TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASINDA LİMANLARIN STRATEJİK YÖNETİMİNİN ÖNEMİ: SAMSUN LİMANI ÖRNEĞİ

Aziz Muslu¹

Anahtar Sözcükler: Liman Yönetimi, Deniz İşletmeciliği, Lojistik, Stratejik Yönetim

1. GİRİŞ VE ÇALIŞMANIN AMACI

Türkiye'nin coğrafi konumu itibarıyla uluslararası ticaret yollarının kavşak noktasında yer aldığı bilinmektedir. Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin lojistik üs olmasında limanların rolü ve önemi, Samsun Limanı örneği ile ortaya konulacaktır. Bir ülkenin lojistik üs olması coğrafi konumu, ticaret yolları üzerinde olmasının yanı sıra nitelikli işgücü, başarılı girişimciler ve özellikle de altyapı yatırımları ile ilişkilidir. Bütün taşıma modlarının eş güdümlü bir şekilde lojistik merkez konumuna gelen bölgede geliştirilmesi gerekir. Türkiye'nin Lojistik üs olması Samsun limanı doğru yönetildiğinde gerçekleştirilebilecektir. Samsun Limanı konum olarak; Enlem 41°18'00'' Kuzey ile Boylam 36° 22'00'' Doğu'da yer almaktadır. Türkiye'nin Karadeniz bölgesindeki en büyük limandır. Samsun limanının Karadeniz'de ana liman olması için stratejik olarak yönetilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada Türkiye'nin lojistik üs olması açısından limanların stratejik önemi ve yönetimi ele alınmakta olup bu bağlamda Samsun limanı GZFT analizi ile incelenerek değerlendirilmektedir.

2. LİTERATÜR ANALİZİ (KAVRAMSAL/KURAMSAL ÇERÇEVE)

Türkiye sanayileşmiş batı ülkeleri ile gelecekte tüketimin artacağı beklenen orta doğu ülkelerinin arasında yer almaktadır. Bu coğrafi konumu Türkiye'nin lojistik üs olabileceğini göstermektedir. Küresel lojistik üslerin en önemli özelliği kıtalar arası taşımacılıktaki temel bağlantı noktaları olmalarıdır (Erdal, 2010). Karadeniz havzası ekonomik, ticari, siyasi özellikleri ile Balkanlar, Avrasya, Kafkasya gibi birbirinden farklı geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Bu bölge sadece

¹ Yrd. Doç. Dr. Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, azizmuslu@gmail.com.

Karadeniz’e kıyısı olan Türkiye dahil altı ülke göz önüne alındığında toplam (satın alma paritesine göre) 3.6 trilyon dolar GSMH ile 18.8 milyon kilometre karede yaşayan 300 milyon insanın oluşturduğu bir bölgedir (Esmer, 2011:2). Karadeniz de en uzun kıyı şeridinde sahip olunması ve Karadeniz’in deniz yolu bağlantısı olan boğazların Türkiye’de olması lojistik sektörü açısından önemli bir avantajdır. Türkiye kuzeyde ve doğuda eski Sovyet bloğu ülkeler ve Türkiye cumhuriyetler artan Asya ticaretinde lojistik üs olamaya müsait bir ülkedir. Yol olarak adlandırılan Deniz İpek yolu projesi güney ve güney doğu Asya’dan Doğu Afrika ve Akdeniz’in kuzeyine kadar uzanan deniz bölgesinde planlanmış limanlar ve diğer kıyı yapıları ağını kapsamaktadır (UTİKAD, Sayı 9).

Şekil 1: Samsun limanlarının yük hinterlandı

Samsun alternatif ulaştırma altyapısı tüm taşıma modlarının olması ve geliştirilme olasılığı ile Türkiye’nin kuzeyinde önemli bir stratejik bölgedir. Samsun limanı bu yönüyle Karadeniz bölgesinde kendine özgü özelliğe sahip en geniş hinterlanda sahip limandır. Lojistik olanak ve yetenekler açısından sağlıklı bir alt yapıya sahip olan Samsun ili limanların sağlıklı şekilde işletilmesiyle Karadeniz bölgesinin küresel ölçekli en önemli limanı olma potansiyeline sahiptir. *Devlet limanlarının özelleştirmesi de bu yönde bir gelişmeyi tetiklemiş; limanların artan iş yükü, özellikle konteyner taşımacılığındaki patlama, liman içinde yapılan konteyner stoklama, yük aktarma, depolama gibi bazı hizmetlerin liman dışında verilmesinin daha verimli olacağını ortaya çıkartmıştır. Ticari bir görüşle, limanlar, çevrelerinde liman operasyonlarına destek olacak, demiryolu bağlantısı olan lojistik merkezlere ihtiyaç duymuşlardır* (TR 83 Bölgesi Lojistik Master Plan, 2010:1).

