



TÜRKİYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ



TÜRKİYE LİMANCILIK SEKTÖRÜ 2021 RAPORU



WE CARE, THE SERVICES YOU NEED!

A Vertically Integrated Maritime Service Company





TÜRKIYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ



TÜRKİYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ

TÜRKİYE LİMANCILIK SEKTÖRÜ 2021 RAPORU

İÇİNDEKİLER

Önsöz	5
Üyelerimiz	6
Yönetici Özeti	8
1. BÖLÜM:	
GÜNCEL GELİŞMELER	19
1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler	20
1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler	33
2. BÖLÜM:	
DÜNYADA DENİZCİLİK VE LİMANCILIK SEKTÖRÜ	45
2.1. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler	46
2.1.1. Kuru Dökme Yükler	57
2.1.2. Konteyner	59
2.1.3. Sıvı Yükler	64
2.1.4. Kruvaziyer Sektörü	66
2.2. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler	68
2.2.1. Majör Limanlardaki Gelişmeler	68
2.2.2. Avrupa ve Karadeniz Limanlarındaki Gelişmeler	73
3. BÖLÜM:	
TÜRK LİMANCILIK SEKTÖRÜ	77
3.1. Türkiye Limanlarındaki Gelişmeler	78
3.2. Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları	92
3.3. Konteyner Limanları	94
3.4. Sıvı Yük Limanları	97
3.5. Tekerlekli Yük Limanları	101
3.6. Yolcu Limanları	108
4. BÖLÜM:	
LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN GÜNDEMİ:	113
YEŞİL DÖNÜŞÜM VE SİBER GÜVENLİK	
4.1. Limanlarda Siber Güvenlik	114
4.1.1. Küresel Risk Raporunda Siber Güvenlik	114
4.1.2. Siber Saldırıları Kapsamında Limanlar	118
4.1.3. Siber Saldırılarına Karşı Alınması Gereken Önlemler	124
4.2. Yeşil Dönüşüm (Green Deal)	127
4.2.1. Limanlarda Yeşil Dönüşüm	130
4.2.2. Yeşil Liman (GreenPort)/Eko Liman (EcoPort) Konsepti	138
4.2.3. Dünya'da ve Türkiye'de Aksiyon Planları ve Yeşil Limanlar	145
Üyelerimiz	153
Tablolar Listesi	224
Şekiller Listesi	227

ÖNSÖZ

2020 yılı Covid-19 pandemisinin tüm dünyaya yayıldığı ve etkilerini sadece ekonomik konularda değil sosyal hayatımızda da yoğun bir şekilde hissettiğimiz bir yıl olmuştur. Ülkemizde 50 binin, dünyada ise 4.3 milyonun üzerinde insan hayatını kaybetmiş, pek çok sistemin yeniden kurgulandığı ve yeni normallerin tanımlandığı bir sürece girilmiştir. Küresel etkiye sahip kurumların 2020 yılının ilk yarısında, bir anlamda karamsar ve belirsiz bir ortamda yaptıkları kötümser ekonomik öngörüler genellikle tutmamış, bu öngörüler revize edilmek zorunda kalınmıştır. Ancak yine de pandeminin sonuçları her yönüyle önemlidir. Türk Limancılık Sektörü Raporu 2021, 2020 yılına ilişkin tüm bu verilerin kapsamlı bir şekilde incelendiği bir rapor olmuştur.

Toplam dört bölümden oluşan raporun ilk üç bölümünde 2020 yılında yaşanan ekonomik ve ticari gelişmeler değerlendirilmiş, dünyada ve Türkiye’de denizcilik ve limancılık sektörü incelenmiştir. 2020 yılında dünya ekonomisi ve ticaretindeki gelişmeler ilk bölümde, dünya denizcilik ve limancılık sektöründeki gelişmeler ikinci bölümde, Türk limancılık sektöründeki gelişmeler ise üçüncü bölümde yer almıştır. Geçmiş yıllarda olduğu gibi raporun dördüncü ve son bölümünde gündeme uygun olarak Yeşil Mutabakat (Green Deal) ve Siber Güvenlik konuları incelenmiştir. Bu konuların önümüzdeki dönemde sadece denizcilik ve limancılık sektörünü değil, tüm sektörleri ilgilendiren öncelikli konular olacağı düşünülmektedir.

TÜRKLİM “Türk Limancılık Sektörü Raporu 2021”in hazırlanmasında desteğini esirgemeyen değerli üyelerimize, raporun yazımında katkı sağlayan liman işletmeciliği uzmanları Prof. Dr. Soner ESMER, Dr. Ersel Zafer ORAL ve Ayşe DANACI’ya teşekkür eder, “Türk Limancılık Sektörü Raporu 2021”in limancılık sektörüne fayda sağlamasını temenni ederiz.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

2021

ÜYELERİMİZ

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| 1 AK-TAŞ | 19 CEYPORT TEKİRDAĞ |
| 2 AKÇANSA (AMBARLI) | 20 ÇOLAKOĞLU |
| 3 AKÇANSA (ÇANAKKALE) | 21 DFDS |
| 4 AKSA AKRİLİK | 22 DİLER |
| 5 ALTAŞ AMBARLI | 23 DP WORLD YARIMCA |
| 6 ALTINTEL | 24 EFESAN |
| 7 ANADOLUPORT | 25 EGE GÜBRE |
| 8 ASBAŞ | 26 KUŞADASI YOLCU LİMANI |
| 9 ASSAN | 27 EKİNCİLER |
| 10 ASYAPORT | 28 ERDEMİR |
| 11 ATAKAŞ | 29 EREN |
| 12 AUTOPORT | 30 EVYAP PORT |
| 13 AVES (SAVKA) | 31 FORD OTOSAN |
| 14 BATI LİMAN | 32 GALATAPORT |
| 15 BODRUM CRUISE PORT | 33 GEMPORT |
| 16 BORUSAN | 34 GİRESUNPORT |
| 17 ÇANAKKALE | 35 İC KARASUPORT |
| 18 ÇELEBİ BANDIRMA | 36 İÇDAŞ |

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 37 İDÇ | 55 HOPAPORT |
| 38 İGSAŞ | 56 PETKİM |
| 39 İSDEMİR | 57 POLİPORT |
| 40 KORUMA KLOR | 58 RODAPORT |
| 41 KROMAN | 59 ROTAPORT |
| 42 KUMPORT | 60 RUBİS |
| 43 LİMAKPORT | 61 SAMSUNPORT |
| 44 LİMAŞ | 62 SOCAR ALİAĞA |
| 45 MARDAŞ | 63 SOLVENTAŞ |
| 46 MARPORT | 64 TOROSPORT (CEYHAN) |
| 47 MARTAŞ | 65 TOROSPORT (SAMSUN) |
| 48 MİP | 66 ULUSOY ÇEŞME |
| 49 MESBAŞ | 67 YEŞİLYURT PORT |
| 50 MMK METALURJİ | 68 YILPORT |
| 51 NEMPORT | 69 ZEYPORT |
| 52 NUH ÇİMENTO | |
| 53 Q TERMİNAL (Port Akdeniz) | |
| 54 PORT YARIMCA | |

2020 yılı, ekonomik ve ticari açıdan yeni normallerin tanımlandığı bir dönem olmuştur. 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altında alan Covid-19 pandemisinin olumsuz etkileri, pandeminin ilk dönemlerindeki beklentilerin oldukça altında hissedilmiştir. 2020 yılına ilişkin temel göstergeler ve 2021 yılına yönelik temel beklentiler aşağıda ana hatları ile sunulmuştur:

- Dünya mal ticaretinin, 2020 yılında %5.3 oranındaki gerilemeden sonra 2021 yılında %8 oranında artış göstermesi beklenmektedir.
- 2022 yılında dünya ticaretindeki gelişimin %4 oranında olması muhtemel görülmektedir. Aynı yılda, küresel ticaret hacminin pandemiden önceki dönemin altında seyretmesi beklenmektedir.
- Dünya gayrı safi yurt içi hasılasının (GSYİH) 2020 yılında %3.8 oranındaki gerilemesinden sonra 2021 yılında %5.1 oranında artış göstereceği tahmin edilmektedir.
- 2020 yılında dünya mal ticareti bedel olarak %7 oranında gerilerken içinde ulaştırma hizmetlerinin ana kalemlerden birisi olduğu dünya hizmet ihracatı de %20 oranında düşmüştür.
- 2020 yılında yakıt talebindeki daralmaya bağlı olarak petrol fiyatları %35 oranında gerilemiştir.
- Seyahat hizmetleri 2020 yılında %63 oranında gerilerken pandemi koşulları sona ermeden bu hizmetlere olan talebin normalleşmesi beklenmemektedir.
- 2020 yılında dünya çapında işsizlik 1.1 oranında artarak 33 milyon kişiye ulaşmış ve dünya çapında işsizlik toplamda 220 milyona çıkmıştır.

Türkiye ekonomisi Covid-19 pandemisinin gölgesinde geçen 2020 yılında (üretim yöntemine göre) bir önceki yıla göre yüzde 1.8 büyümüş ve cari fiyatlarla GSYİH 2020 yılında bir önceki yıla göre yüzde 16.8 artarak 5 trilyon TL'ye ulaşmıştır. Çeyrek bazında incelendiğinde 2020 yılında sadece ikinci çeyrekte %10.3 oranında bir düşüş yaşanırken diğer çeyreklerde büyümenin sürdüğü görülmüştür. Her ne kadar oran ve TL olarak GSYİH'nın büyüdüğü görülse de dolar bazında değerlendirildiğinde 2019 yılına göre elde edilen GSYİH değeri 2020 yılında %6 oranında azalarak 717 milyar dolar olmuştur. 2020 yılında Türkiye'nin toplam dış ticareti %0.5

oranında azalarak 389 milyar dolara gerilemiştir Türkiye ihracatı %6.2 oranında azalarak 169 milyar dolara gerilerken ithalatımız %4.4 oranında artarak 219 milyar dolara yükselmiştir. Bu rakamlar ile dış ticaret dengesi önceki yıla göre %70 oranında çıkarak -50 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. İhracatın ithalatın karşılama oranı ise %77.3'tür.

Pandemi 2020 yılında denizcilik sektörünün tüm alanlarında farklı etkilere neden olmuştur. Bu etkiler bazı alanlarda pozitif yönlü iken bazı alanlarda negatif yönlüdür. Örneğin sıvı dökme yükler 2019 yılında 3 milyar ton elleçlenirken pandemi nedeniyle alınan kısıtlama önlemlerinin etkisiyle petrole olan talebin azalması ile 2020 yılında %7.4 oranında gerileyerek 2.8 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Kuru dökme yüklerde oransal düşüş %2.9 olarak gerçekleşirken konteynerde düşüş oranı (ton bazında) %2'dir. Yük grupları içinde sadece gaz taşımaları (LPG ve LNG) artış gösterse de bu taşımacılığın toplam deniz taşımacılığı içindeki payı halen çok düşüktür. Deniz yolu ile taşınan yükün toplamı 2020 yılında %3.8 oranında gerilemiş ve 11.5 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüş, pandeminin ilk dönemi olan 2020 yılı ilk çeyreğinde yapılan tahminlere göre oldukça ılımlı bir seviyededir. Bu nedenle sektörde 2009 yılı küresel finans krizine göre daha hızlı bir toparlanma beklenmektedir.

2020 yılında toplam denizyolu taşımacılığı içinde %44 ile en yüksek paya sahip olan kuru dökme yük taşımacılığı pek çok ürün grubundan oluşurken, dünya genelinde kabul edilen en belirgin ayırım majör ve minör yük ayırımıdır. 2020 yılında majör dökme yüklerde %2.1 oranında bir gerileme olurken minör dökme yüklerde gerileme %5.5 olarak gerçekleşmiştir. Kuru dökme yüklerin toplamındaki gerileme oranı ise %3.5'tir.

2020 yılı, konteyner taşımacılığının gerilediği bir yıl olmuştur. Normalde tarihsel dönemde bu çok sık yaşanan bir durum değildir. Küresel taşımacılığın gerilediği önceki dönem 2009 yılındaki küresel finans krizi dönemi olsa da (%-8) o dönem ile karşılaştırıldığında gerileme sadece %1.9 oranında kalmıştır.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Gazlar dahil olmak üzere tanker taşımacılığı 2020 yılında %6 gerileme ile 3.3 milyar ton olarak gerçekleşirken petrol, petrol ürünleri ve kimyasallardaki gerileme %7.4 olarak gerçekleşmiştir. Böylece sıvı dökme yüklerde 2019 yılındaki azalma eğilimi 2020 yılında da sürmüştür.

Yıllar boyunca düzenli bir büyüme gösteren kruvaziyer endüstrisi 2020 yılı Mart ayında tüm dünya genelinde durma noktasına gelmiştir. 2020 yılı Haziran ayında Avrupa, Asya ve Güney Pasifik'te yaklaşık 200 kruvaziyer gemisi seyir yapsa da yıl genelinde sektörde önemli bir durgunluk yaşanmıştır. 400 civarında kruvaziyer işletmesi, yüksek işletme maliyetlerine karşı gelirlerinin olmaması nedeni ile gemilerini geçici olarak hizmet dışında bırakmak ya da eski gemilerini hurdaya yollamak zorunda kalmıştır. Kruvaziyer endüstrisi tarafından 2020 yılı "Felaket Yılı" olarak adlandırılmış, sadece Avrupa'da bu sektörde doğrudan ya da dolaylı hizmet alan 200 binin üzerinde çalışan zarar görmüştür.

Dünyadaki majör limanlara bakıldığında Çin'de yer alan Ningbo-Zhoushan limanı 2020 yılında elleçlediği yükü %4.5 oranında arttırarak 1.2 milyar ton ile dünyada en fazla yük elleçleyen liman olma özelliğini sürdürmüştür. Bu dönemde dünyada en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman içinde Singapur ve Rotterdam limanlarının haricindeki tüm limanlarda yük artışı görülmüştür. 2020 yılında Konteyner elleçleyen limanlar içinde Shanghai, %0.5 artış ile 43.5 milyon TEU elleçlerken onu 36.9 milyon TEU ile Singapur ve 28.7 milyon TEU ile Ningbo-Zhoushan limanları izlemektedir. En fazla konteyner elleçleyen ilk 10 limanın 6'sı Çin limanlarıdır. 2020 yılında ilk 10 içinde sadece 4 liman yükünü azaltırken diğerleri yükünü arttırmıştır. 2019 yılında 811 milyon TEU olarak gerçekleşen limanlardaki konteyner elleçlemesi 2020 yılında %2 oranında gerileyerek 795 milyon TEU'ya inmiştir. Drewry'nin tahminlerine göre limanlardaki konteyner elleçlemelerinin önümüzdeki 3 yılda ortalama %4 oranında artış göstermesi beklenmektedir.

Türkiye limanlarında 2020 yılında elleçlenen yük bir önceki yıla oranla %2,58 artarak 496.6 milyon ton olmuştur. Tüm yük tipleri (sıvı dökme yük, konteyner vb.) ve rejimleri (transit, kabotaj vb.) dâhil olmak üzere ton bazında elleçlenen yükün %53.9'unu (267.4 milyon ton) boşaltma, %46.1'ini (229.1 milyon ton) yükleme oluş-

turmaktadır. Limanlarımızda elleçlenen yükün %73.6'sını dış ticaret yüklerimiz oluşturmaktadır. 2020 yılı itibarı ile kabotaj yüklerin oranı %11.8 ve transit yüklerin oranı %14.6 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu yükün %33'ünü kuru dökme yükler oluşturmaktadır. Kuru dökme yükleri %30 ile sıvı dökme yükler, %24 ile konteyner, %11 ile genel yük izlemektedir. 2020 yılı itibarı ile ton bazında RO-RO yüklerinin oranı ise sadece %2'de kalmıştır.

2011 - 2020 dönemi dikkate alındığında limanlarımızda yüklenen yük miktarı 162 milyon tondan 229 milyon tona çıkmıştır. Aynı dönemde boşaltılan yükler ise 202 milyon tondan 267 milyon tona yükselmiştir.

2020 yılında en fazla elleçleme 76.5 milyon ton ile Kocaeli Liman Başkanlığına bağlı limanlarda gerçekleşmiştir. Aliğa Liman Başkanlığına bağlı limanlarda 68.9 milyon ton yük elleçlenirken, Aliğa Liman Başkanlığına bağlı limanlar sırası ile 66.8 milyon ton ile Botaş (Ceyhan) Liman Başkanlığına bağlı limanlar ve 60.9 milyon ton ile İskenderun Liman Başkanlığına bağlı limanlar takip etmiştir. Bölgesel olarak limanlarımızda elleçlenen yükün %38'i (189.8 milyon ton) Marmara Bölgesinde elleçlenmiştir. Akdeniz Bölgesi %36 oran ile (175.5 milyon ton) ikinci sırada, Ege Bölgesi %17 oran ile (85.8 milyon ton) üçüncü sırada yer almaktadır.

