

DÜNYADA ve TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Serkan YENAL*

EVALUATION of THE DEVELOPMENT of INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORTATION in the WORLD and TURKEY

ABSTRACT

In this article, examining the development of maritime transportation and evaluating the maritime transportation in Turkey is intended.

ÖZET

Bu makalede denizyolu taşımacılığının gelişiminin incelenmesi ve Türkiye’de denizyolu taşımacılığının değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

1. GİRİŞ

Teknolojinin arttığı, mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan malların çeşitlenip, miktarının arttığı bir ortamda taşımacılık dünya ticaretinde, geçmişte hiç olmadığı boyutlarda önem kazanmıştır. Taşımacılıkta, maliyetlerin ucuzluğu, taşınan mal miktarı ve güvenlik en önemli unsurlardır. Günümüzde bütün bu sayılan unsurlar açısından denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine oranla, daha fazla tercih edilen bir konuma gelmiştir.

Makalede öncelikle denizyolu taşımacılığının gelişim sürecine değinilecek ardından Türkiye’de denizyolu taşımacılığının durumu ve Toprak Mahsulleri Ofisi’nce son dönemde denizyolu ile gerçekleştirilen denizyolu taşımaları incelenecektir

2. DÜNYADA DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Denizyolu taşımacılığı, insanların ve malların denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir. Denizyolu taşımacılığının, tarihi çok eskilere dayanmaktadır. M.Ö. 3200’de deniz taşımacılığının ilk örnekleri olarak belirtilen, Mısır’lıların kullandıkları sahil botlarından bu güne denizyolu taşımacılığı, teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişmiş ve her dönemde ticaretin en önemli unsuru olmuştur.¹ Denizyolu taşımacılığının gelişiminde, coğrafi keşiflerle yeni bölgelerin keşfedilmesi ve sanayileşme ile birlikte buhar teknolojisinin gemilerde kullanılmaya başlanmasının önemli etkisi olmuş, bu sayede uzun rotalarda seyahat edebilecek ve geçmişe nazaran daha fazla yük taşıma imkânına sahip gemiler inşa edilmesi mümkün hale gelmiştir.

* TMO Genel Müdürlüğü Ticaret Dairesi Başkanlığı’nda görevlidir. Lisans ve Yüksek Lisansını Gazi Üniversitesi Kamu Yönetimi bölümünde tamamlamıştır. Halen K.H.O. Uluslararası Güvenlik ve Terörizm Bölümünde Doktora yapmaktadır. İngilizce, Almanca ve Çince bilmektedir. Makale, yazarın kendi görüş ve incelemelerini yansıtmakta olup kurumun yazılanlar hakkında herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Makalede kurumun resmi görüşleri yer almamaktadır.

Denizyolu taşımacılığı sistemi, özel deniz araçları, ziyaret ettikleri limanlar ve taşıma unsurlarının fabrikalardan terminallere, dağıtım noktalarına ve pazarlara ulaştırılma alt yapısından oluşan ağı ifade etmektedir.²

Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya deniz ticaret filosunun toplam büyüklüğü 1,23 milyar DWT'ye, dünya ticaret hacmi ise 8,17 milyar ton'a ulaşmıştır. Dünya deniz ticaretinden yılda 400 Milyar Dolar gelir elde edilmektedir.³ Bu rakamlar denizyolu taşımacılığının ne derecede önemli bir konuma geldiğini göstermektedir.

Deniz taşımacılığının ülke ekonomilerindeki yeri gelişmekte, bu sebeple limanlar ve deniz araçlarının önemi de artmaktadır. Özellikle sanayi hammaddelerini oluşturan yükleri bir seferde büyük tonajlarda taşıma özelliği, diğer taşıma yöntemlerine göre ucuz maliyeti (denizyolu ile yapılan taşımaların, demir yoluna göre 3,5; karayoluna göre 7; havayoluna göre ise 22 kat daha ucuz olduğu ifade edilmektedir.), denizyolu taşımalarının önemli avantajları arasındadır. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir kısmının denizler altında bulunması, dünyanın dörtte üçünün sularından oluşması, denizyolu ticaretinin önemini artıran unsurlar arasındadır.⁴

