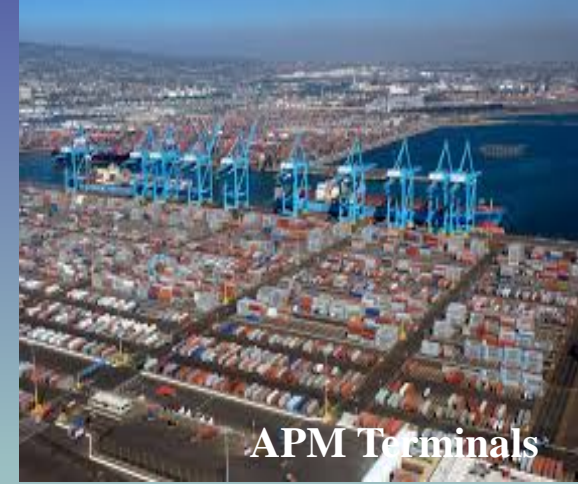


KÜRESEL KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNİN ENTEGRASYONU VE YÖNETİMİNE İLİŞKİN STRATEJİLERİ: TÜRK LİMANLARI İÇİN FIRSATLAR



Dr. Nur Jale ECE
5-6 Kasım 2015, İzmir

DÜNYA DENİZ TİCARETİ



IMF 2015 yılında küresel ekonominin %3,9 oranında büyüyeceğini öngörmüştür.

Dünya deniz ticareti 2013 yılında 9,6 milyar tona ulaşmış olup, 2015 yılında %5,3 oranında büyüme olacağını tahmin edilmiştir.



Dünya deniz ticaretinin 2030 yılına kadar 19-24 milyar tona ulaşması beklenmektedir.

DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Dünya denizlerinde yılda;

- Yaklaşık 10 milyar ton yük taşınmakta,
- 50 binden fazla ticaret gemisi seyir halindedir.



- Küresel konteynerize yük miktarı 2014 yılında bir önceki yıla göre %5,7 artış ile 684 milyon TEU'ya ulaşmıştır.
- 2018 yılına kadar özellikle Afrika ve Çin Halk Cumhuriyeti bölgelerinde artış göstererek 840 milyon TEU'yu aşması beklenmektedir .

KONTEYNER TİCARETİ VE TAŞIMACILIĞI

- Küresel konteyner taşımacılığının **%85'i Doğu-Batı hattında** yapılmaktadır.
- Konteyner gemileri yaklaşık 9.000 limana uğramaktadır.
- Doğu-Batı ticaret yollarında taşınan **konteyner hacminin 2015'de %7,3 büyüme ile 109 milyon TEU'ya** çıkması öngörülmektedir.
- Kuzey-Güney ve Güney-Güney konteyner ticaretinin yıllık **%6,9 büyüme ile 2015'de 39 milyon TEU'ya** çıkacağı tahmin edilmektedir.

DÜNYADA EN FAZLA KONTEYNER ELLEÇLEYEN LİMANLAR

Limani Adı	2011	2012	2013	2014
Shanghai (Çin)	31,74	32,53	33,62	35,29
Singapore	29,94	31,65	32,60	33,87
Schenzhen (Çin)	22,57	22,94	23,28	24,04
Hong Kong (Çin)	24,38	23,12	22,35	22,23
Ningbo (Çin)	14,72	16,83	17,33	19,45
Busan (Güney Kore)	16,18	17,04	16,18	18,68
Qingdao (Çin)	13,02	14,50	15,52	16,62
Guangzhou (Çin)	14,42	14,74	15,31	16,63
Jebel Ali Dubai	13,00	13,30	13,64	15,25
Tianjin (Çin)	11,59	12,30	13,01	14,05
Roterdam (Hollanda)	11,88	11,87	11,62	12,30
Port Kelang (Malezya)	9,60	10,00	10,35	10,95
Kaohsiung (Tayvan)	9,64	9,78	9,94	10,56
Dalian (Çin)	6,40	8,92	10,86	10,13
Hamburg (Almanya)	9,01	8,89	9,30	9,78
Long Beach (ABD)	6,06	6,05	6,73	4,42
Antwerp (Belçika)	8,66	8,64	8,59	8,98
Xiamen (Çin)	6,47	7,20	8,01	8,57
Los Angeles (ABD)	7,94	8,08	7,87	8,21
Tanjung Pelepas (Malezya)	7,50	7,70	7,63	8,52
TOPLAM	274,72	286,08	293,74	308,53

