileri vasıtasıyla gemi sayısı artmakta ve dolayısıyla gemi büyüklüklerinde herhangi bir değişme sağlanamamaktadır. Bu çerçevede, Türk yeni gemi inşa sanayiinin Ro-Ro inşaasında yeterli taleple karşılaşmadığını da belirtmekte fayda vardır. Yeni gemi inşaatında ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması, sağlanan teşviklerin yetersizliği ve kredi temin imkanlarının sınırlılığı nedenleriyle Türk armatörleri ikinci elden Ro-Ro gemisi alımını tercih etmektedirler.

Ro-Ro taşımacılığının geleceğine yönelik genel görünümü incelendiğinde ise, uzakyol denizyolu taşımacılığında konteyner taşımacılığının hüküm süreceği ve Ro-Ro'ların sınırlı bir role sahip olacağı tahmin edilmektedir. Ancak, gemi inşa sanayiindeki gelişmeler paralelinde, 90'lı yılların başlarından itibaren hızlı bir gelişme gösteren ve hem konteyner hem de tekerlekli araç taşıyabilen Co-Ro gemilerinin denizyolu yük taşımacılığında önümüzdeki yıllarda gerek dünyada ve gereksede ülkemizde daha büyük bir paya sahip olacağı beklenmektedir

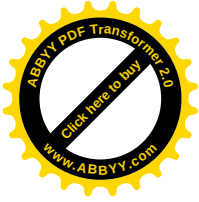
Ro-Ro taşımacılığının denizyolu yük ticaretindeki öneminin yukarıda ifade edildiği gibi önümüzdeki dönemde konteyner gemilerine oranla azalacağı düşünülse de, bu tip gemilerin askeri amaçlar için stratejik kullanım imkanlarının bulunması büyük bir avantaj olmaya devam edecektir. Bölgesel gerginliklerin artarak devam ettiği dünyada oldukça stratejik bir coğrafi konumda bulunan ülkemiz için, geniş kapasiteli bir Ro-Ro filosu her zaman için önemli bir amfibi destek potansiyeli olmaktadır. Çok yakın tarihlerde Birleşmiş Milletler kapsamındaki yardım



operasyonlarında Türk Ro-Ro'larının Somali ve Bosna-Hersek'e tank ve askeri araç taşımış olmaları buna en güzel örnektir. (Yeşilbağ; 1999:7)

Stratejik konumu sebebi ile yüksek kapasite ile çalışan veya yüksek değerli özel yüklere hizmet veren bir liman veya hızlı verimlilik sağlayarak gemiyi rakiplerine göre daha kısa sürede yükleyen/boşaltan bir liman daha rahat bir ücret politikası izleyebilirken, trafik kaybeden, rakipleri yanında dezavantajı olan bir liman da hizmet ücretlerini aşağıya çekebilmelidir. Uygun liman ücretleri, kısa mesafe taşımacılığında karayolundan deniz yoluna yük çekmekte, tersi durumda karayolu taşımacılığına kayış olmaktadır.

(http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_YALCIN_LIMAN_HIZMETLERI.htm, 12.09.2007)



BÖLÜM 7

KONU YA İLİŞKİN ARAŞTIRMALAR

7.1. ARAŞTIRMA NO 1 :Türkiye’de Denizcilik Sektöründe İleri Gelenlerin Yaklaşımları

Projenin şu ana kadarki bölümlerinde literatür taraması yapılarak dünya genelinde, Avrupa’da, Akdeniz Havzasında ve Türkiye’deki düzenli hat taşımacılığına ilişkin veriler ışığında mevcut ve gelecekteki durum değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Ancak gerçek bir değerlendirme, yetkili devlet kurumlarının ve de denizcilik sektöründe hizmet veren şirketlerin de görüşlerinin alınarak yapılmasıyla olacağı mutlaktır. Bu maksatla aşağıda belirtilen şekilde bir araştırma yapılmıştır.

7.1.1 Araştırmanın Nitelikleri

7.1.1.1 Araştırmanın Amacı

Yetkili devlet kurumları ile denizcilik sektöründe hizmet veren şirketlerin düzenli hat taşımacılığına ilişkin olarak görüşlerini alarak, önceki bölümlerde yapılan literatür taramasıyla kaynaştırmak ve daha doğru bir değerlendirme yapmaktır.

7.1.1.2 Araştırmanın Kapsamı

Bu çalışmada, doğrudan denizcilik sektörüyle bağlantısı olan Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret Odası ve de deniz ticareti konusunda önde gelen şirketlerden olan MSC’nin İzmir pazarlama müdürünün görüşlerinden faydalanılmıştır. Çalışmada görüşleri sorulan şahısların yetkili ve konu üzerinde uzman kimseler olmasına önem verilmiştir.

7.1.1.3. Araştırmanın Önemi

Bu çalışma ile ‘sistemleri kuran ve yaşatan insandır’ anlayışından yola çıkarak, ülkemiz deniz taşımacılığı alanında önemli bazı aktörlerin karar ve düşüncelerinin Türkiye’nin bu alandaki geleceğini nasıl şekillendirilebileceği incelenebilir.

7.1.2. Araştırma Tasarımı Ve Uygulanması

Araştırma, bilimsel araştırma yöntemlerinden olan görüşme yöntemiyle yapılmıştır. Görüşme için deniz taşımacılığında yetkili devlet kurumları ile sektörel temsilcilik niteliğini taşıyan, tüzel kişiliğe sahip kurum ve şirketlerin seçilmesine önem gösterilmiştir. Bu maksatla Birleşmiş Milletler Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) Türkiye Temsilcisi (eski denizcilik müsteşarlığı müsteşar yardımcısı) ile e-posta vasıtasıyla, İzmir Deniz Ticaret Odası müdürü ve Türkiye ve dünyada önde gelen deniz taşımacılık işletmelerinden olan MSC Türkiye'nin pazarlama departmanı müdürleriyle ise yüz yüze aşağıda belirtilen sorular dahilinde görüşme yapılmıştır.

7.1.3 Araştırma Soruları

Soru 1 : Türkiye'nin Akdeniz'deki düzenli hat taşımacılığı konusunda potansiyelini nasıl görüyorsunuz?

Soru 2 : Türk Deniz Ticareti filomuzun Akdeniz pazarından düzenli hat taşımacılığında ne ölçüde pay aldığını değerlendiriyorsunuz? Sizce Pazar payımız arttırılabilir mi? Arttırılabilirse bunun için nasıl önlemler alınmalı?

Soru 3 : Sizce Türkiye limanları ve limanları besleyen lojistik ağlarıyla olması gereken noktada mıdır? Değil ise bu konuda sizce neler yapılmalıdır?

Soru 4 : Her şeyin birbirine entegre olduğu günümüzde Akdeniz'deki düzenli hat taşımacılığı pazarını etkileyen tüm alanları da göz önünde bulundurarak en büyük eksikliğimizi ne olarak görüyorsunuz?

Soru 5 : Sizce Akdeniz pazarındaki eksikliğimizi gidermek için neler kimler tarafından yapılmalı?

Soru 6 : Pazarın genişlemesi ve Akdeniz de Türkiye'nin limanları ve deniz ticaret filosuyla en iyi konumlandırmayı sağlayabilmesi için devletin nasıl düzenlemelere gitmesi gerektiğini düşünüyorsunuz.

Soru 7 : Türkiye'nin ülke olarak gri listede bulunmasının pazarın aleyhimize etkileri sizce nelerdir? Bu durumun iyileştirilmesinin öncelik derecesi sizce nedir?

Soru 8 : Sizce Türkiye 'de liman devleti kontrolleri yeterince yapılıyor mu? Var olan yapıma şeklinin pazar payımıza bir etkisi var mıdır?

Soru9: Pazar analizinin Türkiye’de ne derece sağlıklı yapıldığını değerlendiriyorsunuz? Bu konuda yeterli veri tabanına sahip olduğumuzu düşünüyor mu sunuz?

Soru 10 : Türkiye ile ilişkisi olan şirket ve gemilerin tüm dünyadaki faaliyetlerinin takibi ve buna ilişkin bir veri tabanının oluşturulması sizce pazar konumlandırması açısından faydalı mıdır ve faydalı olarak değerlendiriyorsanız bu veri tabanı kimin tarafından ve nasıl oluşturulmalıdır?

Soru 11 : Yukarıda bahsedilen veri tabanına ait bilgiler muhtemel hukuki sorunları da düşünerek ne ölçüde ve kimlerle paylaşılmalı? Yapılacak analizler nasıl yapılmalı?

Soru 12 : Denizciliğimizin geliştirilmesinde en büyük sorumluluğu devletin mi yoksa özel sektörün mü taşıdığını düşünüyorsunuz?

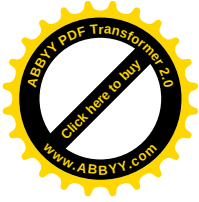
7.1.4. Araştırma Sorularına Türkiye IMO Temsilcisinin Yanıtları (Özet)

Soru 1 : Türkiye’nin Akdeniz’deki düzenli hat taşımacılığı konusunda potansiyelini nasıl görüyorsunuz?

Cevap 1: Bu soruya sadece genel cevap verebilirim. Zira, düzenli hat taşımacılığı

- Konteyner taşımacılığı,
- Ro-Ro taşımacılığı,
- Yolcu taşımacılığı,
- Ya da iki veya daha çok ülke arasındaki ticaret türüne göre herhangi bir yük türü ve hacmine bağlı olarak tesis edilebilecek olan herhangi bir yük için münhasıran yapılabilecek olan taşımalar için düşünülebilecektir.

Ancak, yukarıda sıralanan türlerden hangilerini dikkate alırsanız alın, bunların tamamında ciddi bir potansiyel olduğunu ifade etmek mümkündür. Gerek Türkiye’nin kendi ticari faaliyetleri, gerekse de komşu ülkelerdeki gelişmeler gelecekte muhtelif yük ve gemi türleri için düzenli hat taşımacılığına gereksinimi ortaya koyacaktır. Hali hazırda da denenen hatlarda bu durum görünmektedir. Karşılıklı olarak yapılacak görüşmelerle muhtelif yük ve gemiler için yeni hatların açılması bana göre çok ihtimal dahilindedir



Soru 2 : Türk Deniz Ticareti filomuzun Akdeniz pazarından düzenli hat taşımacılığında ne ölçüde pay aldığını değerlendiriyorsunuz? Sizce Pazar payımız arttırılabilir mi? Arttırılabilirse bunun için nasıl önlemler alınmalı?

Cevap 2: Yukarıdaki paragrafta belirtilen hususlara ilave olarak; payımızın arttırılmasını olasılık dahilinde gördüğümü belirtebilirim. Bunun için ticari ilişkilerin öncelikle gelişmeye çok açık olduğunu değerlendiriyorum. Bu yüzden de öncelikle bu potansiyelin devreye sokulması gerekir. Daha sonra da teknik tedbirler hesaba katılmalıdır. Hangi gemi tipi, hangi frekans, nasıl kıyı tesisi ? vs...