Dünyada denizyolu ile taşımacılık, **kabotaj ve uluslararası taşımacılık** olmak üzere iki ana sınıfta toplanmaktadır. **Kabotaj Taşımacılığı**, "uluslararası rekabete kapalı, iç piyasaya dönük bir hizmet anlayışını" ifade ederken, **Uluslararası Taşımacılık**, "uluslararası rekabetin söz konusu olduğu, uluslararası ticaret koşullarına uygun olarak yürütülen, açık deniz hizmetlerini" ifade eden taşımacılık türüdür. Bu iki sınıf taşımacılık da hizmetin sürekliliği ve düzenli olup olmayışı açısından, **Layner ve Tramp Taşımacılığı** adı altında iki grupta incelenmektedir.⁵

Buna göre, **Layner Taşımacılığı**; "belirli limanlar arasında, kamuya açık sefer tarifelerine uygun olarak, düzenli programlara göre işleyen gemilerle yapılan taşımacılığı" ifade eder.⁶ Layner Taşımacılığının belirgin özelliği, hizmetin sürekli oluşudur. Bu sebeple, gemiler yeterli yük bulamazlarsa da programı aksatmamak için limanlara uğrarlar. Programdan çıkarılan limanlar da yükleyici ve taşıtanlara önceden duyurulur. Bu taşımacılık türü, liman süresinin sefer içindeki oranının yüksek oluşu sebebiyle en yüksek maliyetli türdür. **Tramp Taşımacılığı** ise, limanlar arasında yükün durumuna göre hizmetin yapılmasını ifade eder. Layner Taşımacılığı, hizmet esaslı iken, Tramp Taşımacılığı yük esaslıdır. Tramp taşımacılığında verimli ve etkin biçimde yük taşınması ön plandadır. Uyulması gereken zorunlu bir sefer tarifesi yoktur ve hizmet, yük bulunan limanlara kaymaktadır. Bu sebeple de bir istikrar söz konusu değildir.⁷

Yük taşımacılığı, yük türüne göre **kuru** ve **sıvı** yük taşımacılığı biçiminde iki şekilde sınıflanmaktadır⁸. Adından da anlaşılacağı üzere, sıvı yük taşımacılığı, petrol, doğalgaz, LPG, su gibi ürünlerin taşınmasında, kuru yük taşımacılığı ise, madencilik, tahıl gibi ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır.

Boyutlarına göre, kuru yük gemileri üç kategoride incelenmektedir. Buna göre; 50.000 DWT'ye kadar gemiler, "**Handy-size**"; 50.000–80.000 DWT arasındaki gemiler; "**Panamax**"(Aynı zamanda Panama Kanalını geçebilecek maksimum gemi tonajlarını belirtmektedir), 80.000 DWT'den büyük gemiler ise, "**Capesize**" olarak adlandırılmaktadır. Aynı şekilde sıvı yük gemileri dört biçimde incelenmekte, buna göre, 70.000 DWT'ye kadarki sıvı yük gemileri, "**Panamax**", 70.000–120.000 DWT arası gemiler; "**Aframax**", 120.000–

200.000 DWT arası olan ve Süveyş kanalını geçebilecek maksimum tonaja sahip olan gemiler; “Suezmax” ve 200.000–325.000 DWT arası gemiler; “Very Large Crude Carrier (VLCC)” olarak adlandırılmaktadır.⁹

Denizyolu taşımacılığı, sadece liman kentlerinin ve uygun akarsu tesislerinin faydalanabildiği bir taşıma türü değildir. Birden fazla taşıma yolunun birlikte kullanılabilmesi sayesinde denize çok uzak bir kent ya da ülke de diğer bir ülkeden yola çıkan mala kolaylıkla ulaşabilmektedir. Bu sebeple limanlardan, iç bölgelere demir yolu, kara yolu, hava yolu gibi çeşitli karma yöntemler oluşturulmuştur. Özellikle gelişmiş ülkelerde bu şekilde yürütülen karma taşımacılık yöntemlerinden önemli ölçüde yararlanılmaktadır.

Aşağıdaki tabloda yıllar itibariyle Dünya deniz ticaretinin gelişimi verilmektedir:

Tablo 1: Yıllar İtibariyle Dünya Deniz Ticareti Rakamları (Milyon Ton)

YILLAR	PETROL	TEMEL YÜKLER (a)	DİĞER KURU YÜKLER	TOPLAM
1970	1.442	448	676	2.566
1980	1.871	796	1.037	3.704
1990	1.755	968	1.285	4.008
2000	2.163	1.288	2.553	5.984
2006	2.698	1.849	3.135	7.682
2007	2.747	1.972	3.265	7.983
2008	2.732	2.079	3.399	8.210
2009 (b)	2.649	2.113	3.081	7.843

(a) Temel Yükler: Demir cevheri, Tahıl, Kömür, boksit, alüminyum ve fosfattan oluşmaktadır.

