

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010

DÜNYA KONTEYNER TAŞIMACILIĞI PAZARINDA TÜRKİYE’NİN YERİ

Alpaslan ATEŞ¹
Şengül KARADENİZ²
Soner ESMER³

ÖZET

Deniz taşımacılığı çok eski tarihlerden beri insanların kullandığı bir taşımacılık türüdür. Zamanla deniz taşımacılığında insanların talepleri ve gelişen teknolojik imkânlarla birlikte değişiklikler görülmeye başlanmıştır. Deniz taşımacılığında görülen en önemli değişikliklerden bir tanesi ise deniz taşımacılığının sanayileşmesi olarak da adlandırılan konteyner taşımacılığıdır. Konteyner taşımacılığında Çin, Singapur gibi Asya ülkeleri dünya sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır. Bu durumun temel nedeni konteyner taşımacılığının ülkenin dış ticaretiyle ve aktarma yük potansiyeliyle doğrudan ilgili olmasıdır. Türkiye, özellikle doğu batı ticaret ekseninde önemli coğrafik bir konumda bulunmasına rağmen dünya konteyner taşımacılığı pazarında hak ettiği yeri aldığını söylemek mümkün değildir. Öyle ki dünyada en fazla konteyner elleçlemesinin yapıldığı Shanghai ve Singapur limanları, Türkiye toplam konteyner elleçlemesinin yaklaşık 6 katını, Rotterdam, Hamburg, Antwerp gibi önemli Avrupa limanları ise yaklaşık 2 katını gerçekleştirmektedir.

Bu araştırmanın amacı; konteyner taşımacılığının ana bileşenleri hakkında bilgi vermek, deniz taşımacılığının içerisinde konteyner taşımacılığının önemini belirlemek ve mevcut istatistikleri değerlendirerek Türkiye'nin bu pazarda mevcut durumuna ve eksikliklerine dikkat çekmektir.

Anahtar Kelimeler: Deniz taşımacılığı, Liman, Konteyner, Elleçleme, Gemi

THE POSITION OF TURKEY IN GLOBAL CONTAINER TRANSPORTATION MARKET

ABSTRACT

Sea transportation is a transportation type that people have been using since the ancient times. With the developments in technology and demands of the people, changes started to be seen in sea transportation which is also named as industrialization of sea transportation. In container transportation, Asian countries like China, Singapore are

¹ Öğr. Gör., Rize Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu,
Alpaslan.ates@rize.edu.tr

² Öğr. Gör., Rize Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu,
sengul.karadeniz@rize.edu.tr

³ Yrd. Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, soner.esmer@deu.edu.tr

located in the first place in the world ranking. The main reason of this situation is that the amount of container transportation is directly linked the import's and export's rates of a country. In addition to high amount of import and export, significant amount of transit transportation is done in these countries. Although Turkey has an important geographical position, it is not possible to say that it has taken the right place in global container transportation. It is taking attention that the total amounts of container handled in Turkish ports are not as many as the numbers of the container which is handled in only one main port of the world. Among the best ranked ports of the world Ambarlı port was in the 70th places in 2006 and 55th places in 2007.

The purpose of this research, to provide information about the main components of container transportation and to determine the significance of Turkey's potential and shortcomings in the market.

Key Words: Marine transportation, Seaport, Container, Handling

GİRİŞ

1970'li yıllar sonrasında dünya ekonomisinin küreselleşme adı altında yeniden yapılanması sonucunda ülkeler arasında dış ticaret miktarları önemli oranda artmıştır. Artan dış ticaret, beraberinde ulaştırma faaliyet için talep yaratmaktadır. Ulaştırma; insan veya eşyanın bir noktadan başka bir noktaya hareketini ifade eder. Başka bir ifadeyle ulaştırma, üretilen mal ve hizmetlerin farklı taşıma sistemleri ile üretim merkezinden tüketim merkezine hareketini sağlar.

Günümüz taşımacılık sistemlerinde karayolu, demiryolu, havayolu, deniz yolu, boru hatları ve en az iki ulaştırma sisteminin kullanıldığı modlararası ulaştırma kullanılmaktadır. Kullanılan bu sistemler içerisinde miktar olarak en fazla paya deniz taşımacılığı sahiptir. Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i ve Türkiye dış ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (Topaloğlu, H. 2007). Nüfus artışı, bölgesel kaynak yetersizlikleri, hızlı endüstrileşme, yaşam şartlarının yükselmesi, kara yollarındaki aşırı yoğunluklar ve bölgesel doğal kaynaklar deniz taşımacılığının miktarını her geçen gün arttırmaktadır. Deniz yoluyla bu oranda taşıma yapılmasının nedeni, bu taşımanın sağladığı ölçek ekonomisinden ve diğer avantajlardan kaynaklanmaktadır. Bu avantajları şöyle sıralayabiliriz: Daha emniyetli olması, taşınan ürün miktarına göre hızlı olması, dünyanın ¾'ünün su olmasının yarattığı mecburiyet, daha fazla miktarda yük tek seferde taşınabilmesi ve taşıma sırasında diğer ülkelerin sınırlarından çok açık denizin kullanılması gibi etkenler deniz taşımacılığının tercih edilmesine sebep olmaktadır. Ayrıca deniz yolu ile yapılan taşımacılık havayolu ile yapılan taşımacılığa göre 15-20 kat, karayoluna göre 7-10 kat ve demiryoluna göre yaklaşık 3-4 kat daha ucuza taşınabilmektedir (Ece, 2006; Kılıç, 2006). Bu durum taşıtanların deniz yolunu tercih etmelerinde en önemli etkenlerden birini oluşturmaktadır.