Soru 3 : Sizce Türkiye limanları ve limanları besleyen lojistik ağlarıyla olması gereken noktada mıdır? Değil ise bu konuda sizce neler yapılmalıdır?

Cevap 3: Yeterli olduğunu ifade etmek zordur. Coğrafi konumu ve biçiminin sağladığı avantaja rağmen bu konuda yeterli altyapı tesis edilememiştir. Limanların özelleştirilmesinde geç kalınmıştır. Özelleştirmede benimsenen yöntem de tartışmaya açıktır. Ancak, daha da önemlisi, lojistik ağ bağlantıları çok yetersizdir. Ayrıca bir de mevzuat sorunu bulunmaktadır. Gümrük mevzuatı ve uygulamaları Türkiye’de limancılığın gelişimine ciddi bir engel teşkil etmektedir.

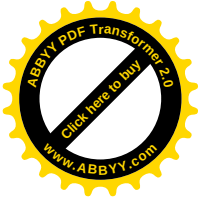
Soru 4 : Her şeyin birbirine entegre olduğu günümüzde Akdeniz’deki düzenli hat taşımacılığı pazarını etkileyen tüm alanları da göz önünde bulundurarak en büyük eksikliğimizi ne olarak görüyorsunuz?

Cevap 4: Yukarıda ifade edilenlerin tamamı. Liman operasyonları yetersiz, lojistik ağı yetersiz, gümrük mevzuatı ayrı bir sorun. Bütün bunlarla ilişkili bir diğer genel sorun da yetişmiş eleman eksikliğidir.

Soru 5 : Sizce Akdeniz pazarındaki eksikliğimizi gidermek için neler kimler tarafından yapılmalı?

Cevap 5: Limancılık faaliyetleri için iki ana unsur önemlidir. Birincisi; Türkiye’nin kendi dış ticaret hacmi, yani ihracatı ve ithalatı. Bu rakam ne kadar büyük olursa, limancılık hareketleri de o kadar büyük olacaktır. Bunun da denizcilikle bir ilgisi bulunmamaktadır.

İkincisi; transit yükler. Yani Türkiye’ye gelmeyen, son varış noktası Türkiye olmayan, ancak Uzakdoğu ile, Avrupa, Ortadoğu, Karadeniz, Akdeniz gibi geniş



alanlar arasında büyük tonajlı gemilerin getirdiği yüklerin aktarılmasında kullanılan aktarma limanlarına indirilen ve dağıtılan yükler. Türkiye'nin coğrafi konumu bu tür yükler için de ideal olmasına rağmen yukarıda sayılan genel sorunlar başta olmak üzere diğer bazı sorunlar nedeniyle de bu yükler ülkemiz limanlarına çekilememekte ve Yunanistan, GKRY gibi başka ülkelere kaymaktadır.

Tüm bu hususlara ilişkin olarak devletin, liman işletmelerinin, ihracatçı ve taşıyıcıların sorumlulukları mevcuttur.

Soru 6 : Pazarın genişlemesi ve Akdeniz de Türkiye'nin limanları ve deniz ticaret filosuyla en iyi konumlandırmayı sağlayabilmesi için devletin nasıl düzenlemelere gitmesi gerektiğini düşünüyorsunuz.

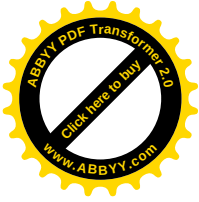
Cevap 6: Eğer bundan kastedilen “navlun pazarı” ise; bu konu limancılık faaliyetlerinin dışındadır. Liman faaliyetleri ve bilhassa transit yüklerle ilgili diğer Doğu Akdeniz ülkeleriyle yaşanan rekabet kastediliyorsa, o zaman yukarıda değinilen hususlar dikkate alınmalıdır.

Soru 7 : Türkiye'nin ülke olarak gri listede bulunmasının pazarın aleyhimize etkileri sizce nelerdir? Bu durumun iyileştirilmesinin öncelik derecesi sizce nedir?

Cevap 7: Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU'nun “gri” listesinde bulunmasının, limancılık faaliyetleriyle doğrudan ilgisi bulunmamaktadır. Eğer “pazarın aleyhimize etkisi” ifadesi navlun pazarıyla bağlantılı ve ilintili bir ifadeyse, o zaman etkisi dolaylı da olsa vardır. Türk ticaret filosunun, Akdeniz Çanağındaki diğer filolarla rekabet edebilmesi için gemilerin limanlarda alıkonulması önemli bir sorun teşkil eder. Bu nedenle, Denizcilik İdaresinin 2003 sonrasında aldığı tedbirlerle 2007 yılı ortalarından itibaren, Türk Bayraklı gemilerin Kara listeden çıkıp, gri listeye geçmeleri önemli bir gelişmedir. Türk Bayraklı gemiler beyaz listeye geçene kadar tedbirlerin devam etmesi gereklidir.

Soru 8 : Sizce Türkiye 'de liman devleti kontrolleri yeterince yapılıyor mu? Var olan yapılaşma şeklinin pazar payımıza bir etkisi var mıdır?

Cevap 8: Liman Devleti Kontrolleri (PSC), tamamen teknik alanda yapılan denetimlerdir ve bu uygulamanın ticari etkisi doğrudan olamaz



Soru9: Pazar analizinin Türkiye’de ne derece sağlıklı yapıldığını değerlendiriyorsunuz? Bu konuda yeterli veri tabanına sahip olduğumuzu düşünüyor mu sunuz?

Cevap 9: Hayır, pazar analizinin yeterli olduğunu düşünmüyorum. İstatistiki verilerde ciddi bir eksiklik var. Gerçi son zamanlarda alınan önlemlerle bu konuda bazı gelişmeler olmaktadır. Ancak, henüz ciddi eksikler bulunmaktadır

Soru 10 : Türkiye ile ilişkisi olan şirket ve gemilerin tüm dünyadaki faaliyetlerinin takibi ve buna ilişkin bir veri tabanının oluşturulması sizce pazar konumlandırması açısından faydalıdır ve faydalı olarak değerlendiriyorsanız bu veri tabanı kimin tarafından ve nasıl oluşturulmalıdır?

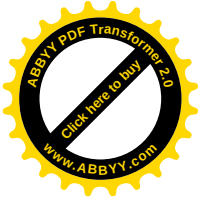
Cevap 10: Bunun pratik anlamda ne kadar sağlıklı yapılabileceğinden kuşkuluyum. Öncelikle şu husus bilinmelidir ki; Türkiye’de faaliyet gösteren denizcilik şirketlerinin tamamı gemilerini Türk Siciline tescil ettirmemektedirler. Ayrıca, sadece Türk donatanının kontrolündeki gemiler ve bu gemilerin taşıdığı yüklerle ilgili toplanacak bilgi, tüm dünya genelindeki yük hareketleri hakkında bilgi sağlamaya yetmez.

Soru 11 : Yukarıda bahsedilen veri tabanına ait bilgiler muhtemel hukuki sorunları da düşünerek ne ölçüde ve kimlerle paylaşılmalı? Yapılacak analizler nasıl yapılmalı?

Cevap 11: Bu konunun hukuki boyutu hakkında fikir beyan edemem. Hukuk alanında bir uzmanlığım bulunmamaktadır

Soru 12 : Denizciliğimizin geliştirilmesinde en büyük sorumluluğu devletin mi yoksa özel sektörün mü taşıdığını düşünüyorsunuz?

Cevap 12: Denizciliğimizin geliştirilmesinde devletin de, özel sektörün de, bireylerin de sorumluluğu bulunduğunu düşünüyorum. Her kesimin kendi faaliyet alanıyla ilgili sorumlulukları bulunmaktadır. Örneğin, medyanın, eğitim kurumlarının, kısacası şu veya bu şekilde denizciliğin ülkemiz için öneminin farkında olan her kesim ve her bireyim denizciliğin geliştirilmesi için kendi etki alanında elinden gelen gayreti göstermesi gerektiğine inanıyorum.



7.1.5. Araştırma Sorularına MSC Türkiye Pazarlama Departmanı Müdürünün Yanıtları (Özet)

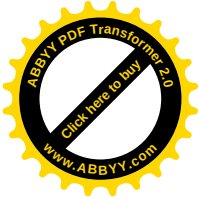
Soru 1 : Türkiye'nin Akdeniz'deki düzenli hat taşımacılığı konusunda potansiyelini nasıl görüyorsunuz?

Cevap 1: Şu an Türkiye'nin Akdeniz havzası ile mevcut dış ticaret potansiyelini göz önüne alırsak, Türk Bayraklı ve/veya Türk sahipli düzenli hat hizmeti üreten firmaların taşıma oranının ve mevcut potansiyelinin oldukça makul olduğu yorumu yapılabilir. Tabii bu yorum, söz konusu oranın son 5 yıldaki artış ivmesine paralel olarak yapılabilir. Söz konusu potansiyelin mevcut konumuna ulaşmasında, global rekabet ortamı ile, bu sektöre yıllarını vermiş olan Türk denizcilik şirketlerinin yapmış oldukları yatırımların sağladığı katkı göz ardı edilemez.

Soru 2 : Türk Deniz Ticareti filomuzun Akdeniz pazarından düzenli hat taşımacılığında ne ölçüde pay aldığını değerlendiriyorsunuz? Sizce Pazar payımız arttırılabilir mi? Arttırılabilirse bunun için nasıl önlemler alınmalı?

Cevap 2: Gerek faaliyette olan servisleri, gerekse Türkiye-Akdeniz havzasında ticaret yapmak üzere yabancı armatörlere kiralanan Türk bayraklı gemiler ile, söz konusu ticaretteki Türk Deniz Ticaret filosu payı oldukça yüksektir. Ancak bu payın artması ya da azalması birden çok ve yine birçoğu dışımızdaki etkenlere bağlı olarak değişebilir. Örneğin ihracat işleminin iki tarafı olan ihracatçı ya da ithalatçı, ticarete Türk bayraklı gemi kullanımı/kullanılmaması konusunda kesin bir irade sergilemeyi tercih etmeyebilir. Bunun yanı sıra, hizmeti ucuza üreten ve satabilen firmaların ticari etkinliğinin her zaman daha yüksek olduğu kabul edilir. Yani Akdeniz içindeki ticarete, pazar payının artışı, Türk Deniz Ticaret Filosunun en az bir global oyuncu çıkartmasına bağlıdır yorumunu yapabiliriz. Zira büyük filolara ve ticari ağlara sahip yabancı global oyuncular, ellerindeki bu gücü doğru kullanabilmektedirler. Global ve deneyimli acente ağı, orta ve yüksek kapasiteler ile Akdeniz dışındaki coğrafyalara sağladıkları servisler, doğal olarak maliyetlerdeki avantaj, global oyuncuların önemli avantajlarındandır

Soru 3 : Sizce Türkiye limanları ve limanları besleyen lojistik ağlarıyla olması gereken noktada mıdır? Değil ise bu konuda sizce neler yapılmalıdır?