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2014, <http://statista.com>

<http://www.statista.com>, <http://www.worldshipping.org>, <http://www.alphaliner.com>, <http://www.statista.com>

KÜRESEL KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİNİN SINIFLANDIRILMASI

KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİ	YÜKLEME/BOŞALTMA ŞİRKETLERİ	DENİZ TAŞIMACILIĞI ŞİRKETLERİ	FİNANSAL HOLDİNG ŞİRKETLERİ
Bütünleşme Stratejileri	Yatay Entegrasyon	Dikey Entegrasyon	Portfolyo Çeşitlendirmesi (Karma Bütünleşme)
Ana Faaliyet Alanı	Liman operasyonları	Deniz yolu taşımacılığı, destekleyici fonksiyon olarak konteyner terminallerine yatırım yapmaktadır.	Yatırım bankaları, devlet fonları vb. finansal varlık yönetimleri, şirket değerini ve karını arttırmak için konteyner terminallerine yatırım yapmaktadırlar
Yatırımlar	Direk yatırımlar yoluyla genişleme	Direk yatırımlar veya ana şirket yoluyla genişleme	Birleşme, satın alma ve yeniden yapılanma yoluyla genişleme
Başlıca Terminal Operatörleri	PSA (kamu), HHLA (kamu), Eurogate (özel), Hutchison Port Holding-HPH (özel), International Container Terminal Services-ICTSI (özel), SSA (özel)	MSC, APL, Hanjin, COSCO (kamu), Evergreen	DPW (Sovereign Wealth Fund), Ports America (AIG; Fund), RREEF (Deutsche Bank; Fund), Macquarie Infrastructure (Fund), Morgan Stanley Infrastructure (Fund), SSA, Marine (Goldman Sachs).

DÜNYADA BAŞLICA KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİ

Limani Adı	Elleçleme Miktarları (Milyon TEU)	Pazar Payı (%)
The Port of Singapore Authority (PSA)	50,9	8,2
Hutchison Port Holdings (HPH)	44,8	7,2
APM Terminals (APMT)	33,7	5,4
Dubai Ports World (DP World)	33,4	5,4
China Ocean Shipping (Group) Company (Cosco)	17	2,7
Terminal Investment Ltd.	13,5	2,2
China Shipping Terminal Development	8,6	1,4
Hanjin	7,8	1,3
Evergreen	7,5	1,2
Eurogate	6,5	1

Kaynak: Drewry Maritime Research; UNCTAD, Review of Maritime Transport 2014

KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNİN ENTEGRASYONU VE YÖNETİMİNDEKİ STRATEJİLERİ

1. Liman Özelleştirmeleri

- APM Terminals Nijerya, Lagos'da 2005 yılında Apapa konteyner terminalinin 25 yılına, Bahreyn'de Mina Salman Limanı'nın 2005 yılında yönetim ve işletme hakkını almıştır.
- DP World Madagaskar'da Fujairah Kontainer Terminalinin 30 yılına, Toamasina Terminali'nin 20 yılına, Hindistan'da 2004 yılında Rajiv Gandhi Container Terminalinin 30 yılına işletme ve yönetim hakkını almıştır.
- Mersin Limanı işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmiş olup, 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA ve Akfen Ortak Girişim Grubuna devredilerek Liman Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) adı altında hizmet vermektedir.

2. Terminal Kolaylıklarının Organik Gelişmesi

- **Küresel konteyner terminal operatörleri kendi alanındaki oyuncular ile rakiplerine karşı dünyadaki belli başlı limanlarını ileri teknoloji ile inşa ederek ve işleterek rekabetçi yapıyı korumaya çalışmaktadır.**
- **Küresel konteyner operatörlerinin arz zincirini kontrol etme ve coğrafi olarak yayılma stratejilerinden biri de terminal kolaylıkları geliştirmek için yabancı sermaye ve teknoloji transferi sağlayacak Yap-İşlet-Devret (YİD) Yöntemi'dir.**

KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNİN ENTEGRASYONU VE YÖNETİMİNDEKİ STRATEJİLERİ

3. Şirketlerin Yatay, Dikey ve Karma Entegrasyon Stratejileri

- **Konteyner terminali işletmeciliğinde yatay, dikey ve karma entegrasyon (bütünleşme) şirketlerin mevcut terminallerine ilişkin birleşme/satın almalarını kapsamaktadır.**
- **Denizcilik şirketlerinin birleşme veya satın alma nedenleri:**
 - **Uluslararası rekabetin artması,**
 - **Teknolojik gelişmeler,**
 - **Ekonomik gelişmeler,**
 - **Döviz kurlarındaki gelişmeler,**
 - **Sektörde yeniden yapılanma faaliyetleri,**
 - **Hizmet portföylerini ve finansal güçlerini arttırma,**
 - **Hizmet çeşitlendirmeleri vb.**

KONTEYNER TERMINAL OPERATÖRLERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNİN ENTEGRASYONU VE YÖNETİMİNDEKİ STRATEJİLERİ

3.1. Dikey Entegrasyon Stratejisi

- Dikey entegrasyon aynı sektörün farklı alt sektörlerinde faaliyet gösteren, alıcı veya satıcı ilişkisi olan şirketlerin biraraya gelmesidir.
- Terminal operatörleri ve deniz taşımacılığı şirketleri arasında dikey entegrasyon vardır.
- Ana faaliyeti liman operasyonları olan yükleme/boşaltma şirketleri yeni bölgelere yayılmakta olup, konteyner terminal işletmeciliğine yatırım yapmak isteyen denizcilik şirketleri ile dikey entegrasyon stratejisi ile liman operasyonlarını yürütmektedir.
- Denizcilik şirketleri, nakliyeciler, ulaştırma operatörleri ve lojistik gruplar gibi piyasa oyuncuları dikey entegrasyon yoluyla karlarını arttırmakta ve maliyetlerini azaltmaktadır.
- Piyasa oyuncularının dikey entegrasyonunda lojistik zincirlerindeki geleneksel görev dağılımı entegre lojistik yaklaşıma dönüşmektedir.
- Denizcilik hatları ve büyük nakliye grupları gibi diğer piyasa oyuncuları ise lojistik portföyündeki terminal operatörleri ile uzun dönemli anlaşma yapmaktadır.
- Konteyner terminal işletmeciliği sektöründe dikey entegrasyon rekabet düzenlemelerini gerektirmekte olup, AB rekabet düzenlemeleri gibi etkin araçlar kullanılmaktadır.

KONTEYNER TERMİNAL OPERATÖRLERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNİN ENTEGRASYONU VE YÖNETİMİNDEKİ STRATEJİLERİ

3.2. Yatay Entegrasyon Stratejisi

- Yatay entegrasyon aynı tüketicilere/müşterilere yönelik faaliyet gösteren rakip şirketler arasında gerçekleşmektedir.
- Yatay bütünleşmenin asıl amacı şirketlerin faaliyette buldukları sektördeki pazar paylarını arttırmaya yöneliktir.
- Küresel terminal operatörleri diğer terminal operatörleri, denizcilik şirketleri ile stratejik ortaklıklar kurma yoluyla küresel olarak yayılmaktadır.
- Yatay bütünleşmeler ekonomi açısından tekelleşmeye yol açabilmekte olup, ancak bu durum çeşitli ülkelerde anti-tröst yasalarla engellenmeye çalışılmaktadır.
- Geleneksel yükleme/boşaltma şirketleri yatay bütünleşmeyi tercih etmektedir.
- Terminal işletme şirketleri (terminal operatörleri) arasındaki yatay entegrasyon vardır.
- Deniz taşımacılığı şirketleri arasında da yatay entegrasyon vardır.

3.3. Karma Bütünleşme Stratejisi

- Karma bütünleşme stratejisi farklı sektörlerde bulunan ve faaliyetleri açısından hiçbir benzerlik taşımayan şirketlerin çeşitlenmeyle riski azaltmak, atıl fonların etkin kullanımı ve vergi yararları sağlamak gibi finansal nedenlerle birleşmesidir.
- Konteyner terminali operatörleri ve deniz taşımacılığı şirketlerinin yatay ve dikey entegrasyonunda finansal yatırımcılar ile portfolyo çeşitlendirmesi arayışına gitmektedir.