Talep yapısının farklılaşması, hızın önem kazanması, artan dünya nüfusuna endeksli olarak büyük miktarda yükün aynı anda taşınması gereksinimi gibi sebeplerden dolayı limandan-limana taşımacılık biçimi (unimodal), yerini kapıdan kapiya taşımacılığa bırakmaktadır. Kapıdan kapiya taşımacılığı sağlayacak olan taşıma sistemi ise kombine taşımacılığa uygun olan konteyner taşımacılığıdır.

1. KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ ANA BİLEŞENLERİ

Konteyner taşımacılığının babası sayılan Malcolm P. McLean, Haboken limanında küçük bir taşıma şirketi işletirken, standart yükleme ve indirme yöntemlerinden farklı bir taşıma yöntemi fikri geliştirmiştir. Geliştirdiği bu fikir günümüz konteyner taşımacılığının temelini oluşturmuştur. Konteyner taşımacılığında, "İdeal X" isimli gemiden ilk konteyner taşıyıcı gemi olarak bahsedilir. Bu gemiye 26 Nisan 1956'da Newark limanından yüklenen 56 konteyner, Houston limanına götürmek üzere yola çıkmıştır. Sadece konteyner taşımak için tasarlanmış gemi ise 1956 yılında tanker gemisinden dönüştürülen 60 konteyner taşıyabilen "Maxton" isimli gemidir (Solmaz, ve Saygılı, 2008; Erdal, 2008).

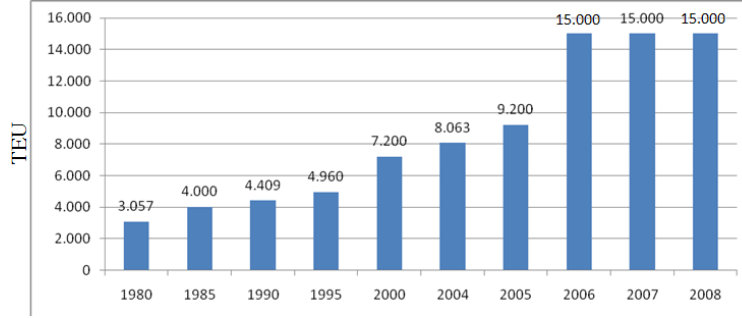
Geçen süre zarfında konteyner taşımacılığı çok önemli atılımlar yapmıştır. Günümüzde konteyner taşımacılığı konteynerin kendisi, konteyner gemileri, konteyner limanları, gemi işletmeleri, deniz acenteleri gibi bileşenlerden oluşmaktadır. Ancak en önemli bileşen olmaları nedeniyle konteyner gemileri ve konteyner limanları ele alınacaktır.

1.1. Konteyner Gemileri

Deniz ticaretini etkileyen en önemli eğilim genel olarak verimlilik ve üretkenliği artırma eğilimleridir. Bu durum gemilerin daha hızlı, daha donanımlı ve daha büyük olmasına neden olmaktadır.

Deniz taşımacılığında temel öğeler olan gemi ve limanlar taşınan yükün özelliğine göre farklı yapı ve özelliktedirler. Gemiler genel olarak ticaret, hizmet, savaş ve gezinti gemileri olmak üzere dört temel gruba ayrılabilir. Deniz yük taşıma sektöründe ise ticaret ve hizmet gemileri etkin rol almaktadırlar. Ticaret gemileri; yük, yolcu, yük-yolcu ve balıkçı gemileri olmak üzere kendi içerisinde gruplandırılırlar. Yük gemileri ise; kuru yük gemileri (kırkambar, dökme yük, konteyner, kereste, soğuk depolu, canlı hayvan, cevher, araba), sıvı yük tankerleri (ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz, kimyasal madde, sıvı gıda) ve çok amaçlı gemiler (petrol-dökme-cevher, petrol-dökme yük ve petrol-cevher) olarak sınıflandırılmaktadırlar (Tozar,1997).

Konteyner gemi boyları son yıllarda çarpıcı bir şekilde büyümüştür. Şekil 2'de konteyner gemilerinin kapasite gelişimi sunulmuştur.



Şekil 2: Konteyner Gemilerinin Kapasite Gelişimi (TEU)
Kaynak: Arduino ve Murillo, 2009.

Emma Mearsk adlı gemi, 15.200 TEU'luk kapasitesi ile konteyner gemi neslinin ulaştığı en son noktası olarak değerlendirilmektedir. Emma Mearsk gemisini 14.000 TEU kapasitesi ile MSC Danit ve Beatrice (http://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship) gemileri takip etmektedir. Günümüzde dünya üzerinde sadece birkaç liman (Singapur, Hong Kong, Rotterdam v.b.) sahip oldukları Ultra Post Panamax tipi rıhtım vinçleriyle bu gemilere hizmet verebilmektedir. Bu limanlar ana liman olarak adlandırılmaktadır.

1.2. Konteyner Limanları

UNCTAD (1992), "Liman Pazarlaması ve Üçüncü Nesil Limanlar" adlı çalışmasında geliştirdiği bir modelle limanların tarihsel gelişimini üç döneme ayırmaktadır. Bu ayırmda liman hizmetinin kapsamı, geleneksel olarak yükün yüklenip boşaltılması fonksiyonu ile başlamakta ve limanların 1980'lerden sonra geniş ölçekli lojistik merkez ve katma değer hizmetlerin verildiği alanlar olarak tanımlanmasına kadar genişletilmektedir. Bu gelişim modeli dünya ekonomik gelişiminin belirlilik esasına göre tahmin edilmesi durumunda mümkündür.

