

# Denizcilik Piyasalarındaki Gelişmeler

## DENİZCİLİK PİYASALARINDAKİ GELİŞMELER

### 1. Deniz Taşımacılığı

Dünyadaki malların üçte ikisi deniz yolu ile taşınmakta olup uluslararası denizcilik küresel ticarete hayati bir rol oynamaktadır. Denizcilik endüstrisi uluslararası büyük hacimli malların pratik olarak en düşük maliyetle taşınmasını sağlamaktadır.

Denizcilik sektörü en kısa sürede gemilerin geriye dönüşünü gerektirmekte ve yüksekoranda kazanç getirmektedir. Gemi değerleri ve charter ücretleri denizcilik kapasitesinin arz ve talep değişikliklerine bağlıdır. Gemi talepleri küresel ve bölgesel ekonomik koşullar, uluslararası ticaretteki gelişmeler, liman tıkanıklar, ticaret rotaları, ekin hasılatı, savaş durumu, siyasi gelişmeler, ambargo ve grevler, tüketici, kuru yük malları ve ham petrol ve petrol ürünlerine talep gibi faktörlerden etkilenmektedir (1).

Dünya deniz ticaret filosu 2007 başlarında yıllık %8,6 artışla 1,04 milyar DWT'a ulaşmış olup 2006-2010 yıllık döneminde 10 000 adedi geçeceği beklenmektedir. Türk ticaret filosunda 2006 itibarıyla 1,429 gemi olup 7,2 milyon DWT'dur (4). 2006 yılı verilerine göre Türk şirketleri tarafından işletilen deniz ticaret filosunun global filodaki payı %1 olup 2026 yılında 15 milyon DWT düzeyine geleceği tahmin edilmektedir (2).

Gittikçe yükselen bir trend gösteren ve trilyon dolarlık hacme sahip denizcilik sektörünün başlıca global trendleri konteyner trafiğinin artmaya devam etmesi, artan gemi boyutları, denizcilik rotalarının birleşmesi, denizcilik hatlarının küreselleşmesi/birleşmesi ve liman operatörlerinin birleşmesidir (3).

Deniz taşımacılığının artması bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Bunlar; limanlarda artan talebi karşılamak için kapasite ihtiyacı, rekabet edici bir tarife yapısının oluşturulması, liman sıkışıklıklarını azaltma, güvenlik ve emniyeti arttırma, artan yakıt fiyatları ve doğal afetler ile başa çıkmaktır. Deniz taşımacılığının artmasının getirdiği fırsatlar ise yeni gemilerin inşası (18 000 TEU). Büyük oyuncu liman operatörleri, liman özelleştirmelerinin potansiyel operatörler için birleşme fırsatı ve kazanç yaratması, limanlara özel sektörün katılımı ile gerekli sermayenin ve teknik uzmanlığın sağlanması, araştırma ve geliştirme yoluyla yeni teknolojilerin getirilmesidir.

### 2. Dünya ve Türkiye Deniz Ticareti

Dünya ticaretinin ithal ve ihracat yüklerinin %90'dan fazlası, Türkiye'de ise %87,4'ü deniz yoluyla, taşınmaktadır (4). Dünya deniz ticaretinin 2006 yılında 30,686 milyar ton mil değerine ulaştığı tahmin edilmektedir (4). Tarıma dayalı ekonomiden imalata dayalı ekonomiye geçen dünyadaki birçok ülke uluslararası ticarete daha fazla yer almıştır. Deniz ticaretinin gelişmesine paralel olarak söz konusu ülkelerde etkin planlanan, geliştirilen ve işletilen limanlara ihtiyaç vardır. Liberilizasyon, küreselleşme ve yoğun rekabet limanların dinamik ve verimli çalışmasını gerektirmekte ancak limanlar üzerinde baskı yaratmaktadır.

