

GEMİ İŞLETMECİLİĞİNDE ÖNEM KAZANAN ÖLÇEK EKONOMİSİ VE TÜRKİYE DENİZ TİCARETİNE YANSIMALARI¹

GETTING IMPORTANT THE SCALE ECONOMY IN SHIP MANAGEMENT AND REFLECTIONS OF THE TURKISH MARITIME TRADING

Dr. Öğretim Üyesi Aziz MUSLU

Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi
Anabilim Dalı, Fatsa, Ordu, TÜRKİYE, ORCID: 0000-0002-3496-1374

ÖZET

Lojistik sektöründe taşıma araçlarının kapasitesiyle maliyetlerin arasında ters bir ilişki mevcuttur. Taşınan kargonun miktarı arttıkça birim başına düşen maliyetleri azalmaktadır. Ayrıca taşımacılıkta mesafe sürelerinin uzamasıyla birim yol başına düşen maliyetlerde azalmaktadır. Bu durum deniz ticaretinde kademeli olarak yıllar itibarıyla gemi boyutlarının büyümesine neden olmuştur. Pazar artışı ve küresel büyümenin yanı sıra azalan maliyetlerinde, gemi tonajlarının büyümesinde önemli etkisi vardır. Deniz ticaretinde gemilerin tonaj kapasitelerinde oluşan büyümenin gelecek projeksiyonlarında sürmesi öngörülmektedir. 70'li yıllarda çok amaçlı Oba gemilerinde tonaj kapasitelerinin büyümesi görülmüştür. Bu büyüme daha sonrasında yerini akaryakıt tankerleri ve dökme yük gemilerine bırakmıştır. Büyümenin tüm kargo gemilerinde hızla sürdüğü gözlemlenmiştir. Artan ticaret hacmi devasa boyutlarda handymax, panamax, capesize olarak sınıflandırılan gemi tiplerinin siparişlerini arttırmıştır. Günümüzün küreselleşen ticaret yapısı, üretilen malların son çıktılarının daha az araçlarla veya araçsız ulaştırılması konteynır taşımacılığına olan talebi arttırmıştır. Gemi tonajlarında artış sadece kuru yük ve akaryakıt gemileri için değil konteynır gemileri içinde görülmekte ve hızla sayıları artmaktadır. Farklı maliyet kalemlerinde farklı yansımalarının olması söz konusudur. Ölçek ekonomisine ilişkin konteynır taşımacılığında gemi büyüklükleri arttığında maliyetler düşmesine karşın elleçleme maliyetleri artmaktadır. Bu durumun sonucu olarak konteynır işletmeleri liman maliyetlerini düşürmek amacıyla liman işletmeciliğine yönelmişlerdir. Türkiye'nin deniz ticaretinde konjoktürel değişimleri yakalamakta başarılı olduğu söylenemez. Sermaye yoğun bir iş olması ve iş birliklerinin yeteri kadar olmaması nedeniyle Türkiye'nin denizcilik işletmeleri küresel piyasalarda oluşan büyük tonajlı gemi ihtiyacına cevap verememiştir. Büyük işletmeleri yönetme ve organize etme gücü nedeniyle Türk armatörleri büyük tonajlı gemi işletmekten imtina etmektedirler. Türk girişimcilerin gemi işletmeciliği Karadeniz merkezli ve kısmen Akdeniz çanağında ağırlıklı olarak koster işletmeciliğiyle kısıtlı kalmıştır. Türk armatörler 3000 dwt ton ile 10.000 dwt ton arası tonajda gemi işletme eğilimindedir. Piyasanın talebi ölçek ekonomisi nedeniyle daha büyük tonajdaki gemiler yönünde olmaktadır. Konteynır hat işletmeciliği geniş bir organizasyon ve kurumsal yapı ile işletmecilik gerektirmektedir. Türk denizcilik işletmeleri bu kabiliyet ve kapasiteye sahip değildir. Türk armatörleri büyük tonajlı gemi talebine yatırım bütçeleri ve organizasyon becerileri olmaması nedeniyle cevap veremiyorlar. **Anahtar Sözcükler:** Deniz İşletmeciliği, Lojistik, Deniz Ekonomisi, Stratejik Yönetim.

ABSTRACT

Logistics sector has an inverse relationship between the cost and the capacity of transport. The raise in the amount of cargo reduces the costs per unit. It also reduces the cost per unit due to prolongation period of the transport. This caused the growth of vessel size gradually in the maritime trade. Beyond the market and global growth the reduced costs has an impact on the vessel size. The tonnage capacity of the vessels in maritime trade growth is projected to continue in the future projections. In

¹ Bu çalışma 5. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresinde 27 Mayıs 2016 tarihinde Mersin'de sunulmuştur.

70's the multipurpose vessels tonnage growth capacity was seen in the OBO carriers. This growth has given way to oil tankers and bulk carriers. The growth was observed on all ships. The Increasing trade volume, raised the order of the classified vessel types such as Handymax, Panamax, and Capesize. In today's global business structure, the final reach of the manufactured goods by or without a broker raised the demand for Container transport.the raise in the tonnage is not only seen in dry cargo or oil tankers but also in container vessels and their number has been increasing rapidly.It has been concerned that,there will be different reflections in different cost items.Related with the Scale Economies, freight handling costs are increasing in spite of increasing size of the container ship tonnage which cause decrease transport costs. as a result of this condition, container vessel management companies interested in port management due to reduce their costs. Turkey's maritime trade is not considered as successful in detecting conjectural changes. A capital intensive business, and Turkey's maritime business due to lack of sufficient cooperation could not respond to the needs of large-tonnage vessels that occur in the global market. Due to the difficulties of managing and organizing large companies and to the Turkish shipowners refrain from operating large tonnage ships. Turkish entrepreneurs ship management has been limited partly coaster with weight management based in the Black Sea and Mediterranean basin. Turkish owners tend to operate ships in tonnage from 3,000 to 10,000 deadweight tons. Market demand is the direction of the larger tonnage vessels due to the economic scale. Container Line management requires a management of an extensive organization and corporate structure. Turkish maritime businesses do not have this capability and capacity. Turkish ship owners cannot be able to answer due to lack of demand for large-capacity ships in the investment budget and organizational skills.

Keywords: Maritime Management, Logistic, Maritime Economics, Strategic Management.

1. GİRİŞ

Denizcilik birçok endüstride olduğu gibi ölçek ekonomisinin yarattığı maliyet avantajından yararlanılacak bir sektördür. Bu çalışmada ölçek ekonomisi nedeniyle küresel denizcilik sektöründe oluşan değişimler incelenmektedir. Günümüzün en yaygın taşımacılık şekli denizciliktir. *Alternatif ulaştırma modlarından deniz yolu ulaştırma modunun diğer ulaştırma modlarına göre daha ucuz olması büyük miktardaki yükleri bir defada bir noktadan diğerine taşıyabilmesi sebebiyle dünya ticaretinin yüzde sekseni deniz yolu ile yapılmaktadır* (Saatçioğlu, 2011:238). Bu süreç önümüzdeki yıllarda daha da artarak devam edecektir. *Son yıllarda kargo mil sayısı iki katına çıkarak 20 trilyon tondan 40 trilyon tona yükseldi* (Jones ve Dewing2010:159). Çalışmamızın amacı küresel piyasalarda yaşanan bu değişimlerin, Türkiye'ye etkilerinin incelenerek gemi işletmeciliğinin gelişmesi için neler yapılması gerektiği tespit olunacaktır. Dünya ekonomisinde hızlı büyüme, deniz ticaretinin artması ile filoların ve gemi tonajlarının büyümesini getirmiştir. Deniz ticareti her ne kadar küresel dalgalanmaların etkisi ile şekillenmekte ise de deniz ticaretinin ne zaman artma eğilimine gireceği tespiti zor olmaktadır. Navlun fiyatlarında oluşan dalgalanmaların tahmini güçtür ve piyasanın istikrarlı olmayan yapısı yatırımcıları zor durumda bırakmaktadır. Bu durum daha çok deniz taşımacılığında hizmet arzının esnek olmayan karakterinden kaynaklanmaktadır. Sermaye yoğun yatırım şekli olan gemi işletmeciliğinin değişmeyen trendi gemi tonajlarının her geçen gün kademeli olarak büyümesidir. Türkiye konjonktürel değişimler karşısında oluşan gemi tonajlarında büyümeyi tüm segmentlerde yakalayamamıştır. Türkiye'nin deniz ticaret filosu mevcut yapısıyla koster gemileri ile Karadeniz'e sıkışıp kalmıştır. Bu durum kriz dönemlerinde denizcilik sektörünü sürdürülemez hale getirmektedir. *Navlun tarihindeki en düşük seviyelerde iş yapmak zorunda kalan kosterciler, bazı firmaların iflas etmesinden endişe ediyor* (Denizticaretgazetesi, 2016). Türkiye'de Küçük tonaj gemi işletmecisi evrimini tamamlayıp iş birlikleri içine girerek dünya konjonktürünün gerektirdiği büyük tonaj gemi işletmeciliğini gerçekleştirememiştir. Yoğun sermaye birikimi gerektiren büyük tonaj gemi işletmeciliği için iş birlikleri gelişmemiştir. Denizcilik bankasının kapanması ve deniz nakliyatın özelleştirilmesinin ayrıca olumsuz etkileri olmuştur. Kamunun denizcilik sektörünü koordinasyon işlevi azalmıştır. Büyük yatırımcılar sektördeki dalgalanmalardan dolayı yatırıma girememiş. KOBİ olan işletmelerin arasında yatırım için yeterli düzeyde iş birlikleri oluşmamıştır. *Denizcilik sektöründe ilerlemiş olan ülkelerde halka açılarak kendisine finansman yaratmış ve buna benzer diğer başka çeşitlerde finansman bulmuş birçok şirket mevcuttur. Bu sebeple şirketler büyüdükçe finans ihtiyaçları ve bu konudaki uzman kadroları da aynı ölçüde önem kazanır* (Deval, 2015:53). Kısaca Türkiye pazarın ihtiyaçlarına uygun gemi arzını sunulamaması ve kriz dönemlerinden çıkabilecek işletme sermayesi eksikliği nedenleriyle denizcilik sektörünü zor bir sürece itmiştir *Armatörlük hizmeti, çalıştırılan geminin kârlılığını belirleyen bir yönetim hizmetidir. Hizmeti yönlendiren kadronun temel uğraşlarını yatırımın ömrünü uzatabilmek, maliyetleri kontrol altında tutmaya çalışarak rekabet koşullarında üstünlük sağlamak biçimlenmektedir* (Akten, 1995:80). İşletmenin maliyetlerin kısılmasının en önemli aracı ölçek ekonomisidir. *İşletmenin büyüklüğünün belli bir üretim ölçeğinin üzerine çıkması yönetici kadronun kontrolü kaybetmesine, işletme içinde kargaşaya ve bürokrasiye neden olabilir* (Berberoğlu, 2001). Özellikle konteyner

işletmelerinde ölçek ekonomisinden istifade edilirken doğru ve optimum organizasyon yapıları oluşturulmalıdır. Kurumsallaşmış işletmeler modern yönetim tekniklerini kullanarak ölçek ekonomisinden daha verimli şekilde yararlanabileceklerdir. *Yapılan araştırmalar oligopol piyasasında ki firmaların ölçek ekonomilerinden yararlanarak maliyetlerini düşürdüğünü ve çoğunlukla bu yoldan kar sağladığını ortaya koymaktadır* (Ertek, 2014:137).