2020 yılında limanlarımızda yüklenen ihraç yüklerde 12.3 milyon ton ile ilk sırayı İspanya varışlı limanlar almıştır. İtalya varışlı limanlar transit yükler açısından 35.6 milyon ton ile ilk sırada yer almaktadır. Limanlarımızda boşaltılan ithal yükler içerisinde 51 milyon ton ile Rusya limanlarından gelen yükler ilk sıradadır. Toplam elleçleme dikkate alındığında ilk üç ülke (Rusya, İtalya, ve Amerika Birleşik Devletleri) toplam yükün %31'ini oluşturmaktadır. Toplam elleçlemede ilk on ülke ise toplam yükün %59'una karşılık gelmektedir.

2020 yılı itibarı ile toplamda 219 milyon tona ulaşan kuru dökme yük ve genel kargo yüklerinin yaklaşık %66.5'i TÜRKLİM üyesi limanlar tarafından elleçlenmiştir. Ton bazında en fazla genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar ise İSDEMİR, ERDEMİR ve İÇDAŞ limanları olmuştur.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından Marmara Bölgesi limanları Türkiye’de elleçlenen konteynerin %59.5’ini elleçleyerek ilk sırada yer almıştır. Marmara Bölgesini sırası ile %24.4 ile Akdeniz Bölgesi limanları, %15.2 ile Ege Bölgesi limanları takip etmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı %0.9’dur.

2020 yılı itibarı ile limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner 11,723,887 TEU olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret ve kabotaj konteyner 8.7 milyon TEU, transit konteyner ise 3 milyon TEU’dur. Limanlarımızda elleçlenen dış ticaret ve kabotaj konteyner toplamda %1.6 oranında artmıştır. Transit konteyner elleçlemesindeki %5.1 oranındaki düşüş limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner elleçlemesinin geçen yıla oranla %0.2 düşmesine neden olmuştur.

2020 yılında Mersin Uluslararası Limanı 2 milyon TEU elleçleyerek ilk sıradaki yerini korumuştur. 1.5 milyon TEU ile Marport Limanı ikinci, 1.4 milyon TEU ile Asyaport Limanı üçüncü sırada yer almıştır.

2020 yılında ülkemiz limanlarında 146 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Söz konusu sıvı dökme yükün 59.1 milyon tonu ithal, 49.8 milyon tonu transit, 26.9 milyon tonu kabotaj ve 10.7 milyon tonu ise ihracat yüklerinden oluşmaktadır.

2020 yılında sıvı dökme yüklerde bir önceki yıla oranla %5.5 düşüş yaşanmıştır. Bir önceki yıla oranla en büyük düşüş %29.1 ile ihracat yüklerinde olmuştur. Kabotaj yüklerinde %7.3 büyüme gerçekleşmiştir. Sıvı dökme yükler limanlarımızda elleçlenen yükün ton bazında %30’unu oluşturmaktadır. Ülkemizde sıvı dökme yüke hizmet veren 114 adet (şamandıra, dolfen, boru hattı dâhil olmak üzere) terminal bulunmaktadır.

TÜRKLİM üyeleri içinde petrol ürünlerinde en fazla yük elleçleyen limanlar RUBİS, SOLVENTAŞ, POLİPORT ve SAVKA olurken, sıvı kimyasallarda PETKİM, TOROSPORT, LİMAŞ ve POLİPORT olmuştur.

Ülkemizde gerçekleşen yurt dışı düzenli RO-RO taşımacılığı 2020 yılında son on yıldaki en yüksek oranda düşüşü (%15.7) yaşamıştır. Limanlarımızda elleçlenen yurt dışı düzenli RO-RO taşımaları 2019 yılında 597 bin araç iken 2020 yılına gelindiğinde 503 bin araca düşmüştür.

RO-RO taşımacılığı ağırlıklı olarak (%54) Trieste yönlüdür. 2020 yılı itibarı ile Trieste yönlü taşımalar 272 bin aracı aşmıştır. Trieste yönlü taşımaların önemli bir bölümü TÜRKLİM üyesi DFDS limanından gerçekleştirilmektedir.

Limanlarımızda elleçlenen yurtdışı bağlantılı araçlar 2020 yılında %6.5 düşerek 1,4 milyon araç olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu elleçlemelerin %80'i TÜRKLİM üyesi limanlarda gerçekleşmiştir.

Otomotiv sektöründeki daralmaya bağlı olarak otomotiv elleçlemeleri bir önceki yıla oranla 2018 yılında %10, 2019 yılında ise %16 azalmıştır. 2020 yılında ihraç ve ithal otomotiv elleçlemesi %18 düşerek 1,120,669 adet araç olarak gerçekleşmiştir. Araç adedi transit ve dahili taşımacılık dahil edildiğinde 1.3 milyona ulaşmaktadır.

2019 yılında kabotaj hatlarında 13.4 milyon araç taşınmıştır. 2020 yılına gelindiğinde söz konusu araç sayısı %18.8 azalarak 10.8 milyona düşmüştür.

2013 - 2016 yılları arasında iki milyonun üzerinde Kurvaziyer yolcusuna hizmet veren limanlarımızdaki yolcu sayısı bir önceki yıla oranla 2016 yılında %67, 2017 yılında %51 ve 2018 yılında %30 düşüş ile 214 bin yolcuya gerilemiştir. 2019 yılında ise yolcu sayısında yaklaşık %41 oranında bir artış olmuştur ve 301 bin yolcuya ulaşılmıştır. Ancak 2020 yılında başlayan Covid-19 küresel salgını dünya çapında kurvaziyer seferlerin neredeyse durmasına neden olmuştur. 2020 yılında transit yolcular da dahil olmak üzere 2 binin altında kalmıştır.

Kabotajda taşınan yolcu sayısı 2018 yılında bir önceki yıla göre %1.7 artmıştır. 2019 yılında ise %7.7 artış ile yolcu sayısı 150 milyon kişiyi aşmıştır. 2020 yılına gelindiğinde küresel Covid-19 salgını nedeniyle %42.9 oranında bir düşüş yaşanmış ve kabotaj hattında 85.9 milyon kişi taşınmıştır.

YÖNETİCİ ÖZETİ

2021 yılı raporunun özel konuları Yeşil Mutabakat ve Siber Güvenlik konularıdır.

Siber güvenlik; bilgisayarları, sunucuları, mobil cihazları, elektronik sistemleri, ağları ve verileri kötü amaçlı saldırılardan (Siber tehditler) koruma uygulamasıdır. Bilgi teknolojisi güvenliği veya elektronik bilgi güvenliği olarak da bilinir. Siber güvenlik tehdidinin dünyada bu denli üst düzey bir risk olarak tanımlanmasının altında bazı somut nedenler vardır. Bu nedenler kamu birimlerine ya da özel işletmelere gerçekleşen siber saldırıların ortaya çıkardığı sonuçlardan kaynaklanmaktadır. Bu saldırılardan bazıları alınan temel önlemler ile bertaraf edilirken, bazıları önemli kayıplara neden olmuştur. ABD, dünyada açık ara en fazla siber saldırı düzenlenen ülkedir.

Bir genelleme yapılacak olursa siber saldırıların ağırlıklı olarak kamu birimlerine yapıldığı söylenebilir. Örneğin ABD'deki saldırıların önemli bir bölümü Ulusal Güvenlik Birimlerine yapılmaktadır. Ancak son yıllarda özel sektör kurumlarına yapılan saldırıların da artış gösterdiği bir gerçektir. Denizcilik sektörü bu saldırılardan payını almaktadır.

Denizcilik sektörü ile ilgili kayıtlara geçen en önemli siber saldırılardan bazıları aşağıdaki gibidir:

- 2012 yılında Suudi Arabistan'ın ulusal petrol şirketi olan Aramco firmasında bir teknisyenin kendisine gelen spam e-postayı açması ile şirkete ait 35 bin bilgisayar çalışmaz hale gelmiş, yükleme yapılan tankerler boş görünmüş ve tanker operasyonlarının %10'u durmuştur.
- 2015 yılında İran'ın konteyner hattı olan IRISL'e yapılan saldırı sonucunda gemi yüklemelerine ilişkin veriler zarar görmüş, şirket içi iletişim kopmuş ve operasyonlar durduğu için finansal kayıplar ortaya çıkmıştır.
- 2017 yılının temmuz ayında dünya genelinde terminallere sahip olan Maersk konteyner firmasında ciddi bir siber saldırı gerçekleşmiştir. Golden Eye isimli bilgisayar virüsü, Şirketin Ukrayna'daki terminalinden hızlıca yayılarak diğer ülkedeki operasyonlarına ve bilgisayar bağlantılarına ulaşmıştır. Olay Ukrayna'daki bir terminal çalışanının bilinmeyen bir e-maili açmasıyla meydana gelmiştir. APM tarafından işletilen ve Amerika Birleşik Devletle-

ri, Hindistan, İspanya, Hollanda'daki terminallerde operasyonlar durmuştur. Şirketin IT sistemi kapanmış, gemilere ve kamyonlara bir süre yükleme yapılamamıştır. Operasyonların askıya uğramasıyla yaklaşık 300 milyon dolarlık bir zarar ortaya çıkmıştır.

- Denizcilik sektörüne bilgi sağlayan en önemli kurumlardan birisi olan Clarkson Research'a 2017 yılında bir siber saldırı gerçekleşmiş, saldırı sonucunda bazı veri kayıpları oluşmuş, şirket hisseleri %2 değer kaybetmiştir.
- COSCO 2018 yılında bir siber saldırıya maruz kalsa da alınan önlemler sayesinde bir kayıp yaşamadığını açıklamıştır.
- Dünyanın ikinci büyük konteyner gemi operatörü MSC'ye pandeminin yaygınlaştığı Nisan 2020 tarihinde kötü amaçlı bir yazılım ile (malware) saldırı gerçekleştirilmiştir. Saldırı sonucunda 5 gün boyunca web siteleri (MSC.com ve myMSC.com) kapalı kalmış, şirketin Cenevre'deki veri merkezlerinden birisi zarar görmüştür.
- Bir diğer küresel gemi operatörü olan CMA CGM Eylül 2020 tarihinde siber saldırıya uğradığını açıklamıştır. Yapılan açıklamada saldırıdan şirketin lojistik bölümü CEVA'nın etkilendiği belirtilmiştir. Saldırı sonucunda yayılmanın engellenmesi için harici erişim durdurulmuş, ekipler mobil hale getirilmiş, alınan önlemler ile sipariş sistemi sürdürülebilmiştir.
- IMO, Ekim 2020 tarihinde web sitesine bir siber saldırı yapıldığını açıklamıştır.
- Yine Ekim 2020'de İran, ülkedeki liman ve denizcilik örgütlerine bir siber saldırı girişimi olduğunu ilan etmiştir.

Denizcilik sektörü ve özellikle limanların olası saldırılar karşısında bu kadar yüksek zararlardan bahsediliyor olmasının kökeninde limanların ülke ticareti, ekonomisi ve hayatında kritik bir yere sahip olması yatmaktadır. Nitekim pandemi süreci limanların önemini yeniden hatırlatmış ve farkındalığı güçlendirmiştir.

Siber tehditlere karşı liman işletmelerinin alacağı önlemlerin başında "Risk Yönetim Rejimi"nin oluşturulması gelmektedir. Risk Yönetim Rejimi kapsamında öncelikle önceki bölümlerde de bahsedilen risklerin değerlendirilmesi ve risklerin tanımlanması gerekmektedir. Bu noktada tüm bu sürecin, işletme örgüt yapısı içinde

YÖNETİCİ ÖZETİ

en üst seviyede desteklenmesi, hatta bizzat üst yönetim seviyesinde yürütülmesi fayda sağlayacaktır.

2021 yılı sektör raporunun son başlığı yeşil dönüşümdür. “Green New Deal” terimi Pulitzer ödüllü Thomas Friedman tarafından ilk kez Ocak 2007 tarihinde kullanılmıştır. Yeşil liman kavramındaki amaçlardan birisi temiz bağlantı noktaları oluşturmak ve ulaşımı daha sürdürülebilir hale getirmektir. Lojistikte sürdürülebilirliğin merkezinde eko limanlar yer almaktadır. Eko limanlarındaki hedef liman tesislerinde düşük veya sıfır emisyonun enerji üretimi ve tüketimidir.

Avrupa Birliği, 2050 yılına kadar dünyanın ilk net sıfır emisyon alanı olma yolunda, yüksek katkı sağlayan çeşitli sektörlerin emisyon değerlerini düşürmeye yönelik bir planı uygulamaya koymuştur. Bu plandan hedeflenen emisyonları 2030 yılına kadar (%50 oranında azaltmak) 1990 yılları seviyelerine indirmektir.

Ülkemizdeki limanlarda, Avrupa veya Asya’daki geniş düzenleyici yetkileri olan ve özerk karar alıp uygulayabilen liman otoritesi yapısına benzer yaygın bir yapılanma bulunmamaktadır. Buna rağmen, yeşil liman/eko liman yaklaşımının Avrupa’da olduğu gibi ülkemizde de benimsenerek uygulanıyor olması önemli bir başarı olarak değerlendirilmekte, yeşil liman/eko liman konseptinin lojistik faaliyetlerine, deniz ve çevre emniyetine önemli katkıları bulunduğu görülmektedir.

Ülkemizin endüstriyel kirlilik konusunda; birçok Avrupa Birliği direktifi ve tüzüğü ile uyumluluk seviyesi henüz başlangıç aşamasındadır ve Endüstriyel Emisyonlar Direktifi, Eko-Yönetim ve Denetim Programı ile hâlâ uyum sağlanamamıştır. Bu kapsamda ulaştırma sektörünün de aralarında bulunduğu birçok sektörün birincil enerji yoğunluğu ve enerji tasarrufu bakımında emisyon azalımı yapması öngörülmesine rağmen, bu politikanın ülkemizde henüz ulusal bir hedef olmadığı belirtilmiştir.

Türkiye’deki mevcut yeşil liman/eko liman sertifikalandırma uygulaması kapsamında, liman tesislerinin söz konusu sertifikayı alabilmeleri için adı geçen ulusal mevzuatın yanı sıra ISO 9001, ISO 14001 ve OHSAS 18001 sistemlerini kapsayan

entegre yönetim sistemini tesis etmiş olması, çeşitli yönetim planlarına sahip olması ve ayrıca liman operasyonlarının türüne (konteyner, dökme yük, sıvı yük, genel kargo, kruvaziyer vb.) göre spesifik özel gereksinimleri karşılaması gerekmektedir.

AKSA Limanı, ALTINTEL Limanı, ASYAPORT, BODRUM Kruvaziyer Limanı, BORUSAN Limanı, EGE PORT, EVYAPPORT, HOPAPORT, KUMPORT, LİMAKPORT, LİMAŞ Limanı, MARDAŞ, MARPORT, PETKİM Limanı, SOLVENTAŞ, NEMPORT, EFESANPORT, PORT AKDENİZ, POLİPORT ve SAMSUNPORT yeşil liman sertifikasına sahip olan limanlardır.

Limanda çevre politikası ve hedeflerinin gerçekleştirilmesi için çevre duyarlılığının arttırılması, risk yönetimi oluşturularak oluşabilecek iş kazalarının önlenmesi, enerji verimliliği projelerinin uygulanması, atık yönetim planlarının iyileştirilmesi, çevreci araçların kullanımına özen gösterilmesi, su ve toprak kirliliğinin önlenmesi için tedbir alınması, sera gazı yönetim planı ve emisyon ölçümlerinin yapılması, çevresel gürültü ölçümlerinin yapılması gibi önlemler alınması gerekmektedir.



