

EXPOSHIPPING İSTANBUL 02-05 NİSAN 2019
15. Uluslararası Denizcilik Fuar & Konferansı

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA KÜMELENMENİN ÖNEMİ VE TÜRK DENİZCİLİK KÜMESİNİN GELECEĞİ

HARUN ŞİŞMANYAZICI
Ekonomist/ Öğretim Görevlisi

KÜME NEDİR ?

Literatürde bu konuda çok farklı tanımlara rastlamamız mümkündür. Ancak hepsinin ana özelliği bir fayda temin üzere rakip firmaların iş birliği ve ilişki içinde bir araya gelmeleridir.

Bu coğrafik olarak bir arada olma, yani mahal önemli olmakla beraber sınır ötesi kümelenmeler de olmaktadır. İki ülkenin firmalarının sınır alanında (borderland) yarattıkları kümeler de görülmektedir.

Bu kümelenmeden beklenen amaç firmaların rekabet gücünün artmasıdır. Bunu sağlayacak olan ise, verimlilik ve inovasyon/yenilik olmaktadır.

- ▶ Daha az girdi ile daha fazla verim elde etmek,
- ▶ Maliyetleri minimize etmek,
- ▶ Verimlilik artışı sağlayacak teknolojik gelişimi sağlamak,
- ▶ Teknoloji yoğun yeni ürünler ,yeni Pazar ve müşteriler yaratmak
- ▶ Farklılaşmak
kümelenmeden beklenen sonuçtur.

KÜME NEDİR ?

O halde kümelenme; aynı ya da benzer iş kolunda faaliyet gösteren ve coğrafik olarak birbirlerine yakın rakip firmaların bir fayda sağlamak üzere birbirleri ile işbirliği ve ilişki içinde olduğu, onları destekleyen, onlara bilgi ve girdi sağlayan yardımcı/tali kuruluş, şirket ve kurumlar ile de bu ilişkiyi kurdukları bir çalışma modelidir.

Bunun unsurları;

- ▶ Bir arada olma,
- ▶ İşbirliği ve ilişki,
- ▶ Birbirine yakın olma,
- ▶ Ortak hareket etme,
- ▶ Bu yolla maliyetleri düşürme,
- ▶ Bilgi yaratımı ve paylaşımıdır.

KÜME NEDİR ?

- ▶ Michael E. Porter, kümelenmeyi 1998 yılında yayınlanan makalesinde, *“aynı iş kolunda faaliyet gösteren, aralarında ekonomik ilişkileri bulunan ama aynı zamanda rekabet içinde de olan çok sayıdaki firmanın ve bu firmalara mal ve hizmet satan tedarikçilerle birlikte üniversiteler, meslek kuruluşları ve benzer ilgili kurumların da aynı coğrafi bölgede yoğunlaşması ve işbirliği içinde bulunması”* olarak tanımlamıştır.
- ▶ Bir kümelenmenin kapsamı bir şehir, coğrafi bölge, ülke ve hatta komşu ülkeler ağına kadar uzanabilmektedir. Kümelenmeler çoğunlukla, nihai ürün veya hizmet şirketlerini, uzmanlaşmış iş gücünü, ara mal tedarikçilerini , hizmet sektörünü, finans sektörünü ve endüstrideki ilgili firmaları kapsamaktadır. Bunun yanında üniversiteler, mesleki eğitim veren kurumlar, hükümet birimleri, ticaret birlikleri, düşünce grupları da kümelenmenin birer parçası konumundadırlar. (Porter,1998).

KÜME NEDİR ?

Porter'ın tanımındaki iki önemli husus;

- ▶ Firmalar arasındaki network yani “ağ” ilişkisi ve
- ▶ Küme içindeki firmaların birbirlerine coğrafik yakınlığıdır.

Aynı coğrafyayı paylaşmak önem taşımaktadır. Bu coğrafi yakınlık bir şehirde (İstanbul), şehrin belli bir bölgesinde (Tuzla), bir bölgede (Marmara Bölgesi) bir ülkede (Türkiye) ya da iki ülkenin sınır bölgesinde olabilir.

Kümelenme bu firma ve kurumların ortak bir coğrafyada sinerji yaratmak yani hedeflenen ortak hedefe ulaşmak için birlikte hareket etmek üzere bir arada olmalarıdır.

KÜME ÜYELERİ ARASINDAKİ DİKEY (VERTICAL) VE YATAY (HORIZONTAL) İLİŞKİ

- ▶ Küme üyeleri arasındaki ilişki, network ve işbirliği dikey ve yatay bir ilişki olup, dikey ilişki girdi (input) ve çıktı (output) bakımından olmaktadır. Yani ileri ve geriye doğru bağlantı ve ilişki olup, üretim yani girdilerin temin ve ikmalinde ve üretilen ürünlerin pazarlanması bakımından bir işbirliğinin tesisidir.
- ▶ Yatay ilişki ise, asli üretim için destekleyici ya da tamamlayıcı ürün ve hizmet üreten firmalar ile ilişkidir. Yani üretim prosesinde kullanılan ortak özel girdilerin (teknoloji ve iş gücü) şartları bakımından tesis edilen ilişki ve işbirliğidir.

