



ISSN: 2791-6987 | Vol: 1 | Issue: 2 | pp. 111-123

Article ID: UTISGAD-10-2021-5358.V3

Article Type: Research Article

Received: 10.11.2021

Accepted: 15.12.2021

Checked by iThenticate | Copyright © SITSO

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE ULUSLARARASI TİCARET

SEA TRANSPORT AND INTERNATIONAL TRADE

Beyhan İNCEKARA¹

ÖZET

Küresel ölçekte ekonomi ağlarının yeniden düzenlendiği dönemde, denizciliğin ön planda olduğu bir çağ yaşanmaktadır. Ulusların ekonomik işlevlerini arttırdığı, limanların genişlediği ve gemiciliğin yükseldiği bir dönemde denizler üzerindeki hakimiyetin de önemi artmaktadır. Uluslararası ticaret yollarının hakimiyeti ve stratejik konumların deniz ticareti üzerindeki rolünün arttığı bu süreçte küreselleşmenin yükselmesi de tesadüfi değildir. Küreselleşme ve denizciliğin aynı oranda genişleyerek ilerlediğini gözlemleyerek karşılıklı bir faydalanmadan bahsetmek mümkün olacaktır. Bu noktada küreselleşmenin getirdiği ticaret yollarının önemi vurgusu son derece kritik bir konudur. Bu çalışmada, artan uluslararası ticaretin daha az maliyetli olan ve yük taşımacılığında dünya ülkelerince en çok tercih edilen denizyolu taşımacılığı ve bu ulaştırma modunun deniz hakimiyetlerindeki rolü, denizlerde hakimiyet noktasında büyüme stratejileri ve deniz taşımacılığında güncel yaklaşımlar konusu incelenmektedir. Buna ilave olarak denizyolu taşımacılığında büyüme stratejilerinin geldiği noktada önemli hususlara değinilmektedir. Çalışmada analitik analiz yapılmakta olup, denizyolu taşımacılığının küresel iklim değişikliğiyle öneminin daha da artacağı, daha yeni teknolojilerle konteynırlaşmada gelişmenin devam edeceği ve yeni pazarlara uyum sağlanması için politika önerileri gibi bulgulara yer verilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Taşımacılık Ekonomisi, Uluslararası Ticaret, Makroekonomi

JEL Kodları: R40, F10, E00

ABSTRACT

In the period when economic networks are reorganized on a global scale, there is an era in which maritime is at the forefront. At a time when nations are increasing their economic functions, ports are expanding and maritime transport is increasing, the importance of dominance in the seas is also increasing. It is not a coincidence that the rise of globalization in

¹ Dr. Öğretim Üyesi, İstanbul Kent Üniversitesi / İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, beyhan.incekara@kent.edu.tr, ORCID: 0000-0002-4937-0868

this process, where the dominance of international trade routes and the role of strategic locations on maritime trade increase. By observing that globalization and shipping are expanding at the same rate, it will be possible to talk about a mutual benefit. At this point, the emphasis on the importance of trade routes brought by globalization is an extremely critical issue. In this study, the role of maritime dominance on international trade, which takes place in parallel with globalization and maritime transport, growth strategies at the point of dominance in the seas, current approaches in maritime transport will be evaluated under various headings.

Keywords: Transportation Economics, International Trade, Macroeconomics

JEL Codes: R40, F10, E00

1. GİRİŞ

Limanlar çok çeşitli ekonomik, teknolojik ve jeopolitik gelişmelerden etkilenmektedir. Küresel üretim ve uluslararası ticaretteki değişiklikler liman faaliyet seviyelerini ve operasyonlarını etkiliyor. Liman trafiğine olan talep dünya ticaretinden kaynaklanmaktadır. Küresel ekonomik entegrasyon, uluslararası ticaretin artan öneminin arkasındaki kilit faktördür. Tarihsel olarak ticaret yaygın faaliyet olarak gözükmemektedir. Ancak ticareti destekleyecek teknik araçlar açısından kısıtlayıcı koşullar altında kurulmuştur. Uzun mesafelerde alım satım yavaş ve pahalı kalmıştır. Bu durum da ölçeği ve kapsamı sınırlamıştır. 20. yüzyılın başlarında, buharlı gemi gibi ulaşım teknolojileri her yerde ve karmaşık bir uluslararası ticaret sistemini destekleyecek kadar verimli hale gelmiştir. Özellikle buharlı gemi, önceden elde edilemeyen ölçek ekonomilerine olanak sağlamıştır. Bununla birlikte, küresel düzenleyici rejimin genişletilmiş bir küreselleşme biçimine izin verecek kadar açık hale gelmesi, 20. yüzyılın ortalarına kadar mümkün olmamıştır. Küresel ticaret, ulaşım olmadan imkansızdır. Bu da verimli taşımacılığı önemli bir ticaret kolaylaştırıcısı haline getirmektedir. Tanım gereği, deniz taşımacılığının taşıdığı kargoların neredeyse tamamı uluslararası ticaret olarak kabul edilmektedir. Nakliye maliyetleri (navlun ve zaman maliyetleri) toplam ticaret maliyetlerinin önemli bir bileşenini oluşturmaktadır.

Ticaret maliyetleri, aynı zamanda, politika engelleri, bilgi maliyetleri, yasal ve düzenleyici maliyetler gibi, malın kendisinin üretilmesinin marjinal maliyeti dışında, malları nihai kullanıcılara ulaştırmada katlanılan diğer maliyetleri de içermektedir. Düşük ticaret maliyetleri, gelişmekte olan ekonomiler için nakliye maliyetlerinde %10'luk bir düşüşün uluslararası ticaretteki %20'lik bir büyümeye eşlik ettiğinin altı çizildiği için ticaretin büyümesine katkıda bulunmaktadır.

