

Somali Lojistik Bilgi Notu

1. Genel Bilgiler ve Önemli Bir Varlık Olarak Somali Limanları

Jeopolitik durumu ve denizcilik altyapısında yaşanan gelişmeler göz önünde bulundurulduğunda, stratejik ve ekonomik açıdan Somali için lojistik, önemli bir konu olmaktadır. 3.333 km kıyı uzunluğu ile Somali, coğrafi olarak birçok önemli deniz yolu üzerinde yer almaktadır. Dolayısıyla, alternatif gemi taşımacılığı çözümleri, ülkedeki liman altyapısının iyileştirilmesi ve bölgesel ticaretin desteklenmesi adına önemli fırsatlar sunmaktadır.

Sovyetler Birliğinin 1978'e kadar Berbera limanında varlığını sürdürdüğü ve bir zamanlar İngilizler ve İtalyanların hüküm sürdüğü bölgede Çin, büyük altyapı yatırımları ve bazı kalkınma yardımları yoluyla Afrika Boynuzunda önemli fırsatları takip etmektedir.

Somali, güvenlik ve ekonomik açılardan önemli desteğe ihtiyaç duymaktadır. Petrol ve doğalgaz, enerji, telekomünikasyon, limanlar ve diğer hizmetler gibi alanlarda yeterince kullanılamayan kaynakları ve yatırım fırsatlarıyla gelişmekte olan bir pazardır. Yüksek girişimcilik oranları ve güçlü bir iş kültürü ile piyasa tabanlı bir ekonomiye sahip olan Somali, genç ve dinamik bir nüfusa sahiptir ve bazı firmalar sermaye enjeksiyonları, bilgi transferleri ile ekonomiyi genişletmek için nispeten güvenlik ortamının sağlanmasıyla ülkeyi ziyaret etmekte, çeşitli yatırımlar yapmaktadırlar.

Somali, sadece Afrika Kıtası için değil aynı zamanda Hint Okyanusu çevresindeki ticaret yollarının da merkezlerinden biri olagelmıştır. Dünyanın en yoğun nakliye yolları üzerindeki jeostratejik konumu ile yaklaşık 120 milyonluk bir nüfusa sahip karayla çevrili bir ülke olan Etiyopya'ya bir geçit görevi görme potansiyeline sahiptir.

Somali aynı zamanda uluslararası pazarlara bağlıdır ve ticaret, nakliye ve dağıtım nispeten verimlidir. Birkaç büyük küresel nakliye şirketi Somali limanlarında faaliyet göstermektedir. Maersk, MSC ve diğer büyük nakliyeciler genellikle Berbera ve Mogadişu'ya yanaşırken, daha küçük gemiler Kismayo, Bosasso, Garacad'a mal ve ürün indirmektedir. Ülke genelinde bölgesel dağıtım merkezleri vardır ve mal ve ürünlerin iç bölgelere teslimatı genellikle yerel acenteler ve tüccarlar aracılığıyla yapılmaktadır. Nairobi gibi bölgesel başkentlerden Somali'deki Mogadişu ve Hargeisa gibi şehirlere hafif mal ve ürün teslim eden yerel teslimat şirketleri bulunmaktadır.

Mogadişu ve Hargeisa gibi ana şehirlerden birkaç bölgesel kasaba ve şehre yerel uçuşlar mevcuttur. Yerel havayolları ve seyahat acenteleri ile teslimat ve dağıtım hizmetleri yapılabilir. Elverişli karayolu ağının olmaması, yasadışı kontrol noktaları ek maliyetlere ve risklere yol açabilmektedir.

Somali yıllardır süren iç çatışmalardan çıkmaya çalışmaktadır. Yollar, limanlar ve havaalanları gibi temel ekonomik altyapıların kamu ve özel sektör yatırımlarıyla iyileştirilmesi gerekmektedir. Ülkedeki 21.830 kilometrelik yolun yalnızca 2.860 kilometresinin (%13'ü) asfalt olduğu, çoğunun

kötü durumda olduğu bilinmektedir. Son raporlara göre, kırsal nüfusun yalnızca %31,2'si nispeten elverişli bir yola erişebilmektedir.

Somali'nin başlıca limanları Berbera, Mogadişu, Bossaso ve Kismayo'dur. Ayrıca Garacad ve proje aşamasındaki Hobyo gibi hem kamu hem de özel kuruluşların küçük ve orta ölçekli limanları da bulunmaktadır. Mogadişu ve Berbera en büyük iki limandır. Berbera Limanı, bir BAE şirketi olan DP World'ün yönetimi altındadır ve yakın zamanda Etiyopya'ya lojistik kapasitesi sağlama amacıyla liman iyileştirmeleri ve kargo transit rotaları için 400 milyon doların üzerinde yatırım yapılmıştır. Mogadişu Limanı, Türk şirketi olan Al-Bayrak'ın yönetimi altındadır. Çoğu Somali limanının ek rıhtımlar, lojistik destek, kargo depolama, soğuk zincir depolama ve elleçleme ve yönetim hizmetleri gibi kritik altyapı iyileştirmelerine ihtiyacı bulunmaktadır. Bilindiği üzere, Serbest Bölge uygulamaları günümüzde ivme kazanmıştır ve Berbera'da bir serbest bölge kurulması çalışmaları yapılmaktadır. Mogadişu ve Bosasso'da benzer yapılar oluşturmak için uzun bir kıyı şeridine sahip olan Ülke, liman altyapısının yanı sıra balıkçılık iskeleleri, derin deniz balıkçılığı ve soğuk depolama zinciri ve elleçleme geliştirme potansiyeline sahiptir.