(b) 2009 rakamları tabloda ön rakamlar olarak belirtilmiştir ve kesin rakamları içermemektedir.

Kaynak: The UNCTAD Secretariat. “Review of Maritime Transport 2010”. United Nations New York and Geneva. 2010. s: 8

Tablodan da anlaşılacağı üzere, 70’li yıllardan bugüne kadarki süreçte denizyolu ile yapılan ticarete önemli bir gelişme kaydedilmiştir. Denizyolu ile sıvı yük taşımacılığı 2 kata yakın bir artış kaydederken, kuru yük taşımacılığı 5 kata yakın bir artış kaydetmiştir. Bu oranlar, kuru yük taşımacılığının 40 yıllık süreçte çok önemli bir gelişme kaydettiğini göstermektedir.

Petrol ve petrol mamulleri, tahıl, demir cevheri ve kömür gibi kuru dökme yüklerin taşınması ile ilgili olarak Büyük Hacim Yüğü (*bulk cargo*) kavramı kullanılmaktadır.¹⁰ Petrol, tahıl, demir cevheri ve kömür türü ürünler temel dökme yükler olarak adlandırılmakta ve dünya kuru dökme yük talebinin yaklaşık $\frac{3}{4}$ ’lük kısmını oluşturmaktadır. Bu ürünler dışında kalan demir ve çelik ürünleri, orman ürünleri, suni gübre, hurda demir, manganez cevheri, kuartz tuzu, sülfür, kireç taşı, alçı taşı, tuz ve çimento gibi ürünler ise **ikincil ve küçük dökme yükleri** oluşturmakta ve dünya kuru dökme yük talebinin $\frac{1}{4}$ ’ünü oluşturmaktadır.¹¹

Tahıl ürünleri, kuru dökme yük taşımacılığında önemli bir yer tutmaktadır. Dünyada, tahıl ve yem ticareti; insan ve hayvan beslenmesini doğrudan etkilemektedir. Bu sebeple, ülkelerin ekonomi ve ticaret politikalarında önemli yer tutmaktadır. Aşağıdaki tabloda dünya çapında

tahıl üretim, tüketim ve ticaret hacmi verilmektedir. Tablodaki rakamlardan da anlaşılacağı üzere, tahıl ticareti, günümüzde çok büyük boyutlara ulaşmıştır.

Tablo 2: Dünya Tahıl Üretim–Tüketim Ve Ticaret İstatistikleri (Milyon Ton)

DÖNEMLER	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011 (Tahmin)	2011/2012 (Öngörü)
ÜRÜNLER					
BUĞDAY					
ÜRETİM	607	685	679	651	684
TİCARET	110	137	128	127	132
TÜKETİM	602	645	652	655	677
Temel İhracatçılar (a)	47	69	77	71	74
MISIR					
ÜRETİM	797	800	820	826	855
TİCARET	101	84	86	93	93
TÜKETİM	779	784	821	843	863
ARPA					
ÜRETİM	133	155	150	125	134
TİCARET	15	20	17	15	16
TÜKETİM	135	145	145	137	139
PİRİNÇ					
ÜRETİM	432	447	440	451	459
TİCARET	29	29	31	33	32
TÜKETİM	429	436	437	448	457
Temel İhracatçılar (b)	18	27	28	29	31
SOYA FASÜLYESİ					
ÜRETİM	220,5	211,3	259,2	266,6	259,8
TİCARET	77,3	77,2	93	90,6	96,2

(a) Arjantin, Avustralya, Kanada, AB, Kazakistan, Rusya, Ukrayna, ABD

(b) Hindistan, Pakistan, Tayland, Vietnam, ABD

Kaynak: International Grains Council (IGC) Resmi İnternet Sitesi. <http://www.igc.int> .Erişim Tarihi:16.11.2011

3. TÜRKİYE’DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye’de denizcilik sektörü, 8.333 km’yi bulan sahil şeridi Asya ve Avrupa’yı bağlaması, enerji üreten ülkelere yakınlığı ve jeopolitik konumu, uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması, yeterli oranda kara ve demiryolu bağlantısı sebebiyle önemli gelişme potansiyeline sahiptir.¹² Aşağıdaki tabloda 2007–2009 arası gemi cinslerinin gelişimi verilmektedir. Tablodan yola çıkarak da Türkiye’de denizcilik sektörünün gün geçtikçe geliştiğini görmek mümkündür.