GÜNCEL GELİŞMELER



1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler¹

2020 yılı, ekonomik ve ticari açıdan yeni normallerin tanımlandığı bir dönem olmuştur. 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altında alan Covid-19 pandemisinin olumsuz etkileri, pandeminin ilk dönemlerindeki beklentilerin oldukça altında hissedilmiştir. Mayıs 2021 itibariyle pandeminin tüm dünya ekonomisi ve ticareti üzerinde yaratmış olduğu belirsizlik havası halen sürmektedir. Bu kapsamda 2020 yılına ilişkin temel göstergeler ve 2021 yılına yönelik temel beklentiler aşağıda ana hatları ile sunulmuştur:

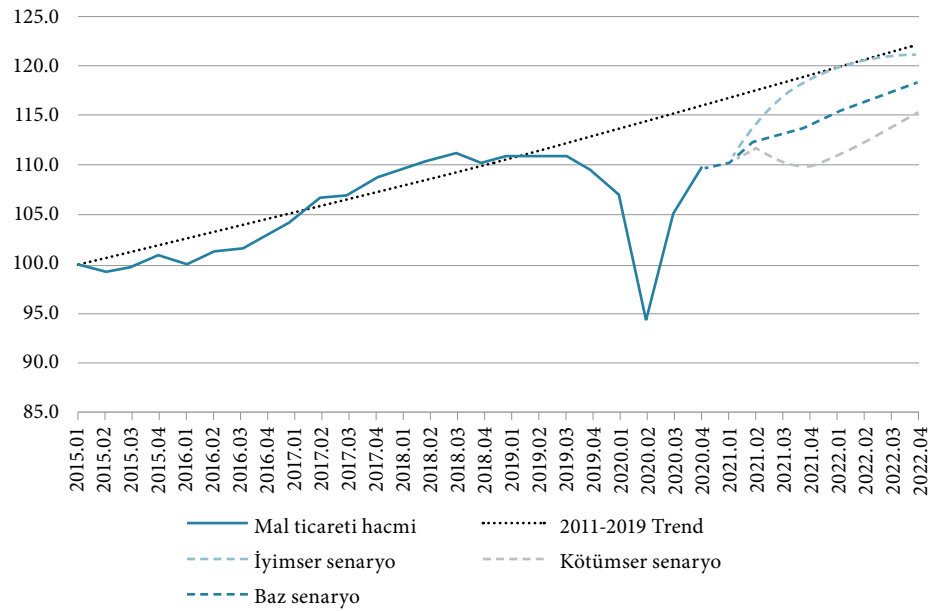
- Dünya mal ticaretinin, 2020 yılında %5.3 oranındaki gerilemeden sonra 2021 yılında %8 oranında artış göstermesi beklenmektedir.
- 2022 yılında dünya ticaretindeki gelişimin %4 oranında olması muhtemel görülmektedir. Aynı yılda, küresel ticaret hacminin pandemiden önceki dönemin altında seyretmesi beklenmektedir.
- Dünya gayri safi yurt içi hasılasının (GSYİH) 2020 yılında %3.8 oranındaki gerilemesinden sonra 2021 yılında %5.1 oranında artış göstereceği tahmin edilmektedir.
- 2020 yılında dünya mal ticareti bedel olarak %7 oranında gerilerken içinde ulaştırma hizmetlerinin ana kalemlerden birisi olduğu dünya hizmet ihracatı de %20 oranında düşmüştür.
- 2020 yılında yakıt talebindeki daralmaya bağlı olarak petrol fiyatları %35 oranında gerilemiştir.
- Seyahat hizmetleri 2020 yılında %63 oranında gerilerken pandemi koşulları sona ermeden bu hizmetlere olan talebin normalleşmesi beklenmemektedir.
- 2020 yılında dünya çapında işsizlik 1.1 oranında artarak 33 milyon kişiye ulaşmış ve dünya çapında işsizlik toplamda 220 milyona çıkmıştır².

Ana hatları ile sunulan bu temel beklenti ve gelişmeler aşağıda detaylandırılmıştır.

¹ Bu başlık altındaki veriler ağırlıklı olarak Dünya Ticaret Örgütü'nün web sitesinden alınmıştır.

² Dünya Çalışma Örgütü (ILO)

Dünya ticaretinin hızlı toparlanmasına ilişkin umutlar, 2020 yılının ikinci yarısında mal ticaretinin beklenenden çok daha hızlı gelişimi ile artışa geçmiştir. Dünya Ticaret Örgütü'nün güncellenen tahminlerine göre dünya ticaretinin 2021 yılında (2020 yılındaki %5.3'lük gerilemesinden sonra) %8 oranında artması beklenmektedir. Ancak bu artış oranı önceki ani düşüşün ilk toparlanma süreci olduğu için sürdürülebilir bir oran değildir. Nitekim Şekil 1.1'de de görülebileceği gibi dünya mal ticaretinin 2022 yılından itibaren %4 oranında bir artış ile sürmesi beklenmektedir. Bu oran ortalama (trend) tahmini ifade ederken, şekilde kesikli çizgi ile gösterilen pandemi öncesi dönemdeki trendin altındadır (Şekil1).



Şekil 1.1. Dünya Mal Ticareti Hacmi (İndeks, 2015=100)³

Şekil 1.1'deki tahmin çizimi, ticaretin gelişimi için iki alternatif senaryo olduğunu göstermektedir. Yeşil renk ile gösterilen iyimser senaryo aşı üretimi ve yayılmasının sağlandığı durumu göstermektedir. Böyle bir durumda dünya GSYİH'sında yaklaşık %1 oranında, dünya ticareti hacminde ise %2.5 oranında ilave artış sağlanabile-

¹ WTO ve UNCTAD

cektir. Böylece 2021'in dördüncü çeyreğinde salgın öncesi duruma dönülebilecektir. Şekil 1.1'de turuncu renk ile gösterilen kötümser senaryoda ise aşı üretiminin talebe yetişemediği ve/veya virüsün yeni mutasyonlarının ortaya çıktığı varsayılmaktadır. Bu durumda ise GSYİH'nın trendden %1 oranında, dünya ticaretinin ise %2 oranında daha düşük seyretmesi öngörülmektedir.

Dünya ticaretinde kısa dönemde beklenen gelişim trendinin, pandemi öncesi dönemden düşük olmasının altında pek çok neden vardır. Bu nedenler arasında dünyada bölgesel farklılıklar, dünyada hizmet ticaretindeki düşük gelişim hızı, özellikle gelişmemiş ya da gelir düzeyi düşük olan ülkelerde aşılama takviminin beklenenden yavaş ilerlemesi gibi etkenler sayılabilir. Diğer yandan sürekli yeni mutasyonlar ve artan vakalar ile Covid-19'un önümüzdeki dönemde de ticaretin gelişiminde en önemli tehdit kaynağı olacağı ve yeniden toparlanma süreçlerinin beklenenden düşük hızlarda devam edeceği tahmin edilmektedir.

Diğer yandan pandemi döneminde kesilmeyen ticaret sayesinde insanlığın medikal ürünler ve gıda gibi temel ihtiyaçlarına ulaşabildiği bir gerçektir. Özellikle denizyolu ulaştırması ve limanlar pandemi süreci boyunca sosyal sorumluluklarının bilincinde olarak görevlerini eksiksiz şekilde yerine getirmiştir.

Küresel ticaretin çok kaynaklı tedarik yapısı, ticaretin ve ulaştırmanın çok uluslu yürütülmesini zorunlu bir hale getirmiştir. Örneğin AB tarafından onaylanan bir Covid-19 aşısı 19 ülkeden tedarik edilen 280 ürünün girdisi ile üretilirken Dünya Sağlık Örgütü'nün çabaları ile ürünlerin tedariki ve aşılarda dağıtımı için gerekli olan çabalar uluslararası lojistik unsurlarının desteği ile başarıya ulaşmıştır.

2020 yılında dünya mal ticareti %5.3 oranında azalırken bu düşüş pandemi sürecinin ilk dönemlerinde yapılan ve %10'ları bulan düşüş tahminlerine göre daha ılımlı gerçekleşmiştir. Beklenenin altında yaşanan düşüşlerin kökeninde 2020 Kasım ayında Covid-19 aşılmasının geliştirilmesi ve devletlerin aşı geliştirme süreçlerine destek olması ile ilgili duyurular vardır. Bu duyurular sayesinde iş hayatına bir güven duygusu gelmiştir.

2020 yılının daha ikinci çeyreğinde küresel ticaret %15 gibi önemli bir oranda gerilemiştir. Bu gerilemenin kökeninde tecrit (lockdown) uygulamaları ve seyahat kısıtlamaları gibi salgının yayılmasını engellemeyi hedefleyen önlemler vardır. Bu önlemler sayesinde vaka oranlarının yılın ikinci yarısında azalma eğilimine girmesi ile ticaret hacmi, dördüncü çeyrekte 2019 yılı rakamlarına kadar yükselmiştir.

Bu toparlanmaya ilave olarak dünyanın en önemli tüketim pazarlarından birisi olan ABD’de alınan mali önlemler ile korumacılık politikalarının önemli etkileri oluştu. ABD’de hane gelirlerinin artmasına bağlı olarak harcamalar artmış, böylece ithal ürünlere olan talep yükselmiş ve denizcilik sektöründeki ekipman bulamama sorunlarına kadar uzanan kısır döngünün de ilk adımları atılmıştır. Diğer yandan Çin ve diğer Asya ülkelerindeki hükümet teşvikleri ile küresel talebin artması sağlanmış ve bu sayede ticaretin önemli oranlarda gerilemesi engellenmiştir.

Dünya mal ihracatı 2020 yılında önceki yıla göre %8 oranında gerilerken dünya hizmet ihracatında düşüş %20 gibi oldukça yüksek bir oranda gerçekleşmiştir. Hizmet ihracatındaki bu düşüşün temelinde uluslararası seyahat kısıtlamalarına bağlı olarak insanların varlığına dayanan ve yüz-yüze verilen hizmetlerin durması yatmaktadır.

Dünya ticaret hacmindeki gelişim hem ihracat hem de ithalat yönlü olarak Tablo 1.1’de, bölgeler bazında incelenebilir. Tabloda ayrıca dünya GSYİH’sının bölgesel gelişimi de verilmiştir. 2020 yılına kadar verilen rakamlar gerçekleşen oranları gösterirken 2021 ve 2022 verileri tahmini verilerdir.

Tablo 1.1. Mal Ticareti Hacmi ve Reel GSYİH, 2017-2021 (%)⁴

Yıllık Değişim %	2017	2018	2019	2020	2021P	2022P
Dünya Mal Ticaretinin Hacmi ⁵	4.9	3.2	0.2	-5.3	8.0	4.0
İhracat						
Kuzey Amerika	3.4	3.8	0.3	-8.5	7.7	5.1
Güney Amerika ⁶	2.3	0	-2.2	-4.5	3.2	2.7
Avrupa	4.1	1.9	0.6	-8	8.3	3.9
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS) ⁷	3.9	4.1	-0.3	-3.9	4.4	1.9
Afrika	4.7	2.7	-0.5	-8.1	8.1	3
Orta Doğu	-2.1	4.7	-2.5	-8.2	12.4	5
Asya	6.7	3.8	0.8	0.3	8.4	3.5
İthalat						
Kuzey Amerika	4.4	5.1	-0.6	-6.1	11.4	4.9
Güney Amerika	4.5	5.4	-2.6	-9.3	8.1	3.7
Avrupa	3.9	1.9	0.3	-7.6	8.4	3.7
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS)	14	4.1	8.5	-4.7	5.7	2.7
Afrika	-1.7	5.4	2.6	-8.8	5.5	4
				-		
Orta Doğu	1.1	-4.1	0.8	-11.3	7.2	4.5
Asya	8.4	5	-0.5	-1.3	5.7	4.4
Dünya GSYİH						
Kuzey Amerika	2.3	2.8	1.9	-4.1	5.9	3.8
Güney Amerika	0.8	0.2	-0.7	-7.8	3.8	3
Avrupa	2.8	2	1.5	-7.1	3.7	3.6
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS)	2.3	2.9	2.1	-0.5	1	1.2
Afrika	3.1	3.1	2.9	-2.9	2.6	3.8
Orta Doğu	0.7	0.5	0.1	-6	2.4	3.5
Asya	5.1	4.6	4.1	-1.1	6.1	4.1

⁴ WTO, 2021 ve 2022 rakamları tahminidir.

⁵ Ortalama ihracat ve ithalat.

⁶ Güney ve Orta Amerika ile Karayipler'i ifade eder

⁷ Belirli ortak ve eski üye devletler dahil olmak üzere Bağımsız Devletler Topluluğunu (CIS) ifade eder.

Pandeminin 2020 yılında mal ticaret hacminde olan etkileri bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir (Tablo 1.1). Bu etki bazı bölgelerde çok keskin hissedilmiştir. Mal ihracatı gelişiminde %0.3, ithalatında ise %1.3 gibi nispeten düşük bir gerileme oranı ile Asya, dünyanın geri kalan tüm bölgelerindeki gerilemeye göre bir istisna olmuştur. Özellikle doğal kaynakların zengin olduğu bölgelerde ithalatın önemli oranlarda düştüğü görülmektedir. Örneğin petrol fiyatlarının %35 oranında gerilemesine bağlı olarak ihracat gelirleri düşen Afrika'da ithalat oranları %8.8, Güney Amerika'da %9.3 ve Orta Doğu'da %11.3 oranında gerilemiştir. Diğer bölgeler ile karşılaştırıldığında Kuzey Amerika, ithalatında %6.1 oranındaki gerileme ile daha hafif bir düşüş yaşamıştır.

2021 yılında ticari mallara olan talebin en önemli güdüleyicisi olarak Kuzey Amerika'da (mali destekler ile birlikte) ithal ürünlere yönelik %11.4 oranındaki talep artışı beklentisi görülebilir. Bu sayede diğer ekonomiler de gelişimin tetiklenmesi beklenmektedir. Avrupa ve Güney Amerika'da ithalat beklentisi oran olarak %8'in üzerinde iken diğer bölge tahminleri bu oranın altındadır.

Küresel ithalatın artması özellikle Asya üretimi ve ihracatı ile karşılık bulmaktadır. Bu nedenle 2021 yılında Asya ihracatının % 8.4 oranında artması beklenirken, Avrupa ihracatının %8.3, Kuzey Amerika ihracatının ise %7.7 oranında artması beklenmektedir. Seyahat kısıtlamalarının azalması ve petrole olan talebin artması ile Afrika ve Orta Doğu'da ihracat artışı tahminen %8.1 ve %12.4 olarak beklenmektedir. Diğer yandan Güney Amerika ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinde ihracat artışının %3.2 ve %4.4 gibi düşük oranlarda olacağı öngörülmektedir (Tablo 1.1).

Şekil 1.2'de 2015-2020 yılları arasında dünya mal ihracat ve ithalatının çeyrekler bazında gerçekleşen gelişim ve 2021-2022 yılları için de tahmini gelişim grafiği görülebilir. Grafikte de görüleceği gibi 2020'nin ikinci çeyreğinde Kuzey Amerika ve Avrupa ihracat hacminde oldukça keskin düşüşler yaşamıştır (%25.8 ve %20.4). Bu iki ekonomi dördüncü çeyrekte kayıplarının çoğunu telafi ederken bu çeyrekte gelişim %3 ve %2.4 oranlarında gerçekleşmiştir. Petrole olan talebin düşmesi ile Orta Doğu ihracatındaki düşüş de Avrupa ve Kuzey Amerika gibi oldukça sert olmuştur.

YILPORT TÜRKİYE

Liman Operasyonlarında ezber bozuyoruz.

Marmara bölgesinde bulunan YILPORT'un çok amaçlı Türkiye terminalleri, yerel rakipler arasında en iyi çözümleri sunuyor. Marmara Bölgesi'nin farklı kıyılarında yer alan terminallerin hepsi sanayi bölgelerinin merkezinde, ana otoyollara kolay erişim imkanına sahip.

Terminallerin tamamı, uçtan-uca lojistik hizmetleri ile desteklenen, gümrüklü ve özel alanlara ve depolama tesislerini barındırıyor.

YILPORT Marmara'daki terminalleri, bilinen YILPORT disiplini ve küresel bilgi birikimi ile 7/24 müşterilerine tüm ithalat ve ihracat hizmetlerini sunuyor.

MARMARA
BÖLGESİNDE
16 STS
57 RTG
ile hizmetinizde

YILPORT TÜRKİYE

Toplam İş hacimleri



2.600.000 TEU
KONTEYNER



5.220.000 m³
SIVI YÜK



17.000.000 ton
GENEL KARGO



650.000 CEU
RO-RO



YILPORT
HOLDİNG A.Ş.



GEBZE



GEMPORT



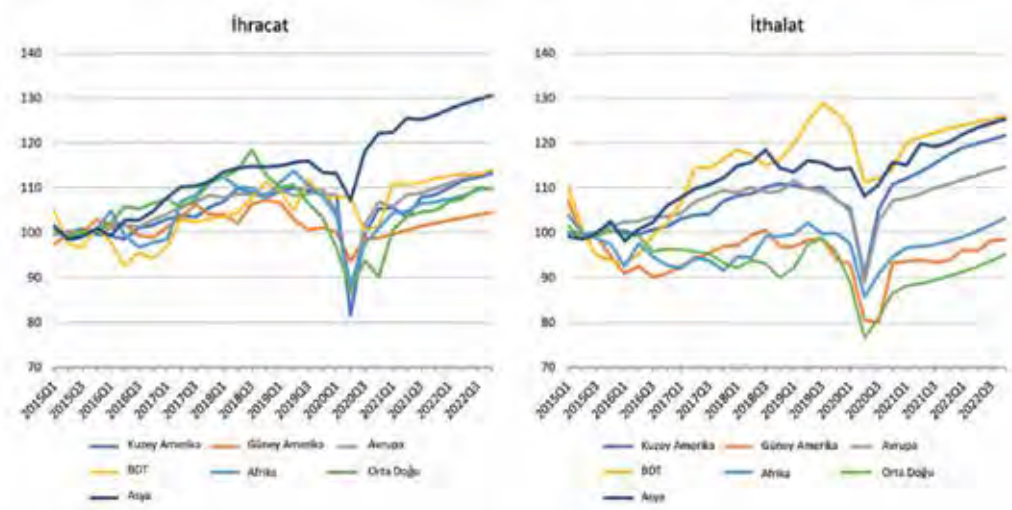
SOLVENTAS



ROTAPORT

YILPORT'un yolculuğu, 2004 yılında İcra Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım'ın memleketi Türkiye'ye dünya standartlarında terminal hizmeti getirmeyi hayal etmesiyle başladı.

