

I. Ulusal Liman Kongresi

“Küresel Rekabette Tedarik Zinciri Etkinliđi”

1-2 Kasım 2013

<http://web.deu.edu.tr/ulk2013/>

- **Onursal Başkan**
 - Prof.Dr. Mehmet FÜZUN – Dokuz Eylül Üniversitesi Rektörü
- **Bilim Kurulu Başkanı**
 - Prof.Dr. Hakkı KİŞİ – DEÜ Denizcilik Fakültesi
- **Düzenleme Kurulu Başkanı**
 - Doç.Dr. Soner ESMER - DEÜ Denizcilik Fakültesi



DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ



HEDEF 2023

İZMİR LİMANLARI SEMPOZYUMU

KONTEYNER LİMANLARINDA GELİŞMELER



29 Mart 2013

13.30

Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe Yerleşkesi
Çakabey Deniz Feneri Konferans Salonu



Ege Bölgesi için Kapasite ve Elleçleme Tahminleri Üzerine Değerlendirmeler

Soner ESMER
DEÜ DF

Modernizmden Postmodernizme

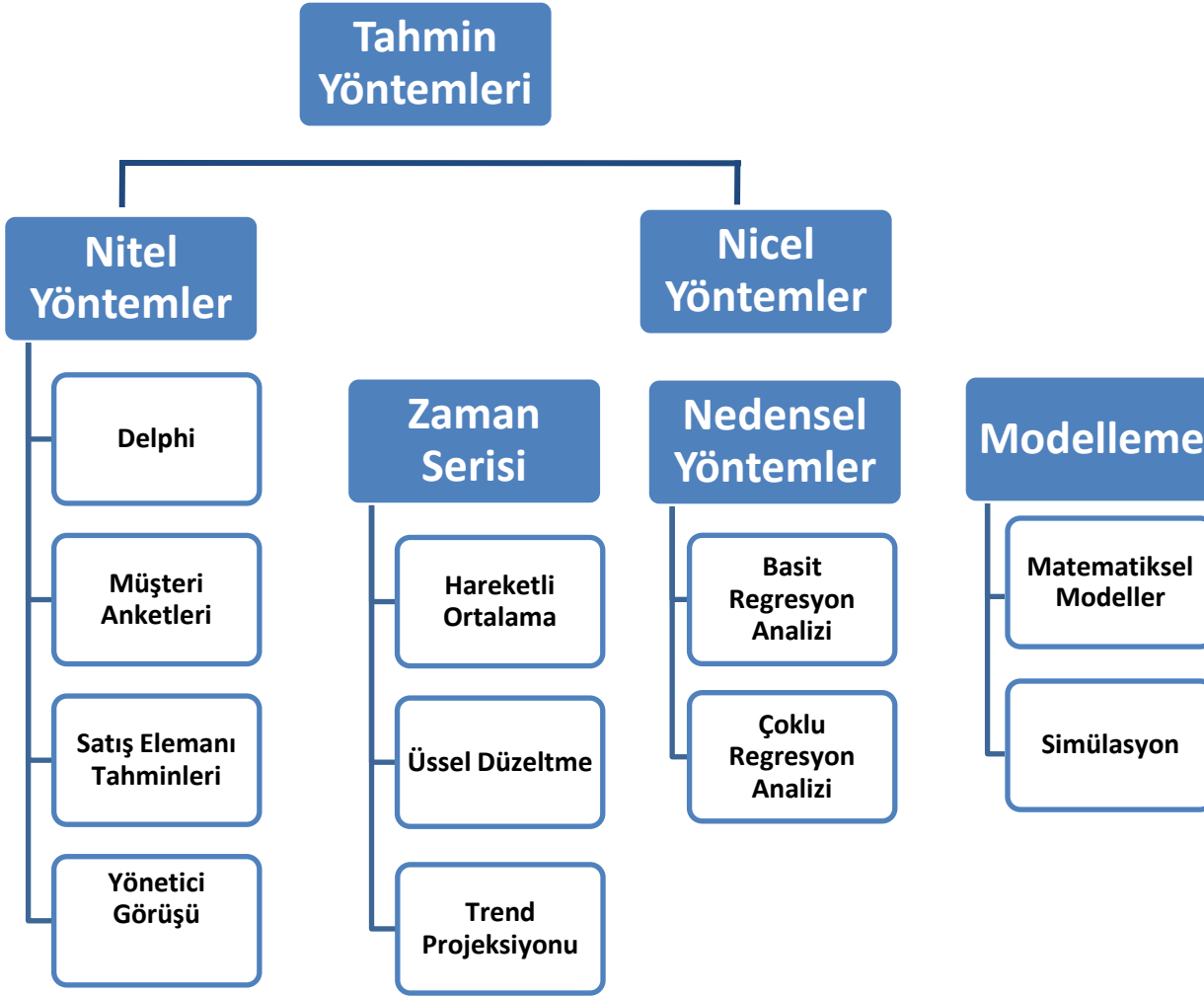
- Her işletme geleceđi görmek ister.
- İş çevresinin karmaşıklık düzeyi sürekli artmaktadır.
- Müşteri talep ve beklentileri sürekli değişiklik göstermektedir.
- Talebin tahmini gittikçe zorlaşmaktadır.