Üçüncü kuşak limanların gelişiminde dünya ticaretindeki küreselleşmenin ve modlararası taşımanın ve dolayısıyla konteynerizasyonun artan önemi belirleyici etken olmuştur (Beresford ve diğerleri, 2004; 94). 1960'lardan günümüze, özellikle terminallerde, konteynerlerde ve Ro-Ro yüklerinin yükleme ve boşaltma yöntemlerindeki teknolojik değişimler limanlar ile limanları çevreleyen şehirler arasındaki güçlü bağları zayıflatmıştır. Aynı zamanda bu teknolojik gelişimler limanlarla hinterlandları arasındaki bağı güçlendirmiştir. Limanlar bir hizmet sahası ve alt yapısı olarak ulusal ve uluslararası taşıma amacına yönelik olarak evrim geçirmiştir (Teilet, 1996).

Ancak dünya ekonomisi sürekli bir değişim halindedir ve bu yüksek düzeydeki pazar belirsizliği UNCTAD'ın tanımladığı liman modelleriyle uyumsuzdur. İşte bu noktada limanların belirsizlik ortamına uyumlu "çevik" bir yapıda olması gerçeği ortaya çıkmaktadır. Birinci ve ikinci kuşak liman

işletmeciliği dönemi, daha çok düşük katma değer hizmetlerle donatılmış ve limanın temel fonksiyonlarını yerine getirildiği bir dönemdir. Üçüncü kuşak limanlar ise günümüzün değişen pazar koşullarına, belirsizliklere ve dış çevre şartlarına uyum sağlamada yetersiz kalmaktadırlar. Bu belirsizliklerle başa çıkmak adına, diğer endüstri dallarında uygulandığı gibi limanlar da daha esnek daha çevik yeni bir lojistik yaklaşıma uyum sağlamalıdır. Bu yeni yaklaşım “dördüncü kuşak limanlar” olarak tanımlanmıştır (Esmer, 2010;7-9).

“Dördüncü kuşak limanlar” kavramını doğrudan kullanmasa da bazı kaynaklar limanların değişen rollünü başka şekilde ifade etmiştir. Bu açıdan dördüncü kuşak limanlar bir anlamda pazardaki belirsizliğe uyum gösteren “çevik limanlar”dır (Paixao ve Marlow, 2003;335) ve bu limanlar değer odaklı tedarik zinciri sisteminin (value driven chain system) önemli bir üyesidir (Robinson, 2003; 655).

Konteyner terminalleri konteyner yükünün taşıma modunu değiştirdiği alanlardır. Yenilenen ya da değişen taşıma modlarının birisi mutlaka denizyoludur. Bir anlamda konteyner denizden ya da karadan terminale ulaşmakta, terminal sahasındaki ekipmanlar ile elleçlenerek denizyolundan tekrar denizyoluna veya kara ya da demir yoluna (ya da tersine) aktarılmaktadır. Konteyner terminalleri konteynerin taşıtandan taşıyana veya taşıyandan taşıtana teslim edildiği; konteynerin gemiye yüklendiği, gemiden tahliye edildiği ve konteynerin geçici olarak depolandığı sahalardır.

Konteyner terminallerinde temelde 3 fonksiyon vardır, bunlar konteynerin taşınması, depolanması ve konteyner elleçlenmesidir. Bahsedilen temel fonksiyonlar aşağıda sunulmuştur:

- **Ulaştırma fonksiyonu:** Konteynerlerin terminal sahasına geliş/gidişleri deniz, demir ve karayolu olmak üzere 3 tip taşıma moduyla gerçekleştirilmektedir. Sıvı yük terminallerinde boru yolu taşıma modu da kullanılabilir. Denizyolundan gelen/giden yük ana ve besleyici hatlarla transfer edilmektedir. Genel olarak konteyner limanlarında denizyolu servisleri periyodik olarak (düzenli hat taşımacılığı) gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle denizyolu taşımalarının planlanması bir zorunluluktur. Ayrıca yükün liman sahası içinde taşınması ihtiyacı doğrultusunda liman içinde taşıma faaliyeti bulunmaktadır.
- **Depolama fonksiyonu:** Konteyner terminallerinde kullanılan taşıma modlarındaki zaman sınırları ve düzensizlikler, konteyner terminallerinde yükün depolanması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu durum lojistik anlamda stok yönetimi ile örtüşmektedir. Konteynerin doğrudan liman sahasına girerek gemiye yüklenmesi ya da gemiden tahliye edilen konteynerin doğrudan çıkış kapısına yönlendirilmesi (supalan) uygulamada çok az rastlanan bir durumdur. Tüm modların birbiriyle uyumunun sağlanması ve konteynerin olabilecek en kısa sürede terminal sahasından ayrılması her konteyner terminal işletmecisinin temel amacıdır. Yeterli geri sahanın bulunmaması durumunda limanda kalan yük, limana ardiye geliri olarak

yansımadır. Diğer yandan limanın lojistik hizmet vermesi durumunda yükün liman sahasında daha uzun sürelerle kalması gerekir. Ancak genel olarak, teknik bir terimle konteynerin sahadaki işgaliye oranının (dwell time) olabilecek en düşük seviyede seyretmesi gereklidir. Terminal sahaları konteynerin özelliğine göre ihraç/ithal/boş/aktarma yük ayrımı gözetilerek sahaya istiflenmektedir. Limanın daha çok ithal/ihraç ya da aktarma yüke hizmet etmesi terminal depolama tasarımını doğrudan etkilemektedir.