Karadeniz Havzası coğrafi konumu itibari ile Pan-Avrupa Ulaşım Alanı içerisinde kalmaktadır. Bu ulaşım alanı Karadeniz’e komşu olan ülkeleri

birbiriyle bağıladığı gibi Pan-Avrupa ulaşım koridoru ile Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerine, TRACECA koridoru ile Kafkas kanalını Merkez Asya'ya ve Akdeniz Pan-Avrupa Ulaşım alanını bölgeye bağlayan niteliktedir (TR 83 Bölgesi Lojistik Master Plan, 2010:60). Samsun limanı tüm taşıma modlarının kara, hava, deniz, boru akslarına sahip olan ender bir bölgededir. Beş adet organize sanayi bölgesi Samsun'dadır. Bu şehir Ortadoğu, Orta Asya ve Kafkas ülkelerinde yaşayan yaklaşık 400 milyon insan için de ithalat ve ihracat kapısı olma potansiyelini barındırıyor (TOBB Ekonomik Forum, 2016:80) Samsun'un Gayri Safi Yurt içi hasılasının 83. Bölgenin diğer illerinin toplamına yakın olduğu görülmektedir. Limanı gelişmiş bir sanayisi, Bölgenin Karadeniz'e açılan kapısı olması nedeniyle bu çalışmada diğer iller içinde Samsun iline ağırlık verilmiştir. Diğer iller ithalat ve ihracat değerleri ile Samsun Lojistik potansiyeli etkilemekte ancak yurt içi taşımacılıkta herhangi bir etki yapmamaktadır (TR 83 Bölgesi Lojistik Master Plan, 2010:1).

Şekil 2: Karadeniz'deki konteynerin Samsun üzerinden Akdeniz'e indirme senaryosu

Samsunportta elleçleme yapılan konteyner sayısında artış yaşanmaktadır. 2012 yılında 27.734 Teu, 2013 yılında 36.671 Teu, 2014 yılında 47.906 Teu kapasiteye ulaşmıştır (Türklım, 2015). Karadeniz bölgesinde en fazla konteyner elleçlenen limandır. Toros ve Yeşilyurt Limanlarının Samsun Limanı'ndan daha fazla su kesimine sahiptir. Daha büyük tonaj gemilerin yanaşmasına olanak sağlarken iskele operasyonlarını yürütmek için yeterli alana sahip değildir. Samsun limanı ise mendirekli ve Yeşil yurt

ve Toros iskelelerine göre korunaklı bir limandır. Yeşil yurt ve Toros limanlarının organize sanayi bölgelerine yakın olması bu iskelelerin avantajıdır. Türkiye'nin lojistik üs olması Asya ve Kafkasya bölgesinden ticaretin kontrolünde Samsun Limanının stratejik yönetilmesi önemlidir. Elleçme hızları, operasyon başarısı, kaza oranlarının düşüklüğü, hız ve emniyetin sağlanması gibi göstergeler Samsun limanına talebi artıracak ve Türkiye'nin lojistik üs olmasında önemli bir hamle olacaktır.

3. TASARIM VE YÖNTEM

Samsun limanının önemi sektör raporları, Türkiye istatistik kurumu verileri, Ulaştırma Bakanlığı istatistikleri ışığında incelenmektedir. Liman işletmeciliği konusunda uzman görüşleri alınacak, bu konudaki bilimsel yayınlar incelenip analiz edilmektedir. Limanların lojistik üs olması için önemi ikincil verilerle ve bu konuda yazılan bilimsel literatür ile ortaya konulmaktadır. Samsun limanının kendine özgü coğrafi ve stratejik konumu açıklanmaktadır. Taşımacılık aktarma merkezlerinin, depoların ve limanların kullanımı ile değer oluşturmaktadır. Intermodal taşımacılıkla sağlanan verimlilik ile sağlanan hız Samsun limanını olumlu etkileyecektir. Dünyada yaşanan eğilimler elleçleme hızlarının artması, operasyonların sorunsuz gerçekleşmesi, kalitenin artırılması için yönetim disiplininin uygulamalarından yararlanılacaktır. Verimliliğe etki eden yeni yönetim eğilimleri analiz edilerek Samsun limanının yönetimi için önerilecektir. Büyük ölçekli yüklerin küçük ölçekli dağıtım ve aktarma işlerinin Samsun'da gelişmesi Samsun limanının başarılı işletilmesine olumlu etki edecektir. Samsun limanının Karadeniz bölgesinde ana liman olması için verimli olarak yönetilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada Türkiye'nin lojistik üs olması açısından limanların stratejik önemi ve yönetimi ele alınmakta olup bu bağlamda Samsun limanı GZFT analizi ile incelenerek değerlendirilmektedir. Güçlü, zayıf yönleri ve fırsat, tehditleri limanlardan hizmet alanlar, yöneticiler, endüstri kuruluşları, dış ticaret işlemleri yapanlar, taşımacılık ve lojistik hizmeti sunup bu hizmeti alanlar düzleminde 360 derece değerlendirilecektir. Türkiye'nin lojistik üs olmasında Samsun limanının nasıl yönetilmesi gerektiği yapılması gerekenler ve eksikler tespit olunacaktır. Samsun limanının Stratejik yönetilmesinin Türkiye'nin lojistik üs olması için niçin önemli olduğu ortaya konulacaktır.