Dünya ticaret hacmi büyümeye devam etmektedir. Çin ihracatın yoğun olması nedeniyle Çin ana hat olup Uzak Doğu'dan Güney Amerika'nın Doğu kıyıları, Afrika ve Doğu Avrupa gibi büyüyen pazarların güçlülüğü devam edecektir. Uzun dönemde yeni super post-panamax gemilerin inşası ile özellikle Avrupa'da belirli limanlarda sıkışıklığa neden olacak ve arz zincirini etkileyecektir. Doğu/Batı ve Kuzey/Güney ticaret rotaları üzerinde çalışan orta ölçekli gemiler hızla artacaktır. Daha küçük ticaret rotalarının bazılarında aşırı kapasite riski olup bunun da navlun ücretleri ve taşıyıcı karına kaçınılmaz bir etkisi olacaktır.

Uzak Doğu-Avrupa ve Akdeniz rotalarında 2007'de navlun ücretler artış göstermiş olup arz/talep dengesinin bozulması ile 2008'de dengelenecektir (5, 6).

Dünya ticareti iki ülke arasındaki coğrafi, kültürel, nüfus, ekonomik-politik ittifaklar, gümrük birliği tarihi ve ekonomik faktörlerden etkilenmektedir. Dünya deniz ticareti dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edecek olup yapılan tahminlere göre söz konusu büyüme 2030 yılına kadar sürecektir (6).

Türk bayraklı gemilerin payı 2006 yılında ithalatta %23,2, ihracatta %15,4'dür (4). 2006 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının toplam ihracatın (62,9 milyon ton) %15,4'ü (9,7 milyon ton) Türk Bayraklı gemilerle, %84,6'sı (53,2 milyon ton) ise yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır (4).

### 3. Denizcilik Piyasaları

#### 3.1 Konteyner Piyasaları

Dünyada karışık eşyanın %95'i de güvenilir, ucuz olması ve bir defada çok miktarda yük taşınması nedeniyle konteynerlerle taşınmakta olup dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen konteyner taşımacılığı, 4-5 bin TEU (20 feetlik konteyner-Twenty Equivalent Unit) 4. nesil post panamax gemiler ve 2000 yılından sonra inşa edilen 5-8 bin TEU konteyner taşıyabilen post panamax plus gemilerin inşası ile daha da artmıştır.

Dünya üzerindeki TEU kapasitesinin % 75'i ve bütün tam bölmeli konteyner gemilerinin % 65' i sadece 15 operator tarafından kontrol edilmekte olup bunların en büyüğü, dünya filo kapasitesinin % 13'ünü oluşturan 778.000 TEU kapasitene sahip olan Maersk Sealand şirketi olup diğer büyük operatörler dünya konteyner taşımacılığındaki tüm TEU kapasitesinin yaklaşık % 56'sını oluşturan pazar payına sahip olan MSC ve Evergreen ile CHKY Alliance, MSC, Grand Alliance, New World ve CMA-CGM'dır (7, 8).

Konteyner taşımacılığı son yıllarda denizcilik sektöründe en hızlı büyüyen sektördür. Dünya konteyner elleçlemesi %13,4 oranında artışla 2006'da 440 milyon TEU'ya ulaşmıştır (3). Global konteyner ticaret hacminin 2002'den 2015'e kadar %6,6 büyüyeceği ve 2015'de 177,6 milyon TEU'ya ulaşacağı beklenmektedir (8, 9).

Çizelge-1: Konteyner Ticareti Büyüme Oranları

Yıllar	Konteyner Hacim(Milyon TEU)	Ortalama Büyüme Oranı (%)
1980	13,5	-
1990	28,7	7,8
2000	68,7	9,1

2010	138,9	7,3
2015	177,6	5,0

Kaynak: United Nations, "Container Traffic Forecast" (2005)

Asya'nın konteyner ihracatındaki payı 2002'de %55 olup 2015'de %64'e çıkacağı, ithalatta ise aynı dönemde %46'dan %53'e çıkacağı beklenmektedir. Konteyner trafiğinin en fazla Asya Bölgesinde özellikle Çin ve Güney Asya'da artacağı beklenmektedir.