KÜMELENMENİN FAYDALARI

- ▶ Verimlilik ve istihdam artışı sağlayan inovasyon (yenilik) esaslı yeni iş modellerinin gelişmesi ve artışı,
- ▶ Küme üyesi olmayan şirketler karşısında büyük avantaj sağlayan girdi ve bunların tedarikçilerine ulaşma konusundaki kolaylık ve imkanlar. Birlikte hareket etmenin sağladığı ekonomik avantajlar(miktar kontratları),
- ▶ Küme üyeleri arasındaki benchmarking (bilgileşim), ortak R&D harcamaları ve girişimi, bilgi ve tecrübe paylaşımı ve işbirliğine imkan sağlayan koordinasyon artışı,
- ▶ Konusunda oldukça uzman alt yükleniciler (sub contractor'ler) ve inovasyon vasıtası ile yeni ürün ve hizmetlerin yaratımı,
- ▶ Teknoloji havuzları, finansal araç ve imkanlar ve hükümet desteklerine ulaşım ya da bu konuda kolaylıklar,
- ▶ Büyük yatırım gerektiren ancak sürekli kullanım ihtiyacı olmayan araştırma tesislerinin ya da ekipmanların ortak yatırım ve kullanım imkanı.

DENİZCİLİK KÜMESİ TANIMI VE AMACI

- ▶ Hizmet sektöründeki kümeler endüstri kümeleri gibi çok yaygın ve gelişmiş değildir. Ancak bu alanda da önemli küme girişimleri ya da organizasyonları bulunmaktadır. Bu konuda en çok rastladığımız küme örnekleri lojistik alanında ve bunun içinde de denizcilik konusunda görülmektedir.
- ▶ Denizcilik kümelemeleri karşımıza dar anlamı ile denizcilik geniş anlamı ile mavi ekonomi olarak ekonomik kümeler ve okyanus kümeleri gibi ekonomik değer yaratırken, çevreye zarar vermeyi önleyen denizlerin korunmasına yönelik çevreci denizcilik kümeleri de olabilmektedir.
- ▶ Bir ülkede denizcilik kümesinin tesis amacı denizcilik ile direk ya da doğrudan ilişkisi olan rakip firmalar ve onlara tamamlayıcı yardımcı hizmet sunan alt ya da yan şirketler arasında ortak ve yakın bir coğrafik zeminde ilişki ve işbirliği ağının kurularak bir sinerjinin yaratılması ile rekabet güçlerinin artırılmasıdır.

DENİZCİLİK KÜMESİ;

Denizcilik endüstrisi, deniz taşımacılığı ve daha genel olarak denizlerin kullanımını ile doğrudan ya da dolaylı ilişkisi olan tüm asli ve alt sektörlerde ve ekonomik faaliyetlerde birbirlerine rakip olan firma ve kuruluşlar arasında işbirliğini artırıp sinerji yaratarak ve bu yolla mikro ölçekte ve sektör bazında rekabet gücünü artırmak üzere bir veya daha fazla mekânsal konsolidasyonu/bir araya gelmeyi sağlayan örgütlenme modelidir.

Bu kümelenmenin amacı sektörün rekabet gücünün artırılmasıdır. Denizcilik kümesi iki temel unsur üzerine oturmaktadır;

- ▶ Bilginin yaratılması ve paylaşımı
- ▶ Yenilik yani inovasyondur.

DÜNYA ÜZERİNDEKİ İYİ DENİZCİLİK KÜMELERİ

Denizcilik kümeleri çoklukla denizcilikte ileri gitmiş ülkelerde görülmektedir.

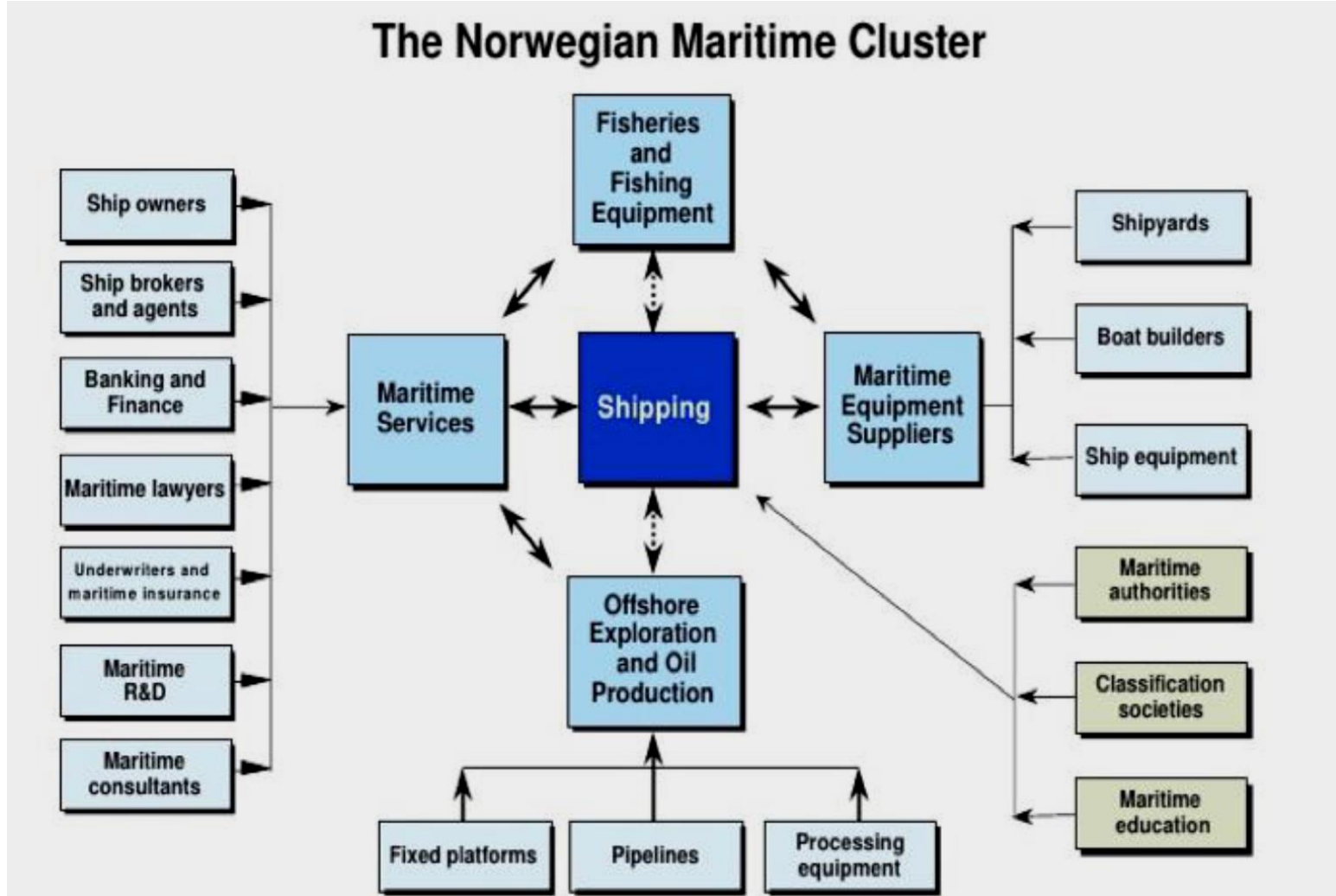
Örneğin;