YILPORT Gebze'de başlayan bu başarı hikayesi bu yüksek standardı dünya çapında sunmak üzere genişledi. YILPORT Holding A.Ş., 2011 yılı Ağustos ayında YILDIRIM Grup iştiraki olarak kurularak Türkiye'nin ilk terminal işletmecisi holdingi olmuştur. Bugün YILPORT Holding Türkiye'de 5, Portekiz'de 7, İspanya'da 2, İsveç'te 2, Peru'da 1, 1 Malta'da 1, İtalya'da 1, Norveç'te 1, Ekvador'da 1 ve Guatemala'da 1 olmak üzere dünya çapında 22 deniz ve 6 kara terminali işletmektedir.



Şekil 1.2. Bölgelere Göre Mal İhracatı ve İthalatı (İndeks, 2015=100)⁸

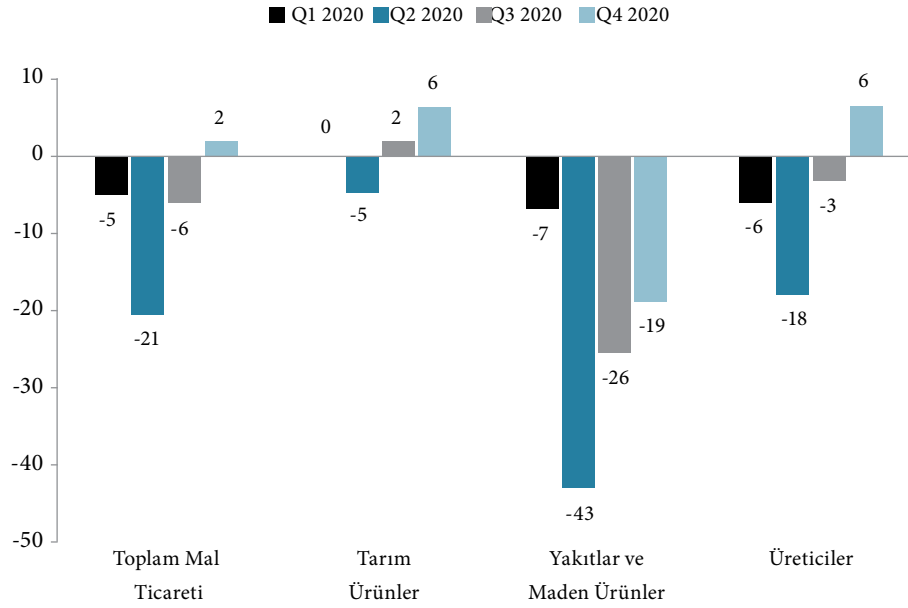
Şekil 1.2'de yer alan tahminlerde dünyanın çeşitli bölgelerinde ticari gelişimin hızında bir uyuşmazlık olduğu görülmektedir. İthalat tarafında Afrika, Güney Amerika ve Orta Doğu'nun ticari durgunluğunun sürmesi, geri kalan bölgelerde ise artış eğiliminde olacağı tahmin edilmektedir. İhracat tarafında ise Asya haricindeki diğer tüm bölgelerin ılımlı bir gelişim içinde olacağı öngörülmektedir.

Asya ihracatı ikinci çeyrekte (bir önceki yılın aynı dönemine göre) %7.2 oranında gerilerken dördüncü çeyrekte %7.7 oranında artış göstermiştir. Asya'daki bu hızlı gelişim Covid-19'un Asya ülkelerini nispeten daha az etkilemesine ve Asya ülkelerinin pandemi boyunca özellikle (dünyanın diğer kısımlarından gelen) tüketici ürünlerine ve tıbbi ürünlere olan talebi karşılamada öncü rolü oynamasına dayanabilir.

Şekil 1.3'te dünya mal ticaretinin değer gelişimi 2020 yılındaki çeyrekler ve temel ürünler bazında görülebilir. Bu verilere göre üretilmiş sanayi ürünleri ticaretinin değeri 2020 yılının son çeyreğinde (önceki yılın aynı dönemine göre) %6 oranında daha yüksektir. 2020 yılının son çeyreğinde, üretimde gerçekleşen bu canlanmanın fabrika çalışanlarının sağlığına yönelik önlemlerin alınması ile üretimin sür-

⁸ WTO ve UNCTAD

dürülmesine bağlanabilir. Elbette üretim sektörü kendi alt dallarında farklı gelişim değerleri yakalamıştır. Örneğin demir çelik üretimi üçüncü çeyrekte %17 azalırken son çeyrekte düşüş %2 ile sürmüştür, elektronik ürünlerinde ikinci çeyrekte uzaktan çalışma ve sokağa çıkma yasaklarından dolayı talebin artması ile %12 oranında artış görülmüştür. Tekstil sektörü özellikle maske üretiminin güdülemesi ile her çeyreği artışla sürdürmüştür.



Şekil 1.3. Dünya Mal Ticaretinin Yıllık Gelişimi (Dolar değeri bazında değişim)⁹

2020 yılının son çeyreğinde tarım ürünlerinin artışı da aynı oranda gerçekleşmiştir. Diğer yandan yakıtlar ve madencilik ürünleri son çeyrekte düşüşlerini sürdürmüşlerdir (%-19). Tüm mal ticaretinin değeri, 2020'nin son çeyreğinde önceki yılın aynı dönemine göre % 2 oranında artış göstermiş olsa da bu artış, dünya ticaretinin pandemi öncesi dönemde ve özellikle 2019'un dördüncü çeyreğinde zaten yavaşlamış olmasına bağlanabilir (Şekil 1.3).

Tablo 1.2'de dünya mal ithalat ve ihracatında ilk 10 sırada yer alan ülkelerin 2020 yılı performansları görüldüğü gibi ülkemizin durumu da görülebilir.

⁹ WTO tahmini

Dünya mal ihracatı 2020 yılında bir önceki yıla göre (daha önce bahsedildiği gibi %8 oranında azalarak) 17.6 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Çin 2.6 trilyon dolar ile en fazla ihracat yapan ülke unvanını korurken onu 1.4 trilyon dolar ile ABD ve yine 1.4 trilyon dolar ile Almanya izlemiştir. Önceki yıla göre 2020 yılında en fazla ihracat yapan ilk 10 içinde sadece Çin %4 oranında artış gösterirken, diğer ülkelerin gerilediği görülmektedir. Oran olarak en yüksek kayıp %14 ile Fransa ve %13 ile ABD'de yaşanırken Türkiye önceki yıla göre %8 oranında ihracat kaybı yaşayarak dünyada en fazla ihracat yapan 31. ülke olmuştur.

Diğer yandan dünya mal ithalatında ilk 10 ülke içinde ithalatını arttıran bir ülke yoktur. Japonya %12 ile ithalatı en fazla düşen olurken onu %11 oran ile Fransa ve İtalya izlemiştir. Dünya ithalatı 2020 yılında 17.8 trilyon dolar olarak gerçekleşirken önceki yıla göre %8 olarak gerilemiştir. Türkiye en fazla ithalat yapan ülkeler içinde (%4 oranında ithalatını azaltarak) 24. sırada yer almıştır.

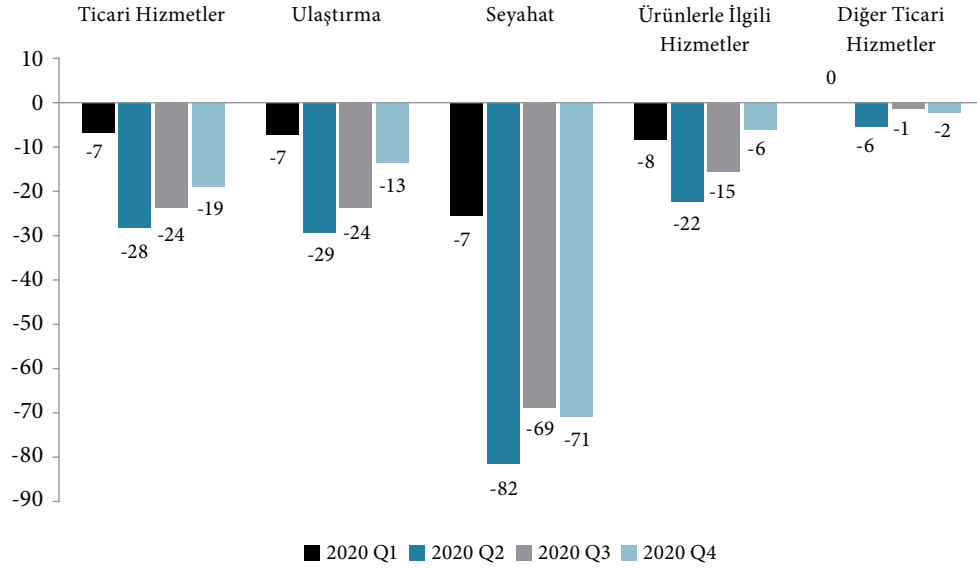
Tablo 1.2. Dünya mal ihracat ve ithalatında önemli ülkeler (2020, milyar \$)¹⁰

Mal İhracatı					Mal İthalatı				
Sıra	Ülke	Değer	Pay Değişim (%)	(%)	Sıra	Ülke	Değer	Pay Değişim (%)	(%)
1	Çin	2,591	14.7	4	1	ABD	2,408	13.5	-6
2	ABD	1,432	8.1	-13	2	Çin	2,056	11.5	-1
3	Almanya	1,38	7.9	-7	3	Almanya	1,171	6.6	-5
4	Hollanda	675	3.8	-5	4	Birleşik Krallık	635	3.6	-9
5	Japonya	641	3.7	-9	5	Japonya	634	3.6	-12
6	Hong Kong	549	3.1	3	6	Hollanda	597	3.4	-6
7	Güney Kore	513	2.9	-5	7	Fransa	583	3.3	-11
8	İtalya	496	2.8	-8	8	Hong Kong	570	3.2	-1
9	Fransa	488	2.8	-14	9	Güney Kore	468	2.6	-7
10	Belçika	419	2.4	-6	10	İtalya	423	2.4	-11
31	Türkiye	170	1.0	-6	24	Türkiye	220	1.2	4
	Dünya	17,583	100.0	-8		Toplam	17,812	100.0	-8

¹⁰ WTO ve UNCTAD

Mal ticaretinde ilk 10 ülke içinde yer alan Çin, Almanya, Hollanda, Japonya, Belçika ve Güney Kore ihracat fazlası veren ülkeler olmuştur.

Şekil 1.4'te dünya hizmet ticaretindeki gelişmeler 2020 yılı çeyrek dönemlerine ve temel hizmet sınıflandırmalarına göre verilmiştir.



Şekil 1.4. Dünya Hizmet Ticaretinin Yıllık Gelişimi (Dolar değeri bazında değişim)¹¹

2020 yılı boyunca seyahat ve taşımacılık hizmetleri sırasıyla %63 ve %19 oranında düşerken finansal hizmetler ve bilgisayar hizmetlerini kapsayan diğer ticari hizmetler sadece %2 oranında gerilemiştir. İlave olarak ürünler ile ilgili hizmetlerin %13 oranında gerilediği görülmektedir. Ulaştırma ve seyahat hizmetleri doğrudan Covid-19'un yayılmasını önlemek için alınan tedbirlere bağlı olarak yılı kayıplarla kapatmıştır. 2020'nin ilk çeyreğinde sınır kapılarında alınan önlemler ve tecrit uygulamalarından dolayı uluslararası uçuşlar %80 oranında gerilerken, deniz taşımacılığında özellikle temel ürünlere olan talebin sürmesinden dolayı derin bir kriz yaşanmamıştır. Pandemi döneminde küresel denizcilik sektöründeki gelişmeler raporun 2. bölümünde detayları ile değerlendirilecektir.

¹¹ WTO, UNCTAD ve ITC tahminleri

Tablo 1.3'te dünya hizmet ithalat ve ihracatında ilk 10 sırada yer alan ülkelerin 2020 yılı performansları görüldüğü gibi ülkemizin durumu da görülebilir. Dünya hizmet ihracatı 2020 yılında önceki yıla göre %20 gibi önemli bir gerileme ile 4.9 trilyon dolar değerine gerilemiştir.

ABD 692 milyar dolar ile dünyada en fazla hizmet ihracatı yapan ülke olurken onu 334 milyar dolar ile İngiltere ve 311 milyar dolar ile Almanya izlemektedir. 2020 yılında en fazla hizmet ihracatı yapan 10 ülkenin hiç birisi önceki yıla göre pozitif bir artış gösterememiştir. Hizmet ticaretinde ABD, İngiltere, Almanya, Hollanda, Fransa, Hindistan ve Singapur fazla verirken 31. Sırada yer alan Türkiye 10 milyar dolar fazla ile hizmet ticaretinde fazla veren ülkeler arasında yer almıştır.

Tablo 1.3. Dünya hizmet ihracat ve ithalatında en önemli ülkeler (2020, milyar \$)¹²

Hizmet İhracatı					Hizmet İthalatı				
Sıra	Ülke	Değer	Pay (%)	Değişim (%)	Sıra	Ülke	Değer	Pay (%)	Değişim (%)
1	ABD	692	13.9	-21	1	ABD	458	9.6	-22
2	Birleşik Krallık	334	6.7	-17	2	Çin	381	8.0	-24
3	Almanya	311	13.9	-12	3	İrlanda	310	6.5	-7
4	Çin	281	6.7	-1	4	Almanya	309	6.5	-18
5	Hollanda	255	6.2	-7	5	Fransa	238	5.0	-12
6	Fransa	247	5.6	-16	6	Hollanda	237	5.0	-11
7	İrlanda	242	5.1	-2	7	Birleşik Krallık	197	4.1	-27
8	Hindistan	205	5.0	-5	8	Japonya	191	4.0	-7
9	Singapur	188	4.9	-14	9	Singapur	173	3.6	-17
10	Japonya	158	3.8	-24	10	Hindistan	150	3.2	-16
31	Türkiye	35	0.7	-46	37	Türkiye	25	0.5	-10
	Dünya	4,984	100.0	-20		Toplam	4,745	100.0	-20

2020 yılında Türkiye'de yaşanan ekonomik ve ticari gelişmelerin ana hatları sonraki başlık altında sunulmuştur.

¹² WTO and UNCTAD

1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler

Türkiye ekonomisi Covid-19 pandemisinin gölgesinde geçen 2020 yılında (üretim yöntemine göre) bir önceki yıla göre yüzde 1.8 büyümüş ve cari fiyatlarla GSYİH 2020 yılında bir önceki yıla göre yüzde 16.8 artarak 5 trilyon TL'ye ulaşmıştır (Tablo 1.4).

Tablo 1.4. Türkiye'nin GSYİH Gelişimi¹³

Yıl	Çeyrek	GSYİH		Değişim (%)
		Milyon TL	Milyon \$	
2019	I	925,360	172,414	-2.6
	II	1,028,470	175,231	-1.7
	III	1,158,060	204,169	1.0
	IV	1,208,300	208,965	6.4
	Yıllık	4,320,191	760,779	0.9
2020	I	1,073,528	176,579	4.5
	II	1,035,789	152,268	-10.3
	III	1,418,040	196,569	6.3
	IV	1,524,788	191,633	5.9
	Yıllık	5,047,909	717,049	1.8

Çeyrek bazında incelendiğinde 2020 yılında sadece ikinci çeyrekte %-10.3 oranında bir düşüş yaşanırken diğer çeyreklerde büyümenin sürdüğü görülmüştür. Her ne kadar oran ve TL olarak GSYİH'nın büyüdüğü Tablo 1.3'de görülsede dolar bazında değerlendirildiğinde 2019 yılına göre elde edilen GSYİH değeri 2020 yılında %6 oranında azalarak 717 milyar dolar olmuştur.

¹³ <http://www.tuik.gov.tr/HbGetirHTML.do?id=33603>

Diğer yandan IMF verileri üzerinden yapılan hesaplama göre, Türkiye'nin swaplar dahil net döviz rezervleri Mart 2020'den Şubat 2021'e kadar 21,7 milyar dolar gerilemiştir¹⁴.