Trans-Pasifik ticaretinin %6,5 büyüme göstereceği, Asya-Avrupa ticaretinin 2015'e kadar yılda %5,6 oranında artacağı tahmin edilmektedir. ESCAP (Asya ve Pasifikler Ekonomik ve Sosyal Komisyonu) ülkelerinin limanlarında toplam uluslararası kontener elleçlemesi 2002'de 133,7 milyon TEU iken 2015'de 352,3 milyon TEU olup yıllık ortalama büyüme oranı %7,7'dir. Dünya konteyner trafiğinde Asya limanlarının payı 2002'de %55 iken 2015'de %61'e çıkacağı beklenmektedir.

Trans-Pasifik hattında Hong Kong ve Busan limanlarının toplam aktarma yük hacminin yaklaşık %60'ı elleçlenecektir. 2015'de bölgede yeni 570 konteyner rıhtımı inşaa edilecektir.

Uzakdoğu pazarı Dünya ticaret pazarında önemli bir hacme sahiptir. Yıllık Konteyner Pazarı Tahminleri 2007/08 Raporu'na göre Uzak Doğu-Avrupa ve Uzak Doğu-Akdeniz konteyner hatlarında artış beklenmektedir. Uzun dönemde arz/talep dengesi bozulacak olup Doğu/Batı ticaret hatlarına yoğunluğun olması nedeniyle konteyner miktarının 10 000-12 000 TEU olması beklenmektedir.

Uzak Doğu-Avrupa ve Transpasifik ticareti 2006 yılında %8-9 oranında büyümüş olup 2008'de de büyümeye devam edeceği beklenmektedir. Avrupa ve Latin Amerika (Merkez Amerika, Karayipler ve Güney Amerika dahil) arasındaki konteyner ticaretinin 2008'de yaklaşık %16 artacağı, Transatlantik pazarının küçüleceği tahmin edilmektedir. Avrupa içinde konteyner ticaretinde 2006 yılında %19 artış olmuştur.

Dünya konteyner trafiği son beş yılda %11 büyüme göstermiştir. Bunun başlıca nedeni artan aktarma trafiği ve Asya/Çin konteyner limanlarındaki yüksek büyüme oranlarıdır. Toplam dünya konteyner elleçlemesinde Avrupa limanlarının payı %18'dir. Avrupa'nın toplam 15 konteyner limanı 2006 yılında 54 milyon TEU konteyner elleçlemiştir. Karadeniz ve Baltık Denizi limanlarında da konteyner elleçlemesi artmıştır. Avrupa'nın en büyük konteyner limanları Hamburg, Bremerhaven, Antwerp, Rotterdam ve Köstence'dir.

Dünyanın en büyük 20 konteyner denizcilik hatları 2006'da dünya toplamının %80'i olan 88 milyon tam dolu TEU konteyner taşımıştır. En büyük 10 terminal operatörü dünya konteyner yükünün %55'ini elleçlemiştir. Gelecek yıllarda yeni konteyner tonajları ve ana ticaret rotaları üzerinde daha büyük post-panamax gemilerine ihtiyaç olacağından post-panamax konteyner gemilerin siparişinde artış olmuştur.

Dünyada liman kullanım düzeyleri 2003'de %75,7 olup 2009'da %100'e çıkacağı tahmin edilmektedir. Toplam global konteyner liman kapasitesi 2003'de 455,9 milyon TEU olup global konteyner talep tahminininin 490,3 milyon TEU olacağı tahmin edilmektedir.

2009 yılında global operatörlerin büyüme oranı Çizelge-2'de görüldüğü üzere; %5,1'dir. Yapılan araştırmalara göre 2006-2009 yılları arasında kapasite ve talep arasında çok büyük bir fark görünmemektedir. Ancak, 2010-2012 yılları arasında kapasite ve talep arasındaki fark oldukça artmakta olup şu andaki liman kapasitesinin

iki katından daha fazla kapasiteye ihtiyaç olacaktır (9, 10).