- ❑ Norveç (Gemi inşa, deniz taşımacılığı, brokerlik, sigorta, bilişim ve teknoloji vb),
- ❑ İngiltere (Denizcilik ile ilgili her türlü hizmet alanı, sigorta, brokerlik, eğitim, bankacılık, taşımacılık, klas kuruluşları, denizcilik örgütleri, hukuk ve ihtilafların halli vb,
- ❑ Hollanda ve Singapur(Limancılık),
- ❑ Almanya (Limancılık, Almanya aynı zamanda konteyner, gemi inşa, finans kuruluşları bakımından da gelişmiştir.) vb.

Norveç bu konuda iyi bir örnek ülke olup, entegre olmuş, iyi koordine edilmiş, teknoloji olarak üst düzeyde inovatif kabiliyete sahip bir denizcilik endüstrisinin paydaşları iyi bir kümelenme modeli ile bu konudaki rekabet güçlerini artırma başarısını göstermişlerdir.

DÜNYA ÜZERİNDEKİ İYİ DENİZCİLİK KÜMELERİ

Bu kümelenme aşağıda gösterilmiştir;



“KNOWLEDGE SPILL OVER” ya da “NON RIVAL KNOWLEDGE MARKET”

- ▶ Denizcilik sektöründeki kümelenmenin amacı; sektörün rekabet gücünün artırılmasıdır. Denizcilik kümesi iki temel unsur üzerine oturmaktadır. Bunlar bilginin yaratılması ve paylaşımı ve yaratım/yenilikçilik yani inovasyondur.
- ▶ Bilgi paylaşımı yani “knowledge spill over” bir “non rival knowledge market” olup ortak kullanıma açıktır. Bu da inovasyon yaratmada büyük bir katkı sağlamaktadır. Özel bilgiler paylaşılmamaktadır.
- ▶ Denizcilik kümesi oluşturulmasının arkasındaki motivasyon; işgücü havuzu, yaygın tedarikçi ağı, bilgi paylaşımı (çoklukla müşteri odaklı) ve buna dayalı inovasyon ve düşük operasyon maliyetidir.
- ▶ İyi bir denizcilik kümesi uygun istişare ve yönetim imkanı sağlar, küme üyeleri olan firmalar, üniversiteler ve araştırma enstitüleri arasında bağlantıları ve işbirliğini geliştirip bilgi paylaşımını sağlayarak sektör için bu bakımdan bir bilgi alt yapısı oluşturur. Sektöre finansal destek imkanı yaratır. Yaratılan sağlıklı bilgi sağlıklı politika için kaçınılmazdır.
(BU HUSUS TÜRK DENİZ TİCARET SEKTÖRÜNDEKİ ZAFİYETDİR.)