Bu başlık altında dış ticaretimizde yaşanan gelişmeler, sonraki bölümlerde bahsedilen denizyolu taşımacılığında pek çok noktaya ışık tutacak şekilde değerlendirilmiştir. 2020 yılında Türkiye'nin toplam dış ticareti %0.5 oranında azalarak 389 milyar dolara gerilemiştir Türkiye ihracatı %6.2 oranında azalarak 169 milyar dolara gerilerken ithalatımız %4.4 oranında artarak 219 milyar dolara yükselmiştir. Bu rakamlar ile dış ticaret dengesi önceki yıla göre %70 oranında çıkarak -50 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. İhracatın ithalatın karşılama oranı ise %77.3'tür (Tablo 1.5).

Tablo 1.5. 2013-2020 Yılları Arasında Gerçekleşen Dış Ticaret Verileri (Milyon \$)¹⁵

	İhracat		İthalat		Hacim		Denge		İhr/ İth. (%)
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	
2013	161,481	-	260,823	-	422,304	-	-99,342	-	61.9
2014	166,505	3.1	251,142	-3.7	417,647	-1.1	-84,638	-14.8	66.3
2015	150,982	-9.3	213,619	-14.9	364,601	-12.7	-62,637	-26.0	70.7
2016	149,247	-1.1	202,189	-5.4	351,436	-3.6	-52,942	-15.5	73.8
2017	164,495	10.2	238,715	18.1	403,210	14.7	-74,221	40.2	68.9
2018	177,169	7.7	231,152	-3.2	408,321	1.3	-53,984	-27.3	76.6
2019	180,833	2.1	210,345	-9.0	391,178	-4.2	-29,512	-45.3	86.0
2020	169,669	-6.2	219,510	4.4	389,179	-0.5	-49,840	68.9	77.3

Bölgeler düzeyinde değerlendirildiğinde 2020 yılında en fazla ihracat gerçekleştiren bölgemiz olan Marmara Bölgesinde %8.6 oranında bir gerileme olduğu, ikinci sı-

¹⁴ <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/tcmbdeki-erime-ne-kadar-imf-raporlarına-yansidi-1829502>

¹⁵ <http://www.tuik.gov.tr/>

rada yer alan Ege Bölgesinde ise gerilemenin %3.6 oranında olduğu görülmektedir. Marmara Bölgesinde kayıtlı olan işletmelerde toplam ithalat 2020 yılında %13 oranında artarak 150 milyar dolara ulaşırken, en fazla ithalat yapan ikinci bölge olan İç Anadolu Bölgesinde ithalat artış oranı %3.7 olmuştur (Tablo 1.6).

Tablo 1.6. Bölgeler Bazında Dış Ticaret (Milyon \$)¹⁶

Bölgeler	İhracat			İthalat		
	2019	2020	2019/2020	2019	2020	2019/2020
Akdeniz	11,487	11,222	%-2.3	11,489	11,397	%-0.8
Doğu Anadolu	743	813	%9.4	479	441	%-7.9
Ege	19,689	18,980	%-3.6	13,331	13,244	%-0.6
Güneydoğu Anadolu	9,695	10,449	%7.8	5,817	6,176	%6.2
İç Anadolu	15,192	14,765	%-2.8	14,465	15,001	%3.7
Karadeniz	5,559	5,110	%-8.1	4,892	5,956	%21.7
Marmara	118,468	108,324	%-8.6	132,242	150,035	%13.5
Türkiye toplamı	180,833	169,669	%-6.2	210,345	219,510	%4.4

16 milyar dolar ihracat hacmi ile Almanya 2020 yılında %3.8 oranında azalmaya rağmen en fazla ihracat yaptığımız ülke olurken onu 11 milyar dolar ile İngiltere ve 10 milyar dolar ile ABD izlemektedir. 2020 yılında en fazla ihracat yaptığımız ilk 10 ülke içinde ABD, İsrail ve Rusya ile ticaretimiz artarken diğer 7 ülke ile azalmıştır. En fazla ihracat yaptığımız 10 ülke ile toplam ihracatımızın %48.9'unu gerçekleştirmektedir (Tablo 1.7).

¹⁶ TÜİK

2ER

MÜŞAVİRLİK PROJE KONTROLLÜK VE TİCARET A.Ş.

40. yıl



TURKMENBAŞI ULUŞLARARASI LİMANI



EREN LİMANI



SOĞAR TERMİNALI

PROJE, MÜŞAVİRLİK VE PROJE YÖNETİM HİZMETLERİ

- LİMAN MASTER PLANLAMA
- DALGAKIRAN, RIHTIM VE JETTY
- KIYI KORUMA YAPILARI
- KONTEYNER TERMİNALI

- RO-RO ve ARABA TERMİNALI
- YOLCU TERMİNALI VE YAT LİMANI
- ENDÜSTRİYEL TESİSLER
- LOJİSTİK TESİSLER ve TİCARİ BİNALAR

- LPG TERMİNALI
- HAVALİMANLARI
- KÖPRÜ, TÜNEL VE YOL
- ALTYAPI VE KAPLAMA



RAILPORT LOJİSTİK TERMİNALI



VIAPORT - TUZLA YAT LİMANI



MARPORT KONTEYNER TERMİNALI

Eğitim Mah. Poyraz Sok. No:34 Sadıkoğlu İş Merkezi 2 Kat:2 D:22-23-25 Hasnapaşa - Kadıköy / İSTANBUL
TEL : (+090 216) 418 67 62 Web : www.2er.com.tr E-mail : 2er@2er.com.tr

Tablo 1.7. En Çok Dış Ticaret Yapılan İlk 10 Ülke (Milyon \$)¹⁷

	İhracat		İthalat		
	2020	2019/2020	2020	2019/2020	
Almanya	15,982	%-3.8	Çin	23,041	%20.5
İngiltere	11,238	%-0.4	Almanya	21,733	%12.7
A.B.D.	10,184	%13.5	Rusya Federasyonu	17,860	%-22.7
Irak	9,143	%-10.6	A.B.D.	11,525	%-2.7
İtalya	8,083	%-17.1	İtalya	9,200	%-1.6
Fransa	7,196	%-9.4	Irak	8,202	%206.2
İspanya	6,685	%-17.9	İsviçre	7,771	%130.3
Hollanda	5,196	%-9.8	Fransa	6,988	%3.4
İsrail	4,704	%5.4	Güney Kore	5,734	%-0.7
Rusya Federasyonu	4,507	%8.5	BAE	5,604	%27.7
İlk 10 Toplamı	82,918	%-4.4	İlk 10 Toplamı	117,657	%-1.0
Türkiye toplamı	169,669	%-6.2	Türkiye toplamı	219,510	%-4.4
İlk 10 Pay	%48.9		İlk 10 Pay	%53.6	

En fazla ithalat yaptığımız ülkeler içinde en üst sırada bulunan ülke (aynı zamanda 20.2 milyar dolar fark ile en fazla dış ticaret açığı verdiğimiz) Çin'dir. 2020 yılında Çin ile 2.9 milyar dolar ihracat yapılırken (%20.5 oranında artış ile) 23 milyar dolar ithalat yapılmıştır. Bu dönemde toplam dış ticaret açığımızın %30'u sadece Çin ile yaptığımız ticarete ortaya çıkmıştır. 21.7 milyar dolar ile Almanya en fazla ithalat yaptığımız ikinci ülke olurken onu 17.8 milyar dolar ile Rusya Federasyonu izlemiştir. Almanya ile dış ticaret açığımız 5.7 milyar dolar iken Rusya ile 13.3 milyar dolardır. En fazla ithalat yaptığımız bu 3 ülke toplamda 39 milyar dolar fark, dış ticaret açığımızın %57'sini oluşturmaktadır. En fazla ithalat yaptığımız 10 ülke ile toplam ithalatımızın %53.6'sı gerçekleştirilmektedir (Tablo 1.7).

İl bazında bakıldığında, Anadolu'da faaliyet göstermesine rağmen merkezi İstanbul'da olan işletmelerin etkisi ile İstanbul 83 milyar dolar hacimle en fazla ihracat

¹⁷ TÜİK

yapan ilimiz olurken onu 12 milyar dolar ile İzmir ve 10 milyar dolar ile Bursa izlemektedir. En fazla ihracat yapan 10 ilimiz toplam ihracatımızın %83'ünü gerçekleştirmektedir.

Diğer yandan İstanbul 126 milyar dolar ithalat ile en fazla ithalat yapan ilimiz olurken onu 11 milyar dolar ile Ankara ve 10 milyar dolar ile Kocaeli izlemektedir. En fazla ithalat yapan 10 ilimiz Türkiye'nin toplam ithalatının %83'ünü gerçekleştirmektedir.

2020 yılında en fazla ihracat yapan 10 il içinde Gaziantep ve Mersin dışındaki tüm iller bir önceki yıla göre ihracat miktarını azaltırken, ithalat yapan iller içinde İzmir, Bursa, Hatay ve Sakarya dışındaki tüm iller ithalatını arttırmıştır (Tablo 1.8).

Tablo 1.8. Dış Ticaretimizde İlk 10 Sırada yer alan İllerimiz (Milyon \$)¹⁸

	İhracat		İthalat		
	2020	2019/2020	2020	2019/2020	
İstanbul	82,867	%-6.7	İstanbul	126,915	%16.1
İzmir	11,611	%-4.6	Ankara	11,438	%3.7
Bursa	9,550	%-12.4	Kocaeli	9,531	%7.7
Gaziantep	8,167	%4.5	İzmir	8,472	%-2.4
Ankara	8,007	%-5.4	Bursa	7,604	%-4.7
Kocaeli	7,720	%-22.2	Gaziantep	5,277	%4.2
Sakarya	4,625	%-13.6	Hatay	3,733	%-3.8
Mersin	3,210	%3.8	Sakarya	2,916	%-3.9
Denizli	2,867	%-0.6	Mersin	2,839	%2.6
Hatay	2,658	%-13.2	Çorum	2,647	%59.8
İlk 10 Toplamı	141,281	%-7.3	İlk 10 Toplamı	181,373	%11.8
Türkiye toplamı	169,669	%-6.2	Türkiye toplamı	219,510	%-4.4
İlk 10 Pay	%83.3		İlk 10 Pay	%82.6	

¹⁸ TÜİK

Dikkat edilirse en fazla ihracat yapan 10 il içinde Gaziantep, Ankara ve Denizli'nin denize kıyısı (ya da limanı) yoktur. Ancak bu iller diğer iller gibi dış ticaretinde deniz taşımacılığını oldukça yoğun kullanmaktadır. Örneğin 4. sırada yer alan Gaziantep, İskenderun ve Mersin limanlarını kullanırken yıllık konteyner hacmi 500 bin TEU civarındadır. Benzer durum ithalat tarafı için de geçerlidir. En çok ithalat yapan 10 il içinde sadece Ankara, Gaziantep ve Çorum illeri kıyılarda yer almamaktadır.

2021 yılı ilk çeyreğinde (önceki yılın aynı dönemine göre) hem ithalat hem de ihracat değerleri artış göstermiştir. İhracatımız %17 oranında artarken ithalatımız %10 oranında artış göstermiştir. Toplam dış ticaretimizdeki artış ise %13 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 1.9).

Tablo 1.9. Dış Ticaretimizde 2020 ve 2021 Yılı İlk Çeyreklerinin Karşılaştırması (Milyon \$)¹⁹

	Ocak-Mart		
	2020	2021	Değişim (%)
İhracat	42,663	50,023	17.3
İthalat	55,681	61,067	9.7
Toplam dış ticaret hacmi	98,344	111,091	13.0
Dış ticaret dengesi	-13,017	-11,044	-15.2
İhr./İth. karşılama oranı (%)	76.6	81.9	

Fasıllar olarak değerlendirildiğinde 2020 yılında, bedel olarak bir önceki yıla göre ilk 10 fasıl ihracatının “plastik ve plastikten mamul eşyalar” faslı haricinde gerilediği görülmektedir. En fazla ihraç edilen fasıl 22 milyar dolar bedel ile “motorlu kara taşıtları” olurken onu 17 milyar dolar ile “kazanlar ve makineler” faslı izlemiştir. İthalatta ise ilk 10 fasıl içinde sadece 3 fasıl yılı düşüşle kapatmıştır (Tablo 1.10).

¹⁹ TÜİK

Seyahat yasaklarının etkisi ile talepteki daralmaya bağlı olarak tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de “yakıt ve yağ” ithalatı %31 gibi önemli bir oranda gerileyerek bedel olarak 29 milyar dolara ulaşırken, “kıymetli ve yarı kıymetli taşların” ithalatı %99 oranında artarak 27 milyar dolar seviyesine yükselmiştir (Tablo 1.10).

“Kazanlar ve makineler” grubu ise %14 artış ile 25 milyar dolarlık ithalat seviyesine yükselmiştir. Elbette Tablo 1.10’da bahsedilen ürünlerin bazıları (Kıymetli taşlar, eczacılık ürünleri vb.) farklı taşımacılık modları ile taşınsa da ürünler ağırlıklı olarak deniz yolu ile taşınmaktadır. Deniz yolu ile taşınan ürünler hakkında detaylı bilgi sonraki bölümlerde verilecektir.

Tablo 1.10. Dış Ticaretimizdeki İlk 10 Fasıl (Milyon, \$)²⁰

İhracat

Ürün Fasılları	2020	2019/2020
Motorlu Kara Taşıtları	22,098	%-17.9
Kazanlar, Makinalar	16,799	%-5.4
Elektrikli Makina ve Cihazlar, Aksam ve Parçaları	9,308	%-4.5
Demir ve Çelik	8,804	%-12.1
Örme Giyim Eşyası ve Aksesuarları	8,390	%-8.8
Plastik ve Plastikten Mamul Eşya	6,972	%2.5
İnciler, Kıymetli Taş ve Metal Mamulleri, Madeni Paralar	6,693	%-8.7
Örülmemiş Giyim Eşyası ve Aksesuarları	6,602	%-3.9
Demir veya Çelikten Eşya	6,364	%-4.9
Yenilen Meyveler, Kabuklu Yemişler	4,830	%5.3
İlk 10 Toplamı	96,861	%-44.2
Türkiye toplamı	169,669	%0.7
İlk 10 Pay	%57.1	

²⁰ TÜİK

TÜRKİYE LİMANCILIK
SEKTÖRÜ 2021 RAPORU**İthalat**

Ürün Fasılları	2020	2019/2020
Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar	28,925	%-30.7
Kıymetli veya Yarı Kıymetli Taşlar	26,591	%98.9
Kazanlar, Makinalar	25,268	%14.0
Elektrikli Makina ve Cihazlar	17,139	%11.0
Motorlu Kara Taşıtları	15,292	%52.8
Demir ve Çelik	15,103	%0.4
Plastikler ve Mamulleri	11,738	%-0.5
Organik Kimyasal Ürünler	5,889	%-1.3
Eczacılık Ürünleri	4,958	%1.0
Cihazlar ve Aksam, Parça ve Aksesuarı	4,754	%5.5
İlk 10 Toplamı	155,656	%6.8
Türkiye toplamı	219,510	%-6.3
İlk 10 Pay	%70.9	

Ulaştırma modlarının ihracat ve ithalatımızda bedel olarak payları Tablo 1.11 ve 1.12’de sunulmuştur. Bu payların kendi içindeki oranları ayrıca Tablo 1.13’de görülmektedir. Örneğin 2020 yılında denizyolu ile ihracat yüklerinin bedeli bir önceki yıla göre %7.5 oranında azalarak 101 milyar dolara, denizyolu ile ithalat yükleri ise %1.7 oranında artarak 115 milyar dolara ulaşırken, denizyolu ile taşınan yüklerin payı ihracatta %52, ithalatta ise %60 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 1.11. Taşıma Şekillerine Göre İhracat (Milyon \$)²¹

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019/2020
Denizyolu	79,762	80,139	93,379	108,803	109,114	100,924	%-7.5
Karayolu	51,946	49,537	50,988	52,222	54,462	53,141	%-2.4
Havayolu	17,400	17,909	17,217	14,128	14,849	12,733	%-14.2
Diğer	1,012	988	2,210	1,262	1,436	1,582	%10.1
Demiryolu	862	674	700	754	971	1,289	%32.7
Genel Toplam	150,982	149,247	164,495	177,169	180,833	169,669	%-6.2

²¹ TÜİK

Tablo 1.12. Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyon \$)²²

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019/2020
Denizyolu	126,868	121,013	138,597	136,737	112,966	114,834	%1.7
Karayolu	37,841	36,717	40,374	39,129	37,177	41,882	%12.7
Havayolu	20,160	23,107	34,440	28,757	29,238	39,259	%34.3
Diğer	27,315	19,584	24,010	25,230	29,514	21,390	%-27.5
Demiryolu	1,435	1,769	1,295	1,299	1,448	2,145	%48.1
Genel Toplam	213,619	202,189	238,715	231,152	210,343	219,510	%4.4

Tablo 1.13. Dış Ticarete Taşıma Türlerine ve Rejimlere Göre Bedel Payları (%)

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2015	%17.70	%34.40	%9.40	%11.50	%59.40	%52.80	%0.70	%0.60
2016	%18.20	%33.20	%11.40	%12.00	%59.90	%53.70	%0.90	%0.50
2017	%16.90	%31.00	%14.40	%10.50	%58.10	%56.80	%0.50	%0.40
2018	%16.90	%29.50	%12.40	%8.00	%59.20	%61.40	%0.60	%0.40
2019	%17.70	%30.10	%13.90	%8.20	%53.70	%60.30	%0.70	%0.50
2020	%19.10	%31.30	%17.90	%7.50	%52.30	%59.50	%1.00	%0.80

2020 yılında gerçekleşen ihracatın ve ithalatın taşıma modlarına göre dağılımında denizyolu ulaşımının önceki yıllarda olduğu gibi en fazla kullanılan taşıma modu olduğu görülmektedir. Denizyolu ulaşımı bir önceki yıla göre düşüş yaşamış ama karayolu ve demiryolu ihracat ve ithalat paylarını artırmıştır. Havayolunun ise ithalat payını artırdığı bunun yanında ihracat payında düşüş yaşadığı görülmektedir.