Başlıca havalimanları Mogadişu, Hargeisa, Bosasso, Garowe ve Kismayo'dadır. Somali Sivil Havacılık Otoritesi'nin IATA ve ICAO ortaklığıyla yürüttüğü çabalarla Somali, 30 yılı aşkın bir süre sonra A sınıfı hava sahası sınıflandırmasını geri kazanmaya çalışmaktadır. Ülkede Türk Hava Yolları, Katar Hava Yolları, Etiyopya Hava Yolları ile ülke içinde ve dışında transit taşımacılık yapan yerel havayolu şirketleri faaliyet göstermektedir. Son yıllarda komşu ülkelerle yapılan düzenli uçuşlar ile diasporadan dönenler, ziyaretçiler, hac ziyareti yapanlar nedeniyle yolcu trafiğinde önemli bir gelişme yaşanmaktadır. Havacılık sektöründe fırsatlar arttıkça, Somali merkezli havayolları sektörde ortaklıklar ve yatırımlara başvurulmaktadır. İş ve yatırım fırsatları arasında; havalimanı yolcu terminalleri, pistler, yer hizmetleri, havalimanı kargo elleçleme ve operasyonları alanlarında kamu-özel sektörü işbirliği geliştirme modelleri ve yerel havayolu genişlemesi için sermaye enjeksiyonları ve krediler yoluyla özel sektör finansmanı ve ortaklıkları yer almaktadır. Nitekim, Daallo Airlines, 2023 yılında Ülkeye yeni uçaklar sağlamak üzere ACC Aviation ile bir anlaşma imzalamıştır.

Somali, daha önce kurucusu olduğu Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı'nın (COMESA) üye ülkelerindendir (2018'de tekrar üye olmuştur). COMESA, serbest ticaret alanı kurmayı amaçlayan bölgesel bir ticaret bloğudur. COMESA'nın vizyonu bölge toplumu için yüksek yaşam standartlarına sahip, Afrika Ekonomik Topluluğu'na katılmaya hazır, tamamen entegre, uluslararası alanda rekabetçi bir bölgesel ekonomik topluluk olmaktır. Blok, yaklaşık 400 milyonluk bir nüfusa sahip 19 Doğu, Güney ve Kuzey Afrika ülkesini kapsamaktadır.

Somali, Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Alanı (AfCFTA) antlaşmasını Hükümet nezdinde onaylayan ilk Afrika ülkeleri arasındadır. Dolayısıyla AfCFTA'ya üye olma yolundadır (Antlaşma parlamento tarafından onaylanmamıştır). AfCFTA, mal ve hizmetlerde serbest ticaret için tek bir pazar oluşturmayı, malların %90'ındaki tarifeleri ortadan kaldırarak ve Afrika içi ticareti teşvik ederek Afrika genelinde tek bir pazar oluşturmayı amaçlamaktadır. Tüccarların ve yatırımcıların kıta

genelinde serbest dolaşımını sağlamayı ve daha iyi entegrasyon yoluyla Afrika içindeki ticareti genişletmeyi amaçlamaktadır.

Somali, 2024'te resmen Doğu Afrika Topluluğu'na (EAC) katılmıştır. Bir üye olarak Somali, bu bölgesel bloğun sunduğu ticaret kolaylaştırma ve ekonomik iş birliğinden faydalanacaktır. EAC, Somali'nin Doğu Afrika içindeki ticaretini artırması ve daha büyük bir pazara girmesi için bir platform sağlayacaktır.

Somali-Etiyopya arasındaki tarihsel süreç içerisinde yoğun ve iyi yönde gelişen bir ticari varlığın, özellikle resmi düzeyde ticaretin iyi yönde seyrettiği yönünde bilgiler sınırlıdır. Sınır ülkeleri olmaları hasebiyle Etiyopya ve Somali arasındaki ticaret devam etmektedir ve bu ticaret büyük ölçüde gayrı resmi olup, insanların ve malların sınır ötesi hareketleriyle kolaylaştırılmıştır. 2024 yılında Somali ve Etiyopya, ekonomik bağları derinleştirmeyi ve sınırları boyunca mal ve hizmet akışını kolaylaştırmayı amaçlayan bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır. Bu Metin, iki Ülke ticaret ilişkilerini resmileştirmeye doğru atılmış bir adım anlamına gelmektedir. Ayrıca, Ülke ticaretinde çok önemli bir yeri olan canlı hayvan ticaretinde; hayvan sağlığı ve hijyen konularında gerekli tedbirlerin alınmasına ilişkin Somali ile Etiyopya arasında 2019 yılında bir Mutabakat Zaptı (MoU) imzalanmıştır.

Ayrıca son on yılda Somali, bazı komşu ve Orta Doğu ülkeleriyle çeşitli ticaret anlaşmaları imzalamıştır. Somali'nin Türkiye, Kenya, Uganda, Etiyopya, Cibuti, BAE, Katar, Güney Afrika, İtalya, Suudi Arabistan, Pakistan, Sudan ve Çin ile ikili ticaret anlaşmaları bulunmaktadır.

2. Somali'nin Tarihsel Limanları:

- **Mogadişu:** Bölgenin en eski ve önemli limanlarından biridir. Bu liman, 10. yüzyıldan itibaren Arap tüccarlar, Persler, Osmanlılar, Avrupalı denizcilerin uğrak yeri olmuştur. Mogadişu, tarihsel olarak Somali'nin kültürel ve ticaret merkezi olmanın yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nun ilgisini çeken önemli bir liman kenti olmuştur. Ülkenin en büyük limanlarından biri olan Alport Mogadişu, ülkedeki dış ticaretin önemli bir kısmını gerçekleştirmektedir. 2014 yılından itibaren, Albayrak Grubu tarafından işletilmektedir. Albayrak Grubu, Somali hükümetiyle yaptığı anlaşma kapsamında, limanın altyapısı modernize edilmiş ticaret kapasitesi artırılmıştır. Liman, Somali'nin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Albayrak Group'un Somali ile olan işbirliği, Türkiye'nin Somali'ye yönelik artan ekonomik ve ticari ilgisinin bir parçasıdır. Türkiye, son yıllarda Somali'ye önemli yatırımlar yapmış ve bu bağlamda Albayrak Group'un projeleri, Somali'nin altyapı gelişimine önemli katkılar sağlamaktadır. Albayrak Group, sadece Mogadişu Limanı ile sınırlı kalmayıp, diğer Somali limanları için de modernizasyon projeleri üzerinde çalışmaktadır. Bu limanlar, sadece Somali'nin değil, aynı zamanda Doğu Afrika'nın deniz ticaretini güçlendirecek önemli merkezlerdir. Bu projeler, Somali'nin bölgesel ticaret kapasitesini artıracak ve uluslararası limanlarla entegrasyonunu hızlandıracaktır. Ayrıca Albayrak Group, Somali'deki ticaretin daha verimli hale gelmesi

için lojistik merkezleri kurmayı planlamaktadır. Bu projeler, depolama alanları, nakliye ve dağıtım merkezleri gibi alanlarda modern altyapılar inşa ederek, bölgesel ve uluslararası ticaretin artırılmasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