Tablo 3: Türkiye Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin Yıllık Gelişimi

Gemi Cinsi (30'lu Grup)	YILLAR					
	2007		2008		2009	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	424	1.495.138	430	1.547.329	431	1.550.319
Dökme Yük Gemileri	100	3.392.390	97	3.427.040	100	3.363.125
Konteynır Gemileri	38	494.577	40	542.572	42	592.060
Konteynır/Kuru Yük Gemileri	16	122.055	18	134.945	23	169.417
Konteynır Ro-Ro Gemileri	1	6.261	1	6.261	1	6.261
Ro-Ro (Sadece Araç) Gemileri	25	141.579	25	141.910	30	171.701
Ro-Ro/Yolcu Gemileri	37	59.088	54	75.619	54	59.939
Tren Ferisi/ Ro-Ro	4	7.566	4	7.566	4	7.566
Ham Petrol Tankerleri	2	316.372	3	467.372	2	303.622
Akaryakıt-İşlenmiş Ürün Tankerleri	102	728.461	95	582.966	88	720.519
Kimyevi Madde Tankerleri	61	334.790	76	432.016	98	764.405
LPG/LNG Tankerleri	7	27.899	7	27.906	6	28.888
Asfalt Tankerleri	1	1.862	1	1.862	2	4.362
Bitkisel-Hayvansal Yağ Tankerleri	6	16.540	1	518	1	518
Su Tankerleri	15	6.894	15	6.894	15	6.592
Yolcu Gemileri	76	11.924	83	11.876	85	9.632
Feribot	34	5.529	35	5.860	37	7.226
Şehir Hatları Deniz Otobüsü (Yolcu)	22	3.029	19	1.531	25	1.531
Şehir Hatları Deniz Otobüsü (Yolcu-Araç)	0	0	2	0	2	0
Yolcu Motorları	58	1.127	59	999	67	1.115
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri (Yolcu)	0	0	0	0	0	0
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri (Yolcu/Araç)	1	72	1	72	1	72
Balıkçı Gemileri	194	31.834	201	28.370	205	26.409
Römorkörler	104	2.590	112	3.088	113	3.088
Hizmet Gemileri	64	55.897	76	62.045	77	47.722
Bilimsel Araştırma Gemileri	5	0	5	0	5	0
Deniz Araçları	80	4.155	94	2.846	107	2.826
Yüzer Havuz/Vinç	29	0	30	0	33	0
Ticari Yat	45	2.131	49	2.197	51	2.125
Özel Yat	0	0	16	277	17	277
TOPLAM	1551	7.269.741	1.649	7.521.919	1.722	8.150.588

Kaynak : T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. “Deniz Ticareti İstatistikleri”. Ankara 2010.s:8

Aşağıdaki tablolarda, Türkiye ithalat ve ihracat rakamlarına göre, taşıma sistemlerinin özellikleri verilmektedir.

Tablo 4: Türkiye İhracatında Taşıma Sistemlerinin Oranları (%)

Yıllar	Deniz Yolu		Kara Yolu		Hava Yolu		Diğer *	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
1995	82,6	41,5	16,7	51,0	0,3	7,0	0,4	0,5
1996	76,5	42,4	21,9	48,4	1,0	8,4	0,7	0,7
1997	72,9	39,1	26,2	53,1	0,4	7,1	0,6	0,7
1998	81,5	40,8	17,7	52,5	0,3	6,2	0,5	0,5
1999	84,1	45,3	15,2	46,3	0,2	8,2	0,5	0,3
2000	84,4	47,1	14,8	43,3	0,2	8,4	0,6	1,2
2001	83,6	49,5	15,3	42,0	0,3	7,2	0,8	1,3
2002	82,7	47,2	16,2	45,5	0,2	6,5	0,9	0,8
2003	80,5	49,2	18,2	43,0	0,2	6,8	1,1	1,0
2004	77,5	49,5	20,8	42,9	0,2	6,2	1,4	1,4
2005	73,7	48,2	24,4	43,0	0,3	5,4	1,6	3,4
2006	76,1	49,9	21,5	41,1	0,2	5,7	2,2	3,3
2007	75,5	48,6	21,0	41,5	1,7	6,5	1,8	3,3
2008	75,6	50,3	20,8	38,6	1,7	7,9	1,9	3,2
2009	71,6	46,2	25,2	41,5	1,9	9,6	1,4	2,8

* Demir yolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Kaynak: TÜİK. “Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı”. Ankara. 2009. s:74