Çizelge-2: Global konteyner liman kapasitesinin büyüme tahminleri

(Milyon TEU)

	<b>2004</b>	<b>2006</b>	<b>2009</b>	<b>Ortalama Büyüme (%)</b>
Global operatörler	2553	2908	3088	5,1
Diğer özel sektör	945	110	124	6,1
Diğer kamu sektörü	1061	1177	1165	2,3
Toplam	4559	5126	5493	4,7

Kaynak: Drewry Shipping Consultants Ltd

Çizelge-3: Global konteyner liman pazarındaki talep tahminleri (TEU)

	<b>2004</b>	<b>2006</b>	<b>2009</b>
Kuzey Amerika	40,07	43,45	47,41
Güney Amerika	11,33	13,78	17,73
Kuzey Avrupa	40,33	44,97	50,59
Afrika	11,17	12,68	14,79
Güney Asya	7,73	9,21	11,99
Güney Avrupa	27,41	29,93	34,45
Uzak Doğu	125,23	153,45	193,1
Güney Doğu Asya	51,65	60,88	77,68
Merkez Amerika	12,55	14,12	16,29
Orta Doğu	18,72	21,92	26,25
Toplam	346,2	404,4	490,3

Kaynak: Drewry Shipping Consultants Ltd Sing, A., "Future Trends in Global Ports, Thailand (2003)

Akdeniz Bölgesi'nde de 2011 yılına kadar konteyner elleçlemedeki büyüme oranının %7 olacağı tahmin edilmektedir (11).

Shanghai Limanı'nın genişlemesi kapsamında derin drafta ve 5 rıhtıma sahip yıllık 2,2 milyon TEU kapasiteli Yangshan limanı yapılmış olup 2020'ye kadar toplam 25 milyon TEU kapasiteli 52 rıhtımın tamamlanması beklenmektedir. Güney Kore'de Busan Limanı'nda 2011'e kadar 8,04 milyon konteyner elleçleyecek şekilde 30 rıhtım inşası yapılacaktır. Güneydoğu Asya,da Singapur ve Malezya deniz ticaretindeki gelişmelerini sürdürmektedir.

Asya'nın tersine Kuzey Amerika batı kıyılarında konteyner liman inşaatları ve gelişmesi yavaşlamıştır. Ancak, Vancouver Limanı 2020'ye kadar kapasitesini iki katına çıkarmayı planlamaktadır (12)

### **3.2. Ro-Ro ve Araç taşımacılığı Piyasaları**

Avrupa kombine Ro-Ro elleçlemesi 2005 yılında 415 bin ton olmuştur. Bunun dörtte

biri Birleşik Devletler’de gerçekleşmiştir. Ro-Ro taşımacılığı yapan başlıca ülkeler İtalya, İsveç, Almanya, Belçika, Danimarka, Fransa, Türkiye, Yunanistan, İspanya, Hollanda ve Fillandiya’dır. Avrupa’da en büyük Ro-Ro limanları Calais, Zeebrugge, Lübeck, Immingham, Rotterdam, Trelleborg and Göteborg’dır.

Araç taşımacılığı son yıllarda Asya, Orta-Doğu, Güney Afrika, Doğu Avrupa, Rusya ve Güney Amerika gibi büyüyen pazarlarda hızla artmaktadır. Japonya ve Güney Kore başlıca araba ihracatçılarıdır.

Avrupa’da başlıca araba limanları Zeebrugge, Bremerhaven, Emden, Antwerp, Barcelona ve Southampton’dır. Bu limanların bazılarında araba taşıyıcı operatörleri ihtisas (dedicated) hub limanlarına yatırım yapmıştır. Araba pazarının gelecek yıllarda Rusya, Doğu Avrupa ve Türkiye’de hızlı bir şekilde gelişeceği beklenmektedir. Uzak yol araba taşıyıcı operatörleri Avrupa Kısa Mesafe taşımacılığını kullanmaktadır. Kısa Mesafe konteyner taşımacılığında artış beklenmektedir. Deniz aşırı ve bölgesel hizmet kombinasyonu toplam lojistik paketine doğru hizmet verme eğilimini göstermektedir (9).