- **Zeyla (Saylac):** Somali'nin batısında, Aden Körfezi'ne yakın bir liman olan Zeyla, antik çağlardan itibaren önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Zeyla, Somali'nin erken tarihinde özellikle 9. ve 10. yüzyıllarda Arap tüccarlarının ticaret yaptığı önemli deniz limanlarından biridir. Günümüzde aktif bir liman konumunda değildir.
- **Berbera:** Somali'nin kuzeybatısında, tarihi bir öneme sahip olan Berbera, özellikle 7. yüzyıldan itibaren Araplar, Osmanlılar, Avrupalılar ve diğer tüccarlar tarafından kullanılmıştır. Berbera, özellikle Yemenli tüccarlarla bağlantılı olmuş sahil boyunca stratejik önemini korumuştur. Günümüzde, Birleşik Arap Emirlikleri'nin sahip olduğu DP World şirketi tarafından işletilmektedir. Etiyopya'nın ihracatının önemli bir kısmını karşılamaktadır. DP World, 2016 yılında Somaliland hükümeti ile 30 yıl süreyle Berbera Limanı'nı işletme anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşma, DP World'ün limanın altyapı geliştirmesini ve genişlemesini, operasyonel verimliliği artırmasını ve ticaret hacmini büyümesini sağlamaktadır. Berbera Limanı'nın DP World tarafından modernize edilmesi, sadece Somaliland için değil, Orta Doğu ve Doğu Afrika için de önemli bir stratejik adımdır. Bu gelişmeler, bölgenin ticaret kapasitesini artırarak hem yerel hem de küresel ekonomiye katkı sağlamaktadır.
- **Bosaso:** Somali'nin kuzeydoğusunda, Aden Körfezi'ne oldukça yakın bir konumda bulunur ve tarihsel olarak bölgenin deniz ticaretinin merkezi olmuştur. Somali'nin İngiliz ve İtalyan kolonileri tarafından kontrol edilen dönemlerinde stratejik bir liman olarak kullanılmıştır. Günümüzde, Birleşik Arap Emirlikleri'nin sahip olduğu DP World şirketi tarafından işletilen Liman, Afrika Boynuzunun uç tarafında olması hasebiyle oldukça önemli bir konumdadır. DP World, 2017 yılında Bosaso Limanı işletme haklarını devralmak için Puntland hükümetiyle bir anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşma, Bosaso Limanı'nın gelişiminde DP World'ün tecrübesi ve küresel lojistik ağından faydalanılmasını sağlamaktadır.
- **Baraawe (Brava):** Baraawe, Somali'nin güneyinde, tarihsel olarak çok önemli bir liman kenti olmuştur. 13. yüzyılda liman, Somali'nin Swahili kültürünün etkisi altında bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Baraawe'nin, Araplar, Persler ve Afrikalı tüccarlarla sıkı ticari ilişkileri olmuştur. Günümüzde aktif bir konumda değildir.
- **Merca:** Merca, Somali'nin güney kıyısında bulunan bir başka eski limandır. Bu liman, tarih boyunca Arap tüccarlar için önemli bir ticaret noktası olmuştur. Ayrıca 14. yüzyılda, Zengid ve Memlük dönemlerinde de önemli bir şehir olmuştur. Günümüzde limanın geliştirilmesine yatırım çağrısı yapılmaktadır. Mevcut haliyle iskele/rıhtım sınıfı bir tesis olarak sınıflandırılan liman, bölgesel ticareti ve ekonomik bağlantıyı geliştirmek için önemli fırsatlar sunmaktadır. Limanın bölgeyi Afrika Boynuzundaki ithalat ve ihracat için rekabetçi bir geçit konumuna getirmesi beklenmektedir.