4. BULGULAR VE TARTIŞMA

Karadeniz bölgesi, coğrafi özellikleri nedeniyle liman hinterlandının kısıtlı olduğu bir yapıya sahiptir. Bu duruma rağmen Samsun limanı

Karadeniz’de en geniş hinterlanda sahiptir. Karadeniz’de demir yolu bağlantısı mevcut tek limandır. Ayrıca Samsun içinde oluşturulan bir lojistik köyü mevcuttur. Samsun limanı, Anadolu’nun birçok iline ulaşım açısından yakındır. Konum itibari ile önemli bir avantaja sahiptir. Karadeniz’de, kısa mesafe deniz taşımalarında daha ekonomik olması ve depolama maliyetlerini azaltıcı etkisi sebebiyle koster taşımacılığı yaygındır. Bu nedenle Karadeniz’de diğer bölgelerimize oranla daha yoğun bir deniz taşımacılığı mevcuttur. Bu durum Samsun limanını diğer limanlara oranla farklılaştırmaktadır. Samsun taşımacılığın kavşağında yer alan bir ildir. Türkiye’nin lojistik üs olmasına hizmet edecek alt yapı yatırımlarına sahiptir. Mevcut altyapı yatırımlarının geliştirilmesi ve eksiklerinin giderilmesi ihtiyacı vardır. Limanlar lojistik üs olma noktasında anahtar öneme sahiptir. intermodal taşımacılığın kolaylıkla gerçekleştirilebileceği ve Anadolu’nun üretim ve sanayi merkezlerine erişim kolaylığı olan bir limandır. Ro-Ro taşımaları artmaktadır. Samsunda faaliyeti olan dört adet Ro-Ro hattı mevcuttur.

Türkiye’nin kalkınmasında rol oynayacak lojistik sektörü limanların gelişimiyle doğrudan ilişkilidir. Dünya üzerindeki taşımaların %90’a yakın bir oranda deniz taşımacılığıyla yapıldığı bilinmektedir. Dünya deniz ticaretinde konteyner taşımacılığı hızla artmaktadır. Gemi boyutlarındaki büyümeler ile özellikle konteyner taşımacılığında ana limanların oluşumu üzerinden bir lojistik ağı oluşturulmuştur. Akdeniz’de ülkemize rakip olacak birçok liman projesi yürütülmektedir. *Kıbrıs Limasol Limanı’nın rıhtımı büyütüyor Rıhtım genişletme projesi toplamda 60 milyon euro maliyet ile gerçekleştirilecek ve bu proje adanın ana limanının ticari kapasitesini arttıracak.* Akdeniz çanağında limanlar mevcuttur. Ana limanlardan feeder gemilerle ve diğer taşıma modlarıyla diğer lojistik merkezlerine taşıma işlemleri yapılmaktadır. Karadeniz’de Samsun limanı önemli bir avantaja sahiptir Orta Asya, Çin ve Uzakdoğu ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denizden çıkış noktası olması söz konusu olabilir. Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesi bu konuda katkı sağlayabilecektir. Karadeniz’de demir yolu bağlantısı olan tek liman Samsun limanıdır. Anadolu’dan Avrupa’ya ve Avrupa’dan Anadolu’ya gelecek yükler için lojistik merkezi olabilecektir. Lojistik merkezlerin önemli özelliklerinden biri deniz tabanlı olarak her yöne ulaşılabilme imkânı sunmasıdır. Coğrafi konumu lojistik merkez olmak için uygun olan Samsun verimli işletilen bir Liman ile Türkiye’nin lojistik üs olma potansiyelini sağlayabilecektir. Bu konuda hukuki ve teknik altyapı oluşturulmalıdır. Samsun’da bir tanesi gıda konusunda ihtisaslaşmış beş organize sanayi bölgesi vardır. Bu sanayi bölgelerinde ana metal sanayi, oto yedek parça, lastik, düktül boru imalatı ve mobilya önemli sanayi alanlarıdır. Türkiye’nin lojistik üs olmasında Samsun limanının verimli işletilmesi etki edecektir. Limanların verimli işletilmesi için kıyaslama yoluyla başarılı liman işletmelerinin yönetim

uygulamalarından yararlanılması, stratejik amaçlar ve hedefleri belirlenmiş, doğru misyon ve vizyon ile hareket edilen stratejik liman yönetimi ile sağlanacaktır. Karadeniz'in dünyaya açılan küresel bir limanı olarak samsun limanı Türkiye'nin lojistik s olmasının sağlayacaktır.