Tablo 5: Türkiye İthalatında Taşıma Sistemlerinin Oranları (%)

Yıllar	Deniz Yolu		Kara Yolu		Hava Yolu		Diğer *	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
1995	94,8	52,9	3,9	33,5	0,1	11,3	1,2	2,4
1996	89,0	50,6	6,7	35,4	0,5	10,2	3,7	3,8
1997	89,9	50,5	7,6	35,1	0,4	11,3	2,1	3,0
1998	90,5	47,4	5,9	39,1	0,3	11,2	3,4	2,4
1999	90,9	47,2	5,9	39,0	0,1	10,8	3,1	3,0
2000	90,7	50,6	5,9	33,6	0,1	10,8	3,3	5,0
2001	90,4	48,7	6,5	32,6	0,0	12,6	3,0	6,0
2002	89,3	55,0	6,6	27,6	0,2	12,3	3,9	5,1
2003	91,1	57,3	6,7	25,7	0,1	12,2	2,1	4,8
2004	92,3	58,2	5,0	24,6	0,1	12,6	2,6	4,6
2005	92,5	57,2	4,9	24,6	0,1	11,2	2,4	7,1
2006	93,4	58,3	4,8	23,4	0,1	9,8	1,8	8,4
2007	92,7	59,3	5,1	22,7	0,2	9,9	2,0	8,0
2008	93,2	61,5	4,6	20,4	0,1	8,4	2,1	9,7
2009	93,6	59,0	4,5	23,8	0,1	8,2	1,9	9,0

*Demir yolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Kaynak: TÜİK. “Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı”. Ankara.2009. s:75

Tablo 4 ve tablo 5'ten anlaşılabilir olduğu üzere, 2009 rakamlarına göre ihracatımızın %71,6; ithalatımızın ise %93,6'lık kısmının deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Özellikle ihracatta 1995'teki deniz ticareti rakamları ile 2009 rakamları kıyaslandığında bir miktar düşüş kaydedildiği görülmektedir. Bunda da ihracat yapılan ülkelerin ve ticareti yapılan ürünlerdeki farklılaşmanın temel etken olduğunu ifade etmek mümkündür. İthalatta ise yıllar içinde önemli bir değişiklik yaşanmamış, deniz ticareti diğer yollara nazaran üstünlüğünü korumuştur.

4. TOPRAK MAHSÜLLERİ OFİSİ VE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO), piyasa düzenleme işlevi ve kendisine verilen görevleri yerine getirmek amacıyla ithalat ve ihracat faaliyetleri yürütmektedir. Bu noktada Türkiye'nin ithalat ve ihracatında önemli bir yeri olan tarım ürünlerinin ticaretinde de önemli bir alıcı ve satıcı konumundadır. İthalat ve ihracat faaliyetlerinin tamamına yakını deniz yolu ticareti ile sürdürülmektedir. Buna göre TMO'nun Türkiye'nin deniz ticaretinde de önemli bir konumu olduğunu ifade etmek mümkündür. Aşağıdaki tabloda yıllar itibariyle TMO'nun tamamı deniz yolu ile yapılan ithalat ve ihracat rakamları verilmektedir. Bu rakamlardan, ülke içi ve ülke dışı çeşitli faktörlerin etkisi ve ülke ihtiyaçları doğrultusunda değişen oranlarda ithalat ve ihracat faaliyetlerinin yürütüldüğünü görmek mümkündür.

Tablo 6: Yıllar İtibariyle TMO Tarafından Yapılan İthalat ve İhracatlar

Yıl	Konusu	Miktar (Ton)	Tutar (\$)
2008	İthalat	1.410.101	641.699.338
	İhracat	31.733	11.548.875
2009	İthalat	196.247	89.037.852
	İhracat	815.082	130.450.273
2010	İthalat	20.000	14.850.000
	İhracat	1.689.142	274.149.233

Kaynak: Toprak Mahsulleri Ofisi Genel Müdürlüğü Hububat Raporu. Ankara 2010.s.157

5. SONUÇ

Deniz yolu taşımacılığı, insanların ve malların denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir. Günümüzde dünya ticareti % 90 itibariyle deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya deniz ticaret filosunun toplam büyüklüğü 1,23 milyar DWT'ye ulaşmıştır. Önemi gün geçtikçe artan ve bu sebeple de ülke ekonomilerinde önemli yer tutan deniz taşımacılığı, limanlar ve deniz araçlarının önemini de artırmıştır. Özellikle sanayi hammaddelerini oluşturan yükleri bir seferde büyük tonajlarda taşıma özelliği, diğer taşıma yöntemlerine göre ucuz maliyeti deniz yolu taşımalarının önemli avantajları arasındadır.