- **Yük elleçleme fonksiyonu:** Temel olarak limanlarda verilen elleçleme hizmeti yükün gemiden limana, limandan gemiye, limandan kara vasıtasına ya da kara vasıtasından limana aktarılmasını içerir. Bundan başka konteyner içindeki yükün elleçlenmesi terminal sahasında bulunan “konteyner yük istasyonları”nda (CFS) gerçekleştirilen bir hizmettir. Buna göre yükler CFS sahasında konteyner içine forkliftler yardımıyla istiflenmekte ya da tahliye edilen konteynerlerin içindeki yükler yine CFS’de boşaltılmaktadır. CFS hizmeti günümüzde özellikle önemli oranda terminallerde terk edilmeye başlamıştır. Terminaller sınırlı olan sahalarını geliri nispeten az olan CFS operasyonlarına ayırmak istememektedirler. Özellikle Hamburg, Rotterdam gibi dünyanın önde gelen konteyner limanlarında CFS fonksiyonu, liman sahasının dışında lojistik merkezlerde yerine getirilmektedir. Bundan başka yükün gemi yüklemesi/tahliyesi ve depolama sahasında stoklanmasında yük elleçleme fonksiyonu aktif rol oynar.
- **Diğer fonksiyonlar:** Konteyner terminallerinin fonksiyonları bahsedilen bu 3 fonksiyonla sınırlı değildir. Bu temel fonksiyonlara ek olarak güvenlik, emniyet, lojistik, katma değerli hizmet, konteyner/ekipman bakım onarım istasyonları, gümrük istasyonları ve karantina gibi fonksiyonlar da bulunmaktadır.

Konteyner limanlarının planlamasında coğrafik konum önem arz ederken gemilerin liman seçiminde daha öncelikli tercih sebepleri limanın gemi için fiziki uygunluğu, hinterlandıyla yeterli bağlantısının olup olmadığı, yükü elleçlemek için yeterli ekipmanının durumu, verilen hizmetin kalitesi ve güvenilirliği gibi pek çok faktörler önem kazanmaktadır. Gerekli imkânlara sahip olmayan limanlar gemiler ve işletmecileri tarafından çoğunlukla tercih edilmezler. Örneğin Hopa Limanı ile Batum Limanı birbirlerine çok yakın olan limanlar olmasına rağmen Batum Limanında gemiler günlerce sıra beklerken Hopa Limanı çok az sayıda gemiye hizmet verebilmektedir. Bu durumun birkaç sebebi olabilir. Ancak limanın fiziki şartlarının yeterli olmaması bu durumun en önemli nedenlerinden bir tanesidir.

2. TÜRK LİMANLARININ DÜNYA VE AVRUPA KONTEYNER LİMANLARI İÇİNDEKİ YERİ

Deniz yolu ile konteyner taşımacılığında Transatlantik (Avrupa-Amerika arası), Transpasifik (Asya-Amerika arası) ve Avrupa- Asya Hattı (Uzakdoğu ile Avrupa arasında) olmak üzere üç ana hat bulunmaktadır. Bu hatlar içerisinde ise en yoğun olanı Transpasifik hattıdır. Nedeni; bölgedeki limanların konteyner

taşımacılığına uygun alt yapı hizmetlerini geliştirmeleri ve bölgedeki işletmecilerin konteyner taşımacılığına yönelmeleridir (Kozanhan, 2008). Ancak bu özellikleri de kapsayan en önemli neden Uzakdoğu ve Amerika pazarlarındaki yük yoğunluğudur.

Türkiye güneyinde Uzakdoğu ve Avrupa arasındaki Avrupa-Asya denizyolu hattı güzergâhında ve düşük sapma mesafesiyle, kuzeyinde ise TRACECA projesi içinde yer almaktadır. Türk limanları 2009 yılında bir önceki yıla göre toplam % 14'lük bir düşüş ile toplamda 4,5 milyon TEU elleçlerken dünyada ancak 24. sırada yer alabilmiştir. 2008 yılında ise Türkiye 5,3 milyon TEU ile dünyada en çok konteyner elleçleyen ülkeler arasında 12. Sırada yer almaktadır (Review of Maritime Transport, 2009: 111). Konteyner taşımacılığının gelişmesi ülke dış ticareti ile önemli derecede ilişki göstermektedir. Tablo 2'de dünyanın en önemli 20 konteyner limanı görülmektedir.

Tablo 2: Dünya Sıralamasına Giren İlk 20 Konteyner Limanı (x 1000 TEU)

2009/Sıra	Liman	Ülke	2008	2009
1	Singapore	Singapore	29.918	25.870
2	Shanghai	Çin	27.980	25.002
3	Hong Kong	Çin	24.494	20.900
4	Shenzhen	Çin	21.400	18.250
5	Busan	Güney Kore	13.453	11.980
6	Guangzhou	Çin	11.001	11.190
7	Dubai Ports	BAE	11.827	11.124
8	Nigbo&Zhoushan	Çin	11.226	10.502
9	Qingdao	Çin	10.320	10.260
10	Rotterdam	Hollanda	10.784	9.743
11	Tianjin	Çin	8.500	8.700
12	Kaohsiung	Tayvan	9.677	8.581
13	Antwerp	Belçika	8.663	7.310
14	Port Klang	Malezya	7.974	7.300
15	Los Angeles	ABD	8.083	7.261
16	Hamburg	Almanya	9.737	7.008
17	Tanjung Pelepas	Malezya	5.600	6.000
18	Long Beach	ABD	6.488	5.068
19	Xiamen	Çin	5.035	4.6804
20	Bremen	Almanya	5.529	4.565

Kaynak: www.portofrotterdam.com, 2010

Avrupa ölçeğine baktığımızda ise Tablo 3'e ulaşılır. Avrupa konteyner limanları arasında ilk 20'de Türkiye'den sadece Ambarlı limanı yer almaktadır. Ambarlı liman kompleksinde Marport, Kumport ve Mardaş limanları elleçlemelerinin toplamı Türkiye'nin bu sıraya

Tablo 3: Avrupa Sıralamasına Giren İlk 20 Konteyner Limanı (x 1000 TEU)