### **3.3. Konvansiyonel Karışık Eşya Piyasaları**

Avrupa limanlarında 2005 yılında 253 milyon ton karışık eşya elleçlenmiş olup en fazla karışık eşya İtalya, İngiltere, İspanya, Belçika, Hollanda, İsveç, Almanya, Norveç, Finlandiya ve Fransa’da elleçlenmiştir.

Son yıllarda karışık eşya pazarında Uzak Doğu, Brezilya, Rusya ve Güney ekonomilerindeki gelişmeler nedeniyle tekrar artış görülmektedir. Söz konusu bölgelerde dökme yük hacminin yılda 400-450 milyon ton olacağı tahmin edilmektedir (7).

### **3.4. Sıvı Dökme Yük Piyasaları**

Dünya sıvı dökme yük ticareti 2005 yılında 2,42 milyar ton olmuştur. Bunun %77’si ham petrol %23’ü petrol ürünleridir. Avrupa’da yarım milyar ham petrol ve 146 milyon ton petrol ürünleri elleçlenmiştir. İngiltere, İtalya, Hollanda, Fransa ve İspanya’daki Avrupa deniz limanlarında 2005 yılında 1,58 milyar ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Avrupa’da diğer sıvı yük terminalleri Bergen Limanları (Norveç), Marsilya ve Le Havre (Fransa), Wilhelmshaven (Almanya), Tees & Hartlepool, Milford Haven, Forth and Southampton (İngiltere), Antwerp (Belçika), and Trieste and Augusta (İtalya)’dır.

Tanker piyasaları 2006 yılında değişken bir yapıda olmuş, VLCC ve Suezmax’ların navlun oranları Worldscale navlun oranları düşük oranlarda seyretmiştir (4). Sıvı dökme gemileri dünya filosu toplamının %40,9’udur. Sıvı gaz tanker filosu (LNG ve LPG) hızlı artış göstermektedir (9).

### **3.5. Kuru Dökme Yük Piyasaları**

Kuru dökme yük taşıyıcı pazarı homojen dökme yüklerin taşınmasını kapsamakta olup iki kategoriye ayrılmaktadır. Başlıca major dökme demir cevheri, kömür ve hububatdır. Bunlar genellikle Capesize ve Panamax gemilerle taşınmakta ve dünya dökme yük ticaretinin %67’sini oluşturmaktadır. Minör dökme ise gübre, şeker, çimento olup dünya dökme ticaretinin %33’ünü oluşturmaktadır. Dökme yük taşıyan gemiler başlıca dört sınıfa ayrılmaktadır. Bunlar; (i) handysize (10,000-39,999 DWT) (ii) handymax/supramax (40,000-59,999 DWT) (iii) panamax (60,000-99,999 DWT)

and (iv) capesize (higher than 100,000 DWT).

Dünyada 2005 yılında toplam 4,69 milyar ton kuru dökme yük elleçlenmiştir. Bunun %37'si major (demir cevheri, kömür, tahıl, boksit/alüminyum, kaya fosfatı), %20'sini minor kuru yükler ve %43'ünü diğer dökme yükler (konteynerize yük ve diğer karışık eşya, Ro\_Ro) oluşturmaktadır. Hamburg, Antwerp, Dunkirk, Taranto ve Amsterdam gibi Avrupa limanlarında 2005 yılında toplam 2,6 milyar ton kuru dökme yük elleçlenmiştir. Dünya filosunda kuru dökme yük gemileri 2002'den 2006'ya kadar %40,9 oranında azalmıştır (10). 2006 yılı sonunda, kuru dökme yük piyasası düzenli olarak büyümeye devam etmiştir

## 5. Limanların gelecekteki sorunları

Limanların denizcilik sektöründeki gelişmeler sonucunda karşı karşıya kalacağı sorunlar aşağıda belirtilmektedir (10):

### a) Gemi tasarımlarındaki değişiklikler

Gemi ölçüleri artış göstermiş olup Maersk Sealand "S" Type) artan gemi boyutları su derinliğini (draft), limana giriş kanalı ve yanaşma alanının genişlikleri ve çapları, babaların gücünü, rıhtım uzunluklarını, romörkör gereksinimini arttırmaktadır. 2014 yılında genişliği 55 m. olan gemiler inşaa edilecek olup bu durum da liman sıkışıklığına neden olabilir.