“Sanayi devrimi ve küreselleşme ile birlikte uluslararası rekabetin hızlanması karlılık oranlarını da etkilemiştir. Bu durum Ar-Ge birimlerinin daha da aktif olmalarını ve bu sayede teknolojik kazanımı ve bunun da üretim içinde kullanımını zorunlu hale getirmiştir.” (Şahin, 2021:146-159).

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden bu yana, 'Dünya Ticaretiyle Dünya Barışı' bayrağı altında devam eden ticaret liberalizmi, ticaretin önündeki siyasi, düzenleyici ve kültürel engeller kademeli olarak kaldırılmıştır. Entegrasyon süreçleri hem bölgesel hem de küresel düzeyde gerçekleşmiştir. 1990'larda Sovyetler Birliği'nin çöküşü ve Çin'in açılması, 2 milyara yakın tüketicinin girişini ve küresel ekonomideki ilgili kaynakları teşvik eden dönüm noktası olaylarını temsil etmiştir. Kuzey Amerika'da NAFTA (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması), Avrupa'da AB (Avrupa Birliği), Tek Pazarı, Güneydoğu Asya'da ASEAN (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği), Güney Amerika'da Mercosur (Güney Amerika Ortak Pazarı) ve Batı Afrika'da Ecowas (Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu) gibi farklı ticaret serbestleştirme seviyeleriyle bölgesel ticaret blokları oluşturulmuştur. Uluslararası ticaretin önemli bir payı ekonomik bloklar içinde gerçekleşir. Özellikle karayolu ve demiryolu gibi kara taşımacılığı modlarına daha çok güvenen Avrupa Birliği ve NAFTA'dır. Avrupa Birliği ve NAFTA, üye ülkelerle ilgili ticaretlerinin %62,3'ü ve %51,2'si ile dünyanın en entegre ticaret anlaşmaları olarak kabul edilir. ASEAN (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği) için, ticaretinin %75,5'i anlaşma dışındaki ülkelerle ilgilidir ve bu da deniz taşımacılığının görece daha büyük bir paya sahip olduğu anlamına gelir.

Küresel ticaretin serbestleştirilmesi Dünya Ticaret Örgütü'nün devam eden evrimi ve UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) / Birleşmiş Milletler veya Dünya Bankası gibi kuruluşların girişimleriyle desteklenmektedir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra, bir dizi uluslararası şirket, uluslararası operasyonların takibini mümkün kılan düzenleyici çerçeveler için Birleşmiş Milletler gibi hükümetler arası kuruluşların desteğini aramışlardır. Böyle bir ortamda, çok uluslu şirketler yatırımcılar ve tüccarlar olarak giderek artan bir önem kazanmışlardır. Sonuç olarak, 'Dünya Ticareti Yoluyla Dünya Barışı' sloganının yavaş yavaş Dünya Ticareti için Dünya Barışı'na kaydığı söylenebilir. Şu anda, hükümetler arası kuruluşlar, uluslararası rekabet ve küresel ticarete oyunun kurallarını şekillendirmede hala önemli bir rol oynamaktadır.

Bu çalışmada öncelikle, uluslararası ticaretteki büyüme, ticaretin konteynırlaşması, konteynırlaşan ticaretin büyüme trendleri, küresel ticaret modellerindeki değişim ve denizyolu taşımacılığı ve uluslararası ticarete yaşanan hizmet değişimi çeşitli alt başlıklarla detaylıca analiz edilmiştir.

2. LİTERATÜR ÇALIŞMASI

Denizyolu taşımacılığında yük taşımacılığı uluslararası ticaret açısından oldukça önemli bir konudur. Bilim insanları, araştırmacılar ve uzmanları uluslararası ticaret, yönetimi, politikası, denizyolu taşımacılığı ve sektör analizleri noktasında birçok yöntemle analizler yapılmıştır.

Stopford (2016) Denizcilik Ekonomisi isimli kitapta, deniz ulaştırması için ekonomik model kurulmuş ve bu modelde taşınan yüke göre özelleşen denizyolu taşımacılığının ekonomiye olan etkileri açıklanmıştır.

Murphy ve Knemeyer (2016) çalışmasında ulaştırma yönetiminde fiyatların belirlenmesi ve tüketiciye yansımalarının kontrolüne değinilmiştir. Dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığının önemi vurgulanarak navlun ücretlerinin doğru belirlenmesinin dünya ticaretine etkilerinden bahsetmiştir.

Vidya ve Prabheesh (2020) tarafından Covid-19 pandemisinin küresel ağlar üzerindeki etkilerine ilişkin 2018-2020 dönemine ait çalışmasında Çin, Güney Kore, İtalya, Japonya, ABD ve Almanya gibi küresel ticaret ağına bağlı ülkelerin arz ve tedarik zincirinin kesintiye uğradığı sonucuna varılmıştır. Bununla birlikte uluslararası ticaret yoğunluğunun düştüğünü belirtmişlerdir.

Deniz'in (2016) 'Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum' çalışmasında Türkiye'de kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve hava yollarının birlikte olması gerektiğini belirterek limanla kesilen deniz yolu için yine deniz yolu kadar az maliyetli olan demir yolları kombine olarak birbirlerini desteklemesi gerektiği anlatılmıştır. Kara yolu ulaştırmasına karşılık çevre faktörleri de göz önünde bulundurularak deniz ve demiryollarının payının artırılması gerekliliği açıklanmıştır.

3. ULUSLARARASI TİCARETTE DEVAM EDEN BÜYÜME

Dünya ticareti 1950'lerden beri önemli bir artış yaşamıştır. Küresel ekonomik çıktının payı giderek artmaktadır. 2007 yılında, uluslararası ticaret ilk kez küresel GSYİH (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla)'nın %50'sini aşmıştır ve bu pay, 20. yüzyılın ilk yarısında geleneksel olarak %20 ile %25 aralığında yer almaktadır. 19. yüzyılda bu payın %10 civarında olduğu görülmektedir. Bu büyümeyi birkaç faktör açıklamaktadır. Bunlar; (Dicken,2015).

