# **Deniz Ulaştırması / Ticareti / Lojistiği Durum Tespiti**

# **Ayhan Yıldızel**

# Denizciliğin çok farklı disiplinlerinden seçkin kişilerin oluşturduğu forumumuzun, denizcilikle ilgili önemli açılımlara ve yeni fikirlere verimli bir ortam sağlayacağına olan inancımı ifade ederek sunumuma başlıyorum. Deniz ticaret filomuzda 31 aralık 2014 itibari ile 1000 grt ve üzeri 591 geminin toplam tonajı 8.3 milyon dwt dur. Filonun; tonaj olarak % 51 ini dökme yük gemileri, % 15 ini kuru yük gemileri, % 12 sini petrol tankerleri, % 10 unu konteyner gemileri, % 5 ini kimyasal madde tankerleri,%3 ünü ro-ro gemileri oluşturmaktadır diğer tip gemilerin oranı ise, % 4 tür. Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemilerinin toplam tonajı ise 19.2 milyon tondur. 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9.6 milyon ton ve bunun % 91 i Türk bayraklı iken, 2015 yılı başı itibariyle, 27.5 milyon tonluk filonun % 30 u Türk bayrağında, % 70 i ise yabancı bayrakta yer almaktadır.

# Türk bayraklı filomuzdaki gemilerin genel yaş ortalaması 23,9’dur. Burada özel durum ve farklılık arz eden Türk ve yabancı bayraklı koster filosunun %56 sının 20 yaş üstünde yer alması ve bölgede rekabet gücünü kaybetmeye başlamasıdır.

# Filomuzun dünyadaki yerine bakacak olursak;

# Ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde 2015 yılı başlangıcında 50.422 gemi ile 1 milyar 66o milyon tona ulaşan dünya ticaret filosunda;

#  Yunanistan 308 milyon ton ile 1. Sırada, Japonya 242 milyon ton ile 2. Sırada, Çin 190 milyon ton ile 3. Sırada, Almanya 123 milyon ton ile 4. Sırada, Güney Kore ise 85 milyon ton ile 5. Sırada yer almaktadır. Ki bu beş ülke toplam tonajın %61 ine sahip durumdadır. Türkiye ise bu sıralamada 27 milyon 500 bin ton ve %1,6 pay ile 13. Sırada yer almıştır.

# Toplam tonaj üzerinden yapılan bu değerlendirmenin dışında konteyner gemileri büyüklüğüne göre sıralamada ise Türkiye %1 lik payla on dokuzuncu sıradadır.

# Türk bayraklı gemilere göre sıralamada ise % 0,5 lik oran ile Türkiye 23. Sırada yer almıştır.

# Navlun paylarımıza baktığımızda ise; genel kuruyükte % 3,4, kuru dökme yük’te % 2,1, tankerde % 1,6,konteyner taşımacılığında % 0,6 dır. Navlun pazarında filonun topyekûn payı, dolar bazında % 1,4’tür. Katma değeri yüksek proje ve özel yük taşımacılığında Türkiye hemen hiç etkinlik gösterememektedir.

# Dış ticaretimizin miktar olarak %88 i, değer olarak ise % 62 si deniz yoluyla yapılmaktadır, ancak yurtiçi taşımalarında durum ne yazık ki tam tersidir, deniz yolunun yük taşımalarındaki payı %5, yolcu taşımalarında ise şehir içi taşıma hariç tutulursa %1 seviyesindedir. İstanbul’dan Mudanya, Bandırma, Marmara adalarına yönelik seferler ile, Bozcaada ve Gökçeada’ya yapılan seferler hariç, şehirlerarası deniz yolcu taşımacılığı maalesef yoktur. Bir örnek olarak 1950 yılında deniz yolunun yük taşımadaki payının ise %28 olduğunu biliyoruz.

# Şehir içi ulaşımda deniz yollarının payı İstanbul’da %4,4 (karşı yakaya geçişlerde %20 ), İzmir’de %3, Antalya’da ise yeni başlayan Antalya-Kemer seferleri ile başlangıç safhasındadır. Karadeniz’de şehir içi ya da yakın il / ilçeler arası deniz ulaşımı yoktur.

# Deniz yolunu teşvik için verilen ÖTV’siz yakıt desteği de ne yazık ki bu sağlıksız yapının değiştirilmesini sağlayamamıştır. Geçmiş yıllarda mersin deniz ticaret odası tarafından yapılan bir araştırmada bu konudaki en önemli sorunun farklı ulaşım modlarının birlikte kullanılmasındaki eksiklikten ve ülkenin coğrafi durumundan kaynaklandığı ortaya konulmuştu.

