



Cahit Soysal

cahitsoysal@ugm.com.tr

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMANLARIMIZIN DURUMU

Gemilerin büyük taşıma kapasitesi, istiap hadlerinin yüksekliği ve bu yük gemilerinin ilerledikleri yolların sınırsız deniz ve okyanuslar olması deniz taşımacılığını hep cazip kılmıştır. Küresel düzeyde 1970 yılında deniz yolu ile toplam 2,6 milyar ton yük taşınır iken COVID-19 salgını öncesinde 2018’de deniz yolu ile taşınan yük toplamı 11 milyar tona ulaşmıştı.

Dökme yük bir kenara bırakıldığında kuru yük taşımacılığı tamamen konteyner taşımacılığına dönüşmüş durumda. Konteyner taşıyan gemi kapasiteleri de 1500 adetten 20 bin konteyner düzeyine çıktı.

Ancak artık gemilerin de teknik özelliklerini değiştirmeleri gerekiyor. Yeni maksimum emisyon zorunlulukları beraberinde gemi üretiminde yeni maliyet artışları getiriyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gemilerin çevre üzerinde olumsuz etkilerini azaltmak için 2016 yılında aldığı kararla 2020 yılından itibaren düşük sülfürlü gemi yakıtlarının kullanımını zorunlu kıldı. IMO-2020 regülasyonu olarak adlandırılan bu politika fuel-oil’deki mevcut %3,5 sülfür oranını %0,5’e düşürmeyi amaçlıyor. Dünyada günde 3,5 milyon varil yüksek sülfürlü gemi yakıtı kullanılıyor ve bu miktar toplam dünya fuel-oil tüketiminin yarısına denk geliyor. Bununla birlikte, özellikle Rusya-Ukrayna Savaşı sonrası [petrol](#) fiyatlarındaki büyük artış armatörleri endişeye sevk etmiş durumda. Yakıt maliyetinin artması ve temiz yakıtlara geçiş için yapılacak yatırımlar, daha çok yakıt depolama ihtiyacına bağlı kapasite düşüşleri gibi etkiler de yaratacak. Bu düzenlemeler sonucunda, sektörün 5-10 milyar dolar düzeyinde ek maliyetler ile karşılaşacağı öngörülüyor.

Gemi yakıtı olarak elektrik, hidrojen, LNG kullanımı yönünde ciddi [ar-ge](#) çalışmaları yürütülüyor. Hatta rüzgâr enerjisi kullanımı da ciddi ciddi düşünülüyor. Ancak büyük kapasiteli gemilerde rüzgâr enerjisi ile elde edilebilecek kapasitenin sınırlı olduğu da biliniyor.

IMO'nun açıkladığı hedeflere göre, 2050 yılına kadar sektör çapında emisyonları en az %50 oranında azaltmak ve bunun için sıfır karbonlu gemi ve sıfır karbon yakıtların kolayca uyarlanabildiği gemilerin 2030'larda filoya katılması öngörülüyor.

Ancak “Yeşil Mutabakat” (Green Deal) konusunda Türk deniz filosunda nasıl bir hazırlık yapıldığı konusunda doyurucu bilgilere erişme güçlüğü yaşanıyor.

Böyle bir dünyada Türkiye deniz taşımacılığında nasıl bir pay kapabildi diye konuya yaklaştığımızda içimizi ısıtabilecek bir sonuçla karşılaşmıyoruz.

Doğu her zaman dünyaya üretim yapan, hammadde sağlayan merkezleri ile hep ön planda olmuştur. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Hint Okyanusu'ndan Akdeniz'e geçiş taşımacılığa büyük süre ve maliyet avantajı sağladı. Kanal geçişinden sonra yıllarca Tel Aviv, Hayfa ve Mısır limanları aktarma noktası halinde kullanıldı. Tartışmalı konumu nedeniyle Kıbrıs hiçbir zaman bir lojistik ve aktarma merkezine dönüşemedi. Bugün bile Uzak Doğu'dan Türkiye'ye gelen konteynerler yükünün önemli bir kısmı İsrail limanları üzerinden aktarılıyor.

Çin ve Hindistan'ın büyük ölçekli ekonomik kalkınma yaşadığı 2000'li yıllarda, bu ülkelerden zengin tüketicilerin yaşadığı Avrupa'ya büyük partiler halinde eşya gönderileceği öngörülüyordu. Yapılması gereken Türkiye'nin bir “lojistik üs” olarak örgütlenip anılan lojistik operasyondan pay kapmasıydı. Ancak, önce AB'ye tam üyelik çıpasından uzaklaşıldı, sonra da “lojistik üs” hayalleri Yunanistan'a kaptırıldı.