“KNOWLEDGE SPILL OVER” ya da “NON RIVAL KNOWLEDGE MARKET”

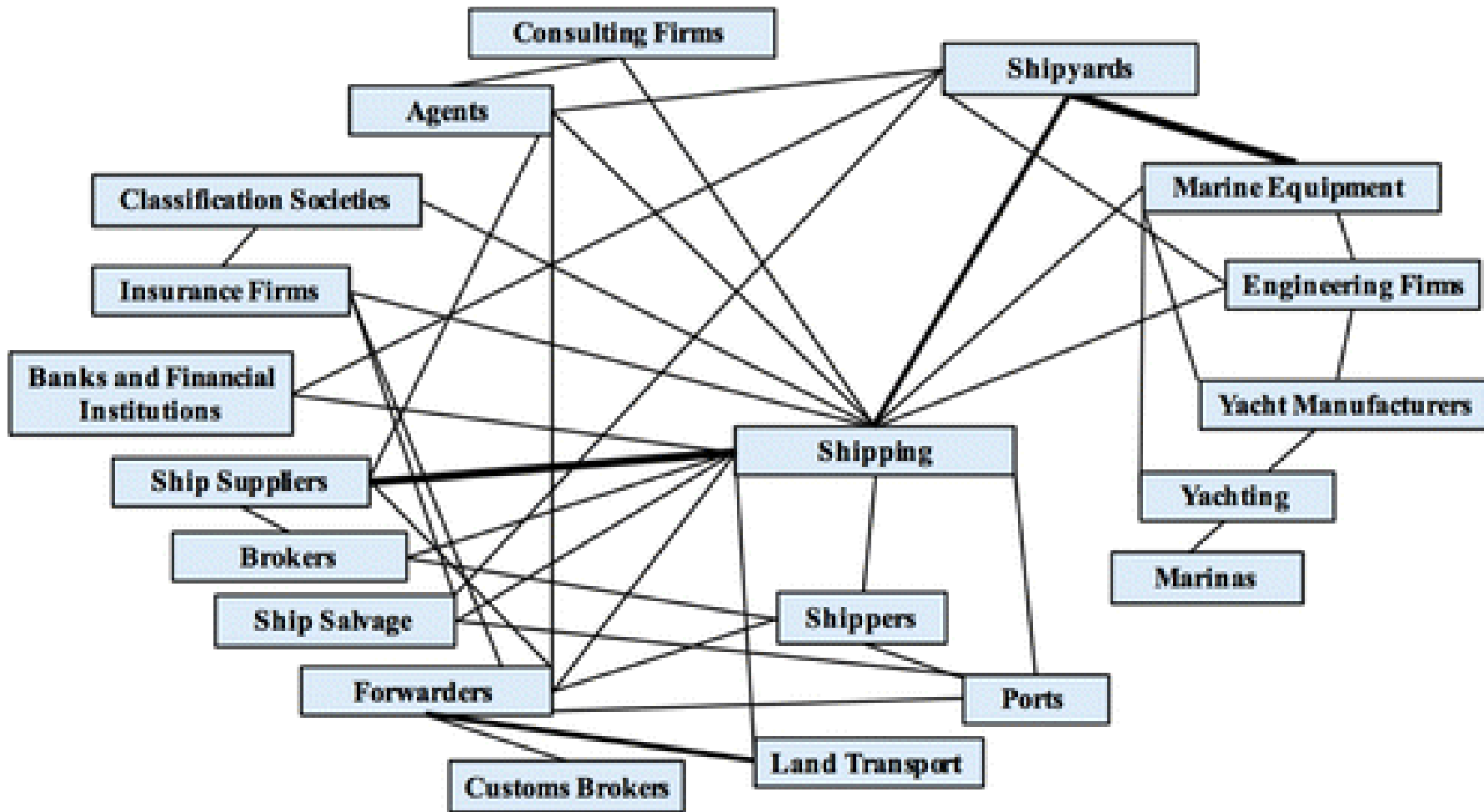
KÜMELENMEDE HAYATİ ÖNEM TAŞIYAN HUSUSLAR;

- ▶ İLK BAŞDA DEVLET DESTEĞİ VE
- ▶ SAĞLIKLI BİR POLİTİKA OLUŞTURABİLMEK İÇİN SAĞLIKLI, DOĞRU VE YETERLİ BİLGİDİR.

BU BİLGİ IŞIĞINDA POLİTİKA OLUŞTURULUP RAKİPLER KARŞISINDA REKABET İMKANI YARATILACAKTIR. Bu nedenle kümelenme içinde güçlü bir envanter verisine ihtiyaç duyulmaktadır.

GELENEKSEL DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ OLUŞTURAN İŞ KOLLARI VE FAALİYET SAHALARI (ES STUDY 2009)

- ▶ Denizcilik kümesi içinde deniz taşımacılığı ve iç su taşımacılığı bu kümenin odağında olacaktır. Geleneksel denizcilik sektörü içinde dolaylı ve direk yer alan aşağıdaki diğer asli ve alt sektörler ise bunun etrafında onun periferisinde konuşlanacaktır.
- ▶ Gemi inşa, liman ve liman ile ilgili tali hizmetler, klas kuruluşları, tamir bakım ve dönüştürme (conversion), araştırma ve geliştirme faaliyetleri ve eğitim, deniz malzeme ve ekipman yan sanayi, destekleyici ve tamamlayıcı hizmetler, gemi sokum ve geri dönüşüm, offshore tedarik hizmetleri, deniz dibi kablo döşeme, kıyı yapıları inşası ve deniz dibi tarama faaliyetleri, askeri gemi inşası, gezi ve eğlence gemileri hizmetleri, balıkçılık ve deniz kültürü,
- ▶ Deniz taşımacılığı bakımından ise, özellikle bilginin paylaşımı hususu bakımından kiracı ya da shipper, armatör, shipping manager, disponent owner, Forwarder, NVOCC , broker bu ilişki içinde yer almaktadır.
- ▶ Bunların içine deniz sigortacıları ve consultantları (danışma şirketleri), operatörleri de dahil etmemiz gerekir. Acenteler ve kumanya ve yakıt, yağ su ikmalcileri liman ile ilgili tali hizmetler arasında olduğundan burada ayrıca belirtilmemiştir. Bu durum aşağıdaki şemada izah edilmiştir.