- **Hobyö:** Somali'nin Orta Doğu ve Hint Okyanusu arasında önemli bir geçiş noktası olan Hobyö, 19. yüzyılda da aktif bir liman olarak bilinmekteydi. Somali'nin eski ticaret yolları üzerinde bulunan Hobyö, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Avrupalıların da ilgisini çekmiştir. Günümüzde, Hobyö Investment Co. ile Ankara Merkezli Metag Holding arasında Hobyö Liman İnşaatı ve işletimi projesi 7.10.2024 tarihinde imzalanmıştır. Liman inşaatının yaklaşık 3 yıl sürmesi planlanmaktadır. Projeyi üstlenen Metag Holding ile geniş bir paydaş profiline sahip Hobyö Investment Co. arasında varılan anlaşma gereği Metag Holdingin 75 yıl süreyle limanı işleteyeceği, Liman'da %30 pay sahibi olacağı sözleşmeye bağlanmaktadır. Dünyada birkaç emsali bulunan ve “Inland” olarak tabir edilen yeni bir konseptte uygun olarak inşa edilmesi planlanmaktadır. Inland limanlar, deniz taşımacılığı ile kara taşımacılığını birbirine bağlayan niteliğe sahip olup; ticaret ve mal taşımacılığı (özellikle büyük yük gemileriyle taşımacılık), yük taşıma ve lojistik faaliyetlerinin koordinasyonu ile ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve ekonomik kalkınmayı sağlamaktadır.
- **Kismayo:** Kismayo, Somali'nin güneydeki en önemli limanlarından biridir ve özellikle Arap tüccarlarının ilgisini çekmiştir. Aynı zamanda Osmanlılar ve Avrupalı denizciler tarafından da kullanılmıştır. Kismayo Limanı'nın potansiyelini arttırmak ve modernize etmek için çeşitli projeler ve yatırımlar yapılmaktadır. Balıkçılık ve tarım sektörleri için önemli bir liman olan Kismayo, özellikle deniz ürünlerinin ihraç edilmesinde büyük bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda tarım ürünlerinden muz, susam, mısır ve şeker kamışı gibi ürünlerin ihracatı da yapılmaktadır. Limanı Gulf Petrochem Group işletmektedir. 2014 yılında bu şirket, Somali hükümeti ve Jubaland bölgesindeki yerel yönetimle anlaşma yaparak limanın işletme haklarını devralmıştır. Gulf Petrochem Group, limanın yeniden modernizasyonu ve altyapısının geliştirilmesini sağlamaktadır.
- **Garacad:** Mogadişu'ya 700 KM, Bosaso'ya 920 KM ve Berbera'ya (kıyı mesafesi) 1400 KM uzaklıkta yer almaktadır ve en derin limandır (-12M). Yerel paydaşlar ve halka açık Wadaagsan LLC Şirketi (WSC) arasındaki ortaklıkla geliştirilen Puntland'daki en önemli altyapı projelerinden biridir. 84 KM karelik bir alanı kaplayan Garacad liman kapasitesi, talebin çok üzerinde olan yıllık 3.500.000 ton olarak hesaplanmaktadır. Garacad Seaport, inşa halindeki yeni bir konteyner terminalidir. Yeni liman, Afrika boynuzu, orta Somali ve Etiyopya'nın güneydoğu bölgesini, özellikle Arap Körfezi ve Asya olmak üzere daha geniş dünyaya erişilebilir ticaret yollarına açmak için planlanmıştır. Limanın ayrıca Puntland ve Etiyopya arasındaki ekonomik bağları güçlendirmesi, Etiyopya'ya ihracat ve ithalat için güvenilir bir çıkış noktası sağlaması ve böylece bölgesel ekonomik entegrasyonu teşvik etmesi beklenmektedir.
- **Galkayo:** Galkayo, Somali'nin iç bölgelerinde yer alan liman Araplar tarafından kullanılan eski zamanlarda denizle bağlantılı olarak önemli bir liman rolü oynamıştır.
- **Qalafo:** Qalafo, Araplar ve Persler tarafından tarihsel olarak kullanılan bir liman olup, deniz yoluyla gelen tüccarlar için önemli bir bağlantı noktasıydı.

- **Taleh:** Somali'nin kuzeyinde yer alan Taleh, Osmanlılar ve bazı Avrupalı güçler tarafından deniz ticareti için kullanılan bir limandı.
- **Eyl:** Eyl, Somali'nin kuzeydoğusunda, eski dönemlerde Araplar ve Osmanlılar tarafından kullanılan bir limandır. Bu liman, stratejik konumu nedeniyle önemli bir denizcilik noktasıdır.
- **Shalanbood:** Shalanbood, özellikle Arap tüccarları ve Osmanlılar tarafından tarihsel olarak kullanılan eski bir limandır. Bu liman, Somali'nin iç bölgelerine yakın ve ticaret yolları üzerinde önemli bir noktada bulunmaktadır.
- **Sanaag:** Somali'nin kuzeydoğusunda bulunan bir liman olup, Araplar tarafından eski dönemlerde kullanılmış ve daha sonra Osmanlı İmparatorluğu tarafından kullanılmıştır.
- **Bender Cassim (Bender Qassim):** Somali'nin güneydoğusunda, Arap tüccarları ve Osmanlı İmparatorluğu tarafından kullanılan önemli bir limandır. Bu liman, bölgedeki deniz ticaretinin önemli merkezlerinden biri olmuştur.
- **Laas Geel (Laas Gaal) :** Tarihi boyunca bölgedeki medeniyetlerin dikkatini çekmiştir. Araplar ve Persler, burada ticaret için önemli bir merkez oluşturmuştur.
- **Aluula:** Somali'nin kuzeydoğusunda yer alan zengin ticaret ağlarına sahip eski bir limandır ve Arap tüccarları tarafından kullanılmıştır.
- **Fadhigad:** Tarihsel olarak ticaretin yapıldığı bir liman olup, Osmanlılar tarafından da kullanılmıştır.
- **Jowhar:** Somali'nin iç bölgelerinden biri olup deniz yoluyla doğrudan bir liman olmasa da, bölgedeki tüccarların denizle bağlantı kurduğu bir merkez olmuştur.
- **Bender Beila:** Arap tüccarları ve Osmanlı İmparatorluğu tarafından kullanılan eski bir liman yerleşimidir.
- **Qandala:** Somali'nin kuzeydoğusunda yer alan önemli bir ticaret limanıdır. Bu liman, Araplar ve Osmanlılar tarafından kullanılmıştır.

Lojistik tarih boyunca stratejik bir kaldıraç olmuştur. Osmanlı dönemi ve tarihsel süreçte Somali limanlarının işlevselliği korunmuştur.

Limanlar, Somali'nin zengin denizcilik kültürünün ve bölgesel ticaretin önemli bir parçası olmuş, sadece bölgesel değil, küresel ticaret için önemli bir rol oynamış, önemli medeniyetlerle bağlantılı olmasını sağlamıştır. Arap, Osmanlı ve Avrupalı denizciler, bu limanlardan faydalanarak deniz

ticaretini geliştirmiş, kültürel ve ekonomik etkileşimler gerçekleştirmiştir. Somali, limanlar aracılığıyla, ticaret, balıkçılık ve hayvancılık gibi alanlarda büyük bir rol oynamış, Orta Doğu, Hindistan, Çin ve Avrupa ile önemli ticaret bağlantıları kurmuştur.

Somali'nin Aden Körfezi'ndeki stratejik konumu, bu bölgenin dünya denizcilik ticaretinde önemli bir geçiş noktası haline gelmesini sağlamakla birlikte güvenlik sorunları taşımacılık için büyük bir engel oluşturabilmektedir. Devriye görevi gibi çeşitli güvenlik tedbirlerinin yanı sıra bölgesel ve uluslararası denizcilik anlaşmaları ve iş birlikleriyle deniz güvenliği güçlendirilmesi önem arz etmektedir.