# Türkiye’nin kara ulaşımında karşılaştığı sorunları aşmak amacıyla başlattığı ve geliştirdiği ro-ro taşımacılığı ise 2012 yılından bu yana %32 artışla 2015 yılında 462.000 araca ulaşmıştır.

# Dünya deniz ticaretinde konteyner yüklerinin artışına ve bu yüklerin değerine paralel olarak bu segmentteki filomuzun daha hızlı büyütülmesine ihtiyaç olduğu görülmekle beraber, dikkatlerinize sunmak istediğimiz konu deniz ticaretinde aldığımız yerin gerçekte olmamız gereken yer olup olmadığıdır.

# Türkiye 8333 km’lik kıyı şeridi uzunluğu ile, dünya ülkeleri arasında, ölçüm şeklinden kaynaklanan nedenlerle, bazı kaynaklara göre 17. Bazı kaynaklara göre ise 19. En uzun kıyı şeridine sahip ülkedir. Kıyı şeridi uzunluğunun ülke yüzölçümüne oranı esas alındığında ise dünya ülkeleri arasında 12. Sırada yer almaktadır.

# Toplam kıyı uzunluğunun ülke yüzölçümüne oranı, ki buna ülkenin coğrafi olarak denizcileşmeye elverişlilik oranı ya da potansiyeli de diyebiliriz sanırım, gerçeğine ilaveten dünya milli gelir sıralamasında 17nci olan ve dünya ticaretinden %0,9 pay alan Türkiye’nin, mevcut deniz ticaret filosu büyüklüğünün, sahip olduğu coğrafi ve ekonomik değerlerden çok da fazla sapma göstermediğini söyleyebiliriz diye düşünüyoruz.

# Bahse konu kıyı şeridi / yüzölçümü oranı göz önüne alındığında, sapma gösteren iki ülke ise ticaret filosu büyüklüğünde dördüncü ve beşinci sırada yer alan Almanya ve Güney Kore’dir ki, bu ülkelerin ekonomik gelişmişlikleri ve başarıları bilinmektedir.

# Burada göz önünde tutulması gereken husus tonaj sıralamasındaki ilk beş ülkenin toplam tonajın % 61 ine sahip olmasındaki çarpıklıktır.

# Öyleyse şu soruyu sorabilir miyiz, deniz ticareti demek sadece gemilere sahip olmak veya işletmek, bu yolla kazanç temin etmek midir? Yoksa, gemi dizayn etmek, deniz ticareti ve ulaştırmasında kullanılan bilgisayar programlarını üretmek gibi bu alanda çok çeşitli fikri mülkiyet haklarına dayalı üretim yapmak da deniz ticaretinin içinde midir, bu güne kadar ilk yaklaşımın Türkiye’deki tartışmalara egemen olduğu bu salonda bulunanların malumudur, biz ikinci yaklaşımın daha doğru olduğu kanaatini taşıyoruz.

# Şüphesiz ki deniz ticaret filosu büyüklüğü sürükleyici sektör olarak, pek çok alt alanın gelişmesine olanak sağlayacaktır, ancak bu ne yazık ki özel teşvik ve yönlendirmeler olmadan sonuç alınmasını sağlayamamaktadır.

# Bu bağlamda yapılan çok kısa bir araştırmada, deniz ticaretinde kullanılan yazılımların, ağırlıklı olarak ABD firmaları tarafından üretildiği, ABD dışındaki firmaların ise Alman, Kanada, İngiliz, Danimarka, Norveç ve hatta Letonya kökenli olduğu tespit edilmiştir, ama dünya ticaret filosu büyüklüğünde 13. Sırada yer alan ülkemizin uluslar arası ölçekte bilinirliği olan bir gemi dizayn, ya da deniz ticareti ile ilgili bir yazılım firması ne yazık ki mevcut değildir.

# Dünyanın dördüncü sanayi devrimi ve nesnelerin internetini, Türkiye’nin ise orta gelir tuzağına düşme tehlikesini tartıştığı günümüzde, katma değeri yüksek, uygun beslenme ortamı yaratılırsa kolayca sıçrama yapılabilecek alanları tespit ederek, ülkenin ve karar alıcıların gündemine taşımak bizler için önemli bir görev olmalıdır diye düşünüyoruz.

# Üzerinde çalışılması gereken alanları önümüzdeki süreçte yapılacak çalıştaylara bırakarak, denizcilik camiasının gündeminde çok fazla yer almayan bir başka konuya geçmek istiyorum.

# Demiryolundan %20, karayolundan %80 daha ucuz ulaşım olanağı sağlayan, dünyanın pek çok ülkesinde ve özellikle de Avrupa ve Balkanlarda yoğunlukla kullanılan içsu yolu taşıması ülkemizde hemen hemen yok sayılabilecek düzeydedir. Hatta bu konuda istatistiksel veri temini bile mümkün değildir.