Belirsizlik nasıl azaltılabilir?

Talep
Tahmini



Kapasite
Analizi



**Yük Talep Tahmini Yapılırken
Hem nicel hem de nitel yöntemler birlikte kullanılmalıdır.**

Türkiye'de Gerçekleştirilen Liman
Projeleri ve Raporlarında Kullanılan
Tahmin Yöntemleri Nelerdir?

Geçmişte kullanılan yöntemler

Çalışmanın Adı	For Study on the Development Project of Filyos Port in the Republic of Turkey
Hazırlayan Kurum	Japan International Cooperation Agency, 1990
Kullanılan Yöntem	Doğrusal (Linear) Regresyon
Çalışmanın Adı	Kuzey Ege Limanı Fizibilite Etüdü
Hazırlayan Kurum	D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, 1997
Kullanılan Yöntem	Zaman Serisi ve Doğrusal, logaritmik ve üstel regresyon
Çalışmanın Adı	The Master Plan Study for the Port Development at the Sea of Marmara in The Republic of Turkey
Hazırlayan Kurum	The overseas Coastal Area Development Institute of Japan – Nippon Keoi, Co., Ltd., 1997
Kullanılan Yöntem	Çoklu Doğrusal Regresyon
Çalışmanın Adı	Special Assistance for Project Formation for İzmir Port Development Project in Republic of Turkey, Final Report
Hazırlayan Kurum	SAPROF Team for the Overseas Economic Cooperation Fund, Japan., 1998.
Kullanılan Yöntem	Zaman Serisi
Çalışmanın Adı	Final Report for the Study on the Nationwide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey (ULIMAP)
Hazırlayan Kurum	The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, 2000
Kullanılan Yöntem	Doğrusal Regresyon, Logaritmik Regresyon
Çalışmanın Adı	Ulaştırma Ana Planı Stratejisi
Hazırlayan Kurum	Ulaştırma Bakanlığı & İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005
Kullanılan Yöntem	Logaritmik regresyon

Geçmişte kullanılan yöntemler

Çalışmanın Adı	Feasibility Study of the Construction of Container Port of Mersin, Master Plan, 2005.
Hazırlayan Kurum	TCT, Alatec, Idom Ortak Girişimi,
Kullanılan Yöntem	Çoklu Regresyon
Çalışmanın Adı	Çandarlı Limanı Fizibilite Raporu
Hazırlayan Kurum	Eser Mühendislik Müşavirlik A.Ş., 2005
Kullanılan Yöntem	Regresyon Analizi
Çalışmanın Adı	Türk Limancılık Sektör Raporu – Vizyon 2023
Hazırlayan Kurum	D.E.Ü. Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Y.O., 2007
Kullanılan Yöntem	Doğrusal Regresyon
Çalışmanın Adı	Technical Assistance for Construction of a New Port in Çandarlı (İzmir) in Turkey
Hazırlayan Kurum	Altınok-Areas-Csm Konsorsiyum, 2010
Kullanılan Yöntem	Regresyon Analizi
Çalışmanın Adı	Technical Assistance for Construction of Container Port in Mersin
Hazırlayan Kurum	Altınok-Areas-Csm Konsorsiyum, 2010
Kullanılan Yöntem	Zaman Serisi
Çalışmanın Adı	Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı - 2010
Hazırlayan Kurum	Yüksel Proje-Belda
Kullanılan Yöntem	Çoklu Regresyon Analizi

Kullanılan yöntemlerin neredeyse tamamı nicel yöntemlerdir...

Nicel Yöntemlerde Hangi Veriler Kullanılmalı?

- Liman elleçleme verileri
- Nüfus,
- Gayri safi yurtiçi hasıla,
- Toptan veya tüketici fiyat endeksi,
- Kişisel tüketim harcamaları,
- Kapasite kullanım oranları,
- Hammadde, yarı mamul ve mamul ürünlerin taşıma hacimleri,
- İthalat, ihracat hacimleri,
- Temel ürünlerin bölgesel tüketimi, v.b. değişkenler

Nicel Yöntemler Yeterli mi?

T.C. Ulusal Liman Gelişim Master Planı Çalışması (ULIMAP-2000)

2020 Konteyner Talep Tahmini (TEU)

	Marmara	Ege	Akdeniz	Karadeniz	Toplam
1998	700,000	400,000	240,000	5,000	1,345,000
2010	1,460,000	960,000	800,000	160,000	3,380,000
2015	1,950,000	1,290,000	1,060,000	200,000	4,500,000
2020	2,400,000	1,650,000	1,490,000	460,000	6,000,000

Gerçekleşen

2012	4,591,373	1,119,279	1,440,469	53,766	7,230,385
-------------	------------------	------------------	------------------	---------------	------------------

Artık daha güvenilir veriler elde ediliyor..