3. Lojistik Kavramı ve Kapsam Alanı

Genel anlamda mal, hizmet ve bilgi akışlarının planlanması, uygulanması ve yönetilmesi sürecini ifade eden lojistik, tedarik zincirinin bir parçası olarak, ürünlerin doğru zamanda, doğru yerde, doğru miktarda ve uygun maliyetle taşınmasını ve dağıtılmasını sağlamaktadır. Bu süreç, malzeme, ürün ve hizmetlerin üretim noktalarından tüketim noktasına kadar olan yolculuğunda çeşitli işlemleri kapsamaktadır. Lojistiğin temel amacı, işletmelerin ve organizasyonların mal ve hizmetlerin müşterilere doğru zamanda, doğru miktarda ve en düşük maliyetle ulaşmasını sağlamaktır. Bu süreç, operasyonel verimlilik, müşteri memnuniyeti ve maliyet kontrolü gibi faktörlerle doğrudan ilişkilidir.

- **Taşıma:** Malların bir yerden başka bir yere taşınması süreci. Bu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu ve demir yolu ile yapılabilmektedir. Lojistiğin en temel bileşenlerinden biri olarak taşımacılık, maliyetleri düşürüp verimliliği etkilemektedir.
- **Depolama:** Ürünlerin veya malzemelerin, talep edilene kadar güvenli ve uygun koşullarda saklanmasıdır. Depolama, envanter yönetimiyle bağlantılıdır ve ürünlerin kaybolmadan, hasar görmeden ve doğru bir şekilde saklanmasını sağlamaktadır.
- **Envanter Yönetimi:** Ürünlerin ve malzemelerin envanterinin izlenmesi ve yönetilmesi sürecini kapsamaktadır. İyi bir envanter yönetimi ile şirketlerin gereksiz stoklardan kaçınmaları ve doğru zamanda doğru miktarda malzeme temin etmeleri sağlanmaktadır.
- **Dağıtım:** Ürünlerin nihai müşterilere, perakendecilere veya dağıtım noktalarına ulaşmasını sağlama sürecidir. Dağıtım, lojistiğin müşteri taleplerine hızlı ve verimli bir şekilde cevap vermesini sağlamaktadır.
- **Paketleme:** Ürünlerin taşınması ve depolanması için uygun şekilde paketlenmesi, ürünün güvenliğini sağlamanın yanı sıra, taşıma ve depolama süreçlerini de kolaylaştırmaktadır.
- **Gümrük ve İthalat-ihracat İşlemleri:** Uluslararası ticaretin bir parçası olarak gümrük işlemleri, ithalat ve ihracat süreçlerinin yönetilmesini kapsamaktadır.
- **Bilgi Yönetimi:** Lojistik süreçlerin yönetilmesinde bilgi akışının yönetilmesi ile teknolojik sistemler aracılığıyla lojistik süreçlerinin izlenmesi, takibi ve verimliliğinin artırılması sağlanmaktadır.

- **Geri Dönüşüm ve Atık Yönetimi:** Malların geri dönüşümünü ve atıkların yönetilmesini içeren süreçler, özellikle sürdürülebilirlik ve çevre koruma açısından önemli rol oynamaktadır.

4. Sınanmalar ve Lojistik Sektöründe Yaşanan Gelişmeler

Lojistik sektörü denilince içerisinde kriz kelimesi geçmeden bir cümle kurmak her geçen gün biraz daha zorlaşmaktadır. Rusya-Ukrayna krizi, Ortadoğu krizi, Süveyş krizi ve iklim krizi vs. Tüm bunlar lojistiği küresel olarak baskı altına almakta, yeni şekillenmelere yol açmaktadır.

Küresel tedarik zincirlerinin jeopolitik krizler nedeniyle daha kırılgan hale geldiği günümüzde; tedarik zincirinde yenilikçi yaklaşımlar, yapay zeka ve dijitalleşme, sürdürülebilir lojistik ve lojistiğin geleceği, geleceğin lojistiği başlıkları altında güncel tartışmalar yapılmakta, sorunların çözümünde sektörler arasındaki iş birliğinin önemine işaret edilmektedir.

Dijitalleşme ve yapay zekanın önem kazandığı sektörde verimliliği artırma, maliyetleri düşürme ve müşteri memnuniyetini yükseltme konusundaki potansiyeli artırabilme hedefi ile güncel çalışmalar yürütülmektedir.

Küreselleşen dünyada lojistiğin yalnızca mal ve hizmet taşımacılığıyla sınırlı olmadığını, aynı zamanda ekonomik büyüme, ticaret ve refahın temel taşıını oluşturduğu, dünya ticareti büyük bir dönüşümden geçtiği gerçeğiyle birleştirildiğinde lojistiğin, üretim ve satış kadar önemli hale geldiği dolayısıyla lojistiğin bir ülkenin kalkınmasında kritik bir stratejik unsur olduğu bilinmektedir.

Türkiye lojistik sektöründe 100 milyar dolarla dünyada 11'inci sırada yer almaktadır. Türkiye'nin 2030 yılına kadar uluslararası lojistik ağlarının merkezi haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Türkiye'nin ihracat taşımalarının %74'ü denizyolu, %21'i karayolu ve %1'lik kısmı demiryoluyla gerçekleştirilmektedir. Teslimatta bir günlük gecikmenin, zamana dayalı ürün ihracatında %7'ye yakın düşüşe neden olduğu hesaplanmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde lojistik maliyetlerin nihai ürün içerisindeki payı %10-15 seviyesinde iken, gelişmekte olan ülkelerde ise verimsizlik nedeniyle %15-25 arasında seyretmekte olup ihracatçıların maliyet baskısıyla mücadele etmesine yol açmaktadır.

Limanlar Türkiye'nin lojistik altyapısının belkemiğini oluşturmaktadır. Akdeniz, Ege ve Karadeniz kıyılarındaki limanlar, yük taşımacılığı ve denizcilik hizmetleri açısından stratejik öneme sahiptir. Özellikle son dönemde ortaya çıkan ticaret koridorları açısından Türkiye'nin lojistik stratejilerindeki yeri ve önemi yadsınamaz. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Kalkınma Yolu Projesi gibi küresel projeler, Türkiye'yi Asya, Ortadoğu, Afrika ile Avrupa arasında önemli bir transit ülke haline getirmektedir. Bu tür projeler, Türkiye'nin lojistik ağlarını genişleterek uluslararası ticaret ilişkilerini güçlendirmektedir.