2. ÖLÇEK EKONOMİSİNİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Ölçek ekonomileri 20. Yüzyılda şirketlerde görülen devleşmenin ana etkeniydi (Hidle, 2014:99). İşletme yapılarında genel olarak ölçek arttıkça birim maliyetlerde azalma görülür. Bu maliyet azalmalarına ekonomi dilinde “ölçek ekonomileri” adı verilmektedir (İçöz,1999). Bir sektörde ki üretimde önemli düzeyde ölçek ekonomileri bulunuyorsa, bir veya az sayıda birkaç firma bütün piyasa talebini en ucuz maliyetle karşılayabilir (Ertek, 2014:136). Birim zamanda elde edilen çıktı miktarı ile ölçülen üretim kapasitesi artarken ortalama maliyet azalıyor ölçeğe göre artan getiri, sabit kalıyorsa ölçeğe göre sabit getiri, artıyorsa ölçeğe göre azalan getiri vardır (Hacıhasanoğlu, 1986:18-19). Arge ölçek ekonomilerinden geniş çapta yararlanılmasına, karlılığın artmasına, fiyatların azalmasına ve piyasada fiyat istikrarının sağlanmasına olanak sağlar (Ertek, 2014:138). Ölçek ekonomisi genel bir ifadeyle taşıma kapasitesinin artması ile bir yükün taşıma maliyetinin azalması olarak tanımlanmaktadır. (Türklim, 2015:50). Uzun dönemde üretim tesisi ölçeği büyüyen işletmenin genellikle ortalama maliyeti azalmaktadır (Dinler, 1997:162). Gemi işletmeciliğinin karakteristik kendine özgü özellikleri olsa da ölçek ekonomisine bağlı olarak ortalama maliyetin azalması sektör düzeyinde gözlemlenmektedir. *Denizcilik sektöründe daha esnek ve kapsayıcı formlarda işbirlikleri ortaya çıkmıştır, “küresel ittifaklar”. Küresel ittifakların, ana taşımacılık rotalarına hakim olmak suretiyle, büyük tonajlı gemiler istihdam ederek başarılı oldukları ölçek ekonomisinde kanıtlanmıştır* (İmei v.d., 2004:22). *Alman Hapag-Lloyd ile Şili’li CSAV’ın ortaklığına ilişkin anlaşma, aynı zamanda holdingin merkezi olacak Almanya’nın Hamburg şehrinde imzalandı. Oluşacak yeni holdingin, gerekli onayları almasından sonra, 259 milyon euro’luk kısmı CSAV tarafından karşılanmak üzere toplamda 370 milyon euro’luk sermaye artırımına gideceği açıklandı* (Rodaport, 2015).

İki tür ölçek ekonomisi vardır:

- İçsel. Bunlar şirketin içinde bulunduğu sektör, Pazar ve çevreden bağımsız olan maliyet tasarruflarıdır. (Hidle, 2014:99). Uzun dönemde üretim tesisi ölçeği büyüyen işletmenin genellikle ortalama maliyeti azalmaktadır. Maliyetlerdeki bu düşüşe tesis ölçeğindeki artış nedeniyle işletmenin bizzat kendi içinde sağladığı tasarruflar neden olduğundan bu tasarruflara pozitif içsel ekonomiler denir. (Dinler,1997:162)
- Dışsal. Bir şirketin içinde bulunduğu sektörün organizasyon biçiminden kaynaklanan tasarruflardır. (Hidle, 2014:99). İşletmelerin maliyetlerini etkileyen fakat işletmenin faaliyetleri dışında içinde bulunduğu endüstriden sağladığı kazanç ve kayıplara dışsal ekonomiler denilmektedir (Dinler,1997:163).

Bir gemi türünün geliştirilmesinde ana ilke, birim taşıma maliyetini olanaklı en düşük düzeyde tutabilmektir (Akten, 1995:12). Gemi işletmeciliğinde tonajın büyümesiyle sağlanan taşınan birim ton başına tasarruf deniz ticaretinde oluşan ölçek ekonomisidir. *1819 yılında 300 tonluk ve 90 beygir gücünde ki ilk buharlı gemi “Savannah” okyanusu geçmiştir. Daha sonra gemilerin tonajı hızla arttığı gibi kullandıkları enerjide değişim göstermiştir* (Saatçioğlu, 2011:29). *Aslında, boyutu artırılmış gemilere doğru hareketler, II. Dünya Savaşı sonrası yıllarda, girişimci armatörlerden kaynaklanmıştır. Bu armatörler, standart “Liberty” ler, daha büyük gemilerin kullanımı konusunda kiracıları (taşıtanları) ikna etmek durumunda kalmışlardı* (Naess, 1977:217). Bu gemilerin büyümesinde en önemli etken üretim ölçeklerinin artmasına bağlı olarak taşınan hammadde ve yüklerin artmasıdır. Bir diğer neden teknolojiye yaşanan gelişmeler sayesinde tersanelerde daha büyük tonaj gemi inşa yeteneğinin tesis edilebilmesidir. *Günümüzün modern dökme yük gemileri 1960’lardan itibaren kullanılmaya başlanan 10000 dwt’un üzerinde ve tek güverteli teknelerdir* (Akten ve Albayrak, 1988:56). Bu gelişme yetmişli yıllarda ülkelerin gerek ithal ikameci sanayileşme dönemlerinde gerek sonrasında oluşan ihracat yönlü büyüme dönemlerinde de devam etmiştir. *Armatörler maliyet düşürmeye odaklandı, ortaya mega gemiler çıktı. 21 bin TEU’luk gemiler filoya girmeye hazırlanıyor*

(Yücel, 2015). *Bunun en temel nedeni gemi işletmeciliğinde gemi boyutlarının büyümesiyle running cost denilen gemi işletme maliyetlerinin doğru orantılı olarak artmamasıdır* (Türklim, 2015:50) *Sabit maliyetin yüksek olması yüzünden kısa mesafeli taşımacılar pahalı gerçekleşir. Ancak, taşıma mesafesi büyüdükçe sabit maliyetin toplam maliyet içindeki payı aşağı çekilebilir* (Unctad, 1982: par15) Gemi işletmeciliğinde birçok maliyet kalemleri geminin artan tonajına oranla hiç artmamakta ya da artan tonaja oranla daha az maliyet artışı olmaktadır. Bu durum deniz ticaretinde her geçen gün daha da artan oranda büyük tonaj gemi arzını arttırmıştır. *Ölçek ekonomisi gemi maliyet hesaplamasında üç temel unsuru üretmektedir. Sermaye maliyetleri, operasyon harcamaları ve yakıt maliyetleri* (Stopford, 2015:76-77).

Operasyon harcamaları personel giderleri, sigorta, bakım tutum ve yönetim giderlerini içerir. Ölçek büyüdükçe personel giderleri artmamaktadır. Sigorta vb gibi birçok maliyet kaleminde geminin büyümesi veya kurumsal firmaların filolarının büyümesi hizmet alımlarında pazarlık gücünü artırarak maliyetlerini azaltacaktır. Yeni gemilerin yasal düzenlemeler ve teknik özellikler nedeniyle daha az personelle çalıştırıldığını eklersek personel maliyetinin bazı durumlarda azaldığını söylememiz mümkün olabilir. Ölçek büyümesine oranla azalan bir personel maliyeti söz konusudur. Sigorta maliyetleri artışı oranı diğer masraf kalemlerine göre düşük oranda artmaktadır. Bu durum büyük tonaj gemilerin günlük maliyetlerinin tonaj ile oranlandığında nasıl bir maliyet avantajının ortaya çıktığını göstermektedir. *Örneğin 1200 TEU kapasiteli bir konteyner gemisinin günlük maliyeti 4600 USD iken 8500 TEU bir geminin günlük maliyeti 7000 USD' dir* (Türklim, 2015:51).

Sermaye maliyeti hususunda her bir konteyner slotunun maliyeti gemi büyüdükçe azalmakta ise de belirli bir kapasitenin üzerine çıkıldığında maliyet geminin makine dairesi gibi alanların büyümesi maliyetleri arttırabilmektedir. Kullanılan çelik ve hammadde miktarı artması ile geminin yatırım maliyeti artmakta ölçekten sağlanan istifade azalmaktadır.

Yakıt tüketiminde çok büyük tonajlarda taşınan birim yük başına yakıt maliyeti azalmaktadır. Fakat bu tasarruf daha büyük tonajlara erişilince azalma grafiği izlemektedir. Orta büyüklükteki gemilerde birim yük başına sağlanan yakıt maliyetinin azalması daha yüksektir. Yakıt tüketiminde bir diğer faktör hızdır. Hızın artması yakıt maliyetini arttırmaktadır. *Ölçek ekonomisi mega büyüklükte gemiler düşük navlun bedelleri ile Avrupa ticaretine pratik bir çözüm olduğunu göstermektedir* (İmei v.d. 2004:35).

Taşımacılığın özü, bu ilkeler doğrultusunda ve olanaklar elverdiğince hizmeti en düşük maliyetle yürütmektir. Buysa, birim taşıma maliyeti kavramını belirlemektedir. Birim taşıma maliyetinin düşürülebilmesi ya da asgari düzeyde tutulabilmesi bazı koşulların göz önünde bulundurulmasıyla bağlıdır. Bu koşullar şöyle sıralanabilir: aa. Sefer parametresinin yükseltilmesi

aa. Sefer parametresinin yükseltilmesi

1. Liman süresini minimuma indirme,

2. Seyir/liman oranını yükseltme,

• sefer rasyonalizasyonu,

• bağlantılı seferler,

3. taşıma hızını büyütme,

4. 24 saat seyir olanağı hazırlama

bb. Taşıma maliyetinin düşürülmesi

1. gemi sığasının büyütülmesi,

2. personel tasarrufu sağlanması,

3. elleçleme donanımlarının geliştirilmesi,

4. düşük yatırım maliyeti.

cc. Bakım-tutum giderlerinin düşürülmesi ya da kontrolü. Bu tür taşımacılıkta maliyetin etkin ögesi otomotör çalıştırmadır. Otomotör çalıştırmada maliyeti oluşturan öğeler şunlardır:

1. Personel maliyeti,
2. Sigorta,
3. Amortisman (depreciation),
4. Bakım-tutum maliyeti,
5. Sermaye faizleri,
6. Gemi işletme masrafları.