- Gelir artışı, bir kısmı alınıp satılan ek mal ve hizmet tüketimiyle bağlantısı,
- Ticaret için daha fazla seçenek ve fırsat sağlayan azalan nakliye maliyetleri,
- Ticaretin serbestleştirilmesi ve buna bağlı gümrük vergisi indirimleri, ticaret işlemlerini kolaylaştırması,
- Ticaret anlaşmaları ve ortak ticaret politikaları etrafında ülkelerin ekonomik yakınlaşması,
- Küresel üretim zincirleri, dış kaynak kullanımı ve off-shoring bağlamında ara malı ticaretinin artması.

1958 ile 1988 yılları arasında, gelir artışı dünya ticaretindeki reel büyümenin %67'sini açıklarken, gümrük tarifelerinde yaklaşık %26 ve nakliye maliyetlerinde aşağı yukarı %8 azalma olmuştur. Bununla birlikte, gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomiler farklı ekonomik özelliklerle karşılaşabilirler ve bunlar uluslararası ticaretin büyümesinde farklı bir rol oynamaktadır. Düşük gelirli ekonomiler, kaynak ticaretine ve düşük katma değerli mallara yüksek oranda bağımlı olma eğilimindedir. Orta gelirli ekonomiler imalat odaklı olup, yüksek gelirli ekonomiler ürün ve hizmetlerin net ithalatçıları olma eğilimindedir. Uluslararası ticaretin devam eden büyümesi, çoğu çok uluslu şirketlere dönüşen firmaları da etkilemiştir. Çok uluslu şirketlerin ticareten sağladığı faydalar çeşitlidir. Rekabet, uluslararası pazarlarda yeni

kaynaklar, pazarlar ve süreçler aramak, şirketlerin rekabet gücünü artırır. Ölçek ekonomileri, Uluslararası pazarlar, firmaların daha düşük birim maliyetler sağlayan daha büyük miktarlarda mal üretmelerine izin verir. Yenilik, Uluslararası pazarlar, yeni ürünlerin geliştirilmesini veya mevcut ürünlerin farklı pazar özelliklerine uyarlanmasını teşvik eder (Levinson, 2006).

Uluslararası ticaret, dağıtım ve işlem hizmetlerinin sağlanmasına bağlı olduğundan, bu hizmetlere olan talep önemli ölçüde artmış ve taşıyıcıların, kargo sahiplerinin, terminal operatörlerinin, üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılarının, nakliye şirketlerinin ve sigortacıların büyümesine yol açmıştır. Uluslararası taşımacılık ve işlem hizmeti sağlayıcıları, uluslararası ticareti desteklemeyi ve katma değer elde etmeyi amaçlayan karmaşık bir ekosistemi temsil etmektedir. İmalat firmaları gibi ulaştırma hizmetlerinin sağlayıcıları, kapsadıkları geniş pazarlar nedeniyle büyük çok uluslu şirketler haline gelmişlerdir.

4. TİCARETİN KONTEYNIRLAŞMASI

Konteyner ve bunlarla bağlantılı denizcilik ve iç ulaşım sistemleri, 1970'lerden bu yana birbirini izleyen küreselleşme ve küresel ticaret büyümesi dalgalarında etkili olmuştur. 1956'da Malcolm McLean tarafından ilk konteyner gemisinin lansmanı olan Ideal X, konteyner taşımacılığının başlangıcını işaret etmektedir. 1966'da ABD Doğu Kıyısı ile Kuzey Avrupa arasındaki ilk transatlantik konteyner servisi, uzun mesafeli konteyner ticaretinin başlangıcı olmuştur. İlk özel hücreli konteyner gemileri 1968'de teslim edildi ve konteynerleştirme denizyolu ve iç yük taşıma sistemlerine yayılmıştır. Standart konteyner boyutlarının benimsenmesi nedeniyle konteyner taşımacılığı hızla gelişmiştir. 1960'ların sonunda. Limanlarda daha hızlı gemi dönüş süreleri, hasar seviyesindeki azalma, ilgili sigorta ücretlerinden kaynaklanan avantajlar, maliyet tasarrufları, kamyonlar, mavnalar ve trenler gibi iç nakliye modlarıyla entegrasyon, açık konteynerizasyon avantajları olarak kabul edilmiştir.

Konteyner, fiziksel dağıtım sistemlerinin çalışabileceği bir standart sunmaktadır. Dolayısıyla, ortaya çıkan konteyner nakliye ağları, dünya çapında üretim ve tüketim merkezleri arasındaki denizcilik maliyetlerini önemli ölçüde azalttığı için ekonomi ve nakliye coğrafyasında değişikliklere izin vermiştir. Konteyner taşımacılığı aynı zamanda küresel tedarik zincirlerinin yeniden şekillendirilmesinde çok uluslu işletmelerin kaynak bulma stratejilerine ve küresel üretim ağlarının geliştirilmesine izin veren temel bir itici güç haline gelmiştir. Yeni tedarik zinciri uygulamaları, sıklık, program güvenilirliği / bütünlüğü, küresel hizmet kapsamı, ücret belirleme ve çevresel performans açısından konteyner taşımacılığına ilişkin gereksinimleri artırmıştır. Sonuç, küresel konteyner iş hacminde devam eden bir büyüme olarak kayda geçmiştir (Akten ve Albayrak, 1988:41).