Öte yandan, THY Kargo yapılanması, dünya hava kargo pazarında üçüncü sıraya yükselmiş ve 106'sı kargo olmak üzere 367 farklı noktaya hizmet vererek dünyanın en geniş taşıma ağına sahip hava kargo şirketi olmayı başarmıştır. 2022'de İstanbul Havalimanı'nda başlatılan SmartIST ile, 2.2 milyon tonluk kapasitesiyle Avrupa'nın tek çatı altındaki en büyük hava kargo tesisi olmayı başarmıştır. 2026 sonunda ikinci fazın tamamlanmasıyla kapasitenin 4.5 milyon tona çıkarılacağı beklenmektedir.

Pandemi öncesinde tedarik zinciri yönetimi, kırılganlıklar, entegre taşıma koridorları ve dijitalleşme Lojistik sektörünün gündeminde iken, pandemi sonrası dönemde krizler sektörü temelden etkilemiş, Rusya-Ukrayna savaşı, Ortadoğu'daki krizler, Süveyş Kanalı tıkanıklıkları ve iklim krizi gibi gelişmeler sektörü baskı altına almış, yeniden şekillendirmiştir.

Lojistikte hız, doğruluk ve maliyet en önemli unsurlar olarak ön plana çıkmıştır. Lojistik süreçleri daha verimli hale getirebilmek için, özellikle depo kurulumu, araç içindeki yükün düzenlenmesi ve yükün taşınma şekli depo alanının daha verimli kullanılması, kullanılacak paketleme türlerinin optimize edilmesi, taşınacak yükün hangi araçta nasıl bir düzenle taşınacağına kadar uzanan süreçlerle sistemin daha verimli hale getirilmesi gerektiği tartışılmaktadır. Entegre yazılımlar kullanarak uçtan uca depo ve lojistik süreçlerinin optimizasyonu sağlanabilmektedir. Siparişlerin sevkiyata hazırlanması aşamasında, hangi koli tiplerinin hangi ürünlerle eşleştirileceği önceden belirlenmekte, paketleme süreci bu doğrultuda gerçekleştirilmektedir. Bu süreçlerin her bir aşamasında doğru veri kullanımı ile lojistik süreçlerin verimli bir şekilde yönetilmesini sağlamaktadır. Özellikle rota optimizasyonu ve stok optimizasyonu gibi süreçler büyük önem taşımaktadır. Lojistiğin doğası gereği güvenlik her zaman önemlidir. Zira, ürünlerin doğru bir şekilde teslim edilmemesi veya kaybolması durumunda lojistik süreçleri eksik kalmaktadır.

Dünya ticaretinin %88'i gemilerle taşınmaktadır, zaman hassasiyeti olan ürünler havayolu kargolarıyla taşınmakta, kara araçları lojistikte en fazla kullanılan araçlar olarak önemini korumakta ve depolama saklamak için en çok tercih edilen alanlar olmaktadır. Bütün bu süreçlerde planlama, gümrükleme, yakıt sağlama gibi lojistik ekosistemi önemli unsurlardır.

Enflasyon, makro ekonomik çalkantılar, jeopolitik çatışmalar, siber riskler ve iklim değişikliği gibi faktörler, önümüzdeki yıllarda lojistik sektörünün karşılaşacağı başlıca riskler olacaktır.

Pandeminin ve ülkelerin giderek yaygınlaşan koruma politikalarının etkisiyle globalleşme sürecinin sekteye uğradığı; küresel ticaretin giderek daha çok bölgesel düzeyde şekillendiği görülmektedir. Bu durum, lojistik sektöründe önemli değişimlere yol açacaktır. Özellikle kuzey ve güney sınırlarında yaşanan anlaşmazlıklar, savaşlar, Kuzey ve Güney Koridorlarını ciddi bir şekilde etkilemektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin Orta Koridor'daki rolü önem kazanmaktadır.

Günümüzde Kızıldeniz'deki güvenlik sorunları nedeniyle dünya konteyner trafiğinin bir bölümünün geçtiği Süveyş Kanalı'nın %70 oranındaki hacminin Ümit Burnu'na doğru yönlendiği de bilinmektedir. Bu gibi gelişmeler, tedarik zincirini derinden etkilemektedir. Dolayısıyla tedarik zincirinin dayanıklılığını ve esnekliğini arttırmak için alternatif çözüm yolları geliştirilmektedir.

Tedarik zinciri yönetimi sürecinde coğrafya çok önemli bir rol oynamaktadır. Tedarik zinciri yöneticileri, coğrafyanın getirdiği avantajları ve dezavantajları analiz etmektedirler.

Süveyş Kanalı'ndaki krizle birlikte dünya çapında büyük bir türbülans yaşanmıştır. Bazı ticaret kanallarının tamamen tıkanması, yeni satış kanallarının açılmasına yol açmaktadır. Süveyş gibi önemli bir suyunun uzun bir süre atıl kalması, aylar süren transit sürelerle, inanılmaz yüksek bir frekansla dalgalanan navlun fiyatlarına yansımaktadır. Türbülans ve belirsizlik ortamında esnekliği sağlamak için stok yönetimi kritik bir hale gelmekte, artan maliyetleri dengeleyebilmek için doğru talep tahmini yapılması önem kazanmaktadır.