2009 Yılı Sıra	Liman Adı	Ülke	2008 (TEU)	2009 (TEU)
1	Rotterdam	Hollanda	10.784	9.743
2	Antwerp	Belçika	8.663	7.310
3	Hamburg	Almanya	9.737	7.008
4	Bremen	Almanya	5.529	4.565
5	Valencia	İspanya	3.602	3.654
6	Felixstowe	İngiltere	3.200	3.100
7	Algeciras	İspanya	3.324	3.043
8	Gioia Tauro	İtalya	3.468	2.800
9	Marsaxlokk	Malta	2.300	2.330
10	Zeebrugge	Belçika	2.210	2.328
11	Lea Havre	Fransa	2.450	2.234
12*	Ambarlı	Türkiye	2.301	1.836
13	Barcelona	İspanya	2.570	1.800
14	Genoa	İtalya	1.767	1.534
15	St. Petersburg	Rusya	1.983	1.450
16	Southampton	İngiltere	1.710	1.350
17	La Spezia	İtalya	1.246	1.046
18	London	İngiltere	1.167	846
19	Constantza	Romanya	1.381	584
20	Lisbon	Portekiz	556	501

Kaynak: www.portofrotterdam.com, 2010

Dünya konteyner taşımacılığının (aktarmalar hariç) 2016 yılında 287 milyon TEU ve 2020 yılında 371 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir (UNCTAD; 2009). Türkiye'nin bu gelişimden aldığı payın artması için dünya ve Avrupa sıralamasında üst sıralara çıkması gerekmektedir.

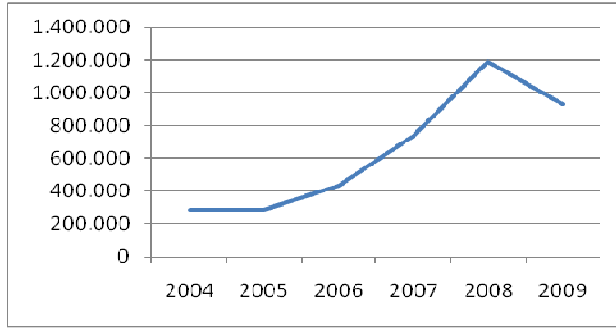
3. TÜRKİYE'DEKİ KONTEYNER LİMANLARI VE MEVCUT DURUMU

Konteyner taşımacılığı sağladığı avantajlardan dolayı hızla dünya ticaretinin bir parçası olmuş ve dünyada 2008 yılında 2007 yılına göre %5,4 artarak 137 milyon TEU kapasiteye ulaşmıştır. Bu rakam limanlardaki aktarmalarla birlikte 2008 yılında 498 milyon TEU'ya tekabül etmektedir (UNCTAD, 2009). Başka bir deyişle limanlarda yapılan toplam elleçleme yarım milyar TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye'deki konteyner limanları 2008 yılında dünyada gerçekleşen elleçlemenin yaklaşık % 1'i olan 5,3 Milyon TEU'luk kapasiteye ulaşabilmiştir.

Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında yer almakta ve hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya ve Avrupa'dan ulaşımın odağında bulunmaktadır. Bu coğrafik avantajının yanı sıra yaklaşık 4500 deniz millik sahil

şeridine sahip olması ile deniz ulaşımının ülkenin her noktasında etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Ancak küresel rakamlardan anlaşıldığı gibi Türkiye, tüm bu özelliklere sahip olmasına rağmen dünya konteyner taşımacılığında söz sahibi olamamaktadır.

Türkiye, dünyada meydana gelen ilerlemelere paralel olarak kendini geliştirmek durumundadır. Bu gelişimi tetikleyen birçok unsur vardır. Dinamik bir ekonomik yapıya sahip Türkiye’de GSYİH’nın dünyadaki diğer ülkelere nazaran daha hızlı gelişmesi neticesinde sürekli artan bir yük potansiyeli bulunmaktadır. Bundan başka Türkiye’nin içinde bulunduğu coğrafya, özellikle doğu Akdeniz ve Karadeniz yükleri için aktarma yüklerden pay alma potansiyelini güçlendirmektedir. Nitekim Türk limanlarındaki aktarma konteyner elleçlemeleri, özellikle Pire limanında yaşanan sorunların da etkisiyle, 2009 yılı kriz ortamındaki düşüş de dahil son altı yılda ortalama % 31 oranında büyümüştür (Şekil 3).



Şekil 3: Türk limanlarında elleçlenen aktarma konteynerin gelişim grafiği (TEU)

Kaynak: TÜRKLİM, 2010

Bu noktada Türkiye’nin dünya konteyner taşımalarından aldığı mevcut % 1’lik payın artması için yapılması gereken faaliyetler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Türk konteyner gemi filosu geliştirilmelidir,
- Konteyner limancılık altyapısı güçlendirilmelidir.
- Türkiye’nin bölgesindeki aktarma yükten daha fazla pay alınmalıdır,

Aktarma yükten pay almak için coğrafi konum üstünlüğü önemli bir kıstastır ancak tek başına yeterli değildir. Özellikle ana ticari rotalardan sapma payı olan Türkiye gibi ülkelerin ticari gemi filolarını ve limancılık alt yapılarının güçlü olması gerekmektedir. Bu noktada Türk bayraklı konteyner gemi filosunun mevcut durumu ve Türkiye’deki konteyner limancılık altyapısının mevcut durumunun ele alınması gerekir.

4. TÜRK KONTEYNER FİLOSUNUN MEVCUT DURUMU

2009 Yılı başı itibariyle, Türkiye toplam dünya filosu içinde 912 gemi ve % 0.7 oran ile 26. sırada yer almaktadır (ISL Ocak-Şubat 2009). Toplam 912 geminin sadece 42'si konteyner gemisidir ve konteyner gemilerinin toplam taşıma kapasitesi ise 71 bin TEU'dur (Deniz Sektörü Raporu; 2009). Dünya konteyner filosu ile Türkiye konteyner filosunun karşılaştırılması açısından Tablo 4 hazırlanmıştır.