Kaynak; Clustering Potential of Istanbul Maritime Sector-
 Cengiz Bahadır Karahan- Levent Kirval Maritime Business Review

Yukarıdaki bazı dalların denizciliğın dışındaki diğer bazı sektörler ile de ilgili olması nedeni ile çakışmalar ortaya çıkmakta ve gerçekten bu faaliyet sahalarının asli olarak nereye ait olduğu konusunda sıkıntı çıkmaktadır. Örneğın; limanlar ve kara taşımacılığı aynı zamanda lojistik sektörü içindedir. Balıkçılık, tarım üretim ile ilişkilendirilmektedir. En önemlisi gemi inşa ve deniz malzeme ve ekipman üretim ve tedarikçileri sanayi alanında faaliyet göstermektedirler.

Yukarıdaki şema deniz taşımacılığı ile gemi inşa ve kısmen liman ilişkisini ortaya koyduğu için sektörün tamamını ortaya koymamaktadır. Burada bile gemi adamı tedarik şirketleri, eğitim ve araştırma/geliştirme kuruluşları ve hukuk bürolarını, denizcilik ile ilgili kamu otoritesini (liman başkanlıkları vb. gibi) ilave etmek icap etmektedir.

Bahadır ve Kirval'ın İstanbul Denizcilik Kümesi için bu ilavelere havi ilişkiler şeması aşağıda verilmiştir;



Kaynak; Clustering Potential of Istanbul Maritime Sector-
Cengiz Bahadır Karahan- Levent Kirval Maritime Business Review

BİR DENİZCİLİK KÜMESİNİN OLUŞTURULMASINDA NASIL BİR YÖNTEM TAKİP EDİLECEKTİR.

Bu konuda uygulamada tatbik edilen iki yöntem vardır.

- ❑ TOPSIDE- DOWN APPROCH (YUKARIDAN AŞAĞIYA YAKLAŞIM) ya da
- ❑ BOTTOM UP APPROACH (AŞAĞIDAN YUKARIYA YAKLAŞIM)

Her ikisinin de birbirlerine karşı kuvvetli ve zayıf yönleri bulunmaktadır. Bazı ülkeler için tavsiye edilen her ikisinin birlikte uygulanmasıdır. Ancak bizim gibi güçlü lider şirketlerin olmadığı ülkelerde yaklaşımın yukarıdan aşağıya olması daha uygun olacaktır.

Bu iki yaklaşımın birbirlerine göre farkı aşağıda izah edilmiştir.

TOP DOWN YAKLAŞIM ÖZELLİKLERİ (ALMANYA MODELİ)

- ▶ Hükümet teşviki ya da desteği
- ▶ Bütünsel (holostik) ve küme ölçeğinde yaklaşım
- ▶ Uzun Dönemli strateji ve politikalara odaklanma;
 - i-Ekonomi (Büyüme vb. gibi)
 - ii-Eğitim ve istihdam
 - iii-Araştırma, geliştirme ve inovasyon
 - iv-İhracat
- ▶ Ortak menfaatler (örneğin çevrenin korunması ve emniyet gibi)
- ▶ Profesyonelliğe ve denizcilik sektörlerinin entegrasyonuna ve işbirliğine odaklanma

BOTTOM UP YAKLAŞIM ÖZELLİKLERİ (NORVEÇ MODELİ)

- ▶ Lider firmalar tarafından teşvik edilmesi ve/veya desteklenmesi
- ▶ Bütünsel olmayan, bu kümelenmeyi destekleyen şirketlere ve sektör birliklerine dayalı sınırlı kümelenme,

i-Kısa dönemli çıkarlara odaklanma

ii-Kural ve tüzükler

iii-Vergi rejimi

iv-İş gücü piyasası ve iş teşvikleri (job promotion)

v-İnovasyon projeleri için teşvikler

vi-İhracat teşvikleri

- ▶ Operasyonel problemlere odaklanma

HOLLANDA MODELİ İSE BU İKİ YAKLAŞIMIN KARMASIDIR.

TÜRKİYE'DE DURUM NEDİR ?

COĞRAFİK AVANTAJ

Türkiye bilindiği üzere coğrafik konumu itibari ile ülke olarak adeta doğal bir lojistik üst konumundadır.

Bu doğu, batı, kuzey ve güney istikametinde gerçekleşmektedir. Türkiye bu anlamda tüm hatların kesiştiği bir noktada ve yeni ipek yolu ya da bir yol bir kuşak girişiminin tam üzerindedir.

Bu anlamda da tam bir küresel üretim ve dağıtım üst olma imkanına sahiptir. Üstelik bu imkana mediterrra yani tam da dünyanın ortasında sahiptir.

Diğer taraftan Türkiye 3 tarafı denizler ile çevrili bir yarım ada olma konumu nedeni ile de en ekonomik ulaşım modu olan deniz taşımacılığı bakımından cazip bir ülke olmaktadır.

Sahil şeridinde 180 liman bulunmaktadır. Bu limanlar bakımından kümelenmeler de gerçekleşmektedir. Kocaeli 33 limana sahip olurken Ambarlı'da 4 ayrı terminal bulunmaktadır.

