ARTAN KÜRESEL TİCARETİN KONTEYNER LİMANI İŞLETMECİLİĞİNE YANSIMALARI

Aziz MUSLU¹

Anahtar Sözcükler: Liman İşletmeciliği, Lojistik, Uluslararası Ticaret, Yönetim ve Strateji

1. GİRİŞ VE ÇALIŞMANIN AMACI

Küresel ticarete yaşanan gelişmelerin deniz ticaretine önemli yansımaları olmuştur. Bu çalışmada küresel ticarete yaşanan gelişmelerin taşımacılığa etkileri sonucu liman işletmeciliğinde gözlemlenen değişimler analiz edilmektedir. Ara mal ve hammadde ticaretinden çok ürünlerin son çıktısının nihai tüketiciye ulaşması konteyner taşımacılığını artırmıştır. Elektronik ticaret ile birlikte B2C ticaret oranları artmıştır. Ölçek ekonomisinden yararlanılarak maliyetler azaltılmıştır. Firmalar, şirket birleşmelerine giderek rekabet avantajlarını artırmışlardır. Bu gelişmeler sonucunda gemi boyutları artmış yeni tip gemiler ortaya çıkmış ve limanlarda elleçme ekipmanlarında otomasyona gidilmiştir. Verimlilik artışı amaçlanarak ortaklıklara (Joint Venture) gidilmiştir. Konteyner pazarında oluşan rekabetle birlikte, konteyner hat işletmecilerinin doğrudan ve dolaylı olarak liman ve terminal işletmeciliği işine girdikleri gözlemlenmektedir. Örneğin, Fiba Holding bünyesinde faaliyet gösteren Fina Holding'e bağlı Fina Liman'ın yüzde 64,5 hissesi China Merchants Holdings tarafından satın alınmıştır (Milliyet, 2015). Cosco Pacific, Kumport'u 940 milyon dolara satın almıştır. Satın alma işlemi bugüne kadar Çin'den Türkiye'ye gelen en büyük doğrudan yabancı yatırım olma özelliği taşımaktadır (Dünya, 2015). Dünyanın en büyük konteyner taşımacılık şirketi Maersk'in limancılık şirketi APM Terminals, satın almak üzere Türkiye'den liman aramaktadır (Kaptan Haber, 2015). APM Terminals, Danimarka kökenli A.P. Moller Maersk Group bünyesindedir, Grup bünyesinde terminal işletmeciliğinde dünya liderliğini hedefleyen bağımsız bir iş birimidir. 39 ülkede 63 liman ve terminali vardır, 46 ülkede operasyon yapmaktadır, 164 lojistik köyü ile 60 düzenli hat taşıyıcısına hizmet sunmaktadır (Dünya, 14 Eylül 2015). Gemi boyutlarındaki büyümeye cevap vermeye çalışan konteyner limanları

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

vinçlerin kapasite hızlarını artırmak zorundadır. Liman ekipmanlarında yatırım yapılmadığında mega gemiler liman verimliliğini negatif etkileyecektir. Yerleşim yerlerinin içinde kalan limanlar iskele, genişliği, stoklama sığasının yetersizliği, yüksek kapasiteli elleçleme ekipmanlarının yerleştirilememesi gibi nedenlerle liman yerleri seçiminde bir değişim başlatmıştır. Stoklama alanının kısıtlı olduğu limanlarda verimliliği artırmak otomasyon ve elleçleme hızı arttırmak ayrıca yatırıma gerektirmektedir. Verimliliği artırmak için gidilen otomasyon farklı maliyet kalemlerini ve yatırım ihtiyaçlarını ortaya çıkarmaktadır. Liman sığasının derinleştirilmesine ihtiyaç olduğu gibi kara kısmında da ekstra daha fazla alana ihtiyaç oluşmaktadır. Konteyner Limalarında olan değişim, yatırım ve işletmecilik ihtiyacı bu çalışmada bilimsel bir bakış açısıyla ve güncel yaklaşımlarla tespit edilmeye çalışılmıştır.