Konteynirleştirme, doğası gereği çeşitli nakliye modlarında yük birimlerinin (konteynirlerin) taşınmasıyla bağlantılıdır. Üretim ve dağıtım için vektör görevi gördüğü için bir kutudan daha fazlasıdır. Konteynirleştirme, ulaşım, ticaret ve dağıtım coğrafyasında, özellikle üretim ve fiziksel dağıtımın nasıl etkileşimde bulunduğu çeşitli değişikliklere yol açmıştır. Piyasaya sürüldükten sonra yeni uygulamalar gerçekleştiği için konteyner devrim niteliğinde kabul edilebilmektedir. Tedarik ve emtia zincirlerinin neredeyse tüm aşamalarında

mobilité gereksinimlerine hizmet eden ve ulaşım altyapılarının olduğu hemen hemen her yere taşınabilen, her yerde bulunan bir nakliye ürünü haline gelmiştir (Levinson, 2020).

4.1. Konteynırlanmış Ticaret Ağları

Konteynırlaştırmadan önce, ticarete konu olan birçok malın elle taşınması gerekmektedir. Dünya çapında ortaya çıkan konteyner nakliye ağları, dünya genelindeki üretim ve tüketim merkezleri arasındaki deniz maliyeti mesafelerini önemli ölçüde kısaltarak, ekonomik coğrafyada ve ulaşım coğrafyasında değişikliklere izin vermiştir. Konteyner taşımacılığı aynı zamanda küresel tedarik zinciri uygulamalarının yeniden şekillendirilmesinde önemli bir itici güç haline geldi ve çok uluslu işletmelerin küresel tedarik stratejilerine, lojistik çözümlerini çekmeye ve küresel üretim ağlarının geliştirilmesine olanak sağlamıştır. Konteynırlaştırma, küreselleşmenin en dinamik fiziksel bileşeni olmuştur ve ihracatın değerindeki ve GSYİH'deki büyümeyi çok aşmıştır. Küreselleşme geliştikçe, her yeni birey, GSYİH veya ihracat birimi daha yüksek seviyeli konteyner akışlarıyla ilişkilendirilmiştir. 1980 yılına kadar konteyner limanı iş hacmindeki artış, ihracatın değerindeki artışla aynı seviyelerde seyrederken, daha sonra konteyner akışlarının ticaret akışlarından daha hızlı büyümesiyle bir sapma kaydedilmiştir. Konteynerizasyon, Asya ekonomilerinin izlediği ihracata yönelik stratejilerin temel desteği olarak yayılma döngüsünün hızlanma aşamasına girmiştir.

Kaplarda taşınan uluslararası ticaret mallarının kompozisyonu çeşitliliği etkileyicidir. En önemli 20 SITC (Standart Uluslararası Ticaret Sınıflandırması) kategorisi, küresel konteyner ticaretinin %65'ini oluşturarak, konteynerin içine takılabilecek herhangi bir olası malı taşımak için kullanıldığının altını çizmiştir. Ticaret, geçici olabilen ve değişime tabi olabilen karşılaştırmalı avantaj faktörlerinin, yani emeğin sonucudur. Teknolojik değişiklikler (örneğin otomasyon) nedeniyle bu avantajların değişmesi durumunda, konteynerleştirilmiş ticaretin kayda değer bir payı etkilenebilmektedir (Esin, 2008:64).

Dünya çapında elleçlenen her on konteynerden yaklaşık biri Yangtze Nehri Deltası limanlarında elleçlenmektedir. Doğu Asya bölgesinde, Hong Kong, Tayvan ve Güney Kore tarafından üstlenilen ihracata yönelik sanayileşme politikaları, 1980'lerden itibaren bu ekonomiler tarafından kullanılan konteyner üretimindeki güçlü büyümeyi sürdürmüştür. Çin, 1980'lerin sonlarında benzer stratejiler geliştirmiştir. Önce, Pearl Nehri Deltası'nda, ardından Yangtze Deltası liman sisteminde ve Bohai Körfezi bölgesinde yüksek büyüme sağlamıştır. Geçtiğimiz on yılda Şangay, Guangzhou, Shenzhen, Qingdao ve Ningbo, dünyanın en yoğun konteyner limanlarında Hong Kong, Busan ve Singapur'a katılmıştır. Ren-Scheldt Deltası (Belçika / Hollanda), Güney Çin'in liderliği ele geçirdiği 1990'ların ortalarına kadar dünyanın bir numaralı konteyner teslim bölgesidir. Konteynerizasyon ve konteyner akışlarının dinamikleri iyi bilinirken, konteynerler tarafından taşınanlar çok daha azdır (Rodrigue, 2013).

4.2. Konteynerli Büyüme Dinamikleri

Konteynirliştirmenin geleneksel büyüme dinamikleri, temel olarak aşağıdakileri içeren bir dizi itici güçlere dayanmaktadır:

4.2.1. Türetilmiş Büyüme

Organik büyüme olarak etiketlenen türetilmiş büyüme, ticarete konu olan daha fazla miktarda konteynerli kargo ile ekonomik bir kalkınma sonucudur. Küreselleşme aynı zamanda konteynıra alınmış yükün taşındığı ortalama mesafenin büyümesini de ima etmiştir. Her iki durumda da daha fazla konteynıra alınmış kapasiteler gereklidir, gemi başına ortalama seyahat günleri artar ve her yıl gemi gidiş-dönüş sayısı azalır. Türetilen talebe dayalı dinamikler, birçok küresel tedarik zinciri artık tamamen konteynerleştirildiği için konteynerleştirme potansiyelinde olgunluğa ulaşmış olabilmektedir.

4.2.2. Oyuncu değişikliği temelli büyüme

Başlangıçta ikame, dökme yük pazarının kademeli olarak ele geçirilmesiyle konteynerliştirmenin arkasındaki ana faktördür. Bu süreç, artan konteynerleştirme derecelerinde (limanın konteynerize iş hacmi ile toplam genel kargo hacimleri arasındaki oran) gösterildiği gibi birçok limanda özellikle görülmüştür. Konteynıra alınabilecek hemen hemen tüm dökme yükler konteynere konulduğundan, bu ikame süreci, gelişmiş ekonomilerde esasen tamamlanmak üzeredir. Yükselen ekonomiler ve gelişmekte olan ülkelerde de hızla yükselmektedir. Bu, niş pazarların, yani malların ve sıcaklığa duyarlı kargoların, olası daha fazla konteynerizasyonunu bırakmaktadır.