Cevap 3: Türkiye Limanları, diğer birçok Akdeniz Limanı gibi altyapı olarak eksik, yatırım ihtiyacı yüksek olan limanlardır. Ancak gerek anakaramızın Jeopolitik konumu, gerekse potansiyel nitelikli iş gücümüz, limanlarımızın önemini arttırmaktadır. Özellikle yabancı yatırımcıların ve liman işletmeciliği sektöründe dünyada sayılı şirketlerin limanlarımıza gösterdikleri ilgi bunun en önemli göstergesidir. Özelleştirmeler ile gündeme gelen Türkiye limanları, yabancı-Türk ortaklı konsorsiyumların özellikle yabancı ortaklarının getireceği teknoloji ve “know how”ı doğru kullanmalıdır. Bunun yanı sıra Anadolu’nun her noktası ile kara yolu, demir yolu ve hava yolu bağlantısı artık ihtiyaçtan da öte bir zorunluluk haline gelmiştir. Özel sektörün bu konudaki yatırımlarının teşvik edilmesi şarttır.

Soru 4 : Her şeyin birbirine entegre olduğu günümüzde Akdeniz’deki düzenli hat taşımacılığı pazarını etkileyen tüm alanları da göz önünde bulundurarak en büyük eksikliğimizi ne olarak görüyorsunuz?

Cevap 4:Günümüzde ölçek ekonomisinden faydalanmak bir zorunluluktur. Bunu ise en ideal şekilde global oyuncular yapabilmektedir. Bu durumda Türkiye’nin global bir oyuncusunun olmayışını büyük bir eksiklik değerlendirmekteyim.

Soru 5 : Sizce Akdeniz pazarındaki eksikliğimizi gidermek için neler kimler tarafından yapılmalı?

Cevap 5: Akdeniz pazarındaki payımızın artması ya da azalması daha önce de söylediğim üzere birden çok ve yine birçoğu dışımızdaki etkenlere bağlı olarak değişebilir. Bu konuda ihracatçı, devlet, ithalatçı, küresel taşımacılar ile ulusal taşımacılarımızın birbirinden farklı sorumlulukları bulunmaktadır.

Soru 6 : Pazarın genişlemesi ve Akdeniz de Türkiye’nin limanları ve deniz ticaret filosuyla en iyi konumlandırmayı sağlayabilmesi için devletin nasıl düzenlemelere gitmesi gerektiğini düşünüyorsunuz.

Cevap 6: Devlet Limancılık , Denizcilik ve Lojistik sektörlerine yatırım yapacak tüm şirketlerin öncelikle önündeki bürokratik engelleri kaldırmalıdır. Yaratılacak teşvikler ve sağlanacak vergi avantajları ile vazgeçilecek her tür gelir, bu sektörlerin orta ve uzun vadede ülkemizin kalkınmasına sağlayacağı katkının yanında çok cüzi

kalacaktır. Bu sektörlerdeki devlet denetiminin ve diğer düzenlemelerin üzerinde, ilgili bakanlık ve meslek örgütlerinin çalışmaları sağlanmalıdır

Soru 7 : Türkiye'nin ülke olarak gri listede bulunmasının pazarın aleyhimize etkileri sizce nelerdir? Bu durumun iyileştirilmesinin öncelik derecesi sizce nedir?

Cevap 7: Türk Deniz Ticaret filomuzun Gri Listede bulunmasının, Akdeniz havzasında düzenli hat taşımacılığındaki pazar payımıza bir etkisi olduğunu düşünmüyorum

Soru 8 : Sizce Türkiye 'de liman devleti kontrolleri yeterince yapılıyor mu? Var olan yapıma şeklinin pazar payımıza bir etkisi var mıdır?

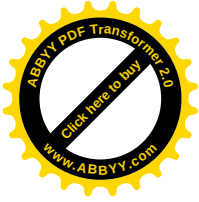
Cevap 8: Liman Devleti kontrollerimiz yeterince yapılıyor olsa, şu an Türk deniz ticaret filosu olarak Gri Listede olmazdık. Liman devleti uygulamaları/denetimlerinde kalite ve miktar arttırılmalıdır. Buna yönelik olarak hem bayrak hem de liman devleti uygulamaları için yeni personel istihdam edilip eğitilmeli, uygulama kapasitesi arttırılarak, sürekliliği sağlanmalıdır.

Soru9: Pazar analizinin Türkiye'de ne derece sağlıklı yapıldığını değerlendiriyorsunuz? Bu konuda yeterli veri tabanına sahip olduğumuzu düşünüyor mu sunuz?

Cevap 9: Pazar analizi Türkiye'deki birçok şirket ve kamu kuruluşu tarafından yapılmaktadır. Ne kadar sağlıklı yapıldığı tartışılır ancak sonuçta araştırma, bilgi arşivleme, istatistik ve yorum olarak 4 aşamalı bir proses olan Pazar Analizi her kurumda, kurumun ihtiyacına, koşullarına ve olanaklarına göre çeşitli şekillerde ele alınabildiği için "sağlıklı" sıfatını "neye göre" sorusunun cevabını bulduktan sonra yakıştırabiliriz

Soru 10 : Türkiye ile ilişkisi olan şirket ve gemilerin tüm dünyadaki faaliyetlerinin takibi ve buna ilişkin bir veri tabanının oluşturulması sizce pazar konumlandırması açısından faydalı mıdır ve faydalı olarak değerlendiriyorsanız bu veri tabanı kimin tarafından ve nasıl oluşturulmalıdır?

Cevap 10: Böyle bir veritabanı çalışması elbette faydalı olacaktır. Zira benzeri şu an kapsamlı bir örneği Amerika Birleşik Devletleri'nde mevcuttur. Ancak bu tip bir



veritabanında ne tür bilgilerin depolanacağı, kaynağı ve kullanıcılarına göre ne tür bilgilerin paylaşılacağı asıl sorudur. Bu sorunun cevabı, yine söz konusu veritabanının hazırlanması ve kullanıcılara sunumunun hangi özel şirket ya da kamu kurumu tarafından yapılabileceğinin fikrini verir.

Soru 11 : Yukarıda bahsedilen veri tabanına ait bilgiler muhtemel hukuki sorunları da düşünerek ne ölçüde ve kimlerle paylaşılmalı? Yapılacak analizler nasıl yapılmalı?

Cevap 11: Bu şekildeki bir veri tabanına ihtiyaç duyulduğu mutlaklıdır. Ancak ABD gibi benzeri sistemleri oluşturmuş ülkelerin hukuksal düzenlemelerinin incelenmesi gerekmektedir. Aksi takdirde bu önemli verilerin kullanımı kimilerince olumsuz olabilecektir.

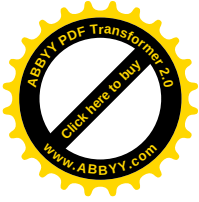
Soru 12 : Denizciliğimizin geliştirilmesinde en büyük sorumluluğu devletin mi yoksa özel sektörün mü taşıdığını düşünüyorsunuz?

Cevap 12: Bu bir sorumluluktan çok, ülkemizin yakın gelecekteki ekonomik politikalarında Denizciliğin yerinin doğru tanımlanması sorunudur. Bu Devlet ya da iktidardaki hükümetler tarafından doğru okunabilir ve kapsamlı stratejiler geliştirilip, özel sektöre doğru anlatılabilir ise, yatırımlar da buna paralel olarak çeşitlenerek artabilir.

7.1.6. Araştırma Sorularına İzmir Deniz Ticaret Odası Başkanı'nın Yanıtları (Özet)

Soru 1 : Türkiye'nin Akdeniz'deki düzenli hat taşımacılığı konusunda potansiyelini nasıl görüyorsunuz?

Cevap 1: 2006 yılında Avrupa Birliği ülkelerine denizyoluyla yapılan toplam dış ticaret hacmimiz 39 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bunun % 23 ü İtalya ile % 14 İspanya ile ve % 12'si İngiltere ile gerçekleşmiştir. Buradan Akdeniz'in Türkiye açısından düzenli hat taşımacılığındaki önemini görmek mümkündür. Türkiye Akdeniz ülkeleri içerisinde en uzun sahil kesimine sahip olan ülkedir. Süveyş kanalına yakınlığı, boğazlar vasıtasıyla Kafkaslara ulaşım imkanı ve transit yükler



için ideal oluşuyla, üretici konumdaki Avrupa ülkelerinin yük hareketlerinden faydalanma potansiyeli büyük olan bir ülkedir.

Soru 2 : Türk Deniz Ticareti filomuzun Akdeniz pazarından düzenli hat taşımacılığında ne ölçüde pay aldığını değerlendiriyorsunuz? Sizce Pazar payımız arttırılabilir mi? Arttırılabilirse bunun için nasıl önlemler alınmalı?

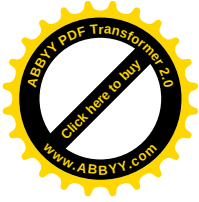
Cevap 2: Tam olarak değerlendirmek oldukça güç çünkü kendi ulusal ve uluslararası sicil kaydı olan gemilerimizin yanı sıra yabancı bayraklı gemilerimiz de mevcuttur. Ancak kendi sicilimize kayıtlı gemilere ilişkin veriler ışığında değerlendirme yaptığımızda yeterli payı aldığımız söylenemez. Halı hazırda Ticaret filomuzun % 41'nin 20 yaş % 13'ünün ise 30 yaş üstüdür. Bu durumda bu derece yaşlı bir filoyla iyi bir pazar payı elde etmeyi beklemek mümkün değildir. Öncelikle mevcut gemiler pazara uygun olarak yenilenmeli ve gemilerimiz için bayrak devleti uygulamaları zorlayıcı nitelikte olmalı fakat bunu gerçekleştirecek armatörümüze de gereken destek verilmelidir.

Soru 3 : Sizce Türkiye limanları ve limanları besleyen lojistik ağlarıyla olması gereken noktada mıdır? Değil ise bu konuda sizce neler yapılmalıdır?

Cevap 3: Limanlarımız gerek ekipman gerek nitelikli personel gerekse vergi oranlarının yüksekliği ve bürokratik işlemlerdeki yoğunlukları nedeniyle gereken noktada değildir. Ancak limanlarımızdaki alt yapı eksiklikleri ile çok modlu taşımacılığa uygun nitelik ve kalitedeki demiryolu ve karayolu bağlantılarının yapılmasıyla, limanlarımız Türkiyenin coğrafi konumunun getirdiği avatajlardan etkim şekilde faydalanabileceklerdir.

Soru 4 : Her şeyin birbirine entegre olduğu günümüzde Akdeniz'deki düzenli hat taşımacılığı pazarını etkileyen tüm alanları da göz önünde bulundurarak en büyük eksikliğimizi ne olarak görüyorsunuz?