Tablo 1.14'de ayrıca taşıma modlarının ağırlık (ton) bazında pay dağılımı da görülebilir. Örneğin denizyolu taşımacılığında 2020 yılında taşınan yükün ağırlık payı ithalat yükleri için %95'lere kadar yükselirken ihracata konu olan yüklerde bu oran

²² TÜİK

%83'dür. Buradan hareketle 2020 yılında denizyolu ile taşınan 496 milyon tonun Türkiye'nin dış ticaretinde kullanılan modlar içinde ağırlık olarak %89 paya sahip olduğu hesaplanabilir.

Tablo 1.14. Dış Ticarete Taşıma Türlerine ve Rejimlere Göre Ağırlık Payları

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2015	%3.73	%24.68	%0.07	%1.15	%95.76	%73.69	%0.45	%0.49
2016	%3.72	%24.49	%0.06	%0.81	%95.78	%74.19	%0.43	%0.52
2017	%4.00	%22.12	%0.06	%0.81	%95.56	%76.49	%0.37	%0.58
2018	%4.05	%20.44	%0.05	%0.83	%95.48	%78.25	%0.42	%0.48
2019	%4.35	%17.59	%0.06	%0.87	%95.12	%81.09	%0.40	%0.45
2020	%4.04	%16.19	%0.04	%0.35	%95.30	%82.84	%0.56	%0.62

Buraya kadar dünyada ve Türkiye'de ekonomi ve dış ticarete ilişkin temel bilgiler sunulmuştur. Sonraki bölümde hem dünyada denizyolu taşımacılığındaki güncel gelişmeler detayları ile verilecektir.



A large container ship is docked at a port. The ship's deck is filled with stacks of colorful shipping containers. In the background, a large gantry crane is visible against a clear sky. The image is overlaid with a semi-transparent dark blue band containing white text.

DÜNYADA DENİZCİLİK VE LİMANCILIK SEKTÖRÜ

2.1. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

2020 yılında dünya deniz ticaretindeki gelişmeler, denizcilik sektöründeki ana iş dalları bazında ayrı ayrı incelenmiştir.

• Denizyolu Taşımaları

Pandemi 2020 yılında denizcilik sektörünün tüm alanlarında farklı etkilere neden olmuştur. Bu etkiler bazı alanlarda pozitif yönlü iken bazı alanlarda negatif yönlüdür. Örneğin sıvı dökme yükler 2019 yılında 3 milyar ton elleçlenirken pandemi nedeniyle alınan kısıtlama önlemlerinin etkisiyle petrole olan talebin azalması ile 2020 yılında %7.4 oranında gerileyerek 2.8 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Kuru dökme yüklerde oransal düşüş %2.9 olarak gerçekleşirken konteynerde düşüş oranı (ton bazında) %2'dir. Yük grupları içinde sadece gaz taşımaları (LPG ve LNG) artış gösterse de bu taşımacılığın toplam deniz taşımacılığı içindeki payı halen çok düşüktür.

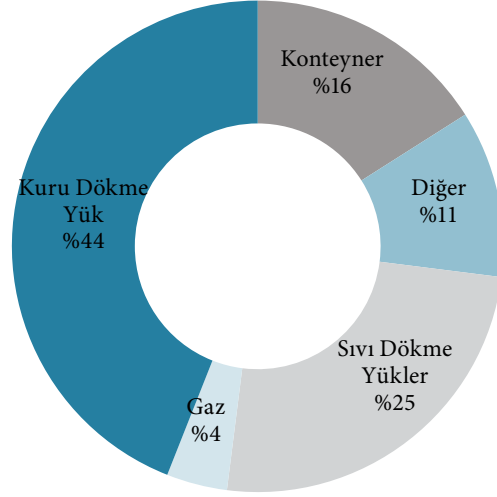
Deniz yolu ile taşınan yükün toplamı 2020 yılında %3.8 oranında gerilemiş ve 11.5 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüş, pandeminin ilk dönemi olan 2020 yılı ilk çeyreğinde yapılan tahminlere göre oldukça ılımlı bir seviyededir. Bu nedenle sektörde 2009 yılı küresel finans krizine göre daha hızlı bir toparlanma beklenmektedir.

Tablo 2.1. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton)¹

	2019-2020					
	2016	2017	2018	2019	2020	Değişim
Sıvı Dökme Yükler	3,016	3,080	3,086	3,053	2,813	%-7.9
Gaz	355	383	416	455	485	%6.6
Kuru Dökme Yük	4,903	5,091	5,224	5,281	5,098	%-3.5
Konteyner	1,733	1,833	1,844	1,886	1,840	%-2.4
Diğer	1,132	1,191	1,237	1,263	1,259	%-0.3
Toplam	11,139	11,578	11,807	11,939	11,495	%-3.8

¹ Clarkson Research

Kuru dökme yükler %44 pay ve 5 milyar ton ağırlık ile denizyoluyla en fazla taşınan yük olma özelliğini sürdürürken onu %25 pay ve 2.8 milyar ton ile sıvı yükler, %16 pay ve 1.8 milyar ton ile konteyner izlemektedir. Deniz yolu ile gaz taşımalarının payı sadece %4'tür.



Şekil 2.1. 2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı

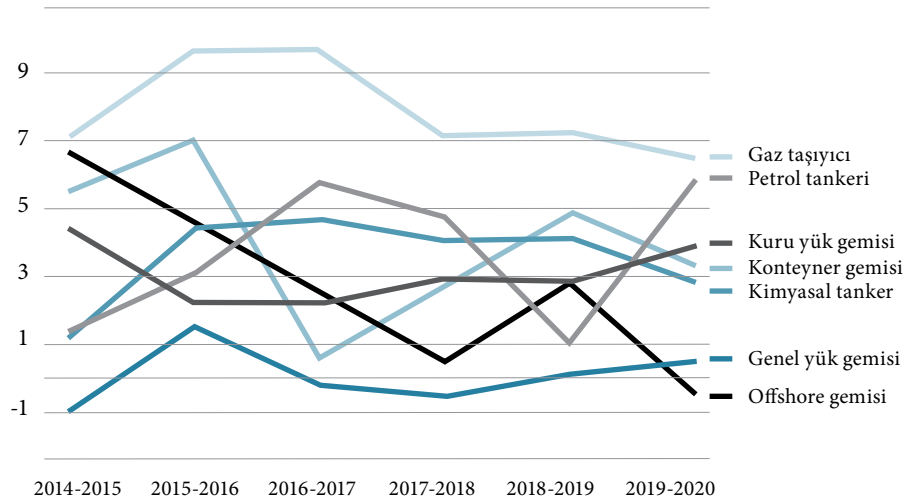
• Deniz Ticaret Filosu

100 DWT ve üzeri kapasiteli dünya deniz ticaret filosu dünya genelinde 2 milyar DWT kapasiteyi geçmiştir. Bir önceki yıla göre oransal olarak en fazla artış %6.5 ile gaz tankerlerinde olurken onu %5.9 ile petrol tankerleri ve %3.9 ile kuru yük gemileri izlemiştir. 2020 yılında DWT olarak en fazla paya sahip olan ticaret gemisi tipi yine kuru yük gemileridir. Kuru yük gemilerinin payı 879 milyon DWT ile %43 iken, ikinci sırada yer alan petrol tankerlerinin payı 601 milyon DWT ile %29'dur.

Tablo 2.2. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)²

Gemi tipi	2019	2020	Değişim 2019/2020 (%)	2020 Pay (%)
Kuru Yük	846,418	879,300	%3.9	%38.3
Petrol Tankeri	568,244	601,163	%5.8	%26.2
Konteyner	266,087	274,856	%3.3	%12.0
Diğer Tipler	226,568	232,012	%2.4	%10.1
Diğer Gemiler	80,262	79,862	%-0.5	%3.5
Gaz Tankeri	69,081	73,586	%6.5	%3.2
Kimyasal Tanker	46,157	47,474	%2.9	%2.1
Feribot ve Yolcu	7,096	7,289	%2.7	%0.3
Diğer	23,972	23,802	%-0.7	%1.0
Genel Kargo Gemileri	74,192	74,583	%0.5	%3.3
Dünya	2,208,077	2,293,927	%3.9	%100.0

Bahsedilen gemi payları zaman içinde global ticaretin seyrine ve arz/talep yapısına göre farklılık göstermektedir. Örneğin 1980’li yıllarda petrol tankerlerinin payı tüm ticaret filosunun neredeyse yarısı iken günümüzde %29’lara kadar gerilemiş, genel kargo gemilerinin payı azalırken, onun yerine konteyner gemilerinin payı artmıştır.



Şekil 2.2. Dünya gemi filosu gelişim grafiği³

² UNCTAD, RMT, 2020

³ UNCTAD, RMT, 2020



ANKAŞ ANADOLU KILAVUZLUK A.Ş.



“DENİZLERDE GÜVENİLİRLİĞİN
YENİ ADI...”

MERKEZ

İçerenköy Mah. Çayır Cad. Üçgen Plaza No: 7 Kat: 8
34752 Ataşehir - İSTANBUL
Tel : +90216 469 7341
Fax : +90216 469 7351
Email : info@ankaspilot.com

YARIMCA

Mimar Sinan Mah. Denizciler Cad
No: 69 KÖRFEZ/KOCAELİ
Tel : +90262 528 33 00
Fax : +90262 528 53 72
Email : yarimcapilot@ankaspilot.com

DARICA

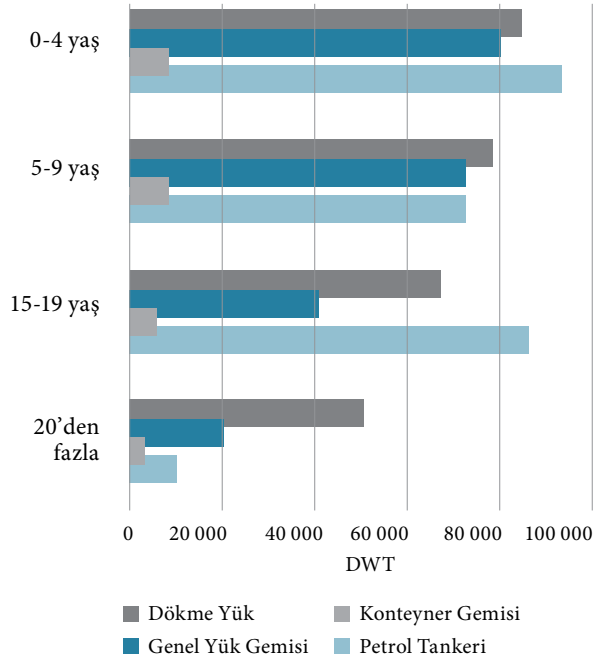
Yalı Mah. İstasyon Cad
No: 12 DARICA/KOCAELİ
Tel : +90262 745 38 10
Fax : +90262 745 38 13
Email : daricapilot@ankaspilot.com

İSKENDERUN

Denizciler Mah. E5 Karayolu Üzeri 106.Sok.
Dış Kapı No: 18 İSKENDERUN / HATAY
Tel : +90326 645 71 70
Fax : +90326 645 44 32
Email : iskenderunpilot@ankaspilot.com

2015-2020 yılları arasında gerçekleşen temel gemi tiplerine göre filo gelişim grafiği incelendiğinde gaz gemilerindeki oransal artışın en üst sıralarda olduğu görülmektedir. Gaz gemileri 2015-2020 yılları arasındaki 6 yıllık dönemde ortalama (yaklaşık) her yıl %8 oranında artış gösterirken aksine (özellikle konteynerizasyon sürecinin etkisi ile) genel kargo gemilerinde negatif yönlü bir gelişim sürmektedir.

Gemi tiplerine göre ortalama yaş ve kapasite grafiği ayrıca Şekil 2.3'de görülmektedir. 0-4 yaş arası en fazla kapasiteye sahip gemi tipleri petrol tankerleri, kuru yük gemileri ve konteyner gemileri olurken 15-19 yaş grubunda ekonomik ömrünün sonuna yaklaşan yaş aralığında petrol tankerleri ve kuru yük gemilerinin payı oldukça yüksektir.



Şekil 2.3. Gemi tiplerine göre ortalama yaş ve kapasite grafiği⁴

• Gemi Sahipliği

Yunanistan en fazla ticari gemi sahibi olma unvanını %17 pay, 363 milyon DWT ve 4,648 parça gemi ile sürdürmektedir. Yunan armatörlerin sahip olduğu gemilerin

⁴ UNCTAD, RMT, 2020

piyasa değeri 96 milyar dolardır. Japonya ve Çin 200 milyon DWT üzeri gemi kapasitesine sahip diğer iki ülke olurken bu ülkelerin gemi varlığı 90 milyar doların üzerindedir. Çin, 6,869 parça gemi ile sayı olarak en fazla gemiye sahip ülkedir ve Çin'i 4,648 gemi ile yine Yunanistan izlemektedir. Ülkemiz 1,528 parça gemi ve 28 milyon DWT kapasite ile dünyada 16. sırada yer alırken, gemilerimizin değeri 10 milyar doların üzerindedir.

Tablo 2.3. İlk 16 ülke filo istatistiği ve filo değerleri (2020, 1000 GT ve üzeri)⁵

Sıra	Ülke	Adet	*1000 DWT	Dünya		Filo Değerleri (Milyon \$)
				Yabancı Bayrak Oranı	Toplamına Göre Yüzdeler	
1	Yunanistan	4,648	363,854	%83.3	%17.8	96,785
2	Japonya	3,910	233,134	%84.2	%11.4	96,298
3	Çin	6,869	228,376	%56.4	%11.2	91,553
4	Singapur	2,861	137,299	%45.6	%6.7	49,626
5	Hong Kong	1,690	100,957	%28.2	%4.4	34,234
6	Almanya	2,504	89,403	%90.7	%4.4	41,996
7	Güney Kore	1,616	80,582	%82.1	%3.9	26,383
8	Norveç	2,043	63,935	%97.1	%3.1	52,748
9	Bermuda	542	60,413	%99.5	%3.0	27,447
10	ABD	1,930	57,216	%82.1	%2.8	88,655
11	İngiltere	1,344	53,190	%87.2	%2.6	40,535
12	Tayvan	990	50,891	%87.0	%2.5	14,219
13	Monako	473	43,831	%100.0	%2.1	15,327
14	Danimarka	946	42,714	%99.9	%2.1	23,282
15	Belçika	301	30,698	%67.3	%1.5	8,663
16	Türkiye	1,528	28,090	%76.3	%1.4	10,168
	Dünya Toplamı	52,961	2,047,975	%71.8	%100	952,213

⁵ UNCTAD, RMT, 2020

100 GT ve üzeri kapasiteli gemilerin sicil dağılımına bakıldığında ise Panama bayraklı gemilerin payı DWT bazında %16 ile en üst sırada yer alırken onu %13 pay ile Liberya ve aynı pay ile Marshall Adaları izlemektedir. Kayıtlı 1,216 parça gemi ile Türk bayraklı gemilerin kapasitesi 6.9 milyon DWT'dir ve dünya filosu içindeki payı %1'in altındadır.