Tablo 4: 2009 yılında dünya ve Türkiye'deki konteyner gemilerinin temel özellikleri (100 GRT ve üzeri gemiler)

	Dünya	Türkiye
Konteyner gemi sayısı	4.638	42
TEU kapasitesi (TEU)	12.142.444	71.000
Ortalama gemi kapasitesi (TEU)	2.618	1.690

Kaynak: UNCTAD; 2009, Deniz Sektörü Raporu; 2009.

Fikir vermesi açısından Türkiye'nin içinde bulunduğu pazar şartlarında yer alan ülkelere bakıldığında Tablo 5'e ulaşılır.

Tablo 5: Akdeniz pazarında konteyner taşımacılık kapasitesine sahip önemli ülkeler

Ülke	Dünya Filosundaki Sırası	Toplam konteyner filo kapasitesi (TEU)
Yunanistan	5	238.000
Malta	8	309.000
Güney Kıbrıs	10	449.000
İtalya	17	138.000
Fransa	23	147.000
Türkiye	26	71.000

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2009

Türk ticari gemi filosundaki konteyner gemilerinin sahip oldukları taşıma kapasitesi Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgedeki diğer ülkelere göre çok düşüktür. Bu durum önemli bir pazara sahip olan Türkiye'nin dış ticaretinde yabancı bayraklı gemi kullanımının ağırlıklı olmasını da açıklamaktadır. Öyle ki Türk Bayraklı gemiler 1999-2008 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 23.72 oranında pay almışlardır (Deniz Sektörü Raporu; 2009). Türk konteyner gemi filosunun zayıf olması aktarma yük taşımacılığında Türkiye'nin bölgedeki aktarma yük payını da azaltıcı etkiye sahiptir.

5. TÜRK KONTEYNER LİMANLARININ MEVCUT DURUMU

Dünya limanlarında konteyner elleçlemesi 1960'lı yılların ikinci yarısında yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak Türkiye limanlarında konteyner elleçlemesi 1980'li yılının ikinci yarısında görülmeye başlanmıştır. Özel sektörün de girişimleriyle ancak 90'lı yıllarla birlikte Türk limanlarında konteyner hareketleri yoğun bir şekilde görülmektedir (Çetinkaya; 2010).

Dünya konteyner piyasasına geç girmenin etkisiyle Türkiye'de konteyner trafiğinin gelişimi dünyadaki gelişimin her zaman üstünde yer almıştır. Türkiye'de 1987 yılında ilk özel konteyner terminalinin (Gempport) işletmeye açılmasının ardından, konteyner limancılığında özel sektörün payı her geçen gün artmıştır. Günümüzde özelleştirme politikalarının sonucunda kamu tarafından işletilen konteyner limanı sayısı sadece ikiye düşmüştür (Haydarpaşa ve İzmir Alsancak limanı).

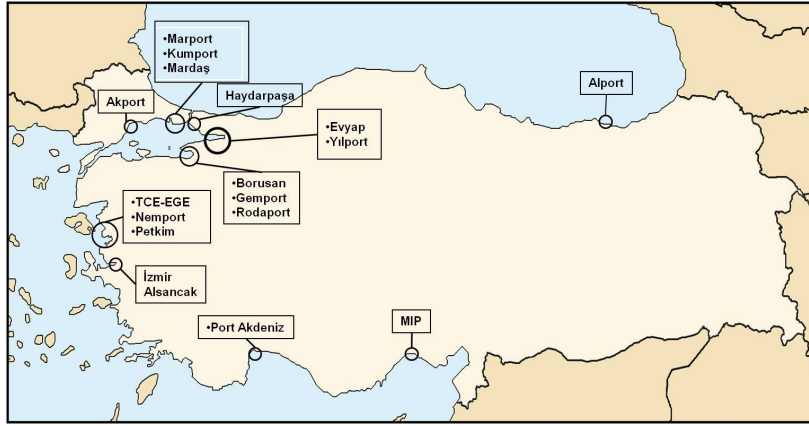
2009 yılı kriz rakamları da dahil son Türkiye'de konteyner trafiğinin gelişim hızı % 12,6 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 6). Bu ortalama büyüme rakamı, dünya toplam rakamının (ortalama % 10) üstündedir.

Tablo 6: Türkiye'de konteyner trafiğinin gelişimi

Yıllar	Toplam Elleçleme (TEU)	Değişim (%)
2000	1.819.281	24
2001	1.736.682	-5
2002	2.178.648	25
2003	2.481.398	14
2004	3.088.813	24
2005	3.304.586	7
2006	3.826.936	16
2007	4.695.449	23
2008	5.282.943	13
2009	4.520.748	-14

Kaynak: TÜRKLİM, 2010

Türkiye, yüksek konteyner yük trafiği gelişim oranlarına rağmen liman alt yapısı olarak dünya standartlarının gerisinde kalmıştır. Bunun nedenleri olarak limanların yeterli fiziki şartlara sahip olmaması, bölgedeki aktarma yüklerden yeterince pay alınamaması (ana liman eksikliği), dünyada meydana gelen teknolojik gelişmelere ayak uyduramaması ve kalifiye eleman yetersizliği gibi olumsuzluklar sayılabilir. Türkiye'de konteyner elleçleyen 17 liman mevcuttur (Şekil 4).



Şekil 4: Türkiye’de faaliyet gösteren konteyner limanları
Kaynak: TÜRKLİM, 2010

Türkiye’deki konteyner limanları, yerel ve aktarma yük yoğunluğuna bağlı olarak daha çok Marmara bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Türkiye’deki konteyner limanlarını son yıllarda gerçekleştirdikleri elleçlemeler Tablo 7’de sunulmuştur.