3.4. Şirket Birleşmeleri ve Satın Almalar

- Şirket birleşmeleri ve satın almaların amacı ölçek ekonomisini gerçekleştirmek, büyümeyi sağlamak, pazar payını arttırmak, layner denizcilik şirketleri açısından terminallere yeni teknolojileri getirmek veya hizmet çeşitlendirmesi yaparak pazar ve dağıtım ağlarına girmektir.
- Konteyner operatörleri yaygın bir coğrafyada genişleme stratejisi olarak şirket birleşme ve satın almalar yoluna gitmektedir.
- Şirket birleşmeleri üç şekilde sınıflandırılabilir. Bunlar **yatay entegrasyon, dikey entegrasyon ve karma bütünleşmeler** şeklindedir.
- PSA, DP World ve APM Terminals gibi küresel konteyner operatörleri karma strateji izleyerek organik gelişme (yeni terminaller) yoluyla küreselleşmiş ve mali durumunu güçlendirerek birleşmeler ve satın almalar yapmıştır.

3.5. Küresel Konteyner Terminal Operatörlerinin Karayolu Taşımacılığı Stratejileri

- Uluslararası ticaretin etkilediği küresel iktisadi büyüme küresel lojistik zincirinin oluşturulmasını gerekli kılmakta olup, buna paralel olarak liman ve kara taşımacılığı altyapısı talebi artış göstermektedir.
- Küresel konteyner terminal operatörleri entegre hizmetler sunarak arz zincirinin büyük bir bölümünü kontrol altına almaktadır.
- Entegre sistemleri antrepo ve dağıtım kapsayan terminal hizmetlerini sunarak geliştirmektedir.
- Terminal operatörlerinin lojistik organizasyonlara girmesi kapıdan kapıya taşımacılık sistemini kolaylaştırmaktadır.
- Dikey bütünleşme yoluyla denizcilik şirketleri terminal operatörlerine dönüşmektedir.
- Kapıdan kapıya taşımacılık felsefesi terminal operatörlerinin lojistik organizasyonlar ve karayolu taşımacılığı operatörlerine yönelmesine neden olmaktadır. Söz konusu lojistik organizasyonlar antrepo, dağıtım, demiryolları, karayolu taşımacılığı, barge operasyonlarını içermektedir.

KONTEYNER LİMANLARIMIZ

- Türkiye Limanları'nın **mevcut teorik kapasitesi 11.085.000** TEU olup, yeni yatırımlar ve liman özelleştirmeleri ile kapasite arttırmaları; son 10 yılda Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarı 4'e katlamıştır.
- Limanlarımızda **2014 yılında toplam 8.350.772 TEU konteyner elleçlenmiştir.** Ambarlı Limanı **2013 yılında en fazla konteyner elleçleyen liman** olup, bunu sırasıyla Mersin, İzmir, İzmit, Aliğa, Antalya, Haydarpaşa, İskenderun ve Trabzon limanları izlemektedir.
- İnşası devam eden 12 milyon kapasiteli Kuzey Ege Çandarlı ve Petkim limanlarının tamamlanmasının ardından **İzmir'in konteyner kapasitesi iki katına çıkacak** olup, mevcut 9,7 milyon TEU olan toplam kapasite, **18,6 milyon TEU'ya ulaşacaktır.**

KONTEYNER LİMANLARIMIZ

- **Çandarlı Limanı'nın** 2015 yılında 1.568 milyon TEU kapasite ile hizmete açılması planlanmış olup, 3 etap halinde yapılması düşünülen limanın, her bir etabının yıllık 4 milyon konteyner yükleme-boşaltma kapasitesine, fiziksel altyapısının tamamlanması ile 3 etabın da tamamlanması sonucu **kapasitesinin yıllık 12 milyon TEU'ya ulaştırılması planlanmaktadır.**
- Batı Karadeniz Bölgesi'nde Zonguldak İli sınırları içerisinde planlanan **Filyos Limanı** öncelikle art alanında kurulması planlanan endüstriyel zona hizmet edecek olup, Liman tamamlandığı zaman **700 bin TEU** konteyner ve 16 milyon ton genel kargo elleçleme kapasitesine sahip olacaktır.
- **Mersin Limanı** önümüzdeki dönemde kapasitesini önce **1,8 milyon TEU'ya**, sonra da **2,6 milyon TEU'ya** çıkaracak olup, 18.000 TEU'luk büyük konteyner gemilerini kabul edebilecektir.
- Konteyner ana aktarma merkezi olarak planlanan **Mersin Konteyner Terminali Projesi** imar planı çalışmaları devam etmekte olup, proje tamamlandıktan sonra **12 milyon TEU** kapasiteye ulaşması hedeflenmektedir.
- **Yılport ve Gemport Limanları** kapasitelerini **660 bin TEU'ya** çıkarmayı planlamaktadır. Uzun vadede bütün konteyner limanı yatırımları gerçekleştirildiğinde, 2023 yılında elleçleme kapasitesinin 32 Milyon TEU olması planlanmaktadır.