Cevap 4: Denizcilik sektörü birçok farklı kamu ve özel kurum ve kuruluşu bünyesinde barındırmak durumunda olan bir sektördür. Bu durumda etken olan tüm sorumluların iyi koordine olması gerekmektedir. Bu konuda Denizcilik Müsteşarlığı ile Deniz Ticaret Odasının koordinatörlük görevini yerine getirmesinin uygun



olacağını değerlendirmekteyim. Ancak bunun için doğru ve güncel veri akışının sağlanması gerekmektedir. Maalasef bugün gerek koordine kurmada gösterilen isteksizlik gerekse pazara ilişkin güncel veri eksiklikleri bunun önüne geçmektedir.

Soru 5 : Sizce Akdeniz pazarındaki eksikliğini gidermek için neler kimler tarafından yapılmalı?

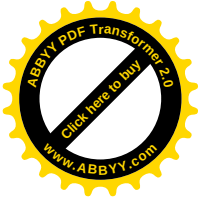
Cevap 5: Bu hususta, devlet, ihracatçı ve ithalatçılarımız, taşımacılık şirketlerimiz ve sektör temsilcilerinin farklı sorumlulukları bulunmaktadır. Eksikliğin giderilmesi ancak gerçek bir koordinasyonun sağlanması ve herkese düşen sorumluluğun yerine getirilmesi ile olabilecektir.

Soru 6 : Pazarın genişlemesi ve Akdeniz de Türkiye'nin limanları ve deniz ticaret filosuyla en iyi konumlandırmayı sağlayabilmesi için devletin nasıl düzenlemelere gitmesi gerektiğini düşünüyorsunuz.

Cevap 6: Öncelikle, devletin sektör temsilcilerinin sesine kulak vermesi ve gereken desteği vermesi gerekmektedir. Girişimcilerin ise Akdeniz pazarını ve talep değişikliklerini doğru algılaması ve bu değişkenlere ilişkin gerekli teknolojik, personel ve hukuki konulardaki uyumu gerçekleştirmesi gerekmektedir. Devlet kendi alanına giren hususların yanısıra deniz taşımacılığını gerçekleştiren şirketlere de sorumluluklarını istenilen şekilde yerine getirebilmeleri için uygulama kolaylıkları sağlamalıdır.Devlet Avrupa Birliği Denizcilik Politikalarını yakından takip etmelidir.

Soru 7 : Türkiye'nin ülke olarak gri listede bulunmasının pazarın aleyhimize etkileri sizce nelerdir? Bu durumun iyileştirilmesinin öncelik derecesi sizce nedir?

Cevap 7: Ülke olarak gri listede olmak hem makro düzeyde devletin hem de Türk Bayrağını taşıyan gemilerin prestiji açısından negatif etki yaratmaktadır. Devlet olarak böyle bir istenilmeyen durumda olmak, standartları sağlayan hatta standart üstü olan işletmeleri de etkilemekte sadece taşıdığımız bayrak nedeniyle dış limanlarda gereksiz bekleme ve sorgulamalara neden olmaktadır. Gri listeden bir an evvel beyaz listeye geçilmemesi halinde istem dışı da olsa olması gereken standartları sağlayan ve ticaret filomuzun direği olan bazı işletmelerin kendi



bayraklarından kaçmalarını belki de zorunlu kılacaktır. Durumun ciddiyetine Denizcilik Müsteşarlığı'nın farkında olması bizi biraz olsun rahatlatmakta ve Deniz Ticaret Odası olarak sektördeki konuya yönelik mücadelemizde yalnız olmadığımızı devletin de sektöre sahip çıktığı hissini bizlere vermektedir.

Soru 8 : Sizce Türkiye 'de liman devleti kontrolleri yeterince yapılıyor mu? Var olan yapıma şeklinin pazar payımıza bir etkisi var mıdır?

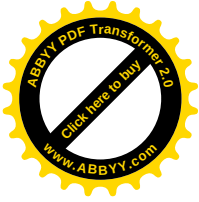
Cevap 8: Olması gerektiği gibi yapıldığı söylenemez. Ancak daha yakına kadar siyah listedeyken bugün gri listeye geçebilmiş olmamızda önlemlerin geçmişe göre daha iyi alındığı noktasında bizlere fikir vermektedir. Hem liman devleti hem de bayrak devleti olarak denetimlerin iyileştirilmesi bizleri kurumsallaştıracaktır.Liman devleti denetimlerinin pazar payına doğrudan etkisi olmasa da dolaylı olarak vardır.

Soru9: Pazar analizinin Türkiye'de ne derece sağlıklı yapıldığını değerlendiriyorsunuz? Bu konuda yeterli veri tabanına sahip olduğumuzu düşünüyor mu sunuz?

Cevap 9: Her işletme ve Denizcilik Müsteşarlığı muhakkak belli ölçülerde Pazar analizi yapmaktadır. Deniz Ticaret Odası olarak bizlerde yapmaya çalışmaktayız ancak önemli olan yapılan analizleri besleyen verilerin çokluğu, doğruluğu ve güncelliğidir. Örneğin biz kendi analiz çalışmalarımızda gerek Denizcilik Müsteşarlığı gerekse işletmelerden bilgi toplamada zorluklarla karşılaşmaktayız. Bu durumda herkes birtakım verileri kendi bünyesinde toplamakta ama bir türlü ortak bir veri havuzu oluşmamaktadır.Bu da stratejik konularda geleceğe yönelik doğru kararların alınmasında bir engel teşkil etmektedir.

Soru 10 : Türkiye ile ilişkisi olan şirket ve gemilerin tüm dünyadaki faaliyetlerinin takibi ve buna ilişkin bir veri tabanının oluşturulması sizce pazar konumlandırması açısından faydalı mıdır ve faydalı olarak değerlendiriyorsanız bu veri tabanı kimin tarafından ve nasıl oluşturulmalıdır?

Cevap 10: Faydalı olacağı kesindir ancak bu büyük çapta bir veri paylaşımını gerektirmektedir. Daha önce de belirttiğim gibi hali hazırda kendimize ait verilerin analizinde dahi en azından biz Deniz Ticaret Odası olarak zorluk yaşamaktayız Bu



veri tabanının oluşturulmasında en büyük payın Denizcilik Müsteşarlığında olduğunu değerlendirmekteyim. Nasıl olabileceğini bilemem ama bunu yapan ABD Norveç gibi ülkelerin varlığını bilmekteyiz..

Soru 11 : Yukarıda bahsedilen veri tabanına ait bilgiler muhtemel hukuki sorunları da düşünerek ne ölçüde ve kimlerle paylaşılmalı? Yapılacak analizler nasıl yapılmalı?

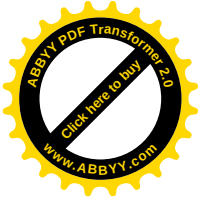
Cevap 11: Bunun için dünyadaki örnekleri iyice araştırılmalıdır. Paylaşım konusu ise hukuki sorun teşkil edebilecek olan noktalar belirlendikten sonra değerlendirilmelidir.

Soru 12 : Denizciliğimizin geliştirilmesinde en büyük sorumluluğu devletin mi yoksa özel sektörün mü taşıdığını düşünüyorsunuz?

Cevap 12: Devletin de özel sektöründe kendi alanlarında sorumlulukları bulunmaktadır. Ancak devletin genel düzenleyici olması, özel sektörü olumlu ya da olumsuz yönde etkileyeceğinden, en büyük sorumluluğu devletin taşıdığını değerlendirmekteyim

7.1.6. Araştırma Sorularına Verilen Yanıtların Genel Değerlendirmesi

Görüşmenin yapıldığı üç kişi de ortak olarak Türkiye'nin Akdeniz'de önemli potansiyele sahip olduğunu ancak altyapı eksiklikleri, gerekli işlevsel ve hukuki düzenlemelerin eksik ya da hiç yapılmaması nedeniyle bir koordinasyonsuzluğun var olduğunu değerlendirmektedir. Doğru politikaları belirlemek doğru veriler üzerinden değerlendirme yapmakla olur. Bu nedenle Türkiye dünyayı ve Avrupa Birliği'ni iyi okumalı ve devlet ve özel sektörüyle birlikte yükümlülüklerini yerine getirmelidir. Ancak durum tespiti ve neler yapılması gerektiği konusunda doğru, güncel ve gerekli verilerin bir havuzda toplanması ve bu şekilde de bir politika belirlenmesi gerekmektedir. Bu konunun önemine binaen 2 nolu araştırmanın yapılmasına proje kapsamında ihtiyaç duyulmuştur.



7.2. ARAŞTIRMA NO 2 : Gemi Takip Sistemlerinin Pazar Analiz Sistemlerine Entegrasyonu

7.2.1. Araştırmanın Amacı

11 Eylül 2001’de ABD’deki terör olayının sonrasında ortaya çıkan küresel gemi takip sistemlerinin denizcilik sektörüne ilişkin analiz yapmada kullanılıp kullanılmayacağını tespit etmek ve bu sistemlerin ilgili kurum ve sektör temsilcilerinde oluşturulacak sistemlere entegre edilip edilemeyeceğini tespit etmektir.

7.2.2. Araştırmanın Kapsamı

Bu çalışma, mevcut küresel gemi takip sistemleri ve bu sistemlerden faydalanabilecek pazar analiz sistemlerini kapsamaktadır.

7.2.3. Araştırmanın Önemi

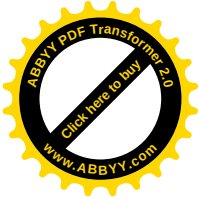
Mevcut küresel gemi takip sistemleri ve bu sistemlerin mevcut yazılımlarından faydalanılarak deniz taşımacılığına ilişkin gemi ve yük akışı analizleri, anlık ve geçmişe yönelik olarak doğru ve gerçek zamanlı yapılabilir. Bu sayede de gerek devlet gerekse işletme bazında doğru politikalar belirlenebilir.

7.2.4. Araştırma Tasarımı Ve Uygulanması

Araştırma kapsamında küresel takip sistemleri ve kullanılan yazılımlar incelenmiştir. Bu çalışmaya ilişkin mevcut uygulamalar aşağıda belirtilmiştir.

11 Eylül sonrası oluşan güvenlik ortamındaki risk ve belirsizlikler nedeniyle, dünya ticaretinin önemli bir kısmına sahne olan deniz alanlarının güvenliğinin sağlanması ve gözetlenmesi ile terörizme karşı yürütülen top yekün mücadelenin denizden desteklenmesi, yasa dışı göçün önlenmesi, Limanların ve düğüm noktalarının emniyeti ile deniz ulaştırmasının güvenliğinin sağlanması daha da önem kazanmıştır.

Deniz trafiğinin gerçek zamanlı ve doğru olarak izlenebilmesi maksadıyla milli imkanlarla, Avrupa Birliği ve Nato nezdinde projeler ortaya konmuştur.



Bu çalışmada farklı maksatlarla oluşturulan bahse konu projelerin bize Pazar analizi yapmada yardımcı olabileceği gösterilmeye çalışılmıştır. Öncelikle var olan ve bir kısmı da kurulum aşamasında olan bu projeleri tanımamız gerekmektedir.