2. LİTERATÜR ANALİZİ

UNCTAD'a (2013) göre, 1970 ile 1990 yılları arasında ticaret kolaylaştırma önlemleri küresel ticaretteki büyümenin %45'ini oluştururken, GATT / WTO gibi küresel ticaret organizasyonlarına üye olmak ise %285'lik bir oran oluştuyordu. Konteyner taşımacılığı ise % 790'lık kısmını oluşturdu ve diğer tüm ticaret büyüme faktörlerini aştı (Haralambides, 2016: 6). Artan rasyonalizasyon ile birlikte ölçek ve kapsam ekonomilerinin artması, pazara girişteki engellerin küçük ve orta ölçekli hatlara artık büyük lige yükselmek için gerçek bir fırsatları vermeyecek kadar hızla artması anlamına gelmektedir (Heaver et al., 2000). Şu anda konteyner trafiği, konteyner limanı kapasitesinin iki katı hızında artmaktadır. Özellikle, bugün konteyner taşımacılığındaki en büyük kısıtlama, liman kapasitesinin eksikliğidir (Lambek ve Busch, 2006)

2014 yılında dünya limanlarında yaklaşık 10 milyar ton yük, 650 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir. Bu konteynerin yaklaşık 175 milyon TEU'su transit konteynerdir ve % 56'sı Asya limanlarında işlem görmüştür. Tahminlere göre 2020 yılında limanlarda elleçlenen konteyner sayısının 1 milyar TEU'ya ve transit konteyner sayısının ise 320 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Bu projeksiyonda Asya limanlarının payı % 65 olarak öngörülmektedir. Artan konteyner trafiğinin limanlara yansımaları olarak mevcutta olan 1.160 Süper post panamax gantry vinç sayısının 2020 yılında 2.000'e ulaşması beklenmektedir (OECD, 2015). Son beş yılda, bu büyük bağımsız liman operatörleri, etki alanlarını çarpıcı bir biçimde genişletmiştir. Tabii ki, bu strateji, limanlar sektörünü özelleştirmek için devletlerin son on yıldaki genel politikayla desteklenmiştir (Baird, 1995; Cullinane & Song, 2002; Hoffman, 2001; Peters, 2001). Dünya konteyner limanları arasındaki hareket 1990 – 2003

arasında %256 artarak 309 milyon TEU'ya gelmiştir. Bu durum yaklaşık olarak senede %10,3'lük bir artış olduğunu göstermektedir. 1990 - 2003 senesinde Türkiye'nin de içinde bulunduğu Güney Avrupa – Akdeniz bölgesinin dünya konteyner hareketi içindeki payı %9 ile %11,1 arasında değişmektedir. 1990 – 2003 arasındaki bu artışı destekleyen önemli akımlar ise şu şekildedir:

- Bu süre içinde 1997/98 Asya krizi ve 2001'deki ekonomik yavaşlamaya rağmen bölge ekonomileri güçlü ve uzun süreli gelişim gösterdiler.
- En süratli büyüme Doğu Asya'da yaşanmış olup küresel pazar içindeki payı 1990'da %37,2 iken 2003'de %47,5'e çıkarak, bu şekilde Doğu Asya konteyner limanları diğer bölgeler ile bağ kurarak Dünya toplam konteyner hareketine büyük katkıda bulundu.
- Asya'nın bütününde ekonomik gelişim yaşanırken önemle belirtilmesi gereken bir husus ise Çin'in içinde bulunduğu bölgedeki (Hong-Kong ve Tayvan dahil) konteyner hareketinin 1990'da 11,3m TEU iken 2003'de 63,6m TEU'ya yükselmesidir.
- Dünya konteyner hareketi içindeki payı 1990'da %24,6 olan Amerika limanlarının 2003'de payı %19,1'e düşmüştür (Esin, 2017:47)

Şekil 1: 1996-2015 yılları arasında konteyner gemisi büyüklüğü ve konteyner yük artışındaki uyumsuzluğun grafiği (Clarkson araştırma hizmetleri).