Tablo 7’de görüldüğü gibi Türkiye’deki konteyner limanları dünyadaki ilk 20 konteyner limanına göre çok düşük kapasiteli limanlardır. Bu durum Türkiye’de bir özellikle aktarma yüklere ve ana gemilere hizmet verebilecek bir ana limanın olmamasından ve Türk limancılığının plansız gelişimden kaynaklanmaktadır.

Tablo 7: Türkiye’de konteyner elleçlenen limanlar (TEU)

	2005	2006	2007	2008	2009
Akport	1.292	235	1.956	32.827	3.177
Kumpport	438.849	531.382	665.684	649.466	476.513
Mardaş	161.545	198.475	276.270	359.684	200.159
Marport	589.644	720.603	997.910	1.252.936	1.159.358
Evyap	14.007	32.988	77.995	108.958	156.321
Yilport	33.785	35.830	68.777	135.495	133.368
Borusan	90.513	94.772	113.805	140.449	146.240
Gempport	240.953	274.559	341.326	336.287	214.056
Rodaport				21.809	84.653
Haydarpaşa	340.629	400.067	396.637	356.272	187.365
İzmir	784.377	847.926	898.217	911.177	826.645
Tce-Ege					885
Nemport					6.902
Petkim					357
Port Akdeniz	11.843	40.247	63.399	67.053	59.528
Mersin	596.289	643.749	782.028	887.918	843.917
Trabzon	310	5442	10.345	22.141	21.057
Toplam	3.304.586	3.826.936	4.695.449	5.282.943	4.520.748

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr (01.09.2010)

Bir milyon TEU elleçleme sınırını geçen tek liman olan Marport konteyner limanını içinde bulunduğu Ambarlı liman tesislerinde yer alan Kumport ve Mardaş limanları ile birlikte ele almak, aynı ard bölgeye hizmet vermeleri ve aynı bölgede yer almalarından dolayı daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Nitekim istatistiklere bu limanlar tek tek değil “Ambarlı limanı” olarak girmektedir. Ambarlı limanlar bölgesinde yer alan bu üç limanın elleçleme toplamı 2009 yılı Türkiye konteyner elleçlemesinin % 41’ini oluşturmaktadır. Yine 2009 yılında Marmara bölgesi toplamı ise Türkiye toplam konteyner elleçlemesinin % 61’ini oluşturmaktadır. Marmara bölgesi dışında yer alan konteyner limanları ise İzmir, Aliğa, Mersin, Antalya ve Trabzon’a dağılmıştır. Türkiye’deki konteyner limanları kapasite arzları açısından incelendiğinde Tablo 8’e ulaşılır.

Tablo 8: Türkiye’deki konteyner limanlarının yük elleçleme kapasitesi

Limana Adı	Kapasite (TEU)
Akport	250.000
Kumport	1.000.000
Mardaş	350.000
Marport	1.400.000
Evyap	150.000
Yılport	450.000
Borusan	135.697
Gemport	350.000
Rodaport	300.000
Haydarpaşa	750.000
İzmir	895.101
Tce-Ege	350.000
Nemport	350.000
Petkim	100000
Port Akdeniz	200.000
Mersin	1.687.000
Trabzon	175.000
Toplam	8.892.798

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

Türkiye’de konteyner elleçleme kapasitesinde en önemli payı % 57 ile yine Marmara Bölgesi almakta ve onu sırayla Akdeniz (% 21), Ege (% 19) ve Karadeniz (% 3) bölgeleri izlemektedir.

Hem elleçleme trafiğinde hem de kapasite oranlarında yükün çoğunlukla bir Marmara bölgesinde yoğunlaşması, ulusal düzeyde üretim ve tüketim merkezlerinin bu bölgede yoğunlaşmasıyla açıklanabilir.

SONUÇLAR

Konteynerin bir taşıma kabı olarak kullanıma başlandığı 1950'li yıllardan günümüze konteyner taşımacılığı çok gelişmiş ve önemli bir sektör haline gelmiştir. Konteyner taşımacılığının ana bileşenlerini içindeki yük ile birlikte konteynerin kendisi, konteyner gemileri ve konteyner limanları oluşturmaktadır. Yükün, geminin ve limanın her hangi birisinin olmadığı ya da yetersiz kaldığı durumlarda bu taşımacılık tipinin gelişimi sekteye uğrar.

Türkiye'de konteyner taşımacılığı, dünyadaki başlangıcından yaklaşık 20 yıl sonra 80'lerde görülmeye başlanmıştır. Bu geç kalınlıktan ve Türkiye'deki konteynerizasyon sürecinin hızından dolayı Türkiye'de konteyner elleçleme oranı her zaman dünya ortalamasının üzerinde olagelmiştir.

Türkiye'nin konum itibarıyla yer aldığı bölge ülkelere göre Türk konteyner filosunun yetersizliği çalışma kapsamında ortaya konmuştur. Bu durum Türkiye yüklerinin yabancı gemiler tarafından taşınması ve bu taşımalarından dolayı oluşacak gelirin yabancı ülkelere aktarılması sonucunu doğurmaktadır. Türk konteyner gemi filosunun yetersizliği ana ticari rotalarda söz sahibi olamamasına ve aktarım trafiğinde ülke olarak sönük kalmasına yol açmaktadır.

Türkiye, coğrafi konum olarak ana ticari rotalara yakınlığı ile stratejik önem taşımaktadır. Bu anlamda Türkiye'nin bölgedeki aktarım yükleri çekme potansiyeli vardır. Son beş yılda aktarım trafiğindeki artış da bu görüşü desteklemektedir. Yunanistan'daki yanlış limancılık politikaları da Türkiye'nin konumunu güçlendirmektedir. Ancak mevcut liman alt yapısı ile bölgedeki aktarım yükü karşılamak mümkün değildir. Türkiye'nin ana gemilere hizmet verebilecek ana limanlara ihtiyacı vardır. Ana limanlarda sadece fiziki altyapıya değil, aktarım yüklerinin en kısa sürede aktarımını sağlayacak gümrük mevzuat kolaylıkları ve gümrük altyapısına da ihtiyaç vardır. Hali hazırdaki gümrük mevzuatı ile aktarım süreleri 1 haftayı bulmaktadır. Bu süreler Dubai ve Rotterdam gibi limanlarda birkaç gün veya birkaç saatte gerçekleştirilmektedir.