Çin 2016 yılında Yunanistan'ın en büyük limanı olan Pire Limanı'nın büyük hissesini ele geçirdi. Sonra limanın kapasitesini artırdı. Artık Çin limanlarından doğrudan doğruya Avrupa Birliği topraklarına eşya taşınması olanaklı hale gelmişti. 2021 yılında da Yunanistan'ın Selanik şehrindeki limana ait hisselerin yüzde 67'sini alan “Belterra Investments” adlı Rus şirketi bu limanın kontrolünü ele geçirdi. Bu tarihten sonra Rusya da Yunanistan üzerinden doğrudan Avrupa Birliği topraklarına kendi yüklerini gönderebilecekti. Doğal olarak bu durum, Yunan plakalı TIR kamyonlarının kapasite artışında da büyük sıçrama yaşanmasına ortam sağladı.

Türkiye'nin deniz taşımacılığına 49 liman başkanlığına bağlı bulunan 217 iskelesiyle hizmet verdiği görülmektedir. Bu limanların tümü dış ticaret elleçlemelerine uygun değildir. 1988 yılında toplamda 179 milyon ton yük elleçleyen limanlarımız 2021 yılının sonunda 526 milyon tona ulaşmıştır.

Günümüzde İstanbul'un en büyük limanı Ambarlı neredeyse tam kapasite ile çalışır konuma geldi. Sanayi tesislerine ait özel iskelelerin bulunduğu ve mülkiyeti kamuya ait arazilerin olduğu bu limanı "gümrüklü liman" haline getirmek için bürokrat olarak görev yaptığım 1996 yılında zamanın bakanı ve müsteşarını ikna edebilmek için nasıl sıkıntılar yaşadığımı hatırlıyor ve şimdi gülümsüyorum. Ambarlı Gümrük Müdürlüğü kurulduğu 1996 yılından sonra birkaç yıl içinde Haydarpaşa Gümrük Müdürlüğü'nün iş yükünün % 95'ini üstlendi. Bir süre sonra liman sahası içinde yabancı şirketlere de kiralanın iskeleler oldu. Ancak limanın arka yamacında genişlemeye uygun hinderslandı olmadığı için artın kapasite Tekirdağ limanlarına kaydđ.

Deniz taşımacılığının kamu tarafından nasıl destekleneceğini ve fiziki altyapı konusunda neler yapılmasının planlandığını "2053 Ulaştırma ve [Lojistik](#) Ana Planı'ndan inceleme şansı elde ediyoruz. Ana Planda, "2019 yılında ülkemiz limanlarında elleçlenen yük 484 milyon ton, olup bunun 224.8 milyon tonu yükleme, 259.2 milyon tonu boşaltma ve 75 milyon tonu transit yükleri kapsamaktadır. Bu yüklerden ithal ve ihraç edilen yüklerin toplam elleçleme içindeki oranı ise %73 oranındadır. Ulaştırma ve lojistik ana planı doğrultusunda 2023 yılında 254.342.564 ton yük taşınması yapılırken; 2053 yılı için bu rakamın 420.978.275 ton olması planlanmaktadır. Mevcutta liman tesis sayısı 217 iken 2053 yılında 255'e çıkarılacaktır. Bunun yanı sıra Tekirdağ, Mersin, İskenderun ve Kocaeli illerine 4 adet kuru liman inşası yapılacaktır." deniliyor.

Yine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan açıklamalara baktığımızda, 2021 yılında dünya geneli limanlarda elleçlenen yük miktarı yüzde 3,6, Türkiye'de ise yüzde 6 oranında artış kaydettiği; Türkiye limanlarında geçen yıl elleçlenen yük miktarının bir önceki yıla göre yüzde 6 artarak 526 milyon 306 bin 784 tona çıktığı anlaşılıyor.

Öte yandan, Türkiye'de özel sektör tarafından işletilen liman sayısının artışına bağlı olarak ihracat yüklerinin de rekabetçi fiyatlarla taşınabildiği söyleniyor.

Türkiye'nin dışa açık ve ihracata bağlı büyüme modelini uygulamaya başladığı 1984 yılından itibaren yaygın bir özelleştirme dönemine girildi ve KİT'ler özelleştirilmeye başlandı. Bunun yanı sıra, devletin yeterli kaynak ayıramadığı liman inşaatı için özel sektöre kıyılarıdaki kamu arazilerini 49 yıllığına kiraladı.

Durum böyle olmakla birlikte, özellikle 49 yıllığına işletme izni verilen kamuya ait arazilerin önüne inşa edilen özel iskelelerde yeni bir belirsizlik dönemi yaşanmaya başladı. Bunların bir kısmı kiralama döneminin son yıllarını yaşıyor. Hal böyle olunca, işleticiler yeni yatırım yapma konusunda tereddüt yaşıyorlar. Bu özel limanlarda kapasite artışı yapılmayınca potansiyel ihraç yükleri için liman sıkıntısı yaşanmasından da endişe ediliyor.

İlgililerin bu konuya eğilerek ve liman işletmelerinin tümünü bir toplantıya çağırarak konuyu masaya yatırmasının zamanı gelmiş gibi görünüyor.

Kaynak: Dünya Gazetesi