7.2.5. Milli Sistemler

7.2.5.1. Denizcilik Müsteşarlığı Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi; Türk Boğazlarında, belirlenen servis alanı içinde, deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre güvenliğini sağlamak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurallara uygun olarak tesis etmek, işletmek ve idame ettirmek amacıyla kurulmuştur.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi; 2 Adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi (İstinye-İstanbul , Akbaş-Çanakkale), 13 Adet İnsansız Trafik Gözetleme İstasyonu (Radar ve CCTV/IR kameralı), 2 Adet dGPS Referans İstasyonu, 4 Adet VHF/DF İstasyonu, 5 Adet Racon İstasyonu, 5 Adet Otomatik Meteoroloji İstasyonu, 5 Adet Yüzey Suyu Ölçüm Algılayıcısı, 3 Adet Tuzluluk Sıcaklık Profilleyicisi, 14 Adet Doppler Akıntı Algılayıcı İstasyonu, Kayıt ve Denetim Birimleri, 24 Adet VHF, 2 adet MF/HF Telsiz Teçhizatı, Ayrıca, sisteme sonradan ilave edilecek olan Marmara Denizindeki 2 ve Bozcaada'daki 1 adet Trafik Gözetleme İstasyonu, bulunmaktadır.

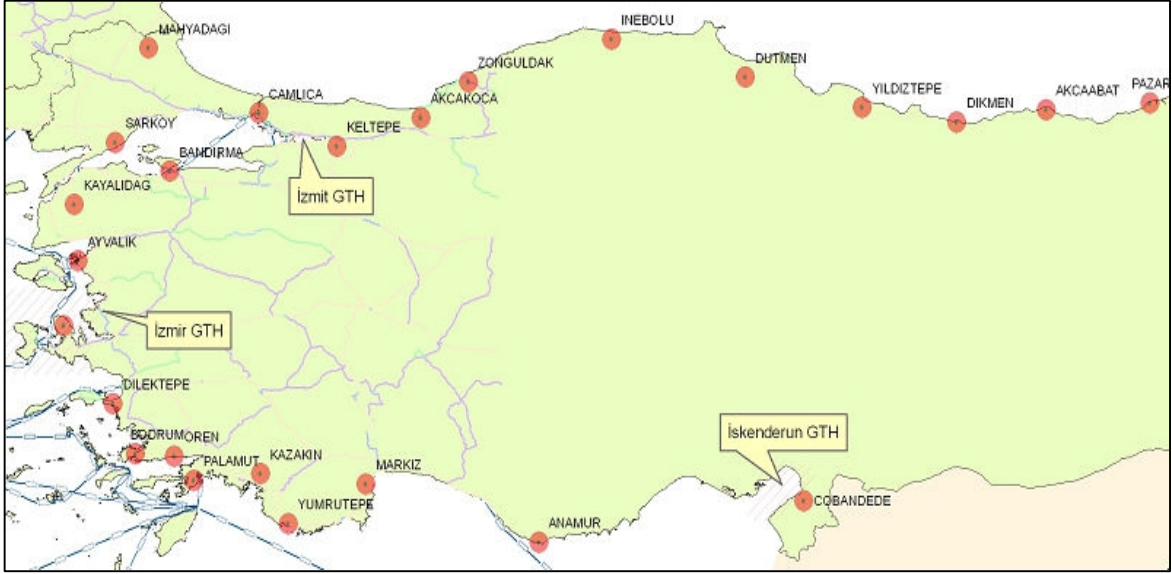
Sistem ile üç ana hizmet sağlanmaktadır. Bunlar bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmetidir. Bu hizmetlere ek olarak Türk ana arama kurtarma koordinasyon merkezine de destek sağlanmaktadır

7.2.5.2. Denizcilik müsteşarlığının OTS (Otomatik Tanımlama Sistemi) Projesi

OTS projesinin amacı; denizlerimizde seyreden ve OTS gemi transponderi olan gemiler tarafından yayınlanan statik, dinamik ve seyir ile ilgili OTS bilgilerinin, OTS sahil baz istasyonları tarafından toplanıp, OTS Ana Merkezine iletilerek, izleme ve yönetim fonksiyonlarının sağlanması ve yetki verilecek diğer birim ve

kuruluşların OTS Ana Merkezi üzerinden bu bilgileri izlemesini sağlamaktır. Denizcilik Müsteşarlığının OTS baz istasyonlarının yerleri Şekil 19’da gösterilmiştir.

Şekil 19 Denizcilik Müsteşarlığının OTS Mevkileri



Planlanan sistem mimarisi aşağıdaki unsurlardan oluşmaktadır.

- (1) OTS Sahil Baz İstasyonları: 27 adet (Şekil 19’da belirtilmeyen 2 adet OTS sahil baz istasyonu gerekli kurulum izinlerinin alınmasını müteakip idarece gösterilecek yerlere kurulacaktır.)
- (2) OTS Ana Merkezi: 1 Adet (Denizcilik Müsteşarlığı - ANKARA)
- (3) OTS Arıza ve Bakım Kontrol Merkezi: 1 Adet (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Telsiz İşletme Müdürlüğü/ İstanbul)
- (4) OTS Kullanıcı Terminalleri (AIS Viewer yazılımının çalışacağı her bir terminal): toplam 40 adet

Sahil istasyonlarından uydu vasıtasıyla ana merkeze gelen OTS verileri işlenerek bağlı diğer birimlere gönderilecektir. Merkezde bulunan bir veritabanı yazılımı ve sunucu sayesinde geçmiş veriler incelenerek istatistiki analiz yapılabilecek bunun yanında internet sunucusu kullanılarak harici olarak da sistemle bağlantı sağlanacaktır. GTH bölgeleri yakınlarında bulunan OTS istasyonlarının GTH merkezlerine doğrudan bağlantısı sağlanarak radar-OTS veri kaynaştırmasında gecikmenin yaratacağı etkinin azaltılması öngörülmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığının OTS gözetleme sistemi Temmuz 2007 ayından itibaren işletilmeye başlanmıştır.

7.2.5.3. Denizcilik Müsteşarlığı Gemi Trafik Hizmetleri :

Ulusal limanlarımızın dinamik ve güvenilir bir biçimde yönetilmesi ve yakın sularda etkin bir trafik hizmeti verilebilmesi amacıyla öncelikle İzmit, İzmir ve İskenderun bölgelerinde olmak üzere Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) sisteminin tesisi planlanmıştır. Bu proje kapsamında belirlenen İzmit GTH alanı Şekil 20’de, İzmir- Aliğa GTH alanı Şekil 21’de ve İskenderun-Mersin GTH alanı Şekil 22’de sunulmuştur.

Şekil 20 İzmit GTH



Şekil 21 İzmir GTH



Şekil 22 İskenderun-Mersin GTH



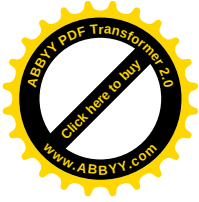
Her bir GTH merkezinde yeteri miktarda radar, elektro optik sensörler, OTS cihazları, meteorolojik sensörler, VHF alıcı ve vericiler ve DF sistemleri olacaktır. Projede, GTH bölgelerine yakın OTS baz istasyonlarının GTH'lara entegrasyonu öngörülmüştür.

7.2.6. Avrupa Birliği Sistemleri

7.2.6.1 Uzun Mesafe Tanımlama Ve Takip Sistemi (LRIT)

Uzun Mesafe Gemi Tanımlama ve Takip (Long Range Identification and Tracking-LRIT) Sistemi, deniz güvenliğinin artırılmasına yönelik yürütülen çalışmalar kapsamında gemilerin anlık olarak izlenmesi prensibine dayalı olarak 2002 yılında icra edilen SOLAS Konferansı sonucunda ortaya çıkmıştır. Sisteminin 2008 yılı sonu itibariyle uygulamaya geçmesi planlanmaktadır. SOLAS'a tabi tüm ülkeler sistemi kurmak/işletmekle yükümlü bulunmaktadır.

Devletler, kendi bayrağını taşıyan tüm gemileri ve kendi limanına veya yetki alanında bulunan deniz alanına geleceğini bildirmiş olan gemileri 1000 deniz mili mesafeden izleyebileceklerdir. Sisteme bilgi gönderme periyodu azami 6 saat, asgari 15 dakika olabilecek, ülkelerin bilgileri talep periyotları değişebilecektir.



LRIT sistemi ile gemilerden, otomatik olarak gemi kimliği, enlem ve boylam olarak gemi pozisyonu ve gemi pozisyonunun tarih ve saat bilgisi alınacaktır. Gemiler bu bilgileri otomatik olarak gönderebilecek sistemlere sahip olacaktır. Sistemden bilgiler iki durumda talep edilecektir :

Ülkeler bayrağını taşıyan gemilerin bilgilerini, geminin nerede olduğuna bakılmaksızın alabileceklerdir.

Kendi ülke tesislerine ya da hükümrancılık hakları bulunan sulara belirli mesafeden (1000NM) itibaren, bayrağına bakılmaksızın gemi bilgileri, ilgili ülkeye aktarılacaktır. Bahse konu belirli mesafe kavramı, ülkeler tarafından belirlenecek azami mesafeyi göstermektedir.

LRIT sisteminin Türkiye’de kurulum ve işletim sorumluluğu Denizcilik Müsteşarlığı Kıyı Emniyeti Müdürlüğünde bulunacaktır. Sistemden alınan bilgiler ihtiyaç sahibi kurum ve kuruluşlara aktarılacaktır.

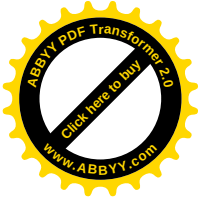
7.2.6.2. Avrupa Birliği (AB) Deniz Emniyet Ajansı (Emsa)

Avrupa Birliği Deniz Emniyet Ajansı (EMSA) Avrupa Birliği tarafından;

- (1) Deniz emniyetinin sağlanması kapsamında deniz kazalarının önlenmesi,
- (2) Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik çıkarılan kanunların tüm AB üyesi ülkeler tarafından doğru ve aynı şekilde uygulanması, uygulama sonuçlarının takip edilmesi, etkinliğinin değerlendirilmesi,
- (3) AB komisyonuna denizcilik alanında teknik ve bilimsel destek sağlanması, maksatlarıyla 27 Haziran 2002 tarihinde kurulmuştur.

EMSA tarafından deniz trafiğinin izlenmesi maksadıyla, “SafeSeaNet Traffic Information Exchange System (STIRES)” kullanılmaktadır. Sistem; bölgesel ve milli olarak oluşturulan Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemleri (GTYBS), Otomatik Tanımlama Sistemleri (OTS) ve Gemi Trafik Hizmetleri (GTH-VTS)’nden oluşmaktadır.

AB’nin denizcilik politikalarına yön veren EMSA, Türkiye’nin AB’nin denizcilik müktesebatına uyumu konusunda kilit bir role sahip olup, milli sistemlere entegrasyonu öngörülmektedir.