EKONOMİK BÜYÜKLÜK YAKLAŞIK 800 MİLYAR USD GDP VE 400 MİLYAR USD DIŞ TİCARET HACMİ

- ▶ Türkiye genç nüfusa ve ekonomik büyüme potansiyeline sahip bir ülke olarak ilk 20 iktisaden büyük ülke içinde yer almaktadır. (G20)
2018 GSYİH miktarı 784 milyar USD kişi başı gelir ise 9.632 USD olmuştur.
- ▶ Türkiye'nin 2023 hedefi 500 milyar USD ihracat ve 1 trilyon üstünde dış ticarettir.
Şu anki dış ticaret rakamları ise, (2018 yılı için) 168 milyar USD ihracat +223 milyar USD ithalat = 391 milyar USD olup, 2023 hedeflerinin çok gerisinde olsa da geçmiş yıllara kıyasla oldukça yüksek bir dış ticaret hacmidir.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU (1000 GT ve üstü)

	Milli Bayrak		Yabancı Bayrak		Pay	Toplam	
	Adet	1000 dwt.	Adet	1000 dwt.		Adet	1000 dwt.
2017	525	7.800	1022	21.465	%73	1547	29.265
2018	483	7.288	1028	21.323	%75	1511	28.611
2019	457	6.831	1027	21.758	%76	1484	28.589

Not. Yabancı bayrak Türk sahipli filodur.

- ▶ Türk Armatörlerinin kontrolündeki filonun dwt ağırlıklı yaş ortalaması 19,8'dir. Türk Bayraklı gemilerde basit yaş ortalaması ise, yaklaşık 26 civarındadır. Dünya filosunda 15. sırada yer almakta olup, dünya filosundaki payı 28.5 ./. 1.872,8 milyon dwt. ile %1.5 dur.
- ▶ 2013 yılında 30 Milyon dwt.'i aşan ve Dünya Sırlamasında 13. olduğumuz filomuz azalmaktadır. Yabancı bayrak altında çalışan filo ise, az da olsa artmaktadır.

TÜRK DIŞ TİCARETİNİN TAŞINMASINDA DENİZ YOLUNUN PAYI VE BUNUN İÇİNDE TÜRK BAYRAĞININ ALDIĞI PAY.

- ▶ 2018 yılında dış ticaretimize konu olan ve deniz yolu ile taőınan yük miktarı 328.969.455 ton olup bunun 110.424.635 tonu ihracat, 218.544.820 tonu ithalattır. Bu dış ticaretimizin taşınmasında Türk bayrağının payı 35.510.231 ton ile sadece %11 dir.
- ▶ Limanlarımızda eleçlenen toplam yük miktarı ise transit ve kabotaj taőımaları da dahil edildiğinde 460 milyon tona ulaşmaktadır(kabotaj 59.5 milyon ton, transit 71.6 milyon ton). 2018 yılında Türk limanlarında eleçlenen konteyner sayısı ise 9.908.337 teu olmuştur; Dış ticaret (İthalat+İhracat) 8.419.153 teu ,Transit 1.489.184 teu olarak gerçekteőmiştir.Türk dış ticareti giderek artarak konteynerize olmaktadır.

TÜRK DIŞ TİCARETİNİN TAŞINMASINDA DENİZ YOLUNUN PAYI VE BUNUN İÇİNDE TÜRK BAYRAĞININ ALDIĞI PAY.

- ▶ İthal ve ihrac konteynerlerinde 100.000 teu ihracat lehine fark olsa da bir denge bulunmaktadır.
- ▶ Ülkemizde dahili taşımalarda deniz yolu taşımacılığının payı çok düşük olmasına rağmen dış ticaretimizin taşınması içindeki payı miktar olarak dünya ortalamasının (%83)üstünde olup %88.70 dir. Değer olarak (parasal) payı ise dünya ortalaması düzeyinde hatta biraz altında olarak %61 dir. (Dünya ortalaması %65-70)
- ▶ Türk dış ticaretinin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin aldığı pay %11 olup oldukça düşüktür.

TÜRK DENİZ TİCARET SEKTÖRÜ MARMARA'DA VE ÖZELLİKLE İSTANBUL'DA KÜMELENİYOR. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN TÜM ALANLARINDA FAALİYET GÖSTEREN FİRMA SAYISI

- ▶ Yaklaşık 10.000 adet firma bu sektörde faaliyet göstermektedir. Bu firmaların yaklaşık %60.1 MARMARA'da konuşlanmıştır. Dolayısı ile doğal bir kümelenme burada gerçekleşmiştir. Armatör guruplar içinde de 1400 firma bulunmaktadır. Bunlarda ağırlıklı olarak İSTANBUL'da kümelenmiştir.
- ▶ 2019 yılı başı itibari ile Türkiye'de 79 faal tersane bulunmaktadır. Bu tersanelerin önemli bir bölümü hem sayı ve kapasite hem de yarattığı değer bakımından İstanbul'da ve Marmara bölgesinde bulunmaktadır. 25 tersane yapım aşamasında 15 tersanede proje safhasındadır. Tersanelerimizin proje kapasitesi 4.5 milyon dwt yıl olup Mart 2019 itibari ile sipariş defteri kayıtlarına göre Türkiye 136 gemi ile (Çoğu römorkördür) 4. sıradadır. Yat imalatında da Türkiye 24 ve üstü yatların üretimi bakımından dünyada 3.cü sıradadır.