KONTEYNER LİMANLARIMIZ

- Kıyı Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Talep Tahminleri sonucuna göre Türkiye’de konteyner elleçleyen tüm limanlara olan toplam talep ortalama tahminle **2015 yılında yaklaşık 10,5 milyon TEU, 2030 yılında ise yaklaşık 30 milyon TEU** olacaktır.
- **2030 yılına kadar Türkiye’nin yeni konteyner elleçleme kapasitelerine ihtiyaç vardır.** Bu kapasite yeni terminallerin yapılması ya da mevcut limanların genişleme projeleriyle mümkün görünmektedir.
- **2023 yılına kadar limanların demiryolu ağlarına bağlanarak kombine taşımacılığın geliştirilmesi hedeflenmiştir.**

TÜRK LİMANLARI'NIN KONTEYNER OPERATÖRLERİ AÇISINDAN BAŞLICA GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ İLE FIRSAT VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ

GÜÇLÜ YÖNLER:

- **Türkiye'nin Batı-Doğu ve Kuzey-Güney ulaşım koridorlarının üzerinde yer alması**
- **Avrupa-Uzak Doğu, Ortadoğu ve Batı arasında transit bölge olması ve ana aktarma merkezi potansiyeline sahip olması**
- **Karadeniz ülkelerine ve Orta Doğu'ya yakın bir coğrafya da bulunması**
- **Uzakdoğu, AB, Karadeniz ve Amerika kıtaları arasında artan yük trafiğinin geçiş yolunda olması**
- **Türk Boğazları'nın önemli bir stratejik geçiş yolu olması**
- **Konteyner trafiğinin %25'nin Akdeniz'den geçmesi**
- **Ticaret hacminin artması**
- **Limanlarımızın yoğun tarama gerektirmemesi nedeniyle ek bir maliyet getirmemesi**

TÜRK LİMANLARI'NIN KONTEYNER OPERATÖRLERİ AÇISINDAN BAŞLICA GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ İLE FIRSAT VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ

ZAYIF YÖNLER:

- Türkiye limanlarının yönetimi ve idaresinin farklı kuruluşlar tarafından yapılması, sektörde birçok yetkili kurumun olması ve dolayısıyla çok başlılık olması
- Gümrük mevzuatının eski olması ve ticareti kolaylaştırma gereksinimi
- Vergi ve kamu ödemelerinin yüksekliği
- Akdeniz limanlarına göre gemiye verilen hizmetlerin daha ucuz olması
- Liman altyapı ve üstyapı eksiklikleri
- Liman hinterland bağlantısının yetersiz olması (kara yolu, demir yolu bağlantıları vb.)

TÜRK LİMANLARI'NIN KONTEYNER OPERATÖRLERİ AÇISINDAN BAŞLICA GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ İLE FIRSAT VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ

ZAYIF YÖNLER:

- Liman gelişim ve yatırım projelerinin yoğun ve uzun süren bürokratik işlemler nedeniyle teşvik edici olmaması
- Limanlarımızın fiziki gelişme imkanı bulunmaması
- Bürokratik engeller
- Türk limanlarının uluslararası rekabet gücünün zayıf olması
- Kalifiye işgücü ihtiyacı
- Teknoloji gereksinimi
- Limanlarımızda Elektronik Veri Transferinin olmaması

TÜRK LİMANLARI'NIN KONTEYNER OPERATÖRLERİ AÇISINDAN BAŞLICA GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ İLE FIRSAT VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ

FIRSATLAR:

- **Konteyner limanları civarında organize sanayi bölgelerinin varlığı ve endüstri bölgelerine yakınlık**
- **Doğu Akdeniz'de ana aktarma limanı ve lojistik merkez olması**
- **Dış ülkelerle olan demiryolu bağlantılarımız**
- **Küresel terminal operatörlerinin limanları işletmesinin büyük gemilerin limana uğraması gibi fırsatlar sağlaması ve dolayısıyla limanlarımızın hinterlandının büyümesi**
- **MAERSK, CMA-CGM ve MSC gibi küresel konteyner terminal operatörlerinin Türkiye'yi büyüme alanı olarak görmesi**

TÜRK LİMANLARI'NIN KONTEYNER OPERATÖRLERİ AÇISINDAN BAŞLICA GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ İLE FIRSAT VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ

FIRSATLAR:

- **Mevzuattaki gelişmeler (demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi vb.)**
- **Konteyner yüklerinin artış göstermesi**
- **Lojistik sektöründeki gelişmeler (Lojistik köyler, lojistik merkezler v.b.)**
- **Dikey ve yatay birleşmeler**
- **Liman özelleştirmeleri**
- **Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin büyümesi**

TÜRK LİMANLARI'NIN KONTEYNER OPERATÖRLERİ AÇISINDAN BAŞLICA GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ İLE FIRSAT VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ

TEHDİTLER:

- **Yetersiz geri saha nedeniyle CFS hizmetleri ve boş konteyner depolarının liman dışına taşınması**
- **Konteyner limanlarının kentlerin içinde kalmış olması**
- **Lojistik Köyler, ihtisas gümrükleri, konteyner kara terminalleri ihtiyacı**
- **Küresel ekonomik kriz**
- **Bölge limanlarının artan rekabet gücü**
- **Küresel/bölgesel krizlerin etkisi**
- **Bölgedeki diğer özel konteyner limanları**
- **Liman ve ulaşım altyapısı yatırım gereksinimi**
- **Bölgedeki siyasi istikrarsızlık**

TÜRK LİMANLARI İÇİN FIRSATLAR

- **Maersk, CMA CGM ve MSC gibi dünyanın önde gelen konteyner operatörlerinin Türkiye’de uğrak yaptıkları liman ve hat sayıları hızla artmaktadır.**
- **Dünyanın en büyük konteyner operatörlerinden Maersk, bölgesel büyüme amaçlı kurduğu Seogo Line’ın Akdeniz ve Karadeniz'deki merkezini Türkiye yapmıştır.**
- **Mersin Uluslararası Limanı Türkiye'nin önde gelen altyapı yatırım şirketi Akfen ve dünyanın lider konumundaki küresel konteyner operatörü PSA tarafından işletilmekte olup, söz konusu Liman Türkiye'nin sanayileşmiş, orta ve güneydoğu şehirlerinin temel ithalat ve ihracat kapılarından olup, Orta Doğu komşu ülkelerin arasındaki uluslararası ticaret önemli bir rol oynamaktadır.**
- **Petkim'in % 100 hissedarı olduğu Petlim Limancılık A.Ş ve APM Terminals şirketinin işleteceği Petkim Konteyner Limanı yatırımının ilk fazının 2015 yılında, ikinci fazının ise 2016 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Petkim Konteyner Limanı, Türkiye’de 11.000 TEU kapasiteli gemilerin yanaşabileceği ilk liman olma özelliği taşıyacak olup, konteyner limancılık sektörünü büyüterek Türkiye’nin bölgede rekabet şansını arttıracacağı düşünülmektedir.**

TÜRK LİMANLARI İÇİN FIRSATLAR

- DP World, Yarımca Liman İşletmeleri'ne yapacağı 871 milyon liralık yatırımla birlikte liman 1.3 milyon TEU/YIL kapasiteye ulaşacak olup, Türkiye'nin en büyük konteyner terminallerinden biri olacaktır.
- Dünyanın en büyük ikinci filosuna sahip konteyner operatörleri içerisinde %13,4 paya sahip Mediterranean Shipping Company (MSC) grubunun şirketi Global Terminal Limited (GTL) ile Soyuer ailesi tarafından Tekirdağ'da inşa edilen ve 1 Temmuz 2015 tarihinde hizmete giren 2,5 milyon TEU kapasiteli Asyaport, Türkiye'nin ilk transit (hub port) ana limanı olup, 2016 yılında tam kapasite ile çalışacak ve büyük konteyner gemilerinin yanaşacağı bir yer haline gelecektir.
- Asyaport Tekirdağ ve ülke ekonomisi için önemli bir fırsat olup, Türkiye'nin ihracatına da ciddi katkı sağlaması beklenmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