Belirtilen öğelerden sermaye faizleri ve amortisman, sabit maliyet türündedir; gemi işletme giderleri ise değişken, diğer öğelerse kısmen sabit maliyet, kısmen de değişken maliyet biçimindedir (Akten,1995:14). Yakıt ve mürettebat maliyetlerinde ölçek ekonomilerinden yararlanma çabasıyla son derece büyük mega gemiler inşa edilmiştir (Visvikis ve Panayides, 2017:37). Tüm bu maliyet kalemlerinden ölçek ekonomisi sayesinde tasarruf elde edilmektedir. Konteyner taşımalarında liman masraflarından ölçek büyümesi nedeniyle tasarruf edilememektedir. Bilakis liman masrafları artmaktadır. Ölçeğin büyümesi ile birim konteyner başına düşen elleçleme maliyetleri artmaktadır.

Modern laynercilik, "hizmette üretimi arttırarak birim maliyeti düşürme" düşününden doğmuştur. Bu düşünce, öncelikle liman süresinin kısaltılması, seyir süresinin sefer içindeki payının artırılması biçiminde oluşmuştur (Akten, 1995:20). Bu durum pazar payına sahip konteyner firmalarının liman işletmeciliğine yönelmesinin önemli bir nedenidir. Maliyetleri düşürme amacı firmaları büyük kapasiteli gemilerle iş yapma tercihine yöneltmiştir. Günümüz layner taşımacılığında gemi tonajlarındaki büyüme hızla devam etmektedir. Gemi sahipleri navlun piyasalarında oluşan rekabetçi ortamla mücadele etmek için mümkün olduğunca maliyetleri düşürmeye çalışıyorlar. Bazı işletmeler de gemileri planladıklarından daha uzun süre çalıştırıyorlar. Denizcilik piyasalarında ayakta kalabilmenin yolu ölçek büyümesinden geçmektedir.

3. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Dünya Ticaretinde özellikle Çin'in ve Hindistan'ın hammadde stoklaması ile ivme kazanan deniz taşımaları ile birlikte handy size ve panamax gemi tipleri için navlunlar yükselmiştir. Kriz öncesinde yaşanan bu gelişme gemi siparişlerini arttırmıştır. Çinli gemi işletmecileri, 5 milyar 548 milyon USD değerinde 16 milyon 979 DWT taşıma kapasitesine sahip 258 parça yeni gemi siparişi ile liderliği ele geçirirken Yunanlı gemi işletmecileri 5 milyar 513 milyon USD değerinde 14 milyon 260 bin DWT taşıma kapasitesine sahip 127 parça yeni gemi siparişi ile Çin'i takip etmişlerdir (Gisbir, 2014:30). Dünya denizyolu ticareti 2013 yılında bir önceki yıla göre % 4,4 oranında artış göstererek 9,6 milyar tona ulaşmıştır (Türklim, 2015:23). 2014 yılında dünyada limanlarda yaklaşık 10 milyar ton yük, 650 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir (Türklim, 2015:49). 2015 yılına gelindiğinde kısmen küresel ticaretteki daralma ile birlikte gemi arzındaki artış deniz ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir. Günümüzde dünya deniz ticaret filosu büyük tonajlı gemilerden oluşmaktadır. Konuya yüzdeler açısından bakıldığında Capesize filosunun % 61'i, Panamax filosunun % 56'sı, Handymax filosunun % 64'ü, Handysize filosunun da % 37'si 9 yaş ve altı gemilerden oluşmaktadır (Turan, 2011:76). Dünya Gemi İnşa Sanayi 2014 Raporuna göre, 2014 yılında tersanelere 51 milyar 21 milyon 890 bin USD değerinde 120 milyon 986 bin 213 DWT taşıma kapasitesine sahip 2 bin 874 parça yeni gemi siparişi verilmiştir. Verilen siparişlerde 792 parça gemi ile dökme yük gemileri başı çekerken, 391 parça gemi ile ham petrol ve ürün tankerleri ikinci sırada, LNG ve LPG taşıyıcı gemiler ise 170 parça yeni siparişle üçüncü sırada yer almıştır (Gisbir, 2014:30). 2017 yılı başında ise küresel sipariş defteri, 217 milyon Dwt'lik bir toplam 2.944 ticari gemiden oluşmaktadır. Global sipariş defteri, Bir yıl öncesine kıyasla yüzde 5,5 oranında az olmak üzere. 2017 yılının başında toplam ticaret filosunun yüzde 12.2'sine, eşdeğerdir. (DTO, 2017:14). Bu durumun bize gösterdiği gemi arzında küresel piyasalarda önemli bir artış hızının azalarakta olsa devam ettiğidir. Dünya ticaretinde liberalleşme ve teknolojik gelişmeler bu durumun en önemli nedenlerindedir.

Tablo 1. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (UNCTAD)

Yıllar	Dökme Yük	Tanker	Konteyner	Genel Kargo	Diğer Tip	Toplam
2011	8228	10609	4966	21090	38390	83283
2012	9001	8838	5096	20309	41465	84709
2013	9568	9033	5107	20282	42494	86484
2014	10162	9241	5101	19664	43786	87954
2015	10509	9695	5111	19566	45589	90470
2016	10747	9935	5227	19698	46467	92074
2017	10892	10216	5158	19716	47280	93262
2018	11125	10420	5164	19613	47847	94169

Tonaj bazında yıllarca süren % 3,5 oranındaki artış sonucu, 2015 yılı başlangıcında Dünya ticaret filosu 50.422 adet gemi ile 1.66 milyar Dwt tonaja ulaşmıştır. 2011 yılında 166 milyon Dwt teslimler sonucu global gemi inşa pik noktasına ulaşmış, bu değere 2013 yılında 106. 6 milyon Dwt yeni kapasite ilave edilerek 2014 yılında 2013 yılına kıyasla % 17 oranında azalışla 88 milyon Dwt tonajında 1448 yeni inşa seviyesine ulaşılmıştır. Gemi tiplerine göre, yıllar bazında en büyük artış oranı % 4.6 artışla dökme yük segmentinde gözlenmiştir. Tanker segmentinde ki artış % 2 buna karşılık konteyner filosu kapasitesi (box capacity) % 6.3 oranında artmıştır (DTO, 2015:5). 2016'da, deniz ticaret filosuna teslimatlar 98 milyon dwt'ye ulaşmıştır. 2017 yılı başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve daha yukarı) toplam tonajı 1,7 milyar dwt'a ulaşmıştır (DTO, 2017:14). Dünya Gemi İnşa Sanayi 2014 Raporuna göre, 2014 yılında tersanelere 51 milyar 21 milyon 890 bin USD değerinde 120 milyon 986 bin 213 DWT taşıma kapasitesine sahip 2 bin 874 parça yeni gemi siparişi verilmiştir (Gisbir, 2015:30). 2015 yılı başında Dünyada toplam Dwt bazında tonajın % 73'ü (1.66 milyar Dwt) on ülke sahipliğindedir. Dünya ticaret filosunun Yunanistan Dünya genelinin % 18,7'sini, Japonya% 14.7'sini, Çin % 11.5'ini, Almanya % 7. %'ini kontrol etmektedir. Çinli armatörler 2011-2015 yılları arasında paylarını % 11,9 oranında arttırmışlardır. Bu tarihler arasında Yunanlı armatörler de % 9,2 oranında artış sağlamışlardır (DTO, 2015:8). Yunanistan, Japonya ve Çin, kapasiteyle dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip üç ülkesidir ve dünya tonajının yaklaşık yüzde 45'ini kontrol etmektedir (DTO, 2017:14).

Tablo 2. Navlun Oranları (Lloyds Baltic Indexes)

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Baltic Supramax Index	998	914	903	450	887	1453	728
Baltic Panamax Index	1529	1395	852	462	856	1825	699
Baltic Capesize Index	3238	2830	1385	470	474	4078	1235
Baltic Dry Index	1695	1366	961	478	782	2277	699

Demir cevheri ve kömür gibi 150 bin DWT'luk yüklerin taşınmasını yapan capesize tipi gemilerin günlük kazancı, 2 bin 776 dolardan, 2 bin 756 dolara düştü. Diğer taraftan Panamax tipi gemilerin günlük kazancı 2 bin 417 dolardan 2 bin 503 dolara yükseldiği görülürken, Handysize tipi gemilerde indeks 2 puan, supramax tipi gemilerde ise 3 puan düştüğü görüldü (Loji port, 2016) Kriz ortamı oluşmasına karşın büyük tonaj gemilerde navlunların çok fazla azalmadığı yukarıda ki rakamlardan gözlemlenmektedir.