4.2.3. Tesadüfi büyüme:

Küresel ekonomideki üretim ve ticaret dengesizlikleri, fiziksel akışlara ve nakliye oranlarına yansır ve belirli konteyner yeniden konumlandırma stratejilerine yol açar. Konteynere aktarılmış akışlar nadiren dengelenir, bu da boş konteynerlerin ihracat kargolarının mevcut olduğu yerlere yeniden konumlandırılması gerektiği anlamına gelir.

4.2.4. Kaynaklı Büyüme

Derin deniz hizmetlerinin büyümesi ve daha büyük konteyner gemilerinin kullanılması, aktarma yoluyla farklı dolaşım sistemlerini birbirine bağlayan aracı merkezlerin kurulmasına yol açmıştır. Aracı merkezler, ana kara limanlarında doğrudan liman çağrılarına göre açık avantajlar sunan yerlerde ortaya çıkar. Ara göbeklerin ayarlanması, denizcilik için göbek uçlu dağıtım modelleri için ideal olarak uygun olan belirli bölgelerde gerçekleşir. Aktarma, ağ geçidi trafiği için gözlemlenenden önemli ölçüde daha yüksek büyüme oranları ile küresel konteyner liman iş hacmi için önemli bir itici güç olduğunu kanıtlamıştır. Dünya çapında aktarma sıklığı 1990'da yaklaşık %18'den 2018'de yaklaşık %35'e yükselmiştir.

5. KÜRESEL TİCARET MODELLERİNDEKİ DEĞİŞİM

Son yıllarda uluslararası ticaret akışlarında önemli değişiklikler görülmüştür. Uzun mesafeli ticaret mutlak sayı olarak artmış olsa bile, uluslararası ticaretin artan bir payı bölgeler (ve özellikle ekonomik bloklar) içinde meydana gelmektedir. Ticaret ağırlıklı olarak Avrupa, Kuzey Amerika ve Doğu Asya'da gerçekleşir ve genellikle üçlü olarak anılmaktadır. Yine de, kuzey ve güney yarımküreler arasındaki, özellikle gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomiler arasındaki ticari ilişkilerde bir kayma yaşanmaktadır. Küresel ticaretin yapısı ilişkilerinde çok daha karmaşık hale gelmiş ve alınıp satılanlar bakımından çeşitlenmiştir. Ticari ilişkilerin örüntüsü esas olarak aşağıdaki faktörlerle açıklanmaktadır:

Coğrafi yakınlık: Ticari ilişkilerin yoğunluğu, kayda değer avantajlar daha uzakta bulunmadıkça, genellikle yakınlığın bir fonksiyonudur. Avrupa Birliği'nin Doğu Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'daki komşu bölgelerle önemli ticaret bağlantıları vardır. Kuzey Amerika ayrıca, USMCA'nın (Amerika Birleşik Devletleri-Meksika-Kanada Anlaşması) bir parçası olarak Latin Amerika, özellikle Meksika ile önemli ticaret bağlantılarını sürdürmektedir. Kısa mesafeler, ticaret için kullanılan modlar üzerinde önemli bir etkiye sahiptir; deniz taşımacılığı, kısa deniz taşımacılığı dışında daha az uygundur. Yine de, deniz taşımacılığının önemli bir avantajı, konteynerli taşımacılığın gelişmesinin de vurguladığı gibi, uzun mesafelerin ticaret üzerindeki olumsuz etkilerini önemli ölçüde hafifletmesidir (Rodrigue ve Noteboom, 2009:1-5).

Kaynakların kullanılabilirliği: Kaynakların kıtlığı ve bulunabilirliği, iki yüzyıla yakın bir süredir denizcilik ağlarını şekillendirmiş ve deniz taşımacılığının ton bazında ana bileşeni olmaya devam etmiştir. Enerji, maden ve tarım ticareti, petrol, doğal gaz, kömür, tahıl, alümina ve demir cevheri gibi dökme yükleri işlemek için tasarlanmış farklı nakliye ağlarına ve özel liman tesislerine sahiptir (Rodrigue ve Noteboom, 2009:1-5)

Tarih ve kültür: Sömürge döneminde kurulan ticaret ağları, Avrupa ile Afrika ya da Amerika Birleşik Devletleri ile Latin Amerika arasındaki gibi ilişkilerle ayakta kalmıştır. Çin, son on yıllarda yeniden yaratılan ve genişleyen Orta Asya ve Güneydoğu Asya ile ticari tarihi bağlara sahiptir. Siyasi bağlamdan bağımsız olarak, ticaret ağları bağlı oldukları karşılıklı arz ve talep sistemleri nedeniyle devam etme eğilimindedir. Çağdaş ticari ortamın bir başka özelliği, ticaret akışlarındaki dengesizliklerle ilgilidir. Örneğin Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği gibi ortaklarla ithal ettiğinden daha fazlasını ihraç etmektedir. Ticaret dengesizlikleri doğrudan nakliye akışlarındaki dengesizlikleri yansıtır. Enerji ve mineraller gibi toplu ticaret için, bir dönüş yolculuğunun boş olması yaygındır. Konteynerli ticaret için, dönüş seferlerinin yük faktörleri daha düşük ve boş konteynerlerin payı daha yüksektir. Dengesiz ticaret yapısı, önemli ölçüde ertelenen konteyner ithalatı ve ihracatının bileşimine de yansımaktadır. Ticaret dengesizlikleri, küresel konteyner hareketlerinin yaklaşık %20'sini oluşturan boş konteynerlerin yeniden konumlandırılması anlamına gelmektedir (Rodrigue ve Noteboom, 2009:1-5).