7.2.7. Pazar Analiz Sistemleri ve OTS Sitemiyle Entegrasyonu

Bu sistemlerde Veri tabanı olarak Lloyds ticari gemi veri tabanından istifade edilmekte, elde edilen sonuçlar kullanıcılar tarafından belirlenen analiz kıstaslarına göre teşhir edilmekte, yapılan analiz sonuçları ayrıca uzman personel tarafından değerlendirilmekte, gerekli görülürse ileri safha analizleri yapılmaktadır.

OTS uygulaması OTS broadcastından aldığı verilerin her birini (isim, çağrı adı, IMO numarası, tipi, ETA doğruluğu vs.) ilgili veritabanlarından (Lloyds, JFS vb.) gerçek zamanlı olarak kontrol ederek doğruluğu ile birlikte sergiler.

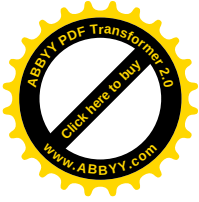
- Doğruluğu tespit edilemeyen veriler olduğunda kullanıcıya rapor verir.
- Gemiye alınan son bilgi doğrultusunda harita üzerinde sergiler ve ilave bilgiler ile kullanıcının gemi hakkında daha fazla bilgi sahibi olmasını sağlar. Bu sayede ağ üzerindeki tüm kullanıcılar doğrulanmış ve gerçek bir veritabanı üzerinden çalışma imkanı elde ederler.
- Bu tür yazılımlar üzerinde her temas için filtreleme, temas analizi, veritabanından doğrulama, ETA doğrulama, görsel analiz, harita üzerinde sergileme gibi pek çok imkan bulunmaktadır.
- Temas bazında inceleme, istatistiki bilgi tutma ve data analizi imkanları mevcuttur.
- Sistem bütün olarak düşünüldüğünde özellikle OTS temasları inceleme, takip ve analiz maksatları ile son derece faydalı olacaktır.

Denizcilik Müsteşarlığı ve Deniz Ticaret Odasına ait mevcut sistem/yazılımların bu tür analiz yazılımlarıyla entegre edilmesi durumunda limanlarımıza gelen gemiler ile Akdeniz dahilindeki tüm ticari unsurların yük hareketleri izlenebilecek hatta gerektiğinde geçmişe yönelik analizler yapılabilecektir. Bu sayede hem Liman Devleti Kontrolleri olması gerektiği şekilde ve sistemli olarak icra edilebilecek hem de kendi riskli gemilerimizin hareketleri izlenerek ülkenin gri listeden çıkma olasılığını kaldıranlara ilişkin ön alınlabilecektir.

Bu yazılımlarda ilgili haritanın seçilmesiyle, istenilen bölgeye ait gemi hareketlerini görmek mümkündür Buna ilişkin örnek şekil 23'te verilmiştir. Bölgenin

Şekil 23 OTS İle Entegre Edilmiş Bir Pazar Analiz Yazılımında Bölgesel Gösterim





Bu tür pazar analiz yazılımlarıyla gemiye, geminin ait olduğu şirkete ve limanlara ait analizin yapılması mümkündür. Analizin yapılması esnasında elde edilebilen bilgileri, şu şekilde sıralayabiliriz.

Gemiye ait bilgiler ;

- Geminin tipi
- Geminin yaşı
- Geminin MMSI numarası
- IMO numarası
- Bayrağı
- Hangi şirkete ait olduğu
- Hangi limana yük taşıdığı
- Son bir yıllık tüm seyir planı (kullandığı limanlar)
- Rotası
- Sürati
- Mevkisi
- İz plotu (kullandığı Rota bacakları)
- Bildirdiği hedef liman, rota bilgilerinde hata olup olmadığı (Gittiği rota ve süratinin bildirdiği bilgilerle karşılaştırılması otomatik olarak yapılmaktadır)
- Hangi limanlara yük taşıdığı
- Yüğü hangi limanlardan aldığı

Şirkete ait bilgiler ;

- Şirketin geçmiş yıllara ait pazar payının dökümü
- Şirket sahibine ilişkin özel bilgiler
- Şirketin gemi sayısı, gemi tipleri ve istenilen geminin yukarıdaki bilgileri ile aşağıda sunulan bir yıllık kullandığı limanlara ait bilgiler
- Şirketin istenilen başka bir şirket ile o limana ait gemi trafiğinin karşılaştırılması

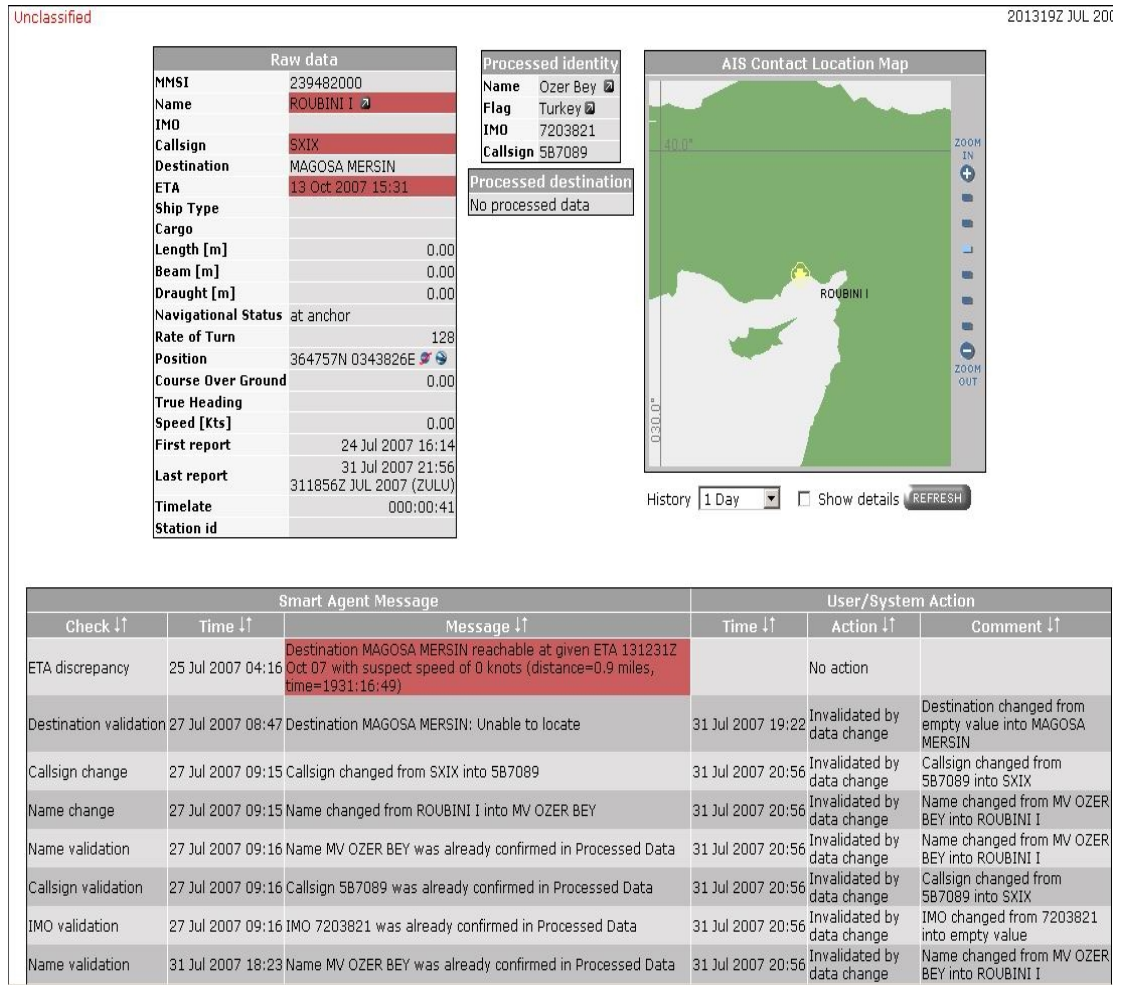
Limana ait veriler ;

- Limanın o anlık gemi trafiği
- Limanın yıllık gemi kapasitesi

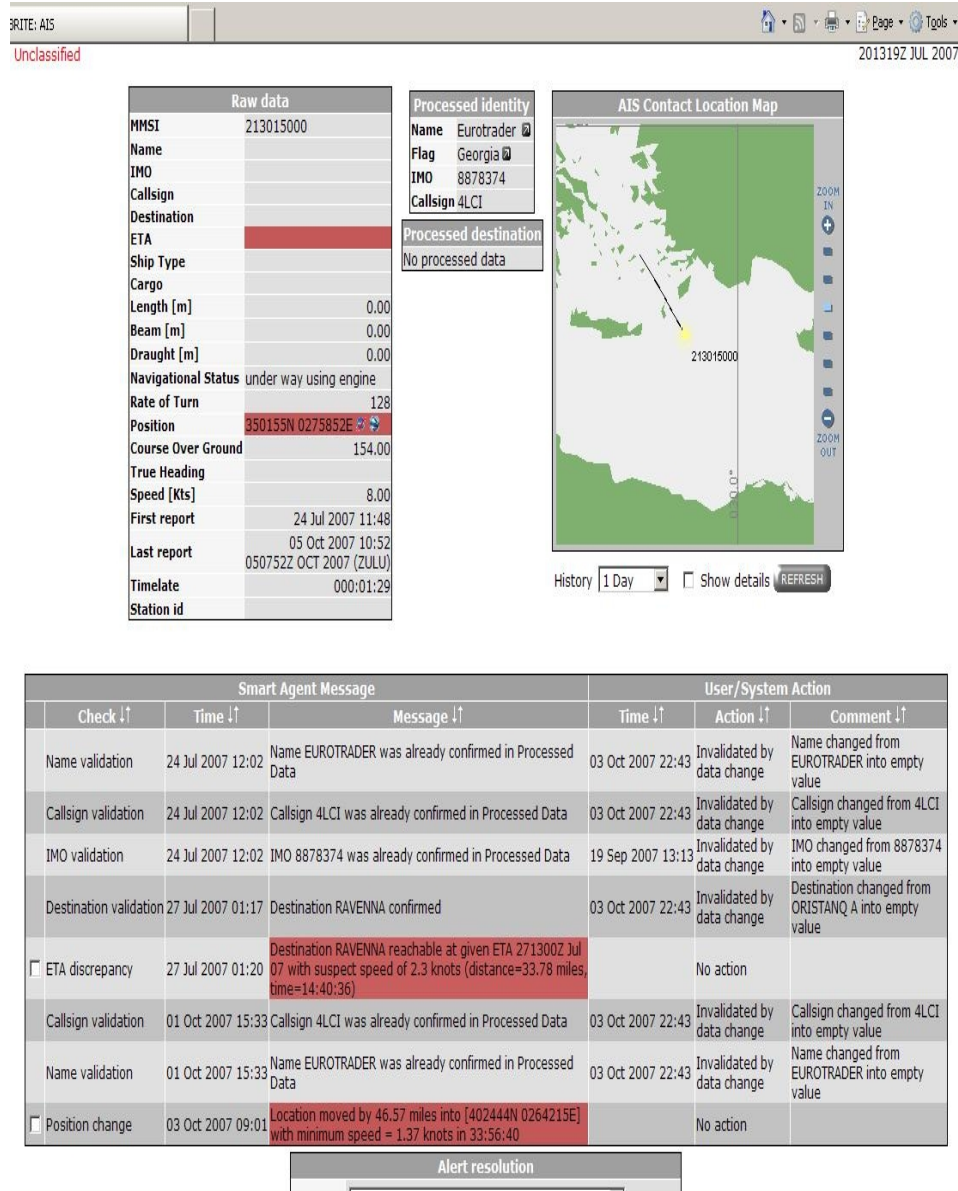
- Limanın günlük gemi trafiği
- Hangi tip gemilerin limanı kullandığı
- Gemilerin limanda ortalama kalış süreleri

Yazılımın hatalı veri aktarımı durumunda bize sağlayacağı kolaylıklar Şekil 25 ve Şekil 26 da gösterilmiştir.