Lojistiğin en büyük bileşenlerinden denizyolu konteyner taşımacılığında dikkat çeken karlı gelişmeler yaşanmaktadır. Müthiş bir pazar payı olan konteyner gemisi üretiminde en büyük üretim kapasitesi, Çin'in eline geçmiş bulunmaktadır. Doğu Akdeniz kıyılarında, Mısır Limanları da dikkat çekmektedir. Sürecin yakından takip edilmesi, Türkiye'nin dünya transit ticaretinden daha çok pay alabilme potansiyelinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

5. Liman, Lojistik Altyapı Eksiklikleri ve Yaşanan Sorunlar

Türkiye'den Somali'ye yapılan taşımaların varış süreleri, kullanılan rotaya ve hava koşullarına bağlı olarak değişiklik göstermektedir (yaklaşık 20-35 gün). Bu süreler kullanılan rotaya, geminin hızına ve hava koşullarına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Ayrıca yaşanan zorluklar; güvenlik sorunları, liman altyapısı eksiklikleri, uzun mesafe ve zorlu deniz yolları, gümrük prosedürleri ve ticaret düzenlemeleri, yüksek sigorta maliyetleri ve lojistik koordinasyonu eksiklikleri gibi faktörlerden kaynaklanmaktadır. Bu zorluklar, taşıma sürelerini, maliyetleri ve taşımacılığın verimliliğini etkilemektedir. Bu nedenle, Türkiye ve Somali arasındaki taşımacılığın iyileştirilmesi için güvenlik önlemleri, altyapı yatırımları ve lojistik iyileştirmeler gibi çözüm odaklı adımlar atılması önem arz etmektedir. Limanların daha verimli çalışabilmesi, konteyner elleçleme, dijitalleşme ve modern gemi tekneleriyle desteklenen lojistik merkezlerinin kurulmasını gerektirmektedir.

- Somali'deki limanlar yeterince gelişmiş değildir. Taşıma kapasitelerinin artırılması, terminal, konteyner elleçleme, depo ve diğer lojistik altyapıların modernize edilmesi gerekmektedir.
- Limanlardaki dijitalleşme ve otomasyon eksiklikleri, gemi hareketlerinin takibini, gümrük işlemlerini ve yük teslimatlarını zorlaştırmaktadır. Bu durum, taşıma sürelerinin uzamasına ve lojistik verimsizliklerine yol açabilmektedir.
- Türkiye'nin bazı limanlarında yoğunluk yaşanması, Somali'ye direkt taşımacılık hatlarının olmaması, taşımacılığı daha karmaşık hale getirebilmekte yoğunlukla, transit limanlar üzerinden taşıma yapılmasını gerektirmektedir.
- Somali'deki gümrük ve ticaret düzenlemeleri alt yapısının yetersizliği, ticaretin hızını etkileyebilmektedir. Gereksiz bürokratik engeller ve prosedürler taşıma sürecini uzatabilmekte, ek maliyetlere yol açabilmektedir.

- Farklı ticaret düzenlemeleri, gümrük tarifeleri, vergi oranları Türkiye ile yapılan taşımacılıkta, ticaretin ve taşımacılığın karmaşıklığını artırabilmektedir.
- Somali'nin çevresindeki deniz yollarında güvenlik riskleri nedeniyle, taşımacılık şirketleri daha yüksek sigorta primleri ödemek zorunda kalabilmektedir. Bu durum, taşıma maliyetlerini önemli ölçüde artırabilmektedir.
- Türkiye ile Somali arasındaki taşımacılıkta lojistik koordinasyon eksiklikleri yaşanabilmektedir. Gemi taşımacılığı için limanlar arasında koordinasyon eksiklikleri, taşımacılığın verimli bir şekilde işlenmesini engelleyebilmektedir.
- Somali içindeki karayolu altyapısı da zayıf olduğu için, denizle gelen malların iç bölgelere taşınmasında zorluklar yaşanabilmektedir. Bu, lojistik zincirinin her aşamasında ekstra gecikmelere ve maliyet artışına yol açabilmektedir.
- Türkiye'den Somali'ye taşınacak ürünlerin temininde yaşanan tedarik zinciri sorunları da deniz taşımacılığını etkileyebilmektedir. Özellikle tarım, inşaat malzemeleri ve sanayi ürünleri gibi birçok sektörde, zamanında temin ve teslimat sorunları yaşanabilmektedir.
- Özellikle Puntland Eyaletinde gümrük işlemleri ve Somali genelinde tıbbi ürünlerin ithalatında gümrük işlemleri önemli bir sorun teşkil etmeye devam etmektedir. Vergi muafiyetlerinin belirsiz tutarsız uygulamaları, bürokratik engeller ve gecikmiş bakanlık onayları nedeniyle devam eden gecikmeler ve karmaşıklıklar temel malların zamanında ithalatını engellemektedir.
- Ulaşım ağının önemli bir kısmının asfaltlanmamış ve kötü durumda olması kara taşımacılığını ciddi şekilde engellemektedir. Uçak pistlerinin önemli kısmı ya erişilemez durumdadır ya da acil onarım/tadilat gerektirmektedir. Ayrıca, yüksek hava yolu teslimat maliyetleri, ulaşılması zor bölgelere teslimatı sınırlamaktadır. Mevsimsel su baskınları nedeniyle, yollar, uçak pistleri ve köprüler hasar görmüş olup ulaşım zorluklarını artırmaktadır. Gemi taşımacılığı altyapısının sınırlı olması ve yetersiz liman tesisleri nedeniyle ciddi potansiyele sahip deniz taşımacılığı yeterince kullanılamamaktadır.
- Özellikle Güney Orta Somali'de belirli bölgelere erişim, güvenlik nedeniyle kısıtlı kalmaya devam etmektedir. Afrika Barış Gücü ATMIS'in belirli yerlerden potansiyel olarak geri çekilmesi, insani yardımın zamanında iletilmesini zorlaştırabilmekte, engelleyebilmektedir.
- Özellikle Mogadişu ve Baidoa'daki önemli lojistik merkezlerindeki mevcut depolama tesisleri artan talebi karşılamada yetersiz kalmaktadır. Yeterli depolama alanının olmaması, tıbbi malzemeler, aşılarda ve temel gıda malzemeleri gibi sıcaklığa duyarlı ürünlerinin önceden tedarik edilmesini ve depolanmasını zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla, Somali genelinde sıcaklık kontrollü depolamaya ihtiyaç duyulmaktadır. Öte yandan, temel gıda maddeleri kısa sürede kullanılamaz hale gelebilmekte acil müdahale operasyonları da risk oluşturabilmektedir.