TÜRK DENİZ TİCARET SEKTÖRÜ MARMARA'DA VE ÖZELLİKLE İSTANBUL'DA KÜMELENİYOR. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN TÜM ALANLARINDA FAALİYET GÖSTEREN FİRMA SAYISI

- ▶ Gemi inşa sanayinin ihrac kapasite ve imkanları bunun çok üstünde olmasına ve küresel kriz öncesi 2.5 Milyar usd lik ihracatı gerçekleştirmesine rağmen hedefi 10 milyar usd olup gerçekleştirebildiği 880 Milyon usd-1.3 Milyar usd arasındadır. Yarattığı istihdam ise 30.000 kişidir. (Bu verilerin içinde tamir ve bakım hizmetleri bulunmamaktadır.)

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM VE SÖKÜMCÜLER ALIAĞA DA KÜMELENİYOR

- ▶ 22 Gemi söküm firması Aliağa'da konuşlanmış olup gemi söküm kapasiteleri LDT olarak 1 milyon tonun üstündedir. Son verilere göre yıllık fiili olarak sökülen gemi tonajı 2017 yılı itibari ile 818.000 LDT'dir.

GEMİ ADAMI POTANSİYELİ

- ▶ Türkiye Çin'den sonra en fazla gemi adam yetiştiren ülke olarak kayda geçmektedir. Son 20 yıl içinde çok sayıda denizcilik ile ilgili üniversite, yüksek okul, kurs ve meslek lisesi açılmıştır. Bunlar Anadolu'ya doğru yaygınlaştırılırsa da yoğunluk İstanbul ve Marmara bölgesinde olmaktadır. Ülkemizde kayıtlı 180.000 gemi adamı bulunmaktadır. Aktif gemi adamı sayısı ise 105.000 kişidir. Balıkçı ve yat kaptanlarını çıkardığımızda bu sayı 80.000 kişiye düşmektedir.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GSYİH'YA KATKISI

- ▶ DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GSYİH KATKISI 17.5 MİLYAR USD OLMAKLA BERABER ÖDEMELER BİLANÇOSUNDA NET NAVLUN AÇIGIMIZ YAKLAŞIK 8 MİLYAR USD OLMAKTADIR.
- ▶ OYSA BURADA 25 MİLYAR USD LİK BİR POTANSİYEL BULUNMAKTA OLUP BUNU DIŞTAN DIŞA TAŞIMALAR DA DAHİL OLMAK ÜZERE VE TÜM DİĞER SEKTÖR PAYDAŞLARI İLE BİRLİKTE ZAMAN İÇİNDE 50 MİLYAR USD'YE ÇIKARDIĞIMIZDA CARİ AÇIĞIMIZI ORTADAN KALDIRABİLECEĞİMİZ AŞIKARDIR.

TÜRKİYE'DE KÜMELENME

- ▶ TÜRKİYEDE BİR KÜMELENME POTANSİYELİ VE PORTER'IN COGRAFİK YAKINLAŞIM VE TOPLANMA KURALI KENDİLİĞİNDEN GERÇEKLEŞMİŞTİR.
- ▶ Ancak Türkiye'de gerçek anlamda kümelenmeden söz etmek mümkün olmasa da Marmara Birlik, AB Koperatifi, Grup Den.Royal gibi örnekler görülmüştür.
- ▶ Mevcut potansiyelimiz ve imkanlarımız ile bu sektörü cari açığımıza negatif katkı sağlamaktan kurtararak bunun yerine ikame ve direk döviz geliri elde ederek navlun gelirlerimizi artırmak, aynı zamanda sektörün diğer alanlarında hizmet gelirlerimizi ve gemi ihraç imkanlarımızı geliştirmek için kümelenme yolu ile rekabet edebilirliğimizi artırmamız gerekmektedir.
- ▶ Denizcilik kümelenmesi konusunda somut tek girişim Hizmet Sektörü Rekabet Gücünün Artırılması (Hiser) Projesi Denizcilik Kümelenmesidir. 2017 yılı başında bu küme 20 firmadan teşekkül etmiş olup, kurulma amacı gemi yat tasarımı ve mühendislik yazılım ve donanım işlerinde rekabet gücünü artırarak ihracata katkı sağlamak olmuştur. Bu kümelenme Ekonomi Bakanlığının desteği ile sağlanmıştır. Destek miktarı 400.000 usd oranı ise %75'dir.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KÜMELENME BAKIMINDAN İMKAN VE ZAYIF NOKTALARIMIZ NELERDİR

İstanbul Teknik Üniversitesinden Cengiz Bahadır ve Karahan ve Levent Kirval İstanbul Denizcilik Sektörünün Kümelenme Potansiyeli bakımından bir çalışma yaparak 112 denek üzerinden ankete dayalı çalışmalarını “Clustering Potantial of İstanbul Maritime Sektör” başlıklı makalelerinde yayınlamışlardır.