Tablo 2.4. Dünya filosu bayrak sicili (100 GT ve üzeri)⁶

	Ülke	Adet	Gemi Adet Yüzdesi	Tonaj (*000 DWT)	Dünya Toplamına	2019- 2020
					Göre Yüzdeler (DWT)	
1	Panama	7,886	%8	328,950	%16	%-1.3
2	Liberya	3,716	%4	274,786	%13	%13.0
3	Marshall Adaları	3,683	%4	261,806	%13	%6.5
4	Hong Kong	2,694	%3	201,361	%10	%1.3
5	Singapur	3,420	%3	140,333	%7	%8.3
6	Malta	2,207	%2	115,879	%6	%4.7
7	Çin	6,192	%6	100,086	%5	%3.0
8	Bahamalar	1,381	%1	77,869	%4	%0.1
9	Yunanistan	1,294	%1	68,632	%3	%-0.7
10	Japonya	5,041	%5	40,323	%2	%3.4
30	Türkiye	1,216	%1	6,993	%0	%-6.5
	Dünya Toplamı	98,140		2,061,944		

• **Konteyner Hat Operatörleri**

Maersk uzun yıllardır en fazla konteyner gemisi işleten işletme olagelmıştır. Ancak verilen gemi siparişlerine göre Maersk'in bu unvanını 2 yıl içinde kaybedeceği

⁶ UNCTAD

açtıktır. Halihazırda 4 milyon TEU kapasiteli 705 gemi işleten Maersk (Mayıs 2021 itibariyle) sadece 35 bin TEU kapasiteli 13 yeni gemi siparişi verirken MSC 724 bin TEU kapasiteli 40 gemi siparişi vermiştir. Benzer şekilde CMA CGM ve Evergreen işletmelerinin de 500 bin TEU üzerinde kapasitede gemi siparişi verdiği görülmektedir. İlk 10 sırada yer alan bu donatanların yüksek miktarda kapasite artışına gitmesi konteyner ticaretinin önümüzdeki dönemde büyümesini sürdürmesine yönelik beklentilerden kaynaklanmaktadır. İlk 10 sırada yer alan konteyner gemi operatörlerinin toplam kapasitesi 20.6 milyon TEU iken bu kapasite toplam küresel gemi kapasitesinin %84'ünü oluşturmaktadır.

Tablo 2.5. Konteyner Hat Operatörleri (Mayıs 2021)⁷

Sıra	Operatör	İşletilen gemi sayısı	Sahip olunan gemi sayısı	İşletilen kapasite (TEU)	İşletilen Kapasitenin Kiralama Oranı	Sipariş Defteri (TEU)	Siparişlerin Ortalama
							Gemi Boyutu (TEU)
1	Maersk	705	299	4,100,777	%44,3	35,540	2,316
2	MSC	591	163	3,939,300	%72.5	724,760	16,875
3	CMA CGM	559	120	3,052,575	%65.3	555,577	23,000
4	COSCO	496	177	3,004,249	%47.8	276,000	16,596
5	Hapag-Lloyd	257	113	1,792,150	%40.9	141,600	23,600
6	ONE	218	69	1,600,531	%68.7	266,152	17,700
7	Evergreen	202	113	1,345,537	%51.4	688,821	8,538
8	HMM	75	28	752,604	%40.3	96,060	8,254
9	Yang Ming	89	46	628,463	%69.2	125,598	20,144
10	Zim	94	2	408,514	%98.5	150,000	15,000
27	Arkas	30	28	52,107	%9.6	-	-
55	Türkon	7	4	14,593	%48.5	-	-
93	Akkon	8	-	6,300	%100	-	-
	Toplam	6,205		24,571,680			

⁷ <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

İlk 100 konteyner gemi operatörü içinde yer alan Türk armatörler olan Arkas, Türkon ve Akkon'un işlettikleri gemi sayısı sırasıyla 30, 7 ve 8 gemidir. Arkas işlettiği 30 gemi ile dünyada 27. sırada yer alırken Türkon ve Akkon 55 ve 93. sırada yer almaktadır. İşlettiği 6 adet 650 TEU kapasiteli gemi ile (toplam 3,900 TEU) bir başka Türk konteyner armatörü olan Medkon ise toplam kapasitenin düşüklüğünden dolayı henüz dünyada ilk 100 konteyner armatörü içinde değildir.

• Gemi İnşa Sanayii

Birlikte sahip oldukları %92.5 pay ile Çin, Japonya ve Güney Kore, dünya gemi inşa sanayisinin açık ara en önemli ülkeleridir. Çin ve Japonya'da en fazla üretilen gemi tipleri kuru yük gemileri ve petrol tankerleri iken Güney Kore özellikle petrol tankeri ve konteyner gemisi üretiminde uzmanlaşmıştır. Bu 3 gemi tipi dünyada en fazla üretilen gemi tipleridir.

Tablo 2.6. Gemi tipleri ve tonajlarına göre yeni gemi inşa teslimleri, 2019 (1000 GR)⁸

Gemi Tipi	Güney					Dünya	
	Çin	Japonya	Kore	Filipinler	Diğerleri	Toplamı	Pay
Petrol Tankerleri	4,200	2,811	11,827	128	946	19,912	%30.2
Kuru Yük Gemileri	12,773	7,942	1,010	652	338	22,715	%34.5
Genel Kargo Gemileri	452	267	202	-	387	1,308	%2.0
Konteyner Gemileri	3,712	2,521	4,545	19	94	10,891	%16.5
Gaz Gemileri	420	1,881	3,888	-	1	6,190	%9.4
Kimyasal Tankerler	368	574	49	-	71	1,062	%1.6
Offshore Gemiler	651	4	135	-	332	1,122	%1.7
Feribotlar ve Yolcu G.	214	59	3	3	1,903	2,182	%3.3
Diğer	285	182	12	-	50	529	%0.8
Toplam	23,075	16,241	21,671	802	4,122	65,911	%100.0
Pay	%35.0	%24.6	%32.9	%1.2	%6.3	%100.0	

⁸ RMT, 2019



RÖMORKÖR VE PALAMAR HİZMETLERİ

KALİTELİ- GÜVENLİ - SÜRATLI - KESİNTİSİZ HİZMET



ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.

Merkez Ofis: Marmara Mh. Liman Cd. No:49 İç Kapı No:96 Kat:5 34524
Beylikdüzü - İstanbul / Türkiye
Tel: (0212) 875 38 10 Fax: (0212) 875 40 64 info@arpas-pilotaj.com.tr
www.arpas-pilotaj.com.tr

İskenderun Ofis: Denizciler Mh. E-5 Karayolu Üzeri No: 12/B 31280
İskenderun- Hatay / Türkiye
Tel: (0326) 645 38 10 iskenderun@arpas-pilotaj.com.tr
Arpaş Römorkör talep: (0530) 884 57 00 gozcu@arpas-pilotaj.com.tr



• Gemi Geri Dönüşüm Sektörü

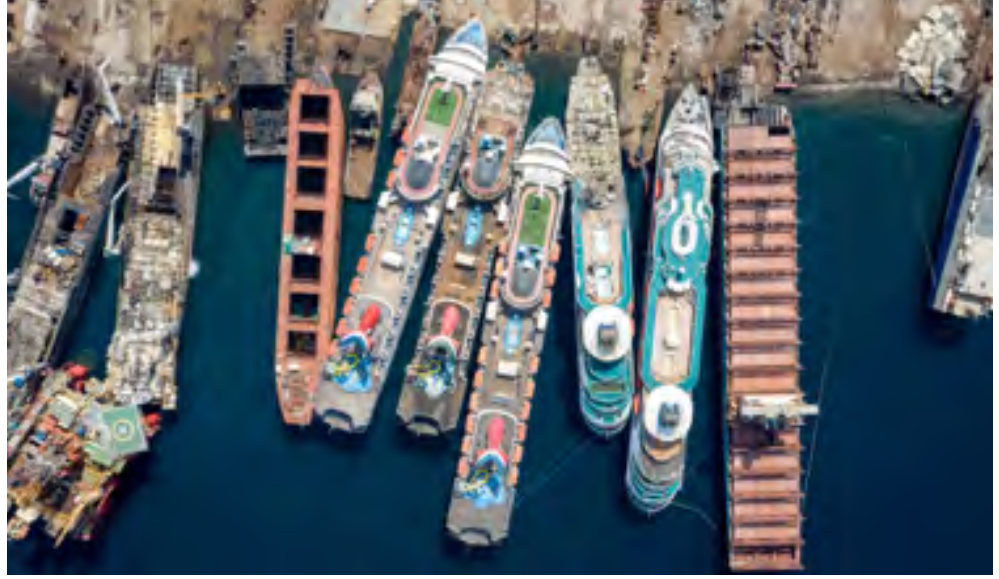
Bangladeş, Hindistan ve Türkiye gemi söküm sektörünün en önemli ülkeleri haline gelmiştir. Önceleri bu sektörde etkin olan ülkelerden birisi olan Çin'in payı oldukça azalmış durumdadır. 2019 yılı verilerine göre Bangladeş 6.7 milyon GT ile en fazla sökümün yapıldığı ülke olurken onu 3.2 milyon GT ile Hindistan ve 1 milyon GT ile Türkiye izlemektedir. 2019 yılı toplam verilerine bakıldığında yıl içinde toplam 12 milyon GT kapasiteli geminin söküldüğü görülmektedir.

Tablo 2.7. Hurdaya ayrılması için satılan gemi tipleri ve tonajı, 2019 (1000 GR)⁹

Gemi Tipi	Dünya			Toplamı	Pay
	Bangladeş	Hindistan	Türkiye		
Petrol Tankerleri	1,271	387	119	1,999	%16.4
Kuru Yük Gemileri	3,426	582	161	4,570	%37.4
Genel Kargo Gemileri	140	150	174	575	%4.7
Konteyner Gemileri	1,015	964	10	21,111	%17.3
Gaz Gemileri	169	70	30	279	%2.3
Kimyasal Tankerler	64	125	3	211	%1.7
Offshore Gemiler	326	543	435	1,514	%12.4
Feribotlar ve Yolcu Gemileri	71	46	76	226	%1.8
Diğer 200	384	87	732	%6.0	
Toplam	6,682	3,249	1,095	12,218	%100
Pay	%54.7	%26.6	%9.0	%100	

Sonraki bölümlerde bahsedileceği gibi pandemi dönemi özellikle kruvaziyer sektörünü derinden etkilemiştir. İşletilemediği ve yaşlı olduğu için Aliğa'da söküme gönderilen 5 lüks kruvaziyer gemisinin görüntüleri 2020 yılının en etkili fotoğrafları arasında yerini almıştır.

⁹ RMT, 2019



Şekil 2.4. Aliğa'da sökülen kruvaziyer gemileri¹⁰

2.1.1 Kuru Dökme Yükler

2020 yılında toplam denizyolu taşımacılığı içinde %44 ile en yüksek paya sahip olan kuru dökme yük taşımacılığı pek çok ürün grubundan oluşurken, dünya genelinde kabul edilen en belirgin ayırım majör ve minör yk ayırımıdır. 2020 yılında majör dökme yüklerde %2.1 oranında bir gerileme olurken minör dökme yüklerde gerileme %5.5 olarak gerçekleşmiştir. Kuru dökme yüklerin toplamındaki gerileme oranı ise %3.5'tir.

Tablo 2.8. Majör ve minör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)¹¹

	2016	2017	2018	2019	2020	19/20 Değişim (%)
Majör dökmeler	3,041	3,151	3,210	3,190	3,122	-2.1
Minör dökmeler	1,868	1,947	2,020	2,091	1,976	-5.5
Dökme yük toplamı	4,909	5,098	5,230	5,281	5,098	-3.5

¹⁰ <https://edition.cnn.com/travel/gallery/cruise-ship-breaking-yard-aliaga-turkey/index.html>

¹¹ UNCTAD ve <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-trade-in-2020-continuing-sluggish-growth/> (2020 yılı verileri tahmindir)

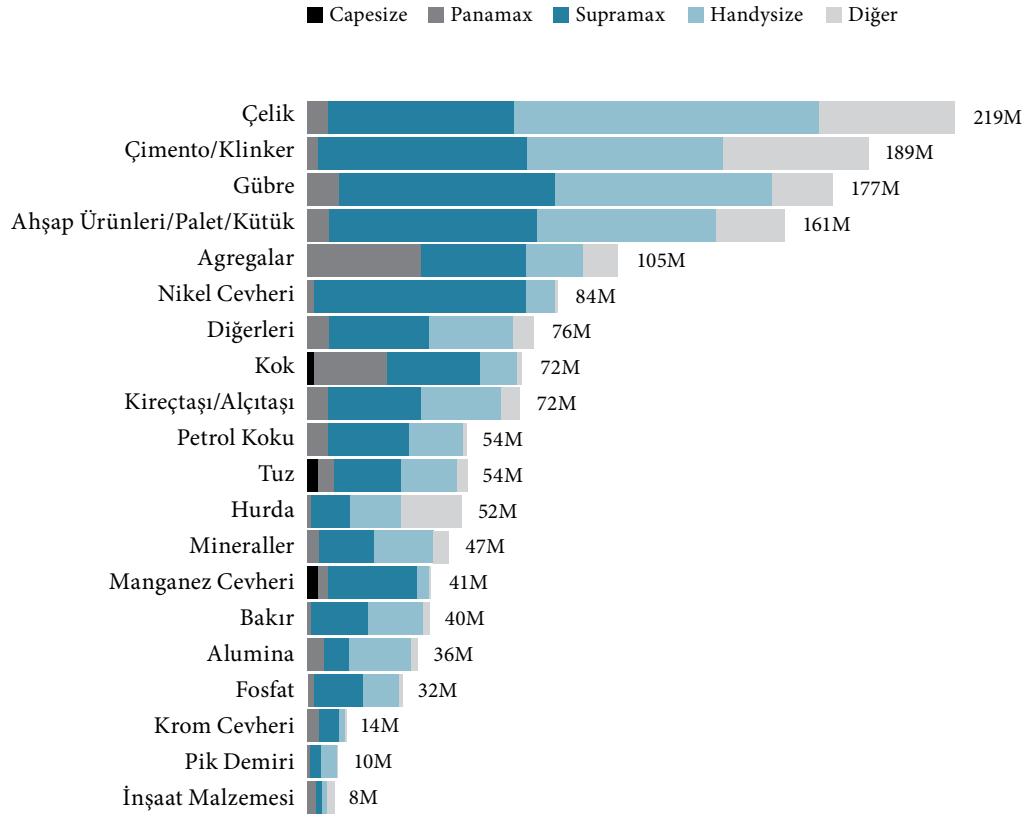
Toplamda 3.1 milyar ton olan majör dökme yükler bilindiği gibi demir cevheri, kömür ve tahıllardan oluşmaktadır. Demir cevheri 1.5 milyar ton ile majör dökme yükler içinde en yüksek paya sahip olurken onu 1.1 milyar ton ile kömür ve 491 milyon ton ile tahıllar izlemiştir. Demir cevheri ve tahıllar pandemi dönemini %1 oranında artış ile kapatırken ağırlıklı olarak sanayide girdi olarak kullanılan kömür (fabrikaların üretimi durdurması ile) %12.7 gibi önemli bir oranda gerilemiştir.

Tablo 2.9. Majör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)¹²

					19/20	
	2016	2017	2018	2019	2020	Değişim (%)
Demir cevheri	1,418	1,473	1,476	1,499	1,514	1.0
Kömür	1,142	1,202	1,263	1,280	1,117	-12.7
Tahıl	481	476	471	485	491	1.3

Çelik ürünleri, orman ürünleri, çimento, gübre ve nikel madeni gibi ürünlerden oluşan minör yüklerde ise %5.5 oranında gerileme ile 2 milyar tonun altına inilmiştir. Fikir vermesi açısından 2019 yılına ilişkin minör dökme yüklerin denizyolu ile taşıma miktarları Şekil 2.5'te sunulmuştur. 2019 yılında çelik 219 milyon ton ile denizyolunda en fazla taşınan minör dökme olurken onu 189 milyon ton ile çimento/klinker, 177 milyon ton ile gübre ve 161 milyon ton ile orman ürünleri izlemiştir.

¹² UNCTAD ve <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-trade-in-2020-continuing-sluggish-growth/> (2020 yılı verileri tahmindir)

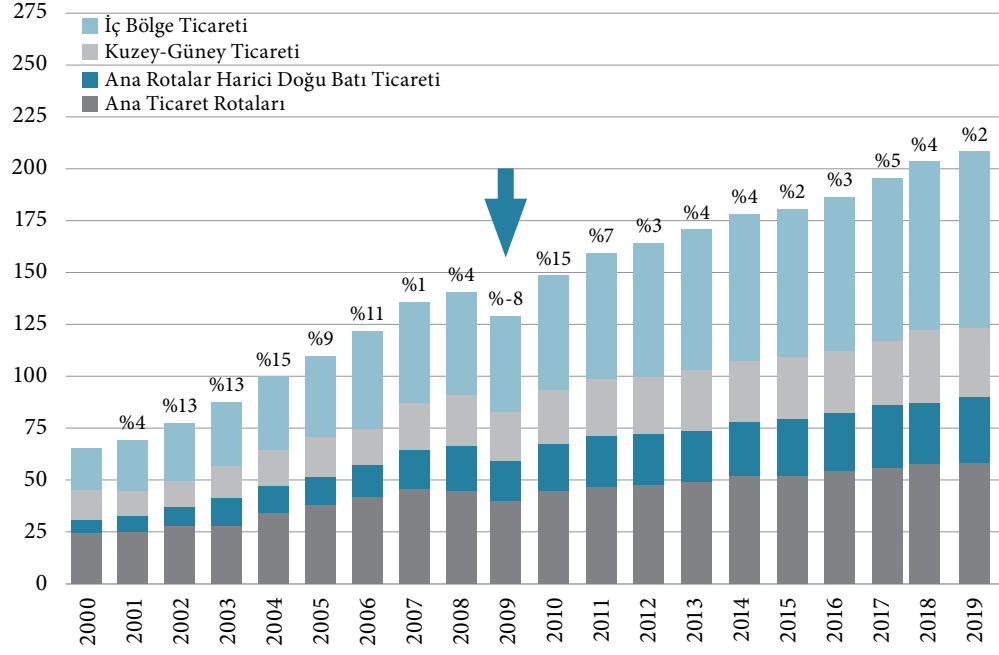


Şekil 2.5. Minör dökme yükler¹³

2.1.2. Konteyner

2020 yılı, konteyner taşımacılığının gerilediği bir yıl olmuştur. Normalde tarihsel dönemde bu çok sık yaşanan bir durum değildir. Küresel taşımacılığın gerilediği önceki dönem 2009 yılındaki küresel finans krizi dönemi olsa da (%-8) o dönem ile karşılaştırıldığında gerileme sadece %1.9 oranında kalmıştır.