4. TÜRKİYE'DE DENİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİ

1 Ocak 2013 itibariyle 156 ülkenin sahip olduğu 300 grt üzeri gemiler baz alınarak yapılan hesaplama göre, dünyada 48 bin 742 adet gemi bulunuyor ve bu filonun taşıma kapasitesi 1.5 milyar dwt'tir. Türkiye, dünya deniz ticaret filosu sıralamasında, 0.6 ile 22. sırada yer alıyor (Perşembe Rotası, 2013, a). Bu değerlendirme göz önüne alındığında Türkiye'nin küresel deniz ticaret pazarında alt sıralarda yer aldığı açıktır. *Türk armatörünün 1980'li yıllarda koster olarak bilinen küçük tonajlı gemiler ile çıktığı yolda 35 yılı geride bırakırken, 35 yıl önce Türk deniz ticaret filosunun yüzde 65'i kamuya ait toplam 1 milyon 800 bin DWT taşıma kapasitesine sahip filodan, 2015 yılının başında tarihinin en büyük tonajlı olan 32 milyon DWT'a ulaştı. Ancak global krizin yoğun bir şekilde denizcilik sektörü vurması ile birlikte, 2016'nın ilk ayında, Türk deniz ticaret filosu, 6 milyon DWT kaybederek, 26 milyon DWT'a düştü* (Loji port, 2016). Bu durumun en önemli nedeni Türk deniz filosunu, küresel piyasalarla kıyasladığımızda yaşlı ve küçük tonaj gemilerden oluştuğu görülmektedir. 1 Ocak 2013 itibariyle *Shipping Statistics and Market Review* kaynağına göre 1000 grt ve üzerindeki gemilerde Türk bayraklı gemiler 9.5 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 20.8 milyon dwt oldu (Perşembe Rotası, 2014 a). 1000 GT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 567 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 33.66'sını Kuruyük gemileri, % 14.29'unu Dökmeyük gemileri, % 10.05'ini Kimyasal Madde Tankeri, % 8.99'unu Konteyner gemileri ve % 6.53'ünü Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 26.48'dir. (DTO, 2017:59). Rakamlarla Türk Deniz Ticaret Filosu: 30.3 milyon dwt, Türk armatörlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu 9.5 milyon dwt, Milli bayrakta çalışan filo 1.469, 1000 grt üstü deniz ticaret filosundaki gemi sayısı % 68.7 (Perşembe Rotası, 2013 a). Elverişli bayrak veya kolay bayrak olarak ifade edilen yabancı bayrak olan Türk armatörlerin işletmesinde gemiler de aynı şekilde küçük tonaj ve yaşlı gemiler daha fazladır. *Türk armatörlere ait yabancı bayrak gemi filosu Aktif Türk armatörlerinin gemi filosunun ortalama yaş profili 24,7 yaklaşık 40 parça gemi filodan çıkarıldı. % 55 oranında gemiler 20 yaşın üzerinde bu orana göre filonun % 66'sı 20 yaşın üzerinde* (Istfix, 2014). 1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 8.1 milyon dwt ve 5.9 milyon GT'dur. 8.1 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 48.52 'sini Dökmeyük gemileri, % 14.07'sini petrol tankerleri, % 12.78'ini Kuruyük Gemileri, % 12.11'ini Konteyner gemileri ve % 5.76'sını Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 6.76'dır (DTO, 2017:59). Türk ticaret filosu ekonomik ömrünü tamamlamış çoğunluğu yaşlı olan gemilerden meydana gelmektedir. 1000 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 567 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2016 itibariyle 23,85'dir (DTO, 2017:63). Bu duruma mevcut gemi tonajlarının küçük tonajlardan olduğunu eklediğimizde kriz dönemlerinde yaşanan sıkıntıların çok normal olduğunu görmekteyiz. *Türk Deniz Ticaret Filosunu geliştirmek amacıyla yaratılacak bir fon ile gemi fiyatlarındaki düşüşler sayesinde çok düşük bir yatırım ile büyük bir filo meydana getirmek mümkün olabilecektir. Yeterli filoya sahip olunamaması nedeniyle geçen sene deniz taşımacılığına 11,5 milyar dolar navlun ödendiği ve bunun da 9 milyar dolarlık kısmının yabancı armatörlere ödendiği düşünüldüğünde bu konunun dikkatlice değerlendirilmesi gerektiğine inanıyoruz* (Lojiport, 2016). Türkiye mevcut yaşlı ve küçük tonaj filo ile dünya denizcilik pazarından pay alamayacağı gibi kriz dönemlerinde mevcut firmalarının iflasları söz konusu olacaktır. *Dünyadaki en sermaye yoğun işlerden biri olan denizcilik, zor zamanlar geçirmiş, bu zor zamanlarda armatörlerin yanında bulunmuş köklü bankalar tarafından finanse edilmiştir. Bu bankalar daha ziyade denizcilik felsefesini ve karakterini benimsemiş ve sindirmiş ülkelerde konuşlanmıştır* (Deval, 2015:54). Ekonomiye getirdiği katkı özellikle dış ticaret dengesini sağlamadaki rolü düşünüldüğünde proaktif düşünülerek bir planlamanın yapılması gerekmektedir. İşbirlikleri oluşturularak büyük ölçekli yatırımlara gidilmelidir. Büyük tonaj gemi yatırımlarını destekleyecek maliye politikaları uygulanmalı sermaye finansmanı noktasında banka ve finans kuruluşları teşvik edilmelidir. Pazarda oluşan maliyet avantajına dayalı büyümeden dolayı ölçek ekonomisinin artan önemi stratejik olarak değerlendirilmeli bu doğrultuda politikalar oluşturulmalıdır.

5. KURU YÜK TAŞIMALARI VE ÖLÇEK EKONOMİSİ

Kuru yük taşımalarını işlevlerine iki şekilde ele alabiliriz kreyimli proje kargo taşımalarına uygun yük gemileri bir diğeri dökme yük gemileridir (DTO, 2015:7). Fakat dünya piyasalarında pazarın önemli bir

ihtiyacı ağır vinçler ile donatılmış proje gemileridir. *Yeni yapılan gemilerde ağır yükler için vinçler koyulmuyor ve bu durum operasyon alanımızı kısıtlıyor. Bu gemilerde proje bazlı milyon dolarlık yükler taşınıyor fakat bu pazarda Türkiye oyuncu olamıyor çünkü Türklerin böyle gemileri yok. Avrupalı armatörlere para kazandırıyoruz. (Perşembe Rotası, Erdoğan).* Proje kargo gemilerde Türkiye'nin pazarda oyuncu olmaması durumu büyük tonaj dökme yük gemilerinde de söz konusudur. *Dökmeciler modern trampçılardır. Bu gemilerde hızdan çok ekonomik çalıştırma önemlidir. Bu yüzden böylesi gemilerde hız, "ekonomik hız" diye bilinen ve belli bir yükün belli bir uzaklığa en düşük maliyetle taşınmasını sağlayan hızdır (Akten, 1995:51).* Maliyet avantajının ölçek ekonomisiyle daha kolay sağlanabileceği bir alandır. Taşıtanların yüksek hız beklentisi yoktur. Aşağıda tabloda dökme yük gemileri ton-mil başına yüzdesel maliyet hesapları yer almaktadır.

Tablo 3. Dökme Yük Gemilerinde Ölçek Ekonomileri Ton-Mil Başına Yüzdesel Maliyet (Goss, 1977:108)

Gidiş-Dönüş Yolculuk	Gemi Büyüklüğü (DWT)				
	15.170	40.540	65.500	120.380	200.000
(Deniz mili olarak)	15.170	40.540	65.500	120.380	200.000
1000	100	53	47	37	34
6000	56	34	27	20	17
22000	52	30	24	17	15

Dökme yük piyasaları dünya ticaret filosunun en büyük segmenti olma durumunu yüzde 43,5'lik bir payla korumaktadır (DTO, 2017:17).. Diğer segmentlerde olduğu gibi dökme yük gemilerinde büyük tonaj gemi siparişinin 2015 yılında küresel ölçekte arttığı gözlemlenmektedir. *% 44.5 Dwt tonaj payı ile dökme yük gemileri dünya filosunun içinde önemli bir yüzdeye sahiptirler. 2013 yılında gerçekleşen 60 milyon ton ve 2012 yılında gerçekleşen 97 milyon ton teslimden sonra 2014 yılında yeni inşa dökme yüklerin teslimi 47 milyon Dwt tonaja ulaşmış, filo 2011 yılından sonra % 40 olmak üzere yılda ortalama % 8.7 oranında büyümüştür (DTO, 2015:7).* Kreyn ve vinçler ile donatılmış büyük tonaj proje gemilere pazarın ihtiyacının olduğu açık ve nettir. *Brokerlere göre deniz ticaretinde yeni bir tonaj olan ultramax tipi gemiler ve ağır yük donanımına sahip özel gemiler deniz taşımacılığında yatırımcılara fırsat sunuyor. Ultramax gemiler yakıt avantajı sunarken, ağır yük gemileri denizdeki krizlerden etkilenmiyor (Perşembe Rotası, Erdoğan).* *Dökmeyüklerde 2012 yılından beri yeni siparişlerin büyük bir kısmı Capesize segmentidir. Cari olarak siparişteki 394 dökmeyük gemisi 85.000 Dwt'un üzerindedir. Siparişte bulunan dökme yüklerin ortalama tonajları 85.200 Dwt, buna karşılık servisteki filonun 69.000 Dwt'dir. (DTO, 2015:8)* 2016 yılında filoya sadece 47 milyon Dwt, teslimat yapılmış, planlanan tonajdan % 30 daha az tonaja ulaşılmıştır (DTO, 2017:17). Aşağıda tabloda görülen gemi siparişlerinin büyük tonaj yönünde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 4. Dünya Teslimat Yıllarına Göre Dökme Yük Gemi Sipariş Defteri (Milyon DWT) (Gisbir, 2015:31)

BOYUT (DWT)	Toplam Sipariş	2014	2015	2016+
Handysize	13,2	6,3	5,4	1,4
Handymax/Supramax	26,1	11,4	10,0	4,6
Panamax/Kamsarmax	27,1	16,0	7,2	4,0
Post Panamax	3,5	2,2	1,0	0,3
Capesize	48,0	22,5	15,0	10,5
TOPLAM	117,9	58,4	38,6	20,8

Tablo 5. Kuru Yüklü Gemi Tipleri ve Dünya Filosundaki Yerleri (AAPA Advisory -The Bulk Carrier Register 2014 Akt. Gisbir 2014:3)

Gemi Tipi	Gemi Tonajı (DWT)	Gemi adedi	Toplam Tonaj (DWT)	Dünya Kuru Yüklü Filosu içinde %'si	Sipariş Halindeki Gemi Adedi	Sipariş Gemi Tonajı (DWT)
Capesize	>100.000	1565	293.090	%40	311	60.000
Panamax	60-80.000	1417	104.673	%14	147	10.951
Supramax	40-60.000	2975	157.000	%21	640	37.500
Handysize	15-35.000	3019	37.650	%5	63	1.343

81 adet ve 3.913.176 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde; 2.486.527 Dwt'luk 41 adet gemi 0-9 yaş grubunda, 935.657 Dwt'luk 22 adet gemi 10-19 yaş grubunda, 233.819 Dwt'luk 7 adet gemi 20-29 yaş grubunda, 257.173 Dwt'luk 11 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir (DTO, 2017:66). Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 12.8'ini oluşturan 191 adet ve 1.031.147 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde; - 185.405 Dwt'luk 30 adet gemi 0-9 yaş grubunda, 136.299 Dwt'luk 28 adet gemi 10-19 yaş grubunda, 311.059 Dwt'luk 50 adet gemi 20-29 yaş grubunda, 398.384 Dwt'luk 83 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir (DTO, 2017:65). Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, % 18'i 0-9 yaş grubunda, % 13'ü 10-19 yaş grubunda, % 30'u 20-29 yaş grubunda ve % 39'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır (DTO, 2017:66) Türk deniz ticaret filosunu küresel deniz ticaret pazarına hakim olan ülkelerle kıyasladığımızda yaşlı ve küçük tonaj gemilerden oluşması nedeniyle bu haliyle rekabet avantajı elde etmesi mümkün değildir.