Gemi boyutlarındaki büyüme sadece liman sığası ve liman stoklama sahasının büyüme ihtiyacını ortaya çıkarmamakta ayrıca yüksek kapasiteli vinç ve otomasyon ihtiyacı ortaya çıkarmaktadır. Bu durum mega gemilerin liman maliyetlerini artırmaktadır. Bu noktada ilave bilgi olarak vermek gerekirse, her ne kadar vincin saatte yaptığı hareket sayısı artırılabilir gibi görünse de bu durum mega gemiler söz konusu olduğunda çok kolay değildir. Büyük gemilerin vinç verimliliğini azalttığı bilinmektedir. Büyük gemi boyutları, her bir rıhtım vincinin

uzun çalışma döngüleri ile görev yapması anlamına gelmekte, bu durum ise rıhtım vincinin verimliliği üzerinde önemli bir etki yaratmaktadır. Büyük gemiler için gantry crane trolley hareketleri, gemi ölçülerinin büyük olması nedeniyle uzamakta ve elleçleme süreleri artmaktadır (Le, 2013). Teknolojinin hızlı gelişimi ve intermodal taşımacılığın öneminin artması, taşıma araçlarında, yük elleçleme teknolojilerinde, terminal faaliyetlerinde ve yüklerin depolanmasında bir devrim yaşanmasına neden olmuş ve tüm bu gelişmeler liman fonksiyonlarında ve liman kullanımında temel değişikliklere yol açmıştır (Frankel, 1987; 1).

Konu sistematik olarak değerlendirildiğinde mega gemilerin liman yatırımlarına etkisi üç başlık altında toplanabilir. Bu etkiler aşağıda, her bir başlığın alt unsurları Şekil 4’de sunulmuştur (Rojals, O.R., 2015):

1. Alt yapılara olan etkiler
2. Liman ekipmanına olan etkiler ve
3. Liman geri saha bağlantılarına olan etkiler

Şekil 2: Mega gemilerin limanlara etkisi (Erdal, 2017)

3. TASARIM VE YÖNTEM

Yeni dönemde liman işletmeciliği daha küreselleşmiş ve uzmanlaşmış bir iştir. Buradan hareketle bu çalışmada, ticarete yaşanan gelişmeler ile lojistik sektöründe yaşanan değişimlerin konteyner limanlarına yansımaları araştırılmaktadır. Bu bağlamda, liman işletmeciliğinin gereklilikleri ve lojistik ağı içindeki konumu güncel gelişmeler ışığında incelenmektedir. Asya merkezli artan sanayi üretimi, ticaretin doğu batı

ekseninde gelişmesine neden olmuştur. Ürünlerin batı dünyasına pazarlanması lojistik maliyetlerin düşürülmesi ile özellikle Çin ve diğer imalatçı Asya ülkelerine rekabet avantajı sağlamıştır. Bu gelişmeler ışığında konteyner taşımacılığı hızla artmış, artmaya da devam etmektedir. Gelişmelerin liman işletmeciliğine bir dizi etkileri olmuştur. Lojistik ve tedarik zinciri içinde anahtar role sahip olan limanlarda yaşanan gelişmeler bu çalışmada analiz edilmektedir. İkincil veriler sektör raporları, ekonomi haberleri, konteyner taşımacılığına ve işletmeciliğine ilişkin yazılmış eserler, bilimsel makaleler ile küresel ölçekte konteyner limanı işletmeciliği analiz edilerek derlenecektir. Mega gemilerin yansımaları, liman özelleştirmeleri, limancılık sektöründe küresel gelişmeler, rekabet koşulları güncel gelişmeler ve gelecek öngörülerini ışığında pozitif biçimde irdelenecektir. Limanların stratejik yönetilmesi açısından otomasyon, altyapı, üst yapı yatırımları, dış kaynak kullanımı bütünlüklü şekilde değerlendirilecektir. Küresel ticarete yaşanan değişim gemileri, limanları, tüm lojistik endüstrisini ve tedarik zincirini etkilemiştir. Konteyner hatlarının verimlilikleri liman işletmeciliğinde elde ettikleri rekabet avantajı ile ilişkilidir. Bu bağlamda konteyner limanlarında oluşan değişimler güncel gelişmeler ışığında incelenmektedir.