Şekil 25 Bildirilen Bilgilerin Hatasının Yazılımla Otomatik Tespiti



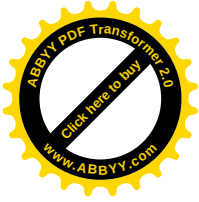
Şekil 26 Hatalı Bilgi Aktaran Bir OTS Teması



7.2.8. Araştırma Sonucu

Denizcilik müsteşarlığı OTS sisteminden elde edilen veriler, Lloyd's register gibi veri tabanları, Brite gibi analiz programlarının birbiriyle entegrasyonu kullanıcıya yukarıda belirttiğimiz verileri elde etme ve otomatik analiz yapma imkanı verecektir.

Bu konfigürasyon Deniz Ticaret Odası gibi sektör analizi yapmaya çalışan kurum ve diğer özel danışmanlık şirketlerine; doğru ve anlık analiz yapabilme, Türk



Ticaret filomuz ile limanlarımızın dünya ve Avrupa'daki gerçek konumlarının tespiti imkanını sağlayacaktır. Ayrıca bu sayede gerçek bir liman devleti denetimi yapılarak şüpheli, takibi gereken ve dikkati çeken gemilerin önceden tespiti sağlanabilecektir.

Denizcilik Müsteşarlığının kurmakta olduğu OTS sistem ağı bilgilerinin Deniz Ticaret Odası ve diğer özel danışmanlık şirketlerinin IP adresi belli olan bilgisayarlarına (Lloyd's register gibi veri tabanları ile Brite analiz programının yüklü olduğu) veri aktarımının protokolle yapılamaması durumunda, Aislive gibi diğer ülkelerin OTS sistemlerinin yayım hakkını satın almış olan sitelere de üye olunarak sorun çözülebilir. Zaten Denizcilik Müsteşarlığı OTS sisteminden yalnızca kendi limanlarımıza ait veriler öğrenilebilecektir. Bu durumda, veri akışında yalnızca bölgesel kör sahalar oluşabilecektir.

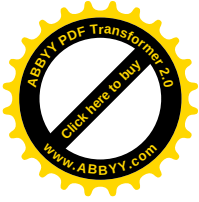
Sonuç olarak bahsedilen entegrasyonun yapılması hızın ve teknolojinin önemli olduğu günümüzde atılması gereken çağdaş bir adımdır.

7.3. GZFT Analizi

Stratejik planlamaya yönelik bu çalışmada; dünyadaki ve Avrupa'daki gelişmeler ışığında GZFT (SWOT) analizi yapılmış. Buradan çıkan hususlar dikkate alınarak güçlü yönlerin çevredeki fırsatları yakalaması ve tehditlerden kaçınılması için kullanılmasına; zayıf yönlerin ise çevredeki fırsatların yakalanması ve tehditlerden kaçınılması doğrultusunda güçlendirilmesine yönelik olarak strateji, amaç, ilke ve politikalar oluşturulmuştur.

Güçlü Yönler

- Filo içinde konteyner gemilerinin sayısı, tonaj ve taşıdığı yüklerin miktar yönünden artışı,
- Ro-Ro filosunun yaş itibariyle yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,
- Limanlarımızın bölgesel konumu itibariyle önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,
- Uluslar arası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz,
- Türk Boğazlarında kurulan Gemi Trafik ve Yönetim Bilgi Sistemi,



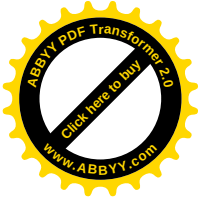
- Bayrak ve Liman Devleti Kontrollerinde yeni istihdam edilen personelle, idari yapılandırmanın güçlendirilmesi,
- Uluslar arası STCW 78/95 Sözleşmesi'nde yer alan hükümlere uygunluk konusunda Türkiye'nin Beyaz Listede yer alması,
- AB Eşleşme projesi çerçevesinde deniz emniyeti ve gemi kaynaklı kirlenme konusunda AB müktesebatına uyumlu ve taraf olduğumuz uluslar arası sözleşmelerin uygulama mevzuatı niteliğinde birincil ve ikincil Türk Denizcilik Mevzuatı taslaklarının hazırlanmış olması,
- Birçok sektördeki ekonomik durgunluğun Türk işadamlarını yeni açılımlara yöneltmesi ve bu çerçevede denizcilik sektörüne ilginin artması,
- Türkiye'nin dış ticaretinin ve uluslar arası ticaretin giderek artması, bunun yarattığı taşıma ihtiyacının deniz ulaştırmasına büyük oranda yansması ve buna bağlı olarak navlunların yükselmesi,
- Vergisiz akaryakıt kullanımının kabotaj hattında çalışan gemilere de uygulanması sonucunda deniz taşımacılığında girdi maliyetlerinin azalması, liman tarifelerinde önemli indirimler yapılmış olması,
- Ülkemizin değişen deniz taşımacılığı kurallarına çabuk ayak uyduran bir toplum yapısına sahip olması,
- Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ana aktarma merkezi olabilecek İzmir ve Mersin gibi limanların bulunması,
- Ülkemizde Ortadoğu'da olmayan politik ve ekonomik istikrarın varlığı,
- Kurumsal yapılaşmasını tamamlayan denizcilik şirketleri için finansmanın sorun olmaktan çıkması,
- Koster filosunun yenilenmesi konusunda Türk Tersanelerinin uluslar arası tecrübe ve maliyet avantajına sahip olması,
- Ege ve Akdeniz kıyılarının yat ve kruvaziyer turizminde önemli bir potansiyel oluşturması,
- 25 Mayıs 2005 tarihinde açılışı yapılan ve Ekim 2005 itibariyle hattın dolumuna başlanan Bakü-Tiflis-Ceyhan hampetrol boru hattı projesinin, Türk Boğazlarından petrol taşımacılığını kısmen üstlenerek, Boğazların yükünü hafifleteceği ve buna bağlı olarak Türk Boğazlarında can, mal, çevre ve seyir emniyetine olumlu katkı sağlayabileceği vurgulanabilir.

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,
- 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,
- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemimizin olmaması,
- İthalat/ihracat yüklerimizin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,

Limanlarımızdaki zayıf yönler:

- Limanlarımızın, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslar arası 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 hinterlant sorunu,
- Özel sektör tarafından gerçekleştirilen plansız iskele ve yatırımların yol açtığı ekonomik sorunlar,
- Kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve yetki karmaşası ,
- Kruvaziyer yolcu gemisi ve işletmeci eksikliği ile yat ve deniz turizminde alt yapı eksikliği,
- Gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesiyle ilgili uluslar arası taraf olunan sözleşmelerin ve ulusal mevzuatın nitelikli personel, ekipman, imkan ve



kabiliyetlerdeki zafiyetler nedeniyle etkin uygulanamaması, ve acil durumlarda kirliliğe müdahaleye yönelik olarak görev ve sorumlulukların tam olarak belirlenmemesi ve kurumlar arası yetki karmaşası,

- Başta petrol ve kimyasal yük kirliliği olmak üzere, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik eğitilmiş personel eksikliği,
- Gemi atıklarını toplayacak, standartları idare tarafından belirlenmiş yeterli tekne ve liman atık alım tesislerinin mevcut olmayışı,
- Sıvı yük taşımacılığında, büyük taşıma anlaşmaları yapan şirketlerin gemi kiralama kriterlerine uyum sağlamadaki zorluklar,
- Kabotaj hattı sıvı yük taşımacılığının teknik uygulamalarının standart altı veya yetersiz olması,
- Güvenlik, emniyet ve gemi kaynaklı kirlenmeye yönelik son zamanlarda yürürlüğe konulan kurallara uyumdaki gecikmeler,
- Ülkemizin denizcilik politikalarını oluşturacak Meslek Odaları dışında Deniz Ticareti Strateji Planlama Enstitüsü ve diğer uzman kurumların yeterli sayıda olmayışı,

Türk Donatan tarafından İşletilen Gemilerimizin ve Mevzuatımızdan Kaynaklanan Sorunlar ;

- Kent içi ulaşımında kullanılan şehir hatları gemilerinin hızlarının düşük, manevra kabiliyetleri, yolcu indirme bindirme ve usturma sistemlerinin yetersizliği, gemilerin yaşlı olması ve ekonomik çalıştırılmaması,
- Kabotaj deniz taşımacılığında transit ve kabotaj yüklerinin birlikte taşınmaması,
- Konteyner elleçleme ve nakliyesinde hukuki, teknik sorunlar ve yetersizlikler ,
- Türk Donatan tarafından genç ve iyi durumdaki pek çok gemimizin (ağırlıklı olarak konteyner – ürün tankeri – genç dökmeçiler) ve yapımı yurtiçi ve yurtdışındaki çeşitli tersanelerde devam eden pek çok geminin çeşitli sebeplerden dolayı “Yabancı Bayrağı” tercih etmesi şeklinde bir eğilimin yaygınlaşması,

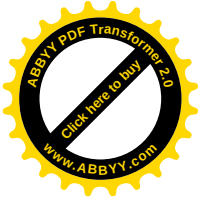
Fırsatlar

- Transit taşımacılığın tüm dünyada giderek önem kazanması,
- AB'ye uyum aşamasının sürmesi,
- AB'nin deniz güvenliğinin geliştirilmesi yönünde destek vermesi,
- Türkiye'nin denizyolu ile yapılan dış ticaretinde yabancı gemilerin taşıma payının % 75 olması, deniz ticaret filomuzun alınacak bazı önlemlerle rekabet potansiyelinin artması,
- Uluslar arası taşımacılıkta talebin büyüklüğü,
- Bölgenin istikrarlı ülkesi olması nedeniyle, yabancı sermayenin yatırım yapma olasılığı,