¹³ <https://www.klaveness.com/news/2020/11/20/2021-dry-bulk-outlook-minor-bulks>



Şekil 2.6. Konteyner taşımacılığındaki gelişim

Rotalar bazında bakıldığında ana rotalarda (Transatlantik, Transpasifik ve Uzak Doğu Avrupa) düşüş %1.5 oranında gerçekleşmiş ve konteyner taşıma miktarı 58.3 milyon TEU'ya gerilemiştir. Karadeniz-Akdeniz taşımaları gibi Kuzey-Güney rotalarında düşüş %2.2 oranında olurken taşınan konteyner miktarı 31.6 milyon TEU'ya inmiştir.

Tablo 2.10. Rotalar bazında konteyner taşıma payları (milyon TEU)¹⁴

Rotalar	2016	2017	2018	2019	2020	Değişim 19/20
Ana Hatlar	53.7	56.2	58.5	59.4	58.3	%-1.5
Ana Hatlar Dışındaki Doğu/Batı	23.9	24.8	21	20.5	19.3	%-5.9
Kuzey-Güney Hatları	30.8	32.9	32.2	32.3	31.6	%-2.2
İç Bölgeler/Diğer	73.7	78.5	82.4	85.5	83.9	%-0.9
Toplam	182.1	192.4	193.6	197.6	193.1	%-1.9

¹⁴ Clarkson Research

Tablo 2.11’de verilen Ana rotalarda konteyner ticaretine bakıldığında Transpasifik rotası (Uzak Doğu-Batı Amerika) 2020 yılında toplamda 25.1 milyon TEU ile en fazla konteyner taşınan rota olurken onu 23 milyon TEU ile Uzak Doğu-Avrupa rotası izlemektedir. Transatlantik rotasında ise 7.5 milyon TEU taşınmıştır. 2020 yılında başlayan ve uzantıları halen devam eden boş konteyner tedarik sorunları geçmişten bu yana süregelen bir sorun olsa da pandemi döneminde önemli oranlarda artış göstermiştir. Normal şartlarda gelişmekte olan, üretim gücü yüksek bölgeler ile gelişmiş ülkeler arasındaki ticaretin dengeli olmaması giden ekipmanın yeniden doldurulmak üzere geri dönmesini gerektirmekteydi. Örneğin içinde Türkiye’nin de olduğu Uzak Doğu Avrupa rotasında Batı-Doğu istikamette taşınan konteynerler 2020 yılında 6.9 milyon TEU iken ters istikamette rakam 16.1 milyon TEU’ya kadar çıkmaktadır. Halihazırda bu sorun süregelirken ilave olarak pandemi koşullarının eklenmesi sorunun iyice büyümesine, navlunların da yükselmesine neden olmuştur. Mevcut koşullarda boş konteyner sorununun çözülmesi için öngörülen süre 2022 yılını işaret etmektedir.

Tablo 2.11. Ana rotalarda konteyner ticareti (2014-2020 milyon TEU)¹⁵

Yıllar	Transpasifik		Uzak Doğu -Avrupa		Transatlantik	
	Batı-Doğu	Doğu-Batı	Batı-Doğu	Doğu-Batı	Batı-Doğu	Doğu-Batı
2014	16.2	7.0	6.3	15.4	2.8	3.9
2015	17.5	6.9	6.4	15.0	2.7	4.1
2016	18.3	7.3	6.8	15.4	2.7	4.2
2017	19.5	7.3	7.1	16.5	3.0	4.6
2018	20.9	7.4	7.0	17.4	3.1	4.9
2019	20.0	6.8	7.2	17.5	2.9	4.9
2020	18.1	7.0	6.9	16.1	2.8	4.7

Pandemi koşullarının dünya piyasalarına olan etkilerinin beklenenin altında olması, ilk dönemlerde yapılan tahminlerin revize edilmesine ve daha ılımlı tahminlerin yapılmasına neden olmuştur. Drewry’nin yaptığı bölgesel konteyner tahminlerine

¹⁵ RMT, 2019



**Denizlerimiz
bize emanet.**

Yıllardır... Güvenle...



- Kılavuzluk ve Römorkör
- Deniz Kirliliğine Müdahale
- Gemi Kurtarma
- Acil Müdahale

MERKEZ OFİS

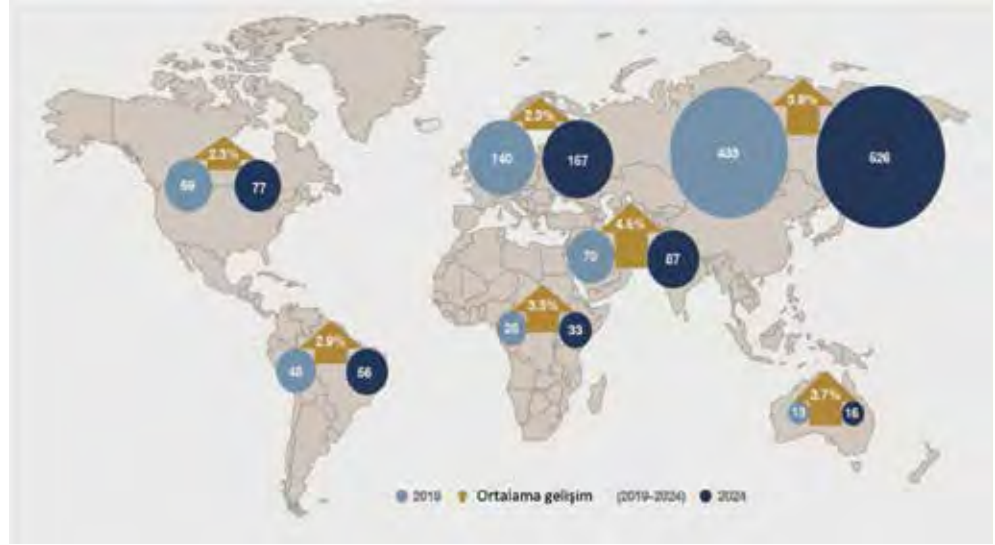
Ömer Avni Mah. Inebolu Sok. No:21, 34427 Setüstü-Kabataş, Beyoğlu-İstanbul / TÜRKİYE

Tel: +90 212 311 18 00 Faks: +90 212 252 16 80 E-mail: info@medmarine.com.tr

www.medmarine.com.tr



göre Uzak Doğu'da 2024 yılına kadar ortalama her yıl %3.9 büyüme olacağı ve mevcut 433 milyon TEU'dan, 2024 yılında 526 milyon TEU'ya çıkacağı öngörülmüştür. Avrupa'daki konteyner elleçlemelerinin ise %2.4 oran ile 2024 yılında 167 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir.



Şekil 2.7. Konteyner taşımacılığında bölgesel gelişim senaryoları¹⁶

İlk 10 sırada yer alan küresel konteyner gemi operatörlerinin büyüme stratejilerini devam ettirmeleri sonucunda konteyner gemi ittifaklarının kapasiteleri her geçen gün artmaktadır (Container Shipping Alliances). Mayıs 2021 itibariyle dünyanın en yüksek taşıma kapasitesine sahip iki armatör olan Maersk ve MSC'nin oluşturduğu 2M ittifakının kapasite payı toplam 8 milyon TEU ile %32.9'a yükselmiştir. Benzer şekilde Ocean ittifakının payı %30.3 ve THE ittifakının payı ise %16.5'dir. Bu 3 ittifak dünya konteyner gemi kapasitesinin yaklaşık %80'ini oluşturmaktadır.

¹⁶ Drewry

Tablo 2.12. Mayıs 2021 itibari ile mevcut ittifakların küresel kapasiteleri (TEU)¹⁷

2M ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
1	Maersk	4,100,777	%16.8
2	MSC	3,939,300	%16.1
	Toplam	8,040,077	%32.9
OCEAN ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
3	CMA CGM	3,053,384	%12.5
4	COSCO	3,004,249	%12.3
7	Evergreen	1,345,537	%5.5
	Toplam	7,403,170	%30.3
THE ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
5	Hapag Lloyd	1,793,660	%7.3
6	ONE	1,600,531	%6.6
9	Yang Ming	628,463	%2.6
	Toplam	4,022,654	%16.5

Armatörlerinin verdikleri konteyner gemi siparişleri dikkate alındığında orta vadede ittifak paylarının daha da artacağı öngörülebilir.

2.1.3. Sıvı Yükler

Gazlar dahil olmak üzere tanker taşımacılığı 2020 yılında %6 gerileme ile 3.3 milyar ton olarak gerçekleşirken petrol, petrol ürünleri ve kimyasallardaki gerileme %7.4 olarak gerçekleşmiştir. Böylece sıvı dökme yüklerde 2019 yılındaki azalma eğilimi 2020 yılında da sürmüştür.

¹⁷ Alphaliner

Tablo 2.13. Tanker taşımacılığı (milyon ton)¹⁸

	2018	2019	2020	2019-2020 Değişim
Sıvı dökme yükler	3,086	3,053	2,813	%-7.9
Gaz	416	455	485	%6.6
Toplam	3,502	3,508	3,298	%-6.0

2019 yılı verilerine göre dünya petrol üretiminde Orta Doğu %32 pay ile ilk sırada yer alırken onu %23 pay ile Kuzey Amerika ve %16 pay ile geçiş ekonomileri takip etmektedir. Petrol tüketiminde en fazla paya sahip olan ülkeler ise %36 pay ile Asya Pasifik ülkeleri, %23 ile Kuzey Amerika ülkeleri ve %15 pay ile Avrupa ülkeleridir.

Tablo 2.14. Petrol ve doğal gazda en önemli üreticiler ve tüketiciler (2019, %)¹⁹

Dünya Petrol Üretimi		Dünya Petrol Tüketimi	
Orta Doğu	32	Asya Pasifik	36
Kuzey Amerika	23	Kuzey Amerika	23
Geçiş Ekonomileri	16	Avrupa	15
Güney Amerika	9	Yakın Doğu	9
Afrika	9	Güney Amerika	9
Asya Pasifik	8	Geçiş Ekonomileri	4
Avrupa	3	Afrika	4
Rafineri Kapasitesi		Rafineri Üretimi	
Asya Pasifik	35	Asya Pasifik	37
Kuzey Amerika	21	Kuzey Amerika	22
Avrupa	15	Avrupa	15
Yakın Doğu	11	Yakın Doğu	11
Geçiş Ekonomileri	8	Geçiş Ekonomileri	8
Güney Amerika	8	Güney Amerika	5
Afrika	3	Afrika	2

¹⁸ RMT¹⁹ RMT, 2019

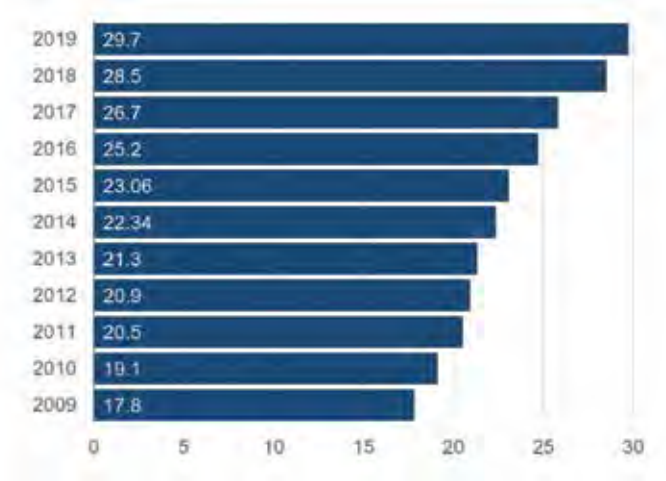
Dünya Doğalgaz Üretimi		Dünya Doğalgaz Tüketimi	
Kuzey Amerika	27	Kuzey Amerika	25
Geçiş Ekonomileri	21	Asya Pasifik	22
Yakın Doğu	17	Geçiş Ülkeleri	15
Asya Pasifik	17	Yakın Doğu	15
Avrupa	6	Avrupa	13
Güney Amerika	6	Güney Amerika	6
Afrika	6	Afrika	4

Dünya doğal gaz üretiminde %27 ve %21 pay ile Kuzey Amerika ve geçiş ekonomileri ilk sırada yer alırken doğal gaz tüketiminde %25 pay ile Kuzey Amerika ve %22 pay ile Asya Pasifik ülkeleri ilk sırada yer almaktadır. Dünyada denizyolu ile yapılan sıvı yük taşımaları bahsedilen bu arz ve talep merkezleri arasında yürütülmektedir.

2.1.4. Kruvaziyer Sektörü

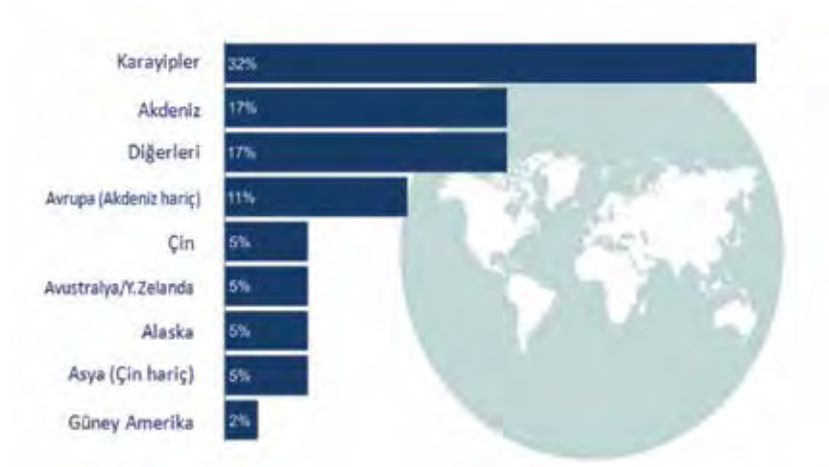
Yıllar boyunca düzenli bir büyüme gösteren kruvaziyer endüstrisi 2020 yılı Mart ayında tüm dünya genelinde durma noktasına gelmiştir. 2020 yılı Haziran ayında Avrupa, Asya ve Güney Pasifik'te yaklaşık 200 kruvaziyer gemisi seyir yapsa da yıl genelinde sektörde önemli bir durgunluk yaşanmıştır. 400 civarında kruvaziyer işletmesi, yüksek işletme maliyetlerine karşı gelirlerinin olmaması nedeni ile gemilerini geçici olarak hizmet dışında bırakmak ya da eski gemilerini hurdaya yollamak zorunda kalmıştır. Kruvaziyer endüstrisi tarafından 2020 yılı "Felaket Yılı" olarak adlandırılmış, sadece Avrupa'da bu sektörde doğrudan ya da dolaylı hizmet alan 200 binin üzerinde çalışan zarar görmüştür.²⁰

²⁰ <https://www.dw.com/en/cruise-industry-tries-to-rebuild-after-coronavirus-shutdowns/a-56177397>



Şekil 2.8. Dünyada artan kruvaziyer yolcu sayısının grafiği (milyon yolcu)²¹

Her yıl sektöre ilişkin gelişim istatistiklerini yayınladığı raporlar ile düzenli olarak ilan eden Uluslararası Kruvaziyer Operatörleri Birliği (CLIA) son yayınladığı raporda 2020 yılı verilerini yayınlamak yerine 2019 yılı verilerini yayınlamayı tercih etmiştir. Rapora göre 2019 yılında dünyada kruvaziyer yolcu sayısı 29.7 milyon kişiye ulaşmış, en çok tercih edilen rotalar %32 ile Karayipler ve %17 pay ile Akdeniz olmuştur.



Şekil 2.9. Kruvaziyer hatlarının bölgesel dağılımı (%)²²

²¹