6. TANKER TAŞIMALARI ÖLÇEK EKONOMİSİ

Türkiye'de yaşanan gelişmeler tanker segmentinde küçülmenin yaşandığını göstermektedir. Dünya genelinde; 2014 yılında 20 milyon dwt tonajında tanker servise girmiştir. Bu değer 2013 yılında servise giren tonajdan % 16 azdır. 2011 yılından itibaren tanker filosunda yıl bazında % 2.6 artış gözlenmektedir ise de toplam filo içinde tanker segmentinin payı 2015 yılı başında %34,9'dur (DTO, 2015:7). Tanker piyasasında 2016 yılı petrol ve petrol ürünleri charter oranları, her tip ve size bazında şaşırtıcı derecede güçlü talep artışına rağmen yüksek filo arzı nedeniyle gerilemiştir. CRSL 2017 yılı başında petrol ve ürün tonajına olan talebin, uzun vadeli ortalamanın çok üzerinde, 2016 yılında % 4,2 ve % 4,1 arttığını tahmin etmektedir (DTO, 2017:14). Boru hatları ile yapılan kara taşımaları sonucunda tanker filosunun tonaj artışı kısıtlı düzeyde kalmıştır. Diğer yandan küresel düzeyde dev ham petrol tankerlerinin geçmişteki büyüme eğilimine göre daha yavaş olduğu görülmektedir. Kimyasal tankerlerde ara tonajlara olan talep ticaretin yavaşlamasına oranla iyi bir seyir izlemektedir. LNG tankerleri niş bir pazarda çalışıyor olmalarının olumlu etkileriyle verimli çalışmaktadır. LNG tanesi 200 milyon dolar daha pahalı olmasına rağmen, gemiler kriz döneminde dahi hep karlı çalışıyorlar (Perşembe Rotası, 2013, c). Genel olarak tüm tanker segmentlerinde olumlu bir tablo mevcuttur. Servise bulunan tankerlerin ortalama tonajı 44.400 Dwt olmasına karşın siparişteki tanker tonajı ortalama olarak 70.000 Dwt civarındadır (DTO, 2015:8). Aşağıda Tablo 8'de ortalama navlun değerleri yer almaktadır. Aframax tip tankerlerde

ise özellikle 2013 yılında 2009 yılı ile karşılaştırıldığında, % 32 oranında bir artış gerçekleşmiştir. 2013 yılı deniz yolu taşımacılığı baz alındığında Aframax tipi tankerlerin revaçta olduğu görülmektedir (Gisbir, 2015:32) 2014 yılında Aframax tankerlerin geçmiş yıllara oranla daha iyi bir kazanç elde ettikleri görülür. VLCC sınıfı gemilerin navlun değerlerinde yükselme görülmektedir. *Fearnleys verilerine göre; VLCC segmenti T/C oranları 2015 yılına girerken 42.000 USD/gün değerine ulaşmıştır. Bu değer Ocak 2014 ile kıyaslandığında % 71 yüksektir* (DTO, 2015:12). Ham petrol ve ürün tanker filosu % 5.5, kimyasal tankerler % 6.6 ve LNG segmenti % 9,2 oranında büyüyerek toplam 39 milyon dwt tonajında yeni inşa yıllık bazda yüzde 60 artışla 2016 yılında operasyona başlamıştır (DTO, 2017:15). 2016 boyunca, tanker piyasa koşulları, çok olumlu seviyelerden yüksek filo arzını etkisi ile önemli ölçüde zayıflamış, Ocak 2016'daki 28.483 \$ / gün seviyesinden Ağustos ayında 9.922 \$ / gün seviyesine kadar ortalama tanker getirisi % 68 oranında azalmıştır. Talep tarafında, deniz aşırı ham petrol ve ürün ticareti gelişimi 2016 yılında ılımlı bir azalışa sahne olmuş, ancak eski gelişimi göz önüne alındığında ulaşılan seviyenin sağlıklı olduğu değerlendirilmiş, Dev tankerler ölçek ekonomisinin yarattığı maliyet avantajı ile beraber artan talep etkisi ile oldukça olumlu bir seyir izlemiştir (DTO, 2017:16).

Tablo 6. Tanker T/C Navlun Değerleri (Ortalama/gün USD) (Tanker Market Insight, 2017)

SEGMENT	1 Year Time Charter Rates (\$/day)		3 Year Time Charter Rates (\$/day)	
	Kasım 2016	Aralık 2016	Kasım 2016	Aralık 2016
VLCC	30,500	31,250	29,500	29,500
SUEZMAX	21,750	22,000	22,250	24,200
AFRAMAX	17,250	18,000	18,000	18,000
LR2 PRODUCT	15,750	17,500	17,500	19,000
MR PRODUCT	12,500	13,250	14,000	14,000

19 adet ve 1.135.319 Dwt'luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

467.981 Dwt'luk 5 adet gemi 0-9 yaş grubunda,

665,437 Dwt'luk 9 adet gemi 10-19 yaş grubunda,

2.878 Dwt'luk 1 adet gemi 20-29 yaş grubunda,

12.605 Dwt'luk 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir. (DTO, 2017:67).

57 adet ve 464.927 DWT'luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

288.072 Dwt'luk 29 adet gemi 0-9 yaş grubunda,

81.549 Dwt'luk 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,

54.810 Dwt'luk 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,

40.496 Dwt'luk 8 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir. (DTO, 2017:67)

Tablo 7. Dünya Teslimat Yıllarına Göre Gemi Sipariş Defteri -Tanker (Milyon DWT) (Gisbir, 2015-2016)

Kuruyük Gemi Tipi	2016	2017	2018	Toplam
Capesize	10	88	75	173
Panamax	17	146	36	199
Supra/Hmax	36	253	43	332
Handy'ler	36	187	67	290
Toplam	99	674	221	994
Tanker Gemi Tipi	2016	2017	2018	Toplam
ULCC/VLCC	10	48	42	100
Suezmax	7	68	18	93
Aframax	5	82	48	135
Panamax	3	34	19	56
MR+Small	26	191	133	350
Toplam	51	423	260	734
Konteyner Gemi Tipi	2016	2017	2018	Toplam
VLGC	3	32	13	48
LGC	0	0	0	0
MR	2	27	13	42
Handy	2	15	4	24
Small	1	3	1	5
Toplam	8	77	31	116

Norveç merkezli DNB Bank'ın 2 milyon varil petrol taşıyabilen çok büyük tonajlı tanker, 14.5 knot hız yerine 10.5 knot hızında seyrederse günlük geliri 12 bin dolar oluyor. Büyük tonajlı tankerler günlük 95 ton civarında yakıt tüketirken bir capesize gemi 61 ton yakıyor. Gemilerin düşük hızda seyretmesi tankerlerin günlük 40 ton, capesize gemilerin ise 35 ton daha az yakıt tüketmesini sağlıyor. Bu tüketim süper tankerler için günlük 38 bin dolar tasarruf anlamına geliyor. Yakıt fiyatlarında ton başına 100 dolarlık artış, gemilerin gelirlerini ciddi düşürüyor (Perşembe Rotası, 2013, d). Ticaret hacmindeki kısmi yavaşlamanın etkisi akaryakıt fiyatlarındaki düşüş ve gemilerin düşük hızlarda çalıştırılması ile bertaraf edilebilmektedir. Tanker siparişleri küresel ölçekte devam etmektedir. Tanker siparişleri 1337 adetle 95 milyon tonajında ve 37 milyon cgt düzeyindedir siparişler Dwt bazında toplam filonun % 16,42'ü oranına ulaşmıştır. Bu oran bir yıl önce % 13,4 oranında gerçekleşmiştir (DTO, 2015:15). Ölçek ekonomisinin etkisi ile gemi tonajlarının büyümesi konteyner taşımacılığına kıyasla düşük seviyede olsa da küresel durgunluktan tanker piyasası aşırı olumsuz etkilenmemektedir. Gemi siparişlerine bakıldığında armatörün büyük tonaj talebinin devam ettiği piyasada kiralama rakamlarının önümüzde ki süreçlerde yüksek olacağı tahmin edilmektedir. Yakın limanlar arası hammadde taşımalarında küçük ve ara tonajlar

kullanılmaktadır. İşlenmiş ve kimyasal sıvı taşımalarında ara tonajlara olan talep devam etmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin özellikle Çin ve Uzakdoğu ülkelerinin hammadde kaynaklarına uzaklığı nedeniyle gemi boyutlarındaki büyümenin devam edeceği öngörülmektedir.

7. KONTEYNER TAŞIMALARI VE ÖLÇEK EKONOMİSİ

Günümüzün değişen taşıma şekilleri ile multi modal ve inter modal taşıma şekillerinin önem kazanması konteyner taşımalarının önemini her geçen gün arttırmıştır. Konteyner başına düşen birim maliyetlerin düşürmek amacı ile ölçek ekonomisinden yararlanarak devasal organizasyonlar oluşturulup gemiler inşa edilmesi sonucunu getirmiştir. Arz tarafında, konteyner pazarının genel yapısının yönelimi ölçek ekonomileri doğrultusunda şekillenmektedir (Kavussanos ve Viskisvis, 2016: 59). Bu gemilerin inşası için iş birliklerine gidilmiştir. Çinin artan yatırımları söz konusu olmuştur. Global konteyner taşımacılığında sektör çözülmemiş konularla karşı karşıya olmakla beraber 2014 yılında % 6.1 artmıştır. (2013 yılındaki % 4.9'dan sonra) 2015 yılında %6,7 oranında artacağı, slot kapasitenin % 5.8 artacağı öngörülmektedir (DTO, 2015:14). Dünya konteyner filosuna katılacak gemiler daha çok büyük size gemiler olup, feeder size gemilerde daha az bir gelişim olacaktır (Turan, 2011:76). Tahminlere göre 2020 yılında limanlarda elleçlenen konteyner sayısının ise 1 milyar TEU'ya transit konteyner sayısının ise 320 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir (Türklim, 2015:49). Bakıldığı zaman 1995 yılında 4500 TEU dan büyük sadece 1 gemi var iken 1998 yılı sonunda sayı 85 gemidir (Cullinane ve Khanna, 2000:184). Dünya ticaretinin hesaplanan değerlerle % 40'ı konteyner taşımacılığıyla yapılmakta fakat bu oran hacimsel olarak %7 dir (CSR Consultants, 1989). Son beş yılda 18 bin ve 21 bin TEU taşıma kapasitesine sahip 54 adet konteyner gemisi pazara giriş yaparken, önümüzdeki iki yıl içinde 51 ULCV tipi geminin, dünya ticaret filosunda yerini alması bekleniyor (Deniz Haber, 2017). Türkiye 88 konteyner gemi sayısı, 259.000 TEU, 1.946.000 Dwt ile dünya sıralamasında 18. sırada yer alıp 2017 Ocak verilerine göre %1,16 oranında bir paya sahiptir. Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda DWT olarak ilk üç sırada % 23,03 ile Almanya, % 10,15 ile Çin ve % 9,42 ile Yunanistan paylaşmaktadır (DTO, 2017:23).