Birden fazla taşıma yolunun birlikte kullanılabilmesi sayesinde denize çok uzak bir kent ya da ülke de diğer bir ülkeden yola çıkan mala kolaylıkla ulaşabilmektedir.

70'li yıllardan bugüne kadarki süreçte, deniz yolu ile yapılan ticarete önemli bir gelişme kaydedilmiştir. Deniz yolu ile sıvı yük taşımacılığı 2 kata yakın bir artış kaydederken, kuru

yük taşımacılığı 5 kata yakın bir artış kaydetmiştir. Bu oranlar, kuru yük taşımacılığının 40 yıllık süreçte çok önemli bir gelişme kaydettiğini göstermektedir.

Tahıl ürünleri, kuru dökme yük taşımacılığında önemli bir yer tutmaktadır. Dünyada, tahıl ve yem ticareti; insan ve hayvan beslenmesinde doğrudan etkili olmakta bu sebeple, ülkelerin ekonomi ve ticaret politikalarında önemli yer tutmaktadır.

Türkiye’de denizcilik sektörünün gün geçtikçe geliştiğini görmek mümkündür

Tarım ürünlerinin ticaretinde de denizyolu ile taşımalarının payı gün geçtikçe artmaktadır. 2009 rakamlarına göre ihracatımızın %71,6; ithalatımızın ise %93,6’lık kısmının deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Özellikle ihracatta 1995’teki deniz ticareti rakamları ile 2009 rakamları kıyaslandığında bir miktar düşüş kaydedildiği görülmektedir. Bunda da ihracat yapılan ülkelerin ve ticareti yapılan ürünlerdeki farklılaşmanın temel etken olduğunu ifade etmek mümkündür. İthalatta ise yıllar içinde önemli bir değişiklik yaşanmamış, deniz ticareti diğer yollara nazaran üstünlüğünü korumuştur.

TMO, piyasa düzenleme işlevi ve kendisine verilen görevleri yerine getirmek amacıyla ithalat ve ihracat faaliyetleri yürütmektedir. Bu noktada Türkiye’nin ithalat ve ihracatında önemli bir yeri olan tarım ürünlerinin ticaretinde de önemli bir alıcı ve satıcı konumundadır. İthalat ve ihracat faaliyetlerinin tamamına yakını deniz yolu ticareti ile sürdürülmektedir. Buna göre TMO’nun Türkiye’nin deniz ticaretinde de önemli bir konumu olduğunu ifade etmek mümkündür.

6. REFERANSLAR

¹ RODRÍGUE, J-P *et al.* (2009) The Geography of Transport Systems, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>. Erişim Tarihi: 09.11.2011

² CORBETT, James J. and WINEBRAKE, James. “The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity”. OECD Global Forum on Transport and Environment in a Globalizing World 10–12 Kasım 2008, Guadalajara. Mexico.2008.s:6

³ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. “Deniz Ticareti İstatistikleri”. Ankara 2010. s:5

⁴ DPT. 9. Kalkınma Planı (2007–2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Haziran 2006. s:1

⁵ KAYSERİLİOĞLU, Enis. “Deniz Taşımacılığı Sektör Profili”. İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi. İstanbul 2004.s:8

⁶ Birleşmiş Milletler. “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu”. <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/roterdam/Rotterdam%20Kurallari%20%28Turkce%29.pdf>, Erişim Tarihi: 18.11.2011. s:1

⁷ KAYSERİLİOĞLU, Enis. A.g.e. s:9

⁸ KAYSERİLİOĞLU, Enis. A.g.e. s:9

⁹ International Maritime Organization (IMO). “**International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, and the Environment**”. Maritime Knowledge Centre, 2011.s.11

¹⁰ İTÜ Resmi İnternet Sitesi.

<http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg/WEEK2.PDF>,s.8.Erişim Tarihi:15.11.2011

¹¹ YEŞİLBAĞ, Lütfi. “**Deniz Taşımacılığında Kuru Dökme Yük Olarak Demir Cevheri, Kömür Ve Tahıl’ın Yeri**”. Yıldız Teknik Üniversitesi Dergisi. Sayı: 2002-2.ss.58-69. s:59

¹² <http://www.ihracat12.com/denizyolu.htm>. Erişim Tarihi: 16.11.2011