- İnsani yardım faaliyetleri arasındaki koordinasyon yetersiz kalmaktadır. Yardım organizasyonlarının ortak lojistik toplantılarının ötesinde gelişmiş bir iş birliği sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. İnsani yardımların dağıtımının verimliliğini optimize etmek için STK kuruluşları, Hükümet organları ve yerel topluluklar arasındaki etkileşimin iyileştirilmesi gerekmektedir. Bunun için lojistik ve bilgi yönetim sistemlerinin güçlendirilmesi, sahadaki insani yardım ortakları ile hükümet kurumları arasındaki iş birliğinin artırılması önemlidir.
- Genel olarak eğitim ve kaynak kısıtlaması nedeniyle kuruluşlar ve toplumsal düzeyde kapasite geliştirme, eş güdüm faaliyetlerine gereksinim duyulmaktadır.

6. Somali’de Taşımacılık ve Öneriler

Gemi taşımacılığında Somali'nin potansiyel doğal kaynakları ile uyumlu bir taşımacılık ağı gereksiniminin yanı sıra yenilenebilir enerji kaynakları destekli yenilikçi teknolojiye ihtiyacı bulunmaktadır. Ülkenin önemli ölçüde rüzgar ve güneş enerjisi potansiyeli bulunmaktadır.

Geleneksel deniz taşımacılığı dışında, Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) taşımacılığı da alternatif bir seçenek olabilecektir. Bu tür taşımacılık, araçları doğrudan gemilere yükleyip boşaltma imkanı sağlayarak, özellikle otomobil ve ticaret malları taşımacılığında daha hızlı ve verimli bir çözüm sunabilecektir.

Deniz yolu ve bağlantılı karayolu taşımacılık potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda, Somali bölgesel işbirliği ve ticaret için büyük avantaj sağlayabilecektir.

- Bölgesel ticaret koridorları ve lojistik işbirlikleriyle Etiyopya, Kenya başta olmak üzere Somali’nin, Afrika'daki diğer ekonomik güçlerle bölgesel ticaret anlaşmaları yaparak gemi taşımacılığı ağını genişletme, bölgeler arası bağlantılar ve lojistik altyapı ile desteklenen daha geniş taşımacılık koridorlarını oluşturma potansiyeli bulunmaktadır.
- Özel ekonomik bölgeler ve lojistik park uygulamalarıyla ticaret hacmini artıracak, denizcilik ve taşımacılık sektörünü destekleyecek özel ekonomik bölgeler (SEZ) ve lojistik parklar kurulması ile Somali’de gemi taşımacılığı, liman hizmetleri, antrepo alanları ve gümrük işlemleri gibi işlemler daha verimli hale getirilebilecektir. Zira Türk şirketlerinin yeni geliştirdikleri/geliştirecekleri alternatif liman projeleriyle, Somali'nin denizcilik sektöründe kalkınmasını hızlandırarak, uluslararası ticaretin büyümesine katkıda bulunma potansiyeli bulunmaktadır.

İkili ticaret hacminin artmasıyla birlikte Türkiye’den Somali’ye deniz taşımacılığında etkili çözüm olarak, lojistik altyapı, güvenlik risklerinin giderilmesi, verimlilik, zaman ve maliyet etkenleri göz önünde bulundurularak optimize edilebilmesi için;

- Türkiye’den Somali’ye düzenli ve doğrudan deniz yolu seferleri başlatmak, taşımacılığın daha hızlı ve maliyet etkin olmasını sağlayabilecektir.
- Türkiye'den Somali'ye konteyner taşımacılığı ile ticaret hacminin artması halinde, Türkiye'nin limanlarındaki gelişmiş konteyner terminal altyapısının, Somali'deki limanlarla uyumlu şekilde optimize edilmesi sağlanabilecektir.

- Türkiye'den Somali'ye doğrudan deniz taşımacılığı yapılmasında çeşitli zorluklar yaşanması halinde, çoklu lojistik koridorları ile Türkiye'den başlatılan bir deniz yolunun, önce Mısır, Suudi Arabistan gibi bölgesel merkezlere yönlendirilmesi ve ardından Somali'ye taşınması da değerlendirilebilir.
- Somali'nin deniz bölgesindeki güvenlik sorunları Türkiye'nin deniz güvenliği alanındaki tecrübeleri ve Somali ile yapılan ikili anlaşmalar, ticaretin güvenliğini sağlamada etkili olacaktır.
- Somali'nin farklı limanları ve Türkiye'nin mevcut limanlarının kapasitesine göre konteyner taşımacılığı, dökme yük taşımacılığı, Ro-Ro taşımacılığı gibi taşımacılık modlarının ve rotalarının esnek olması ticaretin maliyetini etkileyebilecektir.
- Fiyatlandırma seçenekleri ve farklı taşıma hacimlerine göre teklifler ile Somali'ye yönelik ticaretin teşvik edilmesi ve büyük taşımacılık hacmi olan sektörlerde (inşaat malzemeleri, gıda ürünleri, tekstil ürünleri gibi) indirimli ya da paketli taşımacılık çözümleri değerlendirilebilir.
- Türkiye, Somali'nin limanlarına yatırım yaparak, bölgedeki taşımacılık altyapısının gelişmesini destekleyebilir. Somali'nin bazı limanlarında iyileştirmeler yaparak, daha fazla Türk gemisinin bu limanlara yanaşmasını sağlamak mümkündür. Stratejik limanlarda yapılan yatırımlar, Türkiye ile Somali arasındaki ticareti artırabileceği gibi Güneydoğu Asya'ya açılacak bir geçiş noktası olabilecektir.
- Yeni limanlarda oluşturulacak Serbest Bölgelerde ihtiyaçların karşılanmasıyla Türkiye, Somali'de taşımacılık süreçlerinin daha verimli, maliyet etkin ve hızlı olmasını sağlayabilecektir. Gümrüksüz ticaret, ihtiyaca göre belirlenen ölçeklerde üretim (OSB uygulaması) imkanı ve hafif taşımacılık gibi çözümlerle tedarik zinciri yönetimi de kolaylaştırılabilecektir.

Selahattin Batur

Somali Ticaret Müşaviri