Özellikle Trans-Pasifik ticareti Trans-Atlantik ticaretinden daha hızlı büyüdükçe küresel denizcilik daha önemli hale gelmektedir. En önemli ticaret akışları, Asya ile Kuzey Amerika (özellikle Amerika Birleşik Devletleri) arasında, Avrupa ile Kuzey Amerika arasında ve Avrupa ile Asya arasındadır. İlgili deniz yolları, Malakka Boğazı (küresel ticaret geçişinin % 30'u), Süveyş Kanalı (%15), Cebelitarık Boğazı ve Panama Kanalı (%5). Bu darboğazlar, transatlantik, transpasifik ve Asya- Avrupa rotalarının hâkim olduğu başlıca deniz sirkülasyon sistemlerini birbirine bağlamayı sağlamaktadır. Kuzey-güney akışları, çoğu Singapur, Dubai ve Karayipler (Panama, Cartagena, Kingston) çevresindeki büyük aktarma merkezlerinde etkileşime giren bu doğu-batı rotalarını tamamlamaktadır (Daniel vd., 2017).

5.1. Uluslararası Ticaret ve Denizyolu Taşımacılığı Hizmetleri

Uluslararası ticaret hacimsel olarak yaklaşık %80'i deniz taşımacılığına dayanmaktadır. Bu da kuru yük, roll-on / roll-off, genel kargo ve konteynerler gibi çeşitli pazarları içerir. Demir cevheri ve kömür gibi büyük dökme yüklerin deniz yoluyla taşınması, tipik olarak bir yükleme limanı (demiryolu ile madenlere bağlı) ve bir boşaltma limanı arasında uçtan uca hizmetlere dayanır. Kuru dökme yük taşımacılığında gemi boyutundaki ölçek ekonomileri önemlidir, bu nedenle operatörler uçtan uca trampa hizmetinde gemi boyutunu en üst düzeye çıkarmaya çalışacaktır. Yükleme ve boşaltma limanındaki deniz erişilebilirliği, kiralama fiyatı seviyesi ve gemi türlerinin mevcudiyeti, gemi boyut seçiminde belirleyici bir rol oynamaktadır. Ton-kilometre başına ülke içi nakliye maliyetleri, tipik olarak ton-kilometre başına deniz taşımacılığı maliyetlerinden 20 ile 30 daha yüksektir. Sonuç olarak, piyasa oyuncuları, bir yandan, toplu akışları nihai varış noktasına en yakın limanlar üzerinden yönlendirerek iç nakliye maliyetlerinin en aza indirilmesi ve diğer yandan gemi boyutunda ölçek ekonomilerinin maksimize edilmesi arasında bir denge kurarlar (Salman,1980:196).

Küçük dökme segmentlerde (tahıl, gübre, mineraller) konuşlandırılan gemiler genellikle çok daha küçüktür, bu nedenle gemi operatörlerinin emrinde çok daha geniş bir potansiyel uğrak limanı yelpazesi vardır. Nihai çağrı modelleri, pazara yakınlık, dağıtım ağının özellikleri (merkezi veya merkezi olmayan), gemideki kargo partilerinin sayısı ve özel terminal tesislerine duyulan ihtiyaç (örneğin tahıl siloları) gibi faktörler tarafından belirlenecektir. Roll-on / roll-off pazarında denizcilik hizmetleri Roro segmentindeki denizcilik hizmetlerinin operasyonel özellikleri, dikkate alınan alt pazarlara bağlıdır. Bölge içi roro ve ropax hizmetleri rotanın her iki tarafında bir uğrak limanı bulunan uçtan uca tipte tipiktir. Nakliye hizmetleri, orta ila yüksek frekanslı (bazen günde birkaç kez) sabit bir program izler. Feribot kapasiteleri, rotadaki kargo yoğunluğuna ve tek yön mesafesine göre büyük ölçüde değişiklik gösterme eğilimindedir. Örneğin, Avrupa'da, büyük birimler İngiliz Kanalı ve Baltık'ın bazı kısımlarında konuşlandırılmıştır. Buna karşılık, daha küçük pazarlarda (Örneğin; İrlanda adaları) hizmetlerde gemi kapasiteleri çok daha küçük olma eğilimindedir. Feribot hizmetlerini kullanan kamyonlar, karayoluyla uzun bir ön ve son taşımaya sahip olabilmektedir. (Örneğin; Dortmund'dan Zeebrugge'ye giden bir kamyon, Hull'a ve karayolu ile son varış noktası Manchester'a giden bir feribotu yakalamak için). Refakatsiz roro taşımacılığı pazarı, genellikle konteynerler için yedek alana sahip özel roro yük gemileri ile uçtan uca hizmetlere dayanmaktadır.

Kıtalararası rotalarda operatörler, 8000 oranına kadar kapasiteye sahip Saf Araba ve Kamyon Taşıyıcılarını (PCTC) konuşlandırarak deniz ayağında önemli maliyet tasarrufu (ölçek ekonomisi) ile sonuçlanır. Nakliye hatları kısa bir liman süresini hedeflediğinden ve büyük miktarlarda yeni arabayı barındıracak altyapıya sahip liman sayısında bir eksiklikle karşı karşıya kaldıklarından, uğrak limanlarının sayısı kesinlikle minimumda tutulur. Sonuç olarak, pazarın önemli bir kısmı büyük araç limanlarında yoğunlaşmıştır. Belçika'daki Zeebrugge limanı, 2019'da ele alınan 2,96 milyon birim ile iyi bir örnektir. Ana limanların konumu, ana alıcı pazarlarına yakınlıkları ve otomobil montaj fabrikalarının mekânsal yoğunluğu ile güçlü bir şekilde iç içe geçmiştir. Bir dizi büyük araba limanı, derin deniz hizmetlerini bölge içi kısa deniz hizmetleriyle başarılı bir şekilde birleştirmiştir. Ortaya çıkan hub ve bağlı ağ yapılandırması, otomotiv lojistik şirketlerinin büyüyen yerel kümeleriyle birleştirilir. Karayolu taşımacılığı, araba terminallerine / terminallerinden kara taşımacılığının açık ara baskın modu olsa da özellikle Belçika, Hollanda ve Ren ve Yangtze'de, daha büyük araba limanlarının iç erişiminin güvence altına alınmasında demiryolu ve mavnalı her zamankinden daha önemli bir rol oynamaktadır (Maralambides, 2000:1).