Konteyner piyasası ile ilgili uzun vadeli büyüme trendleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir; Üretim ve tüketim bölgeleri arasındaki uzun mesafeler, Taşımacılığın konteynerize olması, Ölçek ekonomisi, Slow-steaming (düşük hızla seyir) ve gemilerde yakıt verimliliğinin artırılması, (Turan, 2011:84). Taşımacılık krizinin kademeli olarak hız kazandığında, aşırı kapasite ve yüksek bunker fiyatları ile nedeniyle (en azından 2014 ortalarında), ölçek ekonomileri daha fazla önem kazanmıştır. Böylece, Slotların maliyetlerini en aza indirmek için mümkün olan en büyük gemiyi kullanarak maliyetleri düşürme yoluna gidilmiştir. Bu durum orta ve küçük segment gemiler işleten işletmeler üzerinde baskı oluşturmuştur (Kavussanos ve Viskisvis, 2016: 27).

Gemileri limana bağımlı olmaktan kurtararak bu süreyi en azaltmak, dolayısıyla birim taşıma maliyetini düşürmek modern taşımacılığın ana kuralıdır (Akten,1995:27). Gemi büyüklüğü arttıkça her bir konteynerin taşıma maliyeti düşerken, her bir TEU konteyner için liman elleçleme maliyeti de artmaktadır (Türklim, 2015:49). Panamax gemiler, manevra ve yükün elleçlemesinden dolayı liman seçiminde kısıtlanmışlardır. limanların pazardaki taşıyıcıların taleplerine cevap vermek için yatırım yapması ile ancak bu durum hızla değişecektir (Cullinane ve Khanna, 2000:183). Bu durum konteyner firmalarını gemi boyutlarını büyütme ve maliyet azaltmaları için liman işletmeciliğine girişmeleri sonucunu getirmiştir. Grup Maritim TCB'nin satın alınmasıyla birlikte Türkiye, İspanya ve Latin Amerika'da bulunan toplam 11 konteyner limanını devralan Maersk'e bağlı APM Terminals'in işlettiği konteyner limanı sayısı 74'e çıktı (Lojiport b,2015) Fiba Holding bünyesinde faaliyet gösteren Fina Holding'e bağlı Fina Liman'ın yüzde 64,5 hissesi China Merchants Holdings tarafından satın alındı (Milliyet, 2015). Cosco Pacific, Kumport'u 940 milyon dolara satın aldı. Satın alma işlemi bugüne kadar Çin'den Türkiye'ye gelen en büyük doğrudan yabancı yatırım olma özelliği taşıyor (Dünya, 2015). Dünyanın en büyük konteyner taşımacılığı şirketi Maersk'in limancılık şirketi APM Terminals, satın almak üzere Türkiye'den liman arıyor. Maersk'in buna gerekçesi de konteyner taşımacılığının Türkiye'de ekonomiden iki kat fazla büyüme şansının olması. (Kaptan Haber, 2015). Bütün bu gelişmeler gösteriyor ki ölçek büyümesi nedeniyle artan liman ve elleçleme maliyetlerini azaltmaya çalışıyorlar. Piyasada konteyner firmaları liman alımlarının sağladığı maliyet avantajı ile rekabet üstü konuma gelmeyi hedefliyorlar. Gemi tonajlarının büyümesi ise diğer yandan hız kesmeden devam etmektedir.

Liman satın almalarının önemli bir nedeni gemi boyutlarının büyümesine istinaden artan liman masraflarıdır. Aşağıdaki şekilde ticaretin değişen şekli ile önemi her geçen gün artan konteyner gemilerinin büyüme yönelimi ifade edilmektedir. Ölçek ekonomisinin etkisi ile bu büyüme hızla devam etmektedir.

Tablo 8. Konteyner Gemisi Tasarım ve Boyutlarındaki Gelişmeler (Gilman,1983 and Pearson, 1998 Akt. Kevin Cullinane ve Mahim, 2000:183)








Yıllar	Sınıfı-Tipi	Maksimum kapasite (TEU)
1964	1. JENERASYON	1000
1967-1972	2. JENERASYON	1500
	3. JENERASYON	3000
1984	4. JENERASYON	4500

Ölçek ekonomisinde konteyner taşımacılığı sektörünün 1995 yılından bu yana daha teknolojik ilerlediği ve gemi boyutlarını büyütme yolunda ilerleyerek yeni bir aşamaya girdiği yaygın olarak kabul görmüştür. 2014 yılında 381 000 TEU filodan ayrılırken konteyner filosu kapasitesine 1,47 milyon TEU ilave olmuştur. 2014 yılında filo TEU bazında 2013 yılında yaşanan % 5.5 oranında artıştan sonra % 6.3 oranında artmıştır (DTO, 2015:7). 9,000 TEU gemi için, yıllık charter oranı 2015 yılında 38,000 \$ / gün seviyesinden Ağustos 2016'nın sonunda, 25.000 \$ / gün seviyesine gerilemiş, olarak gerçekleşmiştir. Orta tonajlarda 'mid-size' özellikle 'Old Panamax' segmenti için charter navlunlarını zayıflatan yönde bir baskı devam etmiştir. 2015 yılının ortasında 26.500 \$ / gün'den 2016 yılı Ağustos ayında 6,800 TEU'luk geminin 13,000 dolar / güne düşmüştür. 2.750 TEU segmenti için bir yıllık oran 5.900 \$ / gün seviyesindedir (DTO, 2017:22).

Tablo 9. 1974-2020 Yılları Arasında Konteyner Gemi Boyutlarındaki Değişmeler (Türklim, 2015:52)

YIL	KAPASİTE (TEU)	UZUNLUK (m)	GENİŞLİK	TEU/M	Gelişim Oranı	
					Uzunluk	Genişlik
1974	2400	239	30,0	10,0	-	-
1981	3600	267	32,3	13,5	12%	8%
1988	4800	294	32,3	16,3	10%	0%
1995	6600	318	42,9	20,8	8%	33%
2001	8724	352	42,9	24,8	11%	0%
2006	15500	397	56,5	39,0	13%	32%
2013	18000	400	59,0	45,0	1%	4%
2020	24000	456	63,9	52,6	14%	8%

2013 yılında 6 600 TEU arkasından 2014 yılında 7.340 TEU teslim edilmiştir. 2015 yılında 7.800 TEU planlanmıştır. 2015 yılı başlangıcında serviste olan 254 gemi 10.000 TEU kapasitede olup gelişme trendinin süreceği değerlendirilmektedir. (DTO, 2015:8) 2016 yılında sözleşmelerde belirgin bir azalma gözlenmiş, çoğunluğu 3.500 TEU ve daha az birimde olmak üzere sadece 0.17m TEU'luk 58 gemi sipariş edilmiştir. Eylül başında, konteyner gemisi sipariş defteri, filokapasitesinin% 17'sine eşit 3.4milyon TEU biriminde 432 gemi ile tamamlanmıştır.

Gemi Uzunluğu	Nesil/Tarih	Tanım	Kapasite/Su kesimi
 140~190 m	1. Nesil (1960~1970 arası)	Dönüştürülmüş Gemiler	500 ila 1000 TEU SÇ = 9,0 metre
 200~225 m	2. Nesil (1970~1980 arası)	Hücresele Konteyner Gemisi	1500 ila 2500 TEU SÇ = 10,0 metre
 240~290 m	3. Nesil (1985)	Hücresele, Panamax	2500 ila 3500 TEU SÇ = 12,0 metre
 275~300 m	4. Nesil (1988)	Post-Panamax	3500 ila 5000 TEU SÇ = 12,5 metre
 300 m	5. Nesil (1996)	Ultra Büyük Gemiler	5000 ila 6000 TEU SÇ = 14,0 metre
 320 m+	6. Nesil (1998)	Mega Gemiler	6000 ila 7000 TEU SÇ = 14,5 metre
 350 m	7. Nesil	Ultra-Mega Gemiler	6000 ila 13000 TEU SÇ = 15,0 metre

Şekil 1: Gemi Boyutlarının Yıllar İçinde Gelişimi (Chetty, 2006)

Aşağıdaki Tablo 10'de teslimat yıllarına göre konteyner gemisi siparişleri yer almaktadır. Tablolardan anlaşıldığı üzere konteyner segmentindeki büyümenin azalan hızla olsa devam edeceğidir.

Tablo 10. Dünya Gemi İnşaa Sanayi Sipariş Defteri Konteyner Gemisi (Gisbir, 2015-2016)