### b) Gelecekteki gemi tasarımı

Mega gemiler/Malaxa Max. gibi gemilerin tasarımı etkin aktarma limanlarına ihtiyacı artıracak, daha büyük boyutta konteyner elleçlemesi ve daha fazla feeder bağlantıları gerektirecektir.

Deniz taşımacılığı arzı yeni gemilerin inşaa ve tesliminin yapılması, eski gemilerin iskartaya çıkarılmasının bir fonksiyonu olup liman sıkışıklığı ve hükümetler ve uluslararası otoriteler tarafından çıkarılan deniz ulaştırması mevzuatından etkilenmektedir.

### c) Limanların gelişmesi için gereken unsurlar

- Altyapı ve üstyapı gereksinimi, teknolojik ve işletme sorunları. Rıhtım vinçleri ve terminal operasyonlarının verimliliğini artırma gereksinimi,
- Terminal alanının genişletilmesi
- Alternative rıhtım tasarımı

### d) Verimlilik

- Yeni teknoloji ve ekipmanların kullanılması
- Terminal operasyonlarının ve idari sistemlerin optimize edilmesi
- Sistem otomasyonu düzeylerindeki gelişmeler
- Performans göstergelerinin daha fazla kullanılması

e) Karlılığı sürdürüebilmek

- Talebi karşılamak için aşırıya kaçmadan kapasiteyi arttırmak

- Tarife yapısını düzenli olarak gözden geçirmek

- Liman sıkışıklığını azaltmak

- Maliyetler içinde artan yakıt fiyatlarını dengelemek

f) Terminal operatörlerinin sorunları Terminal operatörü, liman altyapısı ve üstyapısı veya terminal operatörlerinin yetersizliğinden dolayı riskle karşı karşıya kalmaktadır.

Ancak, müşteri hizmet hatlarını yeniden düzenleyebilir veya diğer taşımacılar ile anlaşmalar yapabilir (14). Terminal operatörleri; özellikle konteyner taşıyıcıları, demiryolu şirketleri, lojistik firmaları ve yatırımcı grupları gibi sektöre yeni girenler ile rekabet etmek zorunda kalabilir (15, 16).

g) Uluslararası Terminal Ağlarının Ortaya Çıkması: Dünya konteyner ticaretinde son yıllarda firmalar arası birleşmeler ve satın almalar artmaktadır. Global konteyner operatörleri karma strateji izleyerek organik gelişme (yeni terminaller) yoluyla küreselleşmiş ve mali durumunu güçlendirerek birleşmeler yapmıştır. Söz konusu stratejiler özellikle konteyner terminallerinde rekabeti arttırmış ve konteyner taşımacılığı ve elleçlemesine ilişkin gelişmeleri hızlandırmıştır. Daha küçük terminal operatörleri sektörün devleri karşısında başarılı olamamış ve çoğu operatör kısa mesafe taşımacılık pazarı gibi uygun pazarlara odaklaşma yoluyla dolaysız rekabetten kaçınmış ve dolayısıyla büyük şirketler ve küresel operatörler arasında farklar gittikçe artmıştır.

P&O Limanları global liman operatörleri başında gelen Hutchison, PSA and APM Terminalleri ile ortaklık kurmuştur. Söz konusu şirketler dünyada 37 farklı ülkede 90 limanın üzerinde ortak işletim ile gerçek bir global varlığını sürdürmektedir (17). Çin Limanları dünyanın en büyük konteyner limanları sıralamasında önde gelmektedir (18, 19).