- ❑ Teknolojik yenilikler, deregülasyon ve özelleştirme, lojistik entegrasyon ve yeni organizasyonel yapıların oluşturulması liman sektörünü yeniden şekillendirmektedir.
- ❑ Dünya konteyner trafiğinin gittikçe artması ile küresel terminal operatörleri gittikçe artan bir rekabet ve hızla değişen belirsiz koşullar ile karşı karşıya kalmaktadır.
- ❑ Konteyner operatörleri pazarda rekabet şanslarını yükseltmek için operasyon ölçeklerini arttırarak entegre lojistik çözümlere yönelmeye başlamış olup, yerel liman seviyesinden dünyanın farklı coğrafyalarına yayılarak liman ağı seviyesine gelmeye çalışmaktadır.
- ❑ Küresel konteyner operatörleri lojistik ve tedarik arz zincirinin entegrasyonunu oluşturmak ve yönetiminde söz sahibi olmak, kara terminallerini işletmek, hinterland taşımacılığı yapmak için diğer şirketler ile yatay ve dikey birleşmeler ve satın almalar gerçekleştirmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

- ❑ Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan çalışmasına göre 2023 yılında Türk limanlarına olan konteyner talebinin 18,8 milyon TEU olması öngörülmekte olup, Türkiye’de birçok bölgede mevcut limanların kapasitesinin yakın zamanda yetersiz kalacağı düşünülmektedir.
- ❑ Küresel konteyner terminal operatörlerinin birleşmeler yoluyla Doğu Akdeniz ve Karadeniz denizcilik hatları ile Doğu-Batı, Kuzey-Güney ulaştırma koridorları üzerinde yer alan ve aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliğe sahip Türk limanlarının işletilmesine, tedarik zincirinin entegrasyonu ve yönetimine ilişkin taleplerinin artacağı tahmin edilmektedir.
- ❑ Küresel konteyner operatörlerinin Türkiye’ye ilgisi ve yerli ortaklıklar kurarak konteyner terminallerinin işletme hakkını alması ve yatırımlar yapması Türk limanları için fırsat sağlayacaktır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

- Türk limanlarının sürdürülebilir deniz ticaretini gerçekleştirmesi ve Akdeniz ve Karadeniz bölge limanları ile rekabet şansını arttırması için;
- Limanlarımızın gerekli altyapı ve üstyapı yatırımlarının tamamlanması
- Limanlarımızın Hinterland bağlantısını sağlayacak gerekli karayolu ve demiryolu yatırımlarının kamu-özel sektör işbirliği ile yapılması,
- Etkin, verimli ve en kısa zamanda hizmet verilmesi,
- Limanların dünya ölçeğinde modern işletme yöntemleri ile işletmesi,
- Rekabetçi tarife politikasının oluşturulması,
- Mevzuatın ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik revize edilmesi,
- Limanlarımızda AR-GE ve inovasyona ilişkin çalışmaların yapılması,
- Dünyadaki başlıca konteyner operatörlerinin uğrayacağı yeni konteyner limanlarının inşası

Gerekmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

- **Küresel konteyner terminal operatörlerinin Türkiye Limanlarının işletilmesi ve yönetimine ilişkin talebi liman ve denizcilik sektörümüzün gelişmesine sürdürülebilir bir katkı sağlayacak olup, limanlarımızın altyapı ve üstyapı yatırımlarının ve diğer eksikliklerinin tamamlanmasının küresel konteyner operatörlerinin Türk limanlarına ilgisini daha da artıracığı,**
- **Bölge limanları ile rekabet şansını yükselteceği,**
- **Türkiye'nin bölge ve ülke ekonomisine, ihracatına ve istihdama katkı sağlayacağı düşünülmektedir.**

TEŐEKKÜRLER