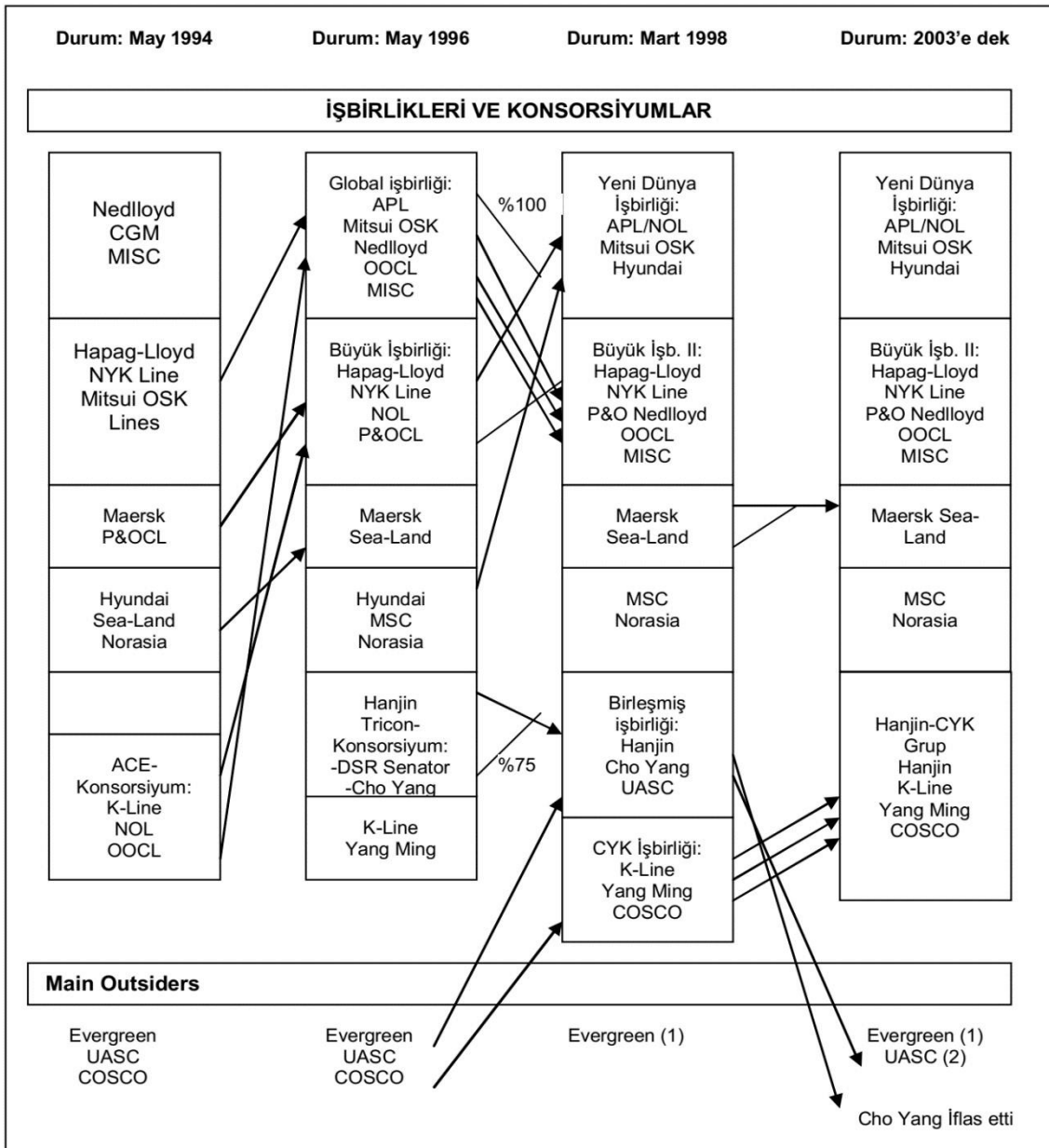
BOYUT (TEU)	Toplam Sipariş	2015	2016	2017+
-1000	0	0	0,0	0,0
1-1999	81	32	42	7
2000-3999	95	42	31	22
4000-5999	9	6	3	0
6000-7999	2	2	0	0
8000-9999	82	53	27	2
10000+	151	43	52	56
Toplam	420	178	155	87

7.1. Konteyner Taşımacılığında İşbirlikleri ve Birleşmeler

Gemi boyutlarındaki büyümesinin sonucu olarak küresel hat işleticilerinin çeşitli işbirlikleri ortaya çıkmıştır. Bunlar stratejik işbirlikleri, teknoloji, pazarlama gibi konulardan kaynaklı olduğu gibi en önemli işbirliği nedeni ölçek ekonomilerinden yararlanarak slot maliyetlerini düşürmek üzerinedir. Pazarda yaşanan rekabet ortamı ölçek ekonomisinden yararlanmak amacıyla iş birliklerini yıllar içinde arttırmıştır. 2000'li yıllarda bu işbirlikleri hız kazanmıştır.

2000'li yılların başında, gemicilik endüstrisinin beş önemli işbirliği etrafında yapılandığı söylenebilmektedir. Bu stratejik işbirliklerinin, ortaklarına araçların birlikte kullanımı, hizmet alanlarının genişletilmesi ve riskin paylaşılması gibi önemli faydalar sağladığı görülmektedir. Ayrıca, bahsedilen işbirliklerinin sektörü gerçekten küresel bir boyuta taşıdığı düşünülmektedir. En büyük ve en geniş potansiyele sahip işbirliği olduğu kabul edilen SeaLand-Maersk 167 araç ve 438.000 TEU ile bu beşli içerisinde ilk sırada yer almaktadır. Bunun ardından Büyük İşbirliği ikinci sırada yer almakta, üçüncü olarak Yeni Dünya İşbirliği, dördüncü olarak Hanjin/Tricon işbirliği ve son olarak da COSCO/Yangming işbirliği bu beşliyi tamamlamaktadır (Slack, 1999, s. 12 – 13).

2005 sonunda ise Yeni Dünya İşbirliği kapsamında APL/NOL, Mitsui OSK Lines ve Hyundai; Büyük İşbirliği'nde Hapag-Lloyd/CP Ships, NYK Line, OOCL ve MISSC; CYKH grubunda Hangin, K-Line; Yang Ming ve COSCO; 2009 sonunda ise bu oluşumların Yeni Dünya İşbirliği içerisinde; APL/NOL, Mitsui OSK Lines, Hyundai; Büyük İşbirliği'nde Hapag-Lloyd Grup, NYK Line, OOCL, CYKH grubunda Hangin, K-Line; Yang Ming ve COSCO şeklinde küçük bir değişiklik ile devam ettiği görülmektedir. 252 (Notteboom, 2012, s. 252)



Şekil 2: Avrupa – Uzak Doğu Ticaretindeki Stratejik İşbirlikleri ve Birleşme ve Satınalmalar (Notteboom, 2004:91)

Çinli COSCO Shipping, 2016 yılının ilk ayında China Shipping Lines ile birleşerek, 1114 gemiyi kontrol eden dünyanın en büyük armatörlük firması haline geldi. Bu birleşme sonucu COSCOCS ismini alan firma, konteyner piyasasında ise yüzde 7.8 pazar payına sahip dünyanın en büyük dördüncü konteyner hat operatörü COSCO Container Lines (CCL) Şirketini ortaya çıkardı (Gümrük TV, 2017) Operatörler arasındaki rekabet, konteyner gemilerinin büyümesine yol açarken, dünyanın en büyükleri kendilerine avantaj sağlarken, bölgesel hat operatörlerinin dışındakiler, sahneden yavaş yavaş çekilmeye başlıyor (Deniz Haber, 2017). Danimarkanın dünya çapındaki en büyük konteyner şirketi olan Maersk Line, Perşembe günü, Asya-ABD'deki Doğu Kıyısı ticaret sahasında MSC ve ZIM ile yeni bir stratejik işbirliğini yaptığını duyurdu. (Media Telegraph, 2017)

Tablo 11. Küresel konteyner işletmelerinin yaptıkları birleşmeler (Türklim, 2017)

2M ALLIANCE				OCEAN ALLIANCE				THE ALLIANCE			
Sıra	Hat Adı	Kapasite (TEU)	Pay	Sıra	Hat Adı	Kapasite (TEU)	Pay	Sıra	Hat Adı	Kapasite (TEU)	Pay
1	Maersk	3.277.243	15,90%	3	CMA CGM	2.154.860	10,40%	5	Hapag Lloyd	989,309	4,80%
2	MSC	2.992.865	14,50%	4	COSCO	1.685.134	8,20%	8	Yang Ming	572,801	2,80%
9	Hamburg Sud	568,012	2,70%	6	Evergreen	987,988	4,80%	12	UASC	510,878	2,50%
13	HMM	477,001	2,30%	7	OOCL	573,052	2,80%	10	NYK	515,215	2,50%
								11	MOL	513,44	2,50%
								14	K LINE	375,02	1,80%
	Toplam	7.315.121	35,40%		Toplam	5.401.034	26,20%		Toplam	3.476.663	16,90%

İsviçre merkezli Mediterranean Shipping Company (MSC), 150 ülkede 500'e yakın ofisi ve 25.000'e yakın çalışanıyla dünya genelinde bir varlığa sahiptir. Almanya merkezli Hapag-Lloyd'un en büyük Orta Doğulu konteyner sevkıyat hattı Birleşik Arap Denizcilik Şirketi (UASC) ile birleşmesi ve CMA CGM'nin Singapur'daki ulusal havayolu şirketi NOL / APL'yi satın alması, küresel olarak endüstrinin büyümeye devam ettiğini göstermektedir (Munin, 2017)

Güney Koreli Hanjin Shipping şirketi 2016 yılında iflas etti. Hanjin'in hisseleri Güney Kore devlet bankası ve Hyundai Şirketi (Hyundai Şirketi'nin hisselerine Güney Kore devleti de ortak) tarafından satın alındı. Hanjin'in batması, CMA CGM'in APL'yi 2 milyar 400 milyon dolara bünyesine katması, Maersk Grubu'nun Hamburg Süd'ü 4 milyar dolara satın alması, küresel rekabetin önümüzdeki günlerde çok daha çetin geçeceğinin bir göstergesi oldu (Deniz Haber, 2017). Ölçek ekonomisinden yararlanmak amacıyla büyüyen gemi ve filoların yönetimini çetin rekabet ortamında sürdürmek için işletmeler küresel işbirlikleri devam ettirmektedir. 2017 yılında Konteyner gemisi siparişlerinde yüzde 91'lik bir düşüş gerçekleşmiş olsada 2016 yılında siparişlerin bir önceki yılın iki katı olması bu durumda önemli bir nedendir (DTO, 2017:14). 2017 yılında yaşanan durgunluğa karşın gemi boyutlarının büyümeye ve işbirliklerinin devam edileceği öngörülmektedir.

8. SONUÇ

Dünya ticaretinde oluşan gelişme her geçen gün denizcilik sektöründe büyümesine neden olmuştur. Taşımacılıkta en önemli faktör olan hız maliyetlerle yakın ilişkilidir. Maliyetleri düşürmenin yolu ise