- DTO verileri
- TÜRKLİM verileri
- TÜİK verileri
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- Deniz Ticareti İstatistiklerini Düzenleme Yönetmeliği-1
Mart 2013

Ancak, Nitel verilere de ihtiyaç var...

Nitel yöntemler ile nelere bakılabilir..

- Uzman görüşleri,
- Stratejik anlaşmaların boyutu (Dikey ve yatay birleşmeler gibi)
- Transit, uluslararası, bölgesel ve yerel hinterlandtaki genişleme ve gelişmeler,
- Küresel/bölgesel krizlerin etkisi,
- Ulaşım altyapısındaki gelişmeler ve yatırımlar,
- Mevzuattaki gelişmeler (demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi gibi)
- Lojistik sektöründeki gelişmeler (Lojistik köyler, lojistik merkezler v.b.)

Konteyner tahmini yaparken..

- Yerel ve transit yük ayrılmalıdır,
- Yük hinterlandının verileri kullanılmalıdır,
- Nokta tahmin değil aralık tahmin yapılmalıdır,
- Transit yük tahmininde limanın yerel hinterland bilgileri kullanılmamalıdır.
- Bilinen bir gerçek göz ardı edilmemelidir.

Not: Türkiye toplamı içinde transit konteyner payı 2006'da % 10, 2009'da % 20, 2012'de % 23'tür.

2012 Yılı Ege Bölgesi Konteyner Elleçlemesi - TEU

	TEU	Pay (%)
Toplam Ege	1,119,279	16
Türkiye	7,230,385	100

Ege Bölgesi Konteyner Tahmini (2023 Yılı -TEU) (Master Plan-2010)

	Ortalama	Pay (%)
Yerel	1,957,031	
Aktarma	1,027,258	
Toplam Ege	2,984,289	16
Türkiye	18,801,403	100

Ege Bölgesi Konteyner Tahmini (2023Yılı - TEU) (TÜRKLİM-Türk limancılık Sektörü Raporu 2007-Vizyon 2023)

	Ortalama	Pay (%)
Ege	2,927,108	19
Türkiye	15,059,360	100

Alternatif yöntem 1: 2023 için 1,2 trilyon dolar dış ticaret hedefinin karşılığı 17,8 m TEU'dur.

Alternatif yöntem 2: 2005-2012 yılları arasında gerçekleşen % 11,9 oranındaki büyüme devam ederse 2023'te 25 milyon TEU'ya ulaşılır.

Ulaştırma Şurası 2023 kapasite hedefi: 32 milyon TEU

	Mevcut	Planlanan	Toplam
İzmir	830,000	1,670,000	2,500,000
Nemport	400,000		400,000
Ege Gübre	400,000	600,000	1,000,000
Petkim		1,500,000	1,500,000
Çandarlı		4,000,000	4,000,000
Genel Toplam	1,630,000	7,770,000	9,400,000

Diğer senaryo
Çandarlı 12 M TEU
Petkim 4 M TEU
Toplam 19,5 M TEU

2012 yılında Ege bölgesi toplam konteyner elleçleme kapasitesinin (11,7 m TEU) % 14'üne sahiptir.
2023 yılında Ege bölgesi toplam konteyner elleçleme kapasitesinin (32 m TEU) % 29'una sahip olacaktır.

Sonuç:

Ege bölgesinde kapasite fazlalığı olacağı tahmin edilebilir.

Neden bu kadar çok yatırım yapılıyor?

- Türkiye Avrupa-Uzak Dođu rotasına yakın, Karadeniz ve Ortadođu için stratejik bir konumda,
- Ekonomik büyüme oranları yüksek,
- 2023 ihracat hedefi: 500 milyar dolar,
- Konteyner gelişim oranı dünya ortalamasının üzerinde,
- Küresel terminal operatörleri Türkiye'ye yatırım yapıyor,
- Maersk, CMA-CGM ve MSC Türkiye'yi büyüme alanı olarak görüyor,
- Dünyanın ilk 20 büyük konteyner hattının tamamı Türkiye'de,

Kapasite arzı fazlalığının liman operatörlerine olası etkileri...

- **Daha modern limanlar,**
- **Odaklanma stratejisi,**
- **Daha fazla Müşteri Odaklılık (Kırmızı Halı Serme veya Terzilik Dönemi)**
- **Genişleyen liman hinterlandları (Lojistik Köyler, İhtisas Gümrükleri, Demiryolu taşımacılığı, Kara Terminalleri v.b. etkisi),**
- **Daha yoğun ve daha geniş coğrafi rekabet,**
- **Daha yoğun pazarlama faaliyetleri,**
- **Daha fazla sorgulanan maliyetler,**
- **Verimliliğin artan önemi (Ölçme - Değerlendirme – Geliştirme – Sürekli Gözden Geçirme)**

Dinlediđiniz için teŖekkürler..

Sunumu

www.soneresmer.com

adresinden indirebilirsiniz.