5.2. Genel Kargo Pazarında Denizcilik Hizmetleri

Deniz hizmeti konfigürasyonlarındaki çeşitlilik, geleneksel genel kargo pazarında muhtemelen en yüksek seviyededir. Koli boyutlarının genellikle tüm gemiyi doldurmaya yetecek kadar büyük olduğu dökme yük pazarının aksine, genel kargo pazarı, bir gemi veya ambar boyutundan daha küçük gönderilerin sevkiyatıyla ilgilenir. Muazzam çeşitlilikteki farklı kargolar göz önüne alındığında, dökme yüklerin sevk edilmesinin birkaç yolu vardır. En yaygın olanı, liner taşımacılık endüstrisini karakterize eden geleneksel yolcu gemisi tipi kavramıdır. Özel gemilerle işletilen belirli bir frekansta hizmetlerdir. Belirli bir süre içinde seferler sunan, gezi kiralama hizmeti veren hizmetler bazı örnekleridir. Hizmetler teşvikle işletilirken, ancak yine de az ya da çok tanımlanmış bir ticaret şeridi içinde bu faaliyet gerçekleşmektedir.

Geleneksel genel kargo pazarı, belirli kargo yüklerini taşımak için tasarlanmış birçok özel gemiyi ifade etmektedir. Örneğin, ağır yük gemileri sabit rotalarda çalışmazlar, ancak petrol ve gaz endüstrisinde büyük yatırımların yapıldığı alanlara çekilirler. Konvansiyonel soğutmalı gemiler, esas olarak, uçtan uca bir hizmette soğutma ve atmosfer kontrolü gerektiren yüksek değerli gıda maddeleri taşırlar (örneğin, Latin Amerika'daki bir yükleme limanından Avrupa'daki özel bir terminale taşınan muzlar). Soğutmalı kargoların örnekleri arasında taze ve dondurulmuş meyveler (örneğin, muz, yaprak dökken ve diğer turunçgiller), sebzeler, balıklar, et, kümes hayvanları ve süt ürünleri bulunmaktadır. Soğuk hava taşımacılığı, esas olarak Güney Yarım Küre'den dünyanın geri kalanına ihraç edilen kargolarla tek yönlü (ve bazı ürünler için mevsimlik) işin en iyi örneğidir (İncediken, 1990:64).

5.3. Konteyner Taşımacılığında Denizcilik Hizmetleri

Denizcilik hizmetlerinde en gelişmiş yapılar konteyner taşımacılığında bulunur. Nakliye hatları, sunmak için uygun buldukları ağları tasarlar, ancak aynı zamanda müşterilerinin sıklık, doğrudan erişilebilirlik ve transit süreleri açısından istediği hizmetleri sağlamakla

yükümlüdürler. Son yirmi yılda, artan kargo mevcudiyeti, taşıyıcıların ve ittifakların ana doğu-batı ticaret yollarında yeni tip yolcu taşımacılığı hizmetleri sunarak, gemi taşımacılığı ağlarını yeniden şekillendirmelerini sağlamıştır.

Gemi taşımacılığındaki son gelişmeleri gözlemlerken, daha büyük gemiler kullanılarak ve yeni operasyonel modeller ve nakliye hatları arasında iş birliği tasarlanarak üretkenlik artmıştır. 1990'lardan bu yana, daha büyük, daha fazla yakıt tasarrufu sağlayan gemilere büyük bir ilgi gösterilmiştir ve bu gerçekten de sağlanan TEU (lojistik birimi) başına maliyette önemli bir azalma sağlamıştır. Panamax sonrası kapasitenin eklenmesi, erken hareket edenlere kısa vadeli bir rekabet avantajı sağlarken, pazardaki takipçilere konteyner filosunu yükseltmeleri ve ciddi bir birim maliyet dezavantajını ortadan kaldırmaları için baskı uygulamıştır (The Alliance, Ocean Alliance ve 2M). Nispeten düşük maliyetli sonuçları olan daha fazla döngüye veya hizmete kolay erişim sağlayan terminalleri paylaşımlarına, denizde ve karada birçok alanda iş birliği yapmalarını ve böylece sonunda maliyet tasarrufu sağlamalarına olanak tanımaktadır. İttifaklar ve konsolidasyon, ana ticaret yollarında çok dizili ağlar oluşturarak hem nakliyeciler hem de taşıyıcıları bu kolaylıklara alıştırmıştır. En büyük gemiler, sınırlı sayıda limana sefer yapan çok limanlı güzergahlarda çalışmaktadır. Ağlar, belirli merkezlerden oluşan bir ağ üzerinden trafik sirkülasyonuna dayanmaktadır.

6. SONUÇ VE TARTIŞMA

Uluslararası alanda yapılan denizcilik faaliyetlerinin tarihi milattan öncesine kadar dayanmaktadır. İlk olarak sandallar ile başlayan ve küçük birimlerde ilerletilen deniz ticareti günümüzde binlerce tonajlı ağır yük gemilerine yerini bırakmıştır. Deniz yollarının keşfi ile başlayan coğrafi keşiflerin adımları ve sonrasındaki gelişmeler ülkelerin küreselleşmesi için bir yol olmuştur. Uluslararası alanda keşiflere öncülük eden ülkelerin geliştirdiği denizcilik faaliyetleri ile ilerlediği dönemlerden bugüne kadar bakıldığında yine aynı ülkelerin ileri seviye de olduğu görülmektedir.