birçok sektörde olduğu gibi deniz taşımacılığında da ölçek ekonomisidir. Büyüyen ölçek sonucu işletmeler aldıkları mal ve hizmetleri daha ucuza temin edebilmektedir. Dünya deniz taşımacılığının yüzde sekseni deniz yoluyla yapılmaktadır. Son süreçte otoriteler tarafından deniz taşımacılığının toplam taşımacılık içinde ki payının yüzde 90 seviyelerine ulaştığı söylenmektedir. Bu durum deniz taşımacılığının küreselleşme sonucu piyasada çeşitlenen taşıyıcı taleplerine cevap vermesi ile sağlanmaktadır. Hız gerektiren değerli ürünlerin konteyner gemileri ile taşınması konteyner gemilerinin büyümesine neden olmuştur. Ham madde, doğal kaynak ve tarım ürünlerinin taşımalarında artan talep gemi boyutlarının büyümesi sonucunu getirmiştir. Bu büyüme sadece konteyner taşımalarında değil dökme yük, tanker ve vinçli proje gemilerinde de gözlemlenmektedir. Ham madde taşımalarında mesafelerin uzun olması gemi boyutlarının büyümesini daha da arttırmaktadır. Örneğin Çin ve Hindistan'ın büyüyen ekonomileri neticesinde artan hammadde talebi mega gemilere olan talebi arttırmıştır. Ülkemiz bu artan talep karşısında mevcut filosu ile aktif rol oynayamamıştır. Kısa mesafe hammadde taşımalarında kullanılan koster diye isimlendirdiğimiz gemiler ile Karadeniz havzasına sıkışıp kalmıştır. Kısa mesafeli hammadde ve akaryakıt taşımalarında ölçek ekonomisinden uzak yol seferleri kadar istifade edilememektedir. Bu nedenle ara tonajlar ve küçük tonajlar tercih edilmektedir. Bu tercihin sonucu Türkiye filosunu şimdiye kadar zor koşullarda olsa da çalıştırmıştır. Politik karışıklıklar ve istikrasızlar Karadeniz bölgesi ve doğu Akdeniz etkisi altına almasıyla düşük karlarla çalışan Türk armatörü daha zor bir sürece girmiştir. Artan ekonomik belirsizlikler ve kriz beklentileri bu süreci daha da zorlaştırmıştır. Diğer yandan gemi tonajlarında ki hızlı büyüme devam etmektedir. Ölçek ekonomisinden istifade eden güçlü kurumsal firmalar, özellikle konteyner taşımacıları maliyetlerini daha kırmak için liman işletmeciliğine girmektedirler. En önemli maliyet kalemi olan elleçleme masraflarının azaltılması firmalara rekabet avantajı sağlayacaktır. Türkiye denizcilik piyasalarındaki gelişmelere adapte olamamaktadır. Konvansiyonel deniz taşımacılığı modülleri ile küresel piyasalarda rekabet edemeyecek konumdadır. Kamunun destekleyici ve düzenleyici rolü özelleştirmeler sonucu azalmıştır. Kredi ve destek olacak kurumların sayısı azdır. İş birliklerinin artırılması en önemli çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizciliğin sermaye yoğun bir iş olması ve ölçek ekonomisinin artan önemi finansman konusunda iş birliklerini gerektirmektedir. Taşımacılıkta hizmet talebinin çeşitlenmesi ölçek ekonomisinden istifade edilirken teknolojik işbirlikleri ile yenileşimci (inovatif) şekilde ürün geliştirmek önemli bir ihtiyaçtır. Bu büyüyen gemi tonajlarına cevap verecek limanlar inşa edilmeli mevcut limanlar yeni konjonktüre uygun olarak teknik yeterlilikleri sağlamalıdır. Türkiye limanları iskele derinleştirmeleri ve elleçleme ekipmanları ile artan mega gemilere hizmet verebilecek konuma getirilmelidir. Küresel deniz ticaret piyasalarında ki gelişmeler doğru okunarak sektörün ihtiyacı olan gemiler Türk armatörlerince çalıştırılmalıdır. Ölçek ekonomisinin artan önemi açık ve aşıkardır. Tüm taraflar bu doğrultuda yatırımlara yönlendirilmeli ve desteklenmelidir. Denizcilik sektörünün finansmanında destek olacak sektörü tanıyan banka ve finans kuruluşlarının sayısı artırılmalıdır. Mevcut olan banka ve kuruluşlar denizcilik sektörünü desteklemek noktasında motive edilmelidir. Denizcilik sektöründeki büyüme trendi doğru değerlendirilip yatırımlara gidildiğinde Türkiye ekonomisi başarılı bir gelişme gösterecektir.

KAYNAKÇA

AKTEN, N ve Albayrak M.E. (1988), İstanbul: Özgür Ajans.

BERBEROĞLU, N. (2001), İktisat Teorisi. Eskişehir. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Ders Kitapları No: 36.

BRANCH, A.E. (1988), Economics of Shipping Practice and Management, Second edition, New york CSR Consultants, (1989), Container Transportation Costs and Profitability, CSR, Herts.

CHETTY, M. (2006). Stepping up the pace in Container Terminal efficiencies supported by integrated investment planning in supply chains, 4th Intermodal Africa Conference, Swakopmund, Namibia, February 2-

CULLINANE, K., Khanna, M. (2000), Economies of scale in large containerships: optimal size and geographical implications Journal of Transport Geography 8.

DEVAL, O. (2015), Denizcilik Ekonomisi (Kuru yük) İstanbul: İş Bankası Yayınları.

- DINLER, Z. (1997), İktisada Giriş (3. Baskı). Bursa: Ekin Kitapevi.
- ERTEK, T. (2014), İktisada Giriş, İstanbul, Beta Yayınevi.
- GILMAN, S., (1983), The Competitive Dynamics of Liner Shipping, Gower, Hants.
- GOSS, R.O. (1977), The Economics of Size in Dry Bul Carriers Advances in Maritime Economics. London: Cambridge University Press.
- HACIHASANOĞLU, B. (1986), Ölçek Ekonomileri ve Sektörel Yatırım Planlaması”, H.Ü. İ.İ.B.F Yayınları, No:13, Ankara, s.18-19
- HINDLE, T. (2014), “Yönetimde Çığır Açan Fikirler ve Gurular” Çev. Ümit Şensoy İş Bankası Yayınları No:3155
- IMAI, A., NISHIMURA A., PAPADIMITRIOU S, LIU M. (2004). The economic viability of container mega-ships, Transportation Research Part E 42 (2006) 21–41
- İÇÖZ, O., KOZAK, M (1998), Turizm Ekonomisi. Ankara. Turhan Kitabevi Yayınları
- KAVUSSANOS, M. G. ve VISVIKIS, I.D. (2016), (eds.) - The International Handbook of Shipping Finance Theory and Practice 2016, Palgrave Macmillan UK.
- NAESS, E. D. (1977), Autobiography of a Shipping Man. Colchester: Seatrade Publications.
- NOTTEBOOM, THEO E. (2012), Container Shipping, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, (ed) Wayne K. Talley, The Blackwell Publishing Ltd., February, ss.230-262. Pearson, R., (1988), Container Ships and Shipping, Fairplay, London.
- NOTTEBOOM, THEO E. (2004), Container Shipping and Ports: An Overview, Review of Network Economics, Vol. 3, Iss. 2, June, s. 91.
- SAATÇIOĞLU, C., (2011), Ulaştırma Ekonomisi, Teori ve Politika, 1. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara.
- JONES, T ve Dewling, C. (2010) Future Ajanda 2020 Yılında Dünya, İstanbul: Vodafone Telekomünikasyon A.Ş.
- Türkiye Limancılık Sektör Raporu (2015) İstanbul. Türkiye Limsn İşletmeleri Derneği Türklim.
- TURAN, O.K. (2011), Kuru Yük Piyasası – 2011 İlk Yarı, www.osmankayaturan.blogspot.com Erişim Tarihi (20 Aralık 2015).
- Unctad (1982). Multimodal Transport and Containerisation, TD/B/C.4/238, Cenevre, s. 9, para 15.
- SLACK, B. (1999), Across the Pond: Container Shipping on the North Atlantic in the Era of Globalisation, GeoJournal, 48, ss. 9 – 14.
- The Leading Maritime Capitals of the World 2017 (2017), Menon Publication No. 28/2017: s7
- VISVIKIS, I.D. ve PANAYIDES, P.M. (2017), Shipping Operations Management, Springer, Malmö.

İnternet Kaynakları:

- Deniz Haber Portalı, <http://www.kaptanhaber.com/haber/37830/maersk-marmara-bolgesinde-limanariyor.html> (27 Şubat 2016)
- Denizcilik Haber Sitesi
http://www.denizticaretgazetesi.org/koster_2016ya_sert_dususle_basladi_iflas_endisesi_haber8582.html (20 Ocak 2016)
- Deniz Haber Portalı, <http://www.kaptanhaber.com/haber/37830/maersk-marmara-bolgesinde-limanariyor.html> (27 Şubat 2016)
- Deniz Haber Portalı, <https://www.denizhaber.com.tr/dunyanin-en-buyuk-tasima-kapasiteli-6konteyner-gemisi-sahnedey-gosteriyor-haber-74313.htm> (27 Haziran 2018)
- Dünya Gazetesi Sektör Eki, <http://www.persemerotasi.com/2014/03/denizciler-70-milyar-dolar-gelirhedefliyor/> (2 Şubat 2016) a

- Dünya Gazetesi Sektör Eki, <http://www.persemerotasi.com/2013/07/filo-30-milyon-dwtyi-asti/> (2 Şubat 2016) b
- Dünya Gazetesi Sektör Eki, <http://www.persemerotasi.com/2013/04/armatorlerin-gemileri-kaybetmeriski-artacak/> (6 Şubat 2016) c
- Dünya Gazetesi Sektör Eki, <http://www.persemerotasi.com/2013/02/2013te-yuk-artacak-amaarmator-kazanamayacak-2/> (6 Şubat 2016) d
- Dünya Gazetesi, <http://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific-satildi-275027h.htm> (27 Şubat 2016)
- Erdoğan, M (2014). — 11 Mart 2014, <http://www.persemerotasi.com/2014/03/deniz-ticaretinde-yenifirsatlar/> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2015)
- Dünya konteyner pazarı yeniden şekilleniyor (2017), <https://www.gumruktv.com.tr/dunya-konteynerpazarı-yeniden-sekilleniyor> (20 Haziran 2018).
- Lojistik Haber Portalı, <http://www.lojiport.com/denizcilik-sektorunde-tehlike-canlari-93977h.htm> (15 Şubat 2016)
- Lojistik Haber Portalı, <http://www.lojiport.com/maersk-istryal-grup-maritimi-satin-aldi-92779h.htm> (20 Şubat 2016)
- Lojistik Haber Portalı, <http://rodaport.com/yonetim/dosyalar/634.hapag.lloyd.ve.csav.birlesti.pdf> (15 Şubat 2016)
- Milliyet Gazetesi, <http://www.milliyet.com.tr/fina-limani-ni-cinliler-satinaldi/ekonomi/detay/2118824/default.htm> (27 Şubat 2016)
- Medi Telegraph Deniz Haber Sitesi (23 Temmuz 2018), <http://www.themeditelegraph.com/en/shipping/shipowners/2018/07/23/maersk-partners-withmsc-zim-asia-east-coast-trade-q6pzb35ddOw5aVMndYrP9O/index.html> (26 Temmuz 2018).
- Stopford, M. (2009). Maritime Economics 3rd Edition, ISBN-10: 041527558X, Routledge
- Tanker Market Insight (2017), https://teekay.com/wp-content/uploads/2016/08/Monthly-TankerMarket-Insight_January_2017.pdf (20 Haziran 2018).
- YÜCEL, A. (2015). “Dev gemi siparişleri limancıları 'ek yatırım' telaşına düşürdü” Dünya 19 Ekim 2015. <http://www.dunya.com/ekonomi/ekonomi-diger/dev-gemi-siparisleri-limancilari-ekyatirim-telasina-dusurdu-277965h.htm>