# Ulaştırma bakanlığında deniz ve iç sular düzenleme genel müdürlüğü bulunmakla beraber, faaliyet alanları içinde iç suların kapsadığı oran çok sınırlıdır. Hatta bu genel müdürlüğün ismi deniz ve iç sular düzenleme genel müdürlüğü olmasına rağmen misyonu “ülkenin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarını belirlemek” olarak ifade edilmiş, iç sulardan hiç bahsedilmemiş, vizyonunun son cümlesi ise “gelecek kuşaklara temiz ve güvenli denizler bırakmak” şeklinde düzenlenmiştir

# İç sular konusunda dünyadaki yerimize baktığımızda ise gördüğümüz, kıyı uzunlukları kadar iç açıcı değildir. Türkiye toplam iç su yolu uzunluğu bakımından dünyada 60’ıncı, iç sular alanının toplam yüzölçümüne oranında ise 61 inci sıradadır. Coğrafi veriler iç su yolu ile taşımanın durumu ile ilgili ipuçları vermesine karşın, kanal İstanbul projesini tartışacak ekonomik ve teknolojik yetkinliğe, Süveyş ve Don-Volga kanallarını inşa edilmelerinden yaklaşık 300 yıl önce düşünmüş bir kültürel/düşünsel mirasa sahip ülkemizin, öncelikle bir durum tespiti yaptıktan sonra, mevcut kaynakların değerlendirilmesi ve inşa edilecek kanallar yoluyla iç su yolu ulaşımını arttırmasının öncelikli hedef olması gerektiğini düşünüyoruz.

# Deniz ulaştırma ve lojistiğinde bulunduğumuz yere bakacak olursak,2015 yılında dünya ekonomik forumunun küresel rekabet endeksinde Türkiye genel ulaşım altyapısında 33 üncü, limanlar altyapısında ise 53 üncü sıradadır.

# Türkiye dünya bankası küresel lojistik performans endeksinde ise, 2014 yılı itibari ile 30 uncu sıradadır, bu duruma hukuki, bürokratik, eğitim ve teknolojinin kullanımındaki eksikliklerin neden olduğu belirtilmiştir. En geride olunan alt sektör ise 48. Sırada yer aldığımız “rekabetçi maliyetlerle taşıma organizasyonu” dur. Ülkemizde farklı modlarla taşıma altyapısı ne yazık ki istenen düzeyde değildir. Her şeye rağmen Türk lojistik sistemi genel ekonomiden daha hızlı büyüyerek bu açığı kapatmaya çalışmaktadır.

# Türkiye deniz ve iç su yolları ulaştırmasını geliştirmek, kabotaj taşımacılığında deniz ve iç su yollarının payını arttırmak için, lojistik alt yapısında multimodal, intermodal ve kombine taşımacılığa uygun değişiklikleri yapmak zorundadır.

Ülkemiz denizciliğinin içinde bulunduğu durumu, ülkelerin gücünün yaptıkları üretim miktarı ile değil yarattıkları katma değerle ölçüldüğü, bilgi ve sermayeyi kontrol eden ülkelerin üretimin fiilen yapıldığı ülkelerden daha güçlü hale geldiği gerçeğini göz önüne almadan değerlendiremeyiz.

Geleceğe ilişkin vizyon ve planlarımızın dünyadaki biraz önce belirttiğim değişiklikler çerçevesinde yeniden ele alınması gerekmektedir.

Amiral Gürdeniz’in tanımıyla beş tarafı denizlerle çevrili ve bulunduğu bölgede bir lojistik çekim merkezi olan Anadolu’muzun deniz ticareti ve lojistiğinde hak ettiği düzeye ulaşabilmesi için;

* Deniz ticaret filomuzun dünya filosundaki payının ve
* Katma değeri yüksek konteyner ve proje taşımacılığının toplam taşımalardaki payının arttırılması
* Deniz ticaretinin katma değeri yüksek alt alanlarında dünya ölçeğinde rekabet edebilir firmaların teşvik edilmesi
* Yaşlanan ve rekabet gücünü yitiren koster filosunun yenilenmesi
* Kabotaj ve şehir içi taşımalarında denizyolu kullanımının arttırılması
* İç su yolları alt yapısının geliştirilmesi ve yurtiçi ulaşımda içsu yolları kullanım oranlarının arttırılması
* Lojistik alt yapımızın farklı modlarda taşıma olanağını sağlayacak şekilde geliştirilmesi

Gerektiğini düşünüyoruz