Buzulların erimesi, pusulanın icadı, buharlı gemiler ve sanayi devrimi ile gerçekleşerek ileri seviyeye gelen gemi taşımacılığı ayrıca ülkelerin birbiri üzerinde hakimiyet kurmasında da oldukça önemli yere sahip olmuştur. Bugüne bakıldığında Uluslararası ticaret hacimsel olarak yaklaşık %80'i deniz taşımacılığına dayanmaktadır. Bu taşımacılık ise kuru yük, roll-on / roll-off, genel kargo ve konteynerler gibi çeşitli pazarları içerir. Tarihteki ilk denizcilik örneklerinden başlayarak günümüze süregelen bu sistem limanların gelişmesi ve yeni rotaların ortaya çıkması ile günümüzdeki son şeklini almıştır. Deniz taşımacılığının küresel bazdaki etkisi ve hegemonya oluşumu üzerindeki baskısı kaçınılmaz olarak ilerlemeyi ve ticaret hacmindeki sürdürülebilir kalkınmayı da beraberinde getirmektedir.

Yük taşımacılığı diğer ulaştırma modları ile kıyaslandığında zaman ve hız avantajsız olmasına rağmen elleçleme ve konyetnırlaşma sayesinde maliyetlerde ciddi bir avantaj sağlamaktadır. Küresel lojistik açısından bakıldığında; ülkelerin ürünleri güvenli, az maliyetle ulaştırmasında stratejik öneme sahip olduğu görülmektedir. Özellikle Türkiye gibi deniz kıyısında olan ülkelerin daha önde oldukları görülmektedir. Fakat denize kıyısı olmakla birlikte

bu avantajı kullanacak altyapı ve teknolojik zeminin de hazırlanması gerekmektedir. Denizyolu taşımacılığı yapan ülkelerde kombine taşımacılığında geliştirilmesi gerektiği görülmektedir.

Covid 19 Pandemisi nedeniyle tüm ülkelerde izolasyon kuralları elektronik ticaretin önemini arttırmakta olup, lojistik faaliyetleri de hızlandırmıştır. Dünyada aşılamanın hızlanmasıyla ve normalleşmeyle birlikte siparişlerin artmasıyla uluslararası ticarete ve özellikle limanlarda yoğunluk yaşanmaktadır. Bu durumda büyüme stratejilerinin uluslararası ticaretten denizyolu taşımacılığının daha büyük pay alacağını göstermektedir.

Denizyolu taşımacılığı, lojistik sektörünün yük taşımacılığı alanında önemli bir yer tutmaktadır. Lojistik sektöründe küresel iklim değişiklikleri, çeşitli sistematik riskler ve özellikle lojistik sektöründe yük taşımacılığında bilgi teknolojilerinin kullanımı konusunda sektörün gerekli hazırlıklarını yapması gerekmektedir.

Denizyolu taşımacılığı ve uluslararası ticarete dahil birçok çalışma yapılmış olup çeşitli ekonomik modeller veya analitik analiz şeklinde yorumlamalar yapılmıştır. Dünyada uluslararası ticaretteki en önemli konu olan yük taşımacılığında denizyolu taşımacılığının büyüyen önemi ve özellikle konteyner taşımacılığının ilerleyen dönemlerde yeni elleçleme, depolama ve yeni stratejilerle daha da gelişeceğine yönelik olan çalışmanın bu yönüyle literatüre katkında bulunduğu düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akten, N. ve Albayrak M. A. (1988). *Deniz taşımacılığı kılavuzu*. İstanbul, Ekim Matbaası.
- Daniels, J., Radebaugh, L. ve Sullivan, D. (2017). *Uluslararası işletme: Ortamlar ve operasyonlar*. 16. Baskı, New York: Prentice- Hall.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de ulaşım sektöründe yaşanan değişimler ve mevcut durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 151-153.
- Dicken, P. (2015). *Global shift: Dünya ekonomisinin değişen konturlarını haritalamak* (7. Baskı). New York: Guilford Press.
- Esin, A.G. (2008). *Geleneksel konteyner liman yönetimi, konteyner deniz ve liman işletmeciliği*. İstanbul, Beta Basım A.Ş.
- İncediken, Y. N. (2001). *Kulüp sigortaları, olayları ve uygulamaları*. İstanbul, Yılmaz Matbaacılık.
- Levinson, M. (2006). *The box: Nakliye konteyneri dünyayı nasıl daha küçük ve dünya ekonomisini daha büyük yaptı*. Princeton: Princeton University Press.
- Levinson, M. (2020). *Outside the box: How globalization for moving stuff to spreading ideas*. Princeton: Princeton University Press.
- Maralambides, E. (2000). *Liner shipping economics, center for maritime economics logistics*. Rotterdam, Erasmus University Press.
- Murphy, P.R. ve Knemeyer, A.M. (2016). *Güncel lojistik* (Çev: Funda Yercan, Şerife Demiroğlu), 11. Basımdan çeviri. İstanbul, Nobel Yayın.

- Rodrigue, J.P. (2013). *Transport and globalization*. JP Rodrigue, T. Notteboom ve J. Shaw (ed.) The Sage Handbook of Transport Studies, London: Sage.
- Rodrigue, J.P. ve Notteboom, T. (2009). Konteynirleştirmenin coğrafyası: Yarım asırlık devrim, adaptasyon ve yayılma. *GeoJournal*,74 (1), 1-5.
- Salman, G. (1980). *Liman ve deniz işletmeciliği*. İstanbul, Denizcilik Bankası Basımevi.
- Stopford, M. (2016). *Denizcilik ekonomisi* (Çev: Okan Duru), 3. Basımdan çeviri. İstanbul, Nobel Yayın.
- Vidya, C. T. ve Prabheesh, K.P. (2020). Implications of covid-19 pandemic on the global trade networks. *Emerging Markets Finance and Trade*, 56(10). 2408-2421.