Dünya konteyner trafiğinin %25'i Akdeniz koridorunu kullanmakta, özellikle Avrupa-Uzak Doğu yönlü yükler ana konteyner gemileri vasıtasıyla bu koridor üzerinden taşınmaktadır. Bu koridoru kullanan ve varış noktaları Karadeniz ve Orta Avrupa olan transit yükler ise koridor üzerinde yer alan ve dolayısıyla ana ticari rotadan sapma mesafeleri düşük olan Port Said ve Gioia Tauro gibi ana limanlarda küçük besleme gemilerine aktarılmaktadır. İşte bu noktada Türkiye'nin bu koridordan yeterli transit yük payı aldığını söylemek mümkün değildir. Araştırmada Türkiye'de bir ana aktarım limanının olmaması gibi bu durumun çeşitli sebeplerinden bahsedilmiştir. Ek olarak Türk limanlarının yeterli su derinliğine sahip olmaması, teknolojiye uygun ekipmanların yetersizliği, kalifiye eleman gücünün azlığı, liman inşası ve işletmesine yönelik yasal süreçlerin güçlüğü sayılabilir.

Türkiye önemli coğrafik konumunu olumlu şekilde kullanabilmesi ve denizcilikte söz sahibi olabilmesi için öncelikle ileriye dönük yasal düzenlemeleri yerine getirmeli, girişimcileri desteklemeli, teknolojik gelişmelere ayak uydurmalı ve ayrıca limanlar ile iç bölgeler arası bağlantıları özellikle deniz yolundan sonra en ekonomik taşımacılık olan demiryolu bağlantılarını geliştirmelidir.

Yılda ortalama % 12,6 oranında büyüyen Türkiye konteyner trafiğinin mevcut kapasiteyle karşılanamayacağı görülmektedir. Bu noktada limanların mevcut fiziki şartlarını iyileştirerek elleçleme kapasitelerini arttırmaları ya da ilave kapasitelerin devreye girmesi gerekmektedir.

Limanlar master planında Çandarlı, Mersin ve Filyos'da ana limanlar planlanmaktadır. Özellikle planlanan Çandarlı ve Mersin limanlarının Türkiye'de aktarma yük konusunda bahsedilen sorunların çözümünde önemli bir alt yapı sağlayabilecek kapasitede olduğu söylenebilir. Ancak liman yatırımlarının uzun sürmesi ve yüksek oranda maliyet gerektirmesi nedeniyle bahsedilen ulusal liman master planları ile planlayıcı olarak, yasal mevzuatlar ile düzenleyici olarak ve alt yapı sağlayıcı olarak kamunun aktif rol olmasını gerektirmektedir.

KAYNAKLAR

Arduino, G. ve Murillo, D.G.C. (2009) Economics of scale in mega containership at a port authority level. World Conference on Research Society- Special Interest Group 2: Maritime Transport and Ports (WCTRS-SIG2). 7-8 Mayıs, Antwerp, Belçika.

Beresford, A.K., Naniopoulos, A. ve Wooldridge, C.F. (2004) The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution? *Maritime Policy & Management*. April-June, Vol. 31, No.2, 93-107.

Deniz Sektörü Raporu (2009) İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: İstanbul.

Esmer, Soner. (2010) Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli. Dokuz Eylül Yayınları: İzmir.

Ece, J.N. (2006) Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı. www.denizhaber.com.

Erdal, M. (2008) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği. Beta yayınları.

ISL (2009) Institute of Shipping Economics and Logistics. Ocak-Şubat. Bremen.

Kılıç, O. (2006) Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Y. Lisans Tezi.

Kozanhan, M.S. (2008) Konteyner Güvenlik Girişimi. Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği (234). Beta yayınları.

Paixao, A.C., ve Marlow, P.B. (2003) Fourth Generation Ports – a question of agility? *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. Vol. 33 No. 4. S: 335-376.

Robinson, R. (2003) Port authorities: Defining functionality within a value-driven chain paradigm. *Proceedings of International Association of Maritime Economists Annual Conference*, Busan, September, pp. 654–674.

Solmaz, M.S. ve Saygılı, M.S. (2008) Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri. *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği* (3-18). Beta yayınları.

Teilet, B. (1996) *Intermodal traffic in International Seatrade* Bekemans, W. L. ve Bekwith S. (editörler), *Ports for Europe: Europe's Maritime Future in a Changing Environment*, Brussels: European Interuniversity Press.

Topaloğlu, H. (2007) Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları Ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi. İ.Ü. Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü Y. Lisans Tezi.

Tozar, B. (1997) Temel Denizcilik ve Denizde Güvenlik. *Deniz Ticaret Odası Yayınları*. Yayın no:44.(11-18).

Türk Limancılık Sektörü Raporu (2010) TÜRKLİM. İstanbul.

Türk Limancılık Sektörü Raporu (2007) TÜRKLİM. İstanbul.

UNCTAD. (2009) *Review of Maritime Transport*. United Nations. New York and Geneva, 2009. (24).

UNCTAD (1992) *Port Marketing and the Third Generation Port*, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Genova.

Web Siteleri:

www.immib.org.tr Erişim Tarihi:08.08.2010.

www.portofrotterdam.com. Erişim Tarihi:08.08.2010.

http://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship Erişim Tarihi:08.08.2010.

www.denizcilik.gov.tr Erişim Tarihi:01.09.2010.