4. BULGULAR VE TARTIŞMA

Taşımacılık ve lojistik sektöründe oluşan rekabet gemi boyutlarında büyüme sonucunu getirmiştir. Gemi boyutlarında meydana gelen büyümenin ise deniz ticaretine önemli yansımaları olmuştur. Ana limanlara giden VLOC ve Capesize gemiler için liman sahasının derinleştirilmesi ve apronların genişletilmesi ihtiyacını getirmiştir. Konteyner stoklama sahaları artırılmaya başlanmıştır. Elleçleme ekipmanlarının çeşitlenmesi söz konusu olmuştur. Hız ve güven sağlayan inovatif elleçleme ekipmanlarına ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Otomasyon sistemi ile ana limanlarda elleçleme işlemleri yapılmaya başlanmıştır. Feeder gemiler, karayolu ve demiryolu araçlarına konteyner elleçlemelerinin yapılması daha profesyonel bir operasyon becerisine sahip olmayı gerektirmiştir. Düşük fiyat rekabeti ile kazanılan pazar paylarına ilişkin iş birlikleri, konteyner taşımacılığında navlunların artmasına neden olmuştur. Bütün bu gelişmelerin etkileriyle liman işletmeciliğinde maliyetler artmıştır. Firmalar, liman maliyetlerini kısarak maliyet avantajı elde etmek amacıyla liman işletmeciliğine başlamışlardır. Liman işletmeciliği daha kurumsallaşmış konteyner hat işletmecileri ve bunların konsorsiyumları ile işletilmektedir. Performans göstergelerinden elleçleme hızı ve emniyeti, liman güvenliği gibi unsurlar daha önem kazanmıştır. Bu durum kaliteli liman işletmeciliğini zorunlu kılmıştır. Artan rekabet limanların stratejik yönetilmesini zorunlu

kılmıştır. Ana limanlardan feeder gemilere aktarma operasyonları yapılmakta bu süreçlerin sorunsuz gerçekleşmesi için liman organizasyonunun proaktif şekilde planlanması gerekmektedir. Feeder gemi bağlantılarının yanı sıra intermodal taşımacılığa elverecek şekilde limanlar desteklenmek zorundadır. Asya bölgesinde artan ticaret paralelinde mega konteyner gemileri hala yatırım yapılabilir noktadır. Ölçek ekonomisine ilişkin konteynır taşımacılığında gemi büyüklükleri artığında maliyetler düşmesine karşın elleçleme maliyetleri artmaktadır. Bu durumun sonucu olarak konteynır işletmeleri liman maliyetlerini düşürmek amacıyla liman işletmeciliğine yönelmişlerdir. Konteyner limanı işletmeciliği uzmanlaşmış bir iş olarak geçmişe oranla operasyonel kabiliyete daha fazla sahip örgütlenmeleri gerektirmektedir. Maliyetleri kırmak amacıyla dış kaynak kullanılması liman hizmetinin kalitesini azaltarak dolaylı olarak maliyetleri artırabilecektir. Dış kaynak kullanırken stratejik hareket edilerek işletmenin amaç ve hedeflerine ulaşmasını olumsuz etkileyecek taşeronlarla çalışılmamalıdır. Yetenek yönetimi ve sürekli eğitim fonksiyonları liman yönetim stratejisinin önemli ayakları olmalıdır.