Söz konusu küresel operatörler 2008 yılına kadar dünya konteyner liman kapasitesinin üçte birini kontrol edecek olup birleşmelerin devam etmesi durumunda elleçleme rakamlarının artacağı beklenmektedir (20).

g) *Arz Zinciri Boyunca Entegrasyonun Sağlanması:* Taşımacılık zinciri tümüyle entegre edilmiş, kombine bir sistem içerisinde dikkate alınmaktadır. Dünyanın önde gelen terminal operatörleri arz zincirini kontrol etmek yoluyla farklı stratejiler geliştirmişlerdir. Kapıdan kapıya taşımacılık felsefesi birçok terminal operatörünü antrepo, depolama, ve nihai noktada lojistik hizmetlerde katma değer sağlanması gibi lojistik organizasyonlara yönlendirmiştir. Ancak, her terminal operatörü ayrı ayrı şirketler kurma yoluyla pazara entegre olmaz. Birçok durumda etkin bir terminal ağı entegrasyonu, üçüncü taraf nakliye operatörleri veya lojistik hizmet verenler ile iyi bir koordinasyon yoluyla gerçekleşmektedir. İhracat rekabet edici maliyetler ile hizmetlerdeki yüksek kaliteyi gerektirirken küresel yük pazarlarının zayıflaması ve yetersiz yatırımlar denizcilik ve liman sektöründeki gelişmeyi yavaşlatmaktadır. Lojistik maliyetleri Hindistan'da GDP'nin %1'i, Japonya'da %3'ü, Avrupa'da %10, ABD'de %9'dur (21).

Küresel limanlarda gelecekteki trendlere baktığımızda orjin (çıkış) limanı ve destinasyon (varış) limanı, aktarma hub limanlarının, lojistik zincirlerindeki dönüşüm gibi unsurların küresel taşımacılık sektörünü etkilediğini görmekteyiz. Denizcilik

rotalarındaki birleşmeler mega hatları ve mega hub limanları yaratmaktadır (Maersk Line, MSC vb. gibi). Yeni rotalar açılmakta ve bunlarda küresel oyuncular arasında rekabete yol açmakta ve bu da pazarlık gücünü artırmaktadır. Denizcilik hatları ve limanları arasında stratejik ortaklıklar kurulmuştur.

Artan liman talebini karşılamak için ilave liman kapasitesine ihtiyaç vardır. 2012'ye kadar dünya limanlarında iki katı kadar kapasite ihtiyacı mevcuttur. Daha hızlı konteyner gemileri, gemilerin limanda az sürede kalması için maksimum rıhtım verimliliğinin sağlanması, hinterland bağlantısını sağlamak için diğer taşımacılık modları ile limanın entegrasyonunun ve lojistik sitesinin geliştirilmesi gerekmektedir.

## 6. Sonuç ve Değerlendirme

Denizcilik hatları ve terminal operatörleri gittikçe artan bir rekabet ve belirsiz koşullar ile karşı karşıya kalmaktadır. Denizcilik ve liman sektörü pazarları hızla değişen koşullar içerisinde çalışmaktadır. Teknolojik yenilikler, deregülasyon, lojistik entegrasyon ve yeni organizasyonel yapıların birleştirilmesi denizcilik ve liman sektörünü yeniden şekillendirmektedir. Denizcilik hatları daha büyük gemilere yönelme yoluyla rakiplerine göre üstünlük sağlamaktadır. Denizcilik hatları varlıklarını sürdürebilmek için denizcilik operasyonlarından yavaş yavaş entegre edilmiş lojistik çözümlere yönelmeye başlamıştır. Söz konusu firmalar arz zinciri boyunca çeşitli lojistik entegrasyonları sağlayarak ve müşteri değeri yaratarak kar sağlamaya çalışmaktadır. Denizcilik hatları ve konteyner terminali operatörleri genellikle birleşmeler ve ittifaklar yoluyla ölçeklerini artırmaya çalışmaktadır. Denizcilik hatları ve global terminal operatörleri kara terminalleri, hinterland taşımacılığı, kombine taşımacılık, lojistik hizmetleri ve entegrasyonunu arttırarak yerel seviyeden küresel denizcilik ve liman ağı seviyesine gelmektedir.