Tehditler

Hat taşımacılığında uygulanan dünya politikalarında, önde gelen gelişmiş ülkelerin sahip olduğu olanak ve kabiliyetler doğrultusundaki baskılar: Özellikle 11 Eylül sonrası Amerika'nın liman ve gemi güvenliği adı altında korumacı politikalarını yaygınlaştırması,

- Bölgede savaş, deprem vb. olaylar sonucu yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlık,
- Akdeniz Bölgesi'nde mevcut diğer modern konteyner limanlarının rekabeti,
- Türkiye'nin Liman Devleti kontrollerinde Gri Listede olması nedeniyle, kontrollerde Türk Bayraklı gemilere yönelik hedef gemi muamelesi,
- Türk Boğazları'nda artan deniz trafiğinin sürekli artışı ve Türk Boğazları'ndan geçiş yapan tehlikeli yük taşımacılığının sürekli artması,



BÖLÜM 8

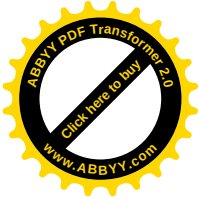
SONUÇ

8.1. Genel Değerlendirme

Dünyada değişen ekonomik şartlar ve teknolojik gelişmeler deniz ticaretini de etkilenmiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılması imkanını sağlamış, deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner, Ro-Ro taşımacılığına doğru kaymış, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan kara, deniz ve hava taşımacılığının bir bütünleşmesi olan kombine taşımacılık giderek artan bir önem kazanmıştır. Dünyada konteynır gemilerinin tonajı ve taşıma hatlarındaki gelişme hızla artmakta olup, dünya limanlarındaki konteyner yükleme/boşaltma (elleçleme) miktarında sürekli bir artış görülmektedir. 1990'dan günümüze konteyner taşımacılığının yaklaşık 2,5 kat arttığı görülmektedir. 2012 yılında konteyner sayısının 491 milyona ulaşacağı beklenmektedir (JICA, 2000). Bunun gerçekleşmesi durumunda konteynerler operasyonlarının hızlı bir biçimde yürütülmesine uygun modern, alt ve üst yapısı yeterli donanımlı, etkin ve verimli hizmet veren limanlar gerekecektir.

21. yüzyılın taşıma anlayışı, kapıdan kapıya taşımacılık şekline dönüşmüş olup, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri olan kombine (çoklu) taşımacılık tarzı Türkiye'yi limanlar ve diğer ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir. Limanlarımız önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapıya sahip olmamakta, gelişen teknolojiye ve taşıma şekillerine zamanında ayak uyduramamakta, limanlarımızın rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde etkin ve verimli olarak çalıştırılmaması nedeniyle liman hizmetleri zamanında ve gerektiği şekilde verilememekte, dünya standartlarında çalışmamakta ve dolayısıyla bölge limanları ile rekabet şansı düşük olmaktadır.

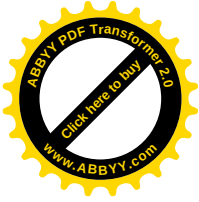
Limanlarımızın gelişen teknoloji ve taşıma şekillerine ayak uydurarak ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlaması için Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin etkin, verimli, güvenilir ve hızlı olarak elleçlenmesini sağlayacak şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması, transit taşımacılık



trafiğinin geçiş koridoru olma özelliğini kazanması, Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta Mersin ve İzmir limanlarının bölge limanlarıyla rekabet edebilecek bir ana aktarma limanı ve dağıtım merkezi konumuna getirilmesi, Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliği çerçevesinde ülkemizin bu alanda daha etkin bir rol üstlenme amacına yönelik olarak Karadeniz limanlarımız geliştirilmesi gerekmektedir. Limanlarımızın ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirilmeleri için en etkin yöntem özelleştirmedir.

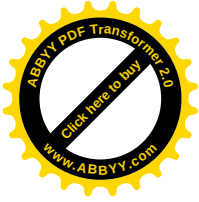
Son yıllarda artan konteyner trafiğine paralel olarak deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip ve uluslararası ticaret için lojistik bir platform olan Türk Limanlarının özelleştirilmesi ile liman operasyonlarının etkinliği ve verimliliği artacak, üst ve alt yapı yatırım gereksinimleri karşılanacak, limanlar çağdaş işletmecilik anlayışı ve ticari esaslara göre işletilecek, ve bunun sonucunda da Türk Limanlarının bölge limanları ile rekabet şansı artacak olup, limanlar bölgesel ve ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlayacaktır. Ayrıca, özelleştirme limanların rekabet koşullarında işletilmesini sağlayacak tranfer ve ekonomi fonksiyonlarında olması gereken şartların daha iyi yerine getirilmesini sağlayacaktır. Liman hinterlandında sanayinin gelişmesi ile limanın sanayi fonksiyonu da işlerlik kazanacak olup, bölgesel ekonomi gelişecek ve istihdam artacaktır

Bu genel değerlendirmenin yanı sıra proje kapsamında araştırılan Pazar analiz sistemlerinin bir an evvel enetgrasyonuna yönelik olarak çalışmalar öncelikle Denizcilik Müsteşarlığı ve Deniz Ticaret Odasıyla yürütülmelidir.



KAYNAKLAR

- Akten, N, Albayrak, M (1983). Deniz Taşımacılığı Kılavuzu. İstanbul: Özgür Ajans
- Akarsu, M, Kumar, S. (2002). IAME, Turkish Container Ports: An Analysis of Problems and Potential Opportunities Panama.
- Alderton, P. (2005). Port Management and Operations. Londra: MPG Boks
- Alderton, P. (1995). Sea Transport. Londra: Thomas Reed Publications
- Amerin, G. (2007). EUROSTAT: Maritime transport of goods and passengers 1997-2005.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073_46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-SF-07-094. (25 Eylül 2007).
- Başer, S. (2004). Türkiye'nin Uluslararası Denizlerdeki Tarifersiz Gemi Taşımacılığının Ekonomik Analizi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 6(2):1-20
- Berköz, L, Tekba, D. (1999). 39th European Congress of the Regional Science Association : The Role Of Ports In The Economic Development Of Turkey. Dublin/İrlanda.
- Brooks, M. (2000). Sea Change in Liner Shipping. Oxford: Elsevier Science Ltd
- Containerization International Year Book, (2006). Informa Group. Londra
- Deniz Ticaret Odası. (2007). Deniz Sektör Raporu 2006 . İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası. (2006). Deniz Sektör Raporu 2005 . İstanbul
- Deniz Ticaret Odası. (2005). Deniz Sektör Raporu 2004 . İstanbul
- Devlet Planlama Teşkilatı (1995). Ulaştırma Alt Komisyonu. Türkiye - At Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu raporları Cilt 4, Ankara



Devlet Planlama Teşkilatı. (2006). Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007-2013 Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.

Deveci, A, Cerit, G ve Tuna, O Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi, Determinants of Intermodal Transport and Turkey's Transport Infrastructure Dünya Gazetesi, (30 Eylül 2004) Sayı:7410, s:2

Ece, N. Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği: Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi. http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/J_Nur_Ece_Ozellestirme.htm (22.Eylül 2007)

Egyedi, T. (1996). The Standardized Container: Gateway Technologies In Cargo Transportation. Department of History of Science and Technology, Royal Institute of Technology Stockholm.

ECSC (European Community Shipowners' Associations). (2006). Annual Report 2005-2006. Brüksel.

ECSC (European Community Shipowners' Associations). (2007). European Ports Policy. 2931/07. Brüksel

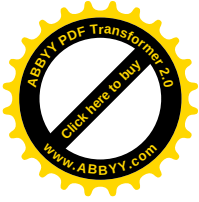
Erdal, M.(2004). “İki Önemli İtalyan Limanı: Trieste ve Gioia Tauro”, Dünya Gazetesi, Perembe Rotası , Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7410, 30 Eylül 2004, s:2. İstanbul

Erdal, M.(2004). “Lojistikte Bir Dünya Devi: Rotterdam”, Dünya Gazetesi, Perembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7358, 5 Ağustos 2004, s:2. İstanbul

F.I.C.S Latache, M. (1998). Port Agency . Londra: Witherby Publishers

Ferrari C, Parola F ve Morchio E. (2006). Southern European Ports And The Spatial Distribution Of EDCs . Maritime Economics & Logistics . Sayı:(8) :60–81

Güneş M . İzmir Ticaret Odası : Avrupa Kruvaziyer Sektörüne Genel Bakış. <http://www.izto.org.tr/> (20 Eylül 2007)



İlgar, R, Koca, N. (2006). Su Yönetiminde Ülkemiz Kıyı Sularının Ekolojik Taşımacılıkta Kullanım Potansiyeli. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi. 5(16): 122-134.

Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA). (2007). ESPO Annual Report 2006- 2007 : A Market Report on the European Seaport Industry and An Overview of EU Policy Developments and ESPO Activities. İspanya

ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics). (2007). ISL: Monthly Container Port Monitor.

http://www.isl.org/products_services/publications/mcpm.shtml. (25 Eylül 2007).

ISF (International Shipping Federation). (2007). Annual Review 2007. İngiltere.

Layos, L. (2007). EUROSTAT: Passenger mobility in Europe.

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073,46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-SF-07-087. (25 Eylül 2007).

Mahieu, Y. (2007). Eurostat Transportation Report : Highlights of the Panorama of Transport 1990-2005.

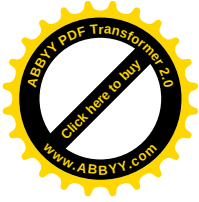
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073,46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-SF-07-077, (15 Eylül 2007).

Marsilya Limanı (http://www.marseille-port.fr/site2005/v_anglaise/index.htm, 22.08.2007)

Notteboom, T, Winkelmanns, W, ESPO. (2004). Factual Report On The European Port Sector 2004-2005. Brüksel

Pallis, A. (2006). Towards A Common Ports Policy? Eu-Proposals And The Ports Industry's Perceptions. Claverton Down, İngiltere

Pinder, D, Slack, B. (2004). Shipping and Ports in the Twenty-first Century. Londra: Routledge.



Rekabet Kurumu Başkanlığı. (2005). Rekabet Kurulu Kararı (Önaraştırma); Dosya Sayısı : 2004-4-170, Karar Sayısı : 05-18/201-65. İstanbul.

T.C. BAŞBAKANLIK Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı ss: 642-650. Ankara.

T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, Limanlar

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/limanlar/limaniskele.asp> . (15 Eylül 2007)

T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, İstatistikler.

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> . (15 Eylül 2007)

Tuna, O. (2002). “The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey”, *Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry*, Proceedings of the 2nd International Gwangyang Port Reform and International Conference for the 20th Anniversary of Korean Association of Shipping Studies, Gwangyang, Kore, s. 200-228

UNCTAD. (2006). Review of Maritime Transport 2006. New York

Valensiya Limanı .(<http://www.valenciaport.com/cultures/es-ES/>, 20.08.2007)

Vira Haber. (www.virahaber.com , 22.08.2007)

Yeşilbağ, L. (1999). Gemi İnşaatı Ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 – Bildiri Kitabı. İstanbul