Bu çalışmadan da yararlanmak sureti ile İstanbul Denizcilik Kümelenmesi ile ilgili görüşlerimiz aşağıda belirtilmiştir;

- ▶ Yukarıda belirttiğimiz üzere İSTANBUL ve Marmara bölgesi kümelenme bakımından çok uygun imkan ve çevreye sahip olup zaten bir çok alanda kendiliğinden bir araya gelme ve toplanmalar gerçekleşmiştir. Fakat burada tesis edilmiş bir kümelenmeden bahsedebilmek mümkün değildir. (Karahan/Kirval)
- ▶ İstanbul konumu itibari ile bölgesel ticari piyasalar bakımından önemli bir tedarik zinciri hub'ı olup bu alandaki etkinliğimizi artırabilmek için güçlü bir denizcilik kümelenmesine ihtiyaç duyulmaktadır. (Karahan/Kirval)

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KÜMELENME BAKIMINDAN İMKAN VE ZAYIF NOKTALARIMIZ NELERDİR?

- ▶ Buradaki en büyük sıkıntı denizci firmaların arasında hatta sahipleri akraba olan firmalar arasında iş birliği seviyesinin çok düşük olmasıdır. Daha da ötesinde güçlü ve uzun geçmişi olan firmalar yerine miras yolu ile filo paylaşımları ve bunun sonucu rakip küçük firmalar ortaya çıkmakta, çoklukla da bunlar birbirleri ile küs olmaktadır.
- ▶ Sosyolojik olarak firma kurucusu dede, hatta baba kurumsallaşmaya ve başka firmalar ile iş birliğine yanaşmamakta ancak şimdilerde yeni yeni sahneye çıkmaya başlayan torunlarda bu istek daha fazla olmakta, fakat onlarda da denizciliğe karşı ilgi zayıf olmaktadır.
- ▶ Bununla birlikte bu küçük ölçekli armatörlük şirketlerinde ticari idare için kümelenme ve gemilerini belli birlik ve gruplar içinde kendi adlarına çalıştırma gerçekleşebilmiştir. Grup denizcilik, Royal, Marmara Birlik, Armatörler Birliği Kooperatifi vb. gibi.
- ▶ Denizcilik firmaları küme içinde özellikle rakipleri ile iş birliği içine girme eğiliminde değildir. Oysa başarılı bir kümelenme için bu şarttır.
- ▶ Bununla birlikte koster armatörleri Balast Water Management ekipmanı tedariki için input/faktör bakımından küme tesis ederek bundan yararlanmışlardır.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KÜMELENME BAKIMINDAN İMKAN VE ZAYIF NOKTALARIMIZ NELERDİR?

- ▶ Denizcilik firmalarında özellikle koster armatörlerinde hatta sınırlı sayıdaki armatörlük firması hariç diğerlerinde kurumsallaşma olmadığı için R&D ve Üniversiteler ile işbirliği arzu ve eğilimi zayıf olmakta bu nedenle inovatif potansiyel de zayıf kalmaktadır.
- ▶ Fakat bu R&D ve Üniversite iş birliği ve inovatif potansiyel gemi inşa ve yat inşa, deniz ekipmanları üretim şirketlerinde daha fazla olmaktadır.
- ▶ Sektörde oda ve denizcilik şirketlerinin destekledikleri eğitim kurumları olmasına bu eğitim kurumlarından bilgi olarak yararlanma, bu eğitim kurumlarının da bu şirket ve odalardan para dışında bilgi olarak yararlanma düzeyi çok düşük kalmaktadır.
- ▶ Denizcilik firmaları içinde aşağıdan yukarıya kümelenmeyi gerçekleştirebilecek bottom up yaklaşım çok az ya da zayıftır. Bunun nedeni bunu gerçekleştirecek lider şirket sayısının azlığıdır. Buda kümelenme için yukarıdan aşağıya olan yaklaşımı ve devletin öncülüğünü elzem kılmaktadır. Bu konuda hükümetin sektöre desteği şarttır(Karahan- Kirval)
- ▶ Birlikte hareket ve işbirliği gemi ve yat inşa sektöründe daha fazladır. Bir çok projede ortak teklif verebilmektedirler. Milgem projesi gibi.

SONUÇ

- ▶ Denizcilik giderek güçleşmektedir. Hem denizcilik artık küçük ve yetersiz sermaye ile yapılmamakta büyük şirket işi olmakta, hem de paraya ulaşmak zorlaşmaktadır.
- ▶ Diğer taraftan gelişen teknoloji ve yeni çevreci kurallar bunlara uymak için sermaye ,bilgi ve yetişmiş insan gücüne her seviyede ihtiyacı artırmaktadır. Böyle bir ortamda küçük firmaların tek başına ayakta kalmaları ve bu rüzgara karşı koymaları mümkün değildir. Bu yüzden kümelenme ve birlikte hareket etme en azından kümelenmenin ilk versiyonu kapsamında bile olsa ucuz emek temin etmek ve ham maddeye ulaşabilmek bakımından yada yeni regülasyon için gerekli ekipmanların birlikte üretilmesi yada satın alınması bakımından gerekli olmaktadır.
- ▶ Yine operasyonel alanda optimizasyonun kümelenmeler ile sağlanması ve en önemli unsur olan bilgi paylaşımı ve bu suretle üniversiteler ile işbirliği içinde yaratım hasıl edilmesi Türk denizcilik sektörünün rekabet gücünün artırılması için kaçınılmazdır.

EXPOSHIPPING İSTANBUL 02-05 NİSAN 2019
15. Uluslararası Denizcilik Fuar & Konferansı

İLGİNİZE TEŞEKKÜRLER

HARUN ŞİŞMANYAZICI
Ekonomist/ Öğretim Görevlisi