Dünya konteyner trafiğinin % 25'i Akdeniz koridorunu kullanmakta olup Türkiye çok modlu ulaştırma koridorlarının güzergahında yer almaktadır. Türkiye'nin Akdeniz'de bölge limanları Limasol, İskenderiye, Pire, Giatauro ve Hayfa ile Karadeniz'de Köstence, Novorossiky gibi limanlarla rekabet şansını arttırarak deniz taşımacılığı özellikle konteyner taşımacılığından yeterli payı alması için limanlarımıza, karayolu ve demiryollarımıza gerekli yatırımların yapılarak kombine taşımacılığın ve lojistiğin geliştirilmesi, ana aktarma limanlarının bir an önce belirlenerek gerekli altyapı ve üstyapı yatırım gereksinimlerinin karşılanması, Türk deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi, ticareti kolaylaştırıcı mevzuat düzenlemelerinin yapılmasının Türkiye'nin gelecekte bölgedeki deniz taşımacılığı ve liman pazar payını arttıracığı düşünülmektedir.

## KAYNAKLAR

- 1) <http://www.capitallinkshipping.com/>
- 2) İnel, M, Ünsan, Y., Helvacıoğlu, İ., H., "Dünya Deniz Ticareti ve Öngörüler", 6, Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu
- 3) Kieran, P. "World Trends in Shipping and Port Reform", South Africa (2003) Intereconomics, July/August 2007, <http://www.capitallinkshipping.com/>
- 4) Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu (2006)

- 5) UNCTAD's Review of Maritime Transport
- 6) The Annual Container Market Review and Forecast (2007)
- 7) Grossmann, H., Otto, A., Silvia, S., Wedemeier, J. "Growth Potential for Maritime Trade and Ports in Europe", *Intereconomics*, July/August 2007
- 8) Deniz Ticaret Odası, "2004 Deniz Sektörü Raporu", İstanbul, 26-27, 76 (2005).
- 9) United Nations, "Container Traffic Forecast" (2005)
- 10) Sing, A., "Future Trends in Global Ports, Thailand (2003), Kaynak: Drewry Shipping Consultants Ltd
- 11) The market environment of ports in 2005/2006, *Espo Annual Report 2006-2007*  
www.informare.it/newsforum2007espoespo200704uk.asp.htm
- 12) The Annual Container Market Review and Forecast (2007), Foshi, A., D., "The Maritime Container Transport Structure in The Mediterranean&Italy", Italy (2003)
- 13) Asya Pasific Bulletin (2006)
- 14) Singh, Anil, "Trends in Port Development, Ports of the Future", Thailand
- 15) Slack, B., Comtois, C. and Sletmo, G. (1996) "Shipping Lines as Agents of Change in the Port Industry," *Maritime Policy and Management* (2007)
- 16) Musso, E., Ferrari, C. and Benacchio, M. (2001) Co-Operation in Maritime and Port Industry and Its Effects on Market Structure, paper presented at WCTR Conference, Seoul.
- 17) Slack, B. and Frémont, A. (2004) The Transformation of Port Terminal Operations From the Local to the Global, unpublished paper.
- 18) Review of Network Economics Vol.3, 105-106, Issue 2 (June 2004)
- 19) Notteboom, T. "Consolidation and Contestability in the European Container Handling Industry," *Maritime Policy and Management* (2002)
- 20) Yap, W.Y., Lam, J.S.L. and Notteboom, T. (2003) "Developments in Container Port Competition in East-Asia," *Proceedings of IAME 2003 Conference, International Association of Maritime Economists, Busan (South Korea)* (2003)
- 21) Drewry Shipping Consultants, *Annual Review of Global Container Terminal Operators*. London (2003)
- 22) <http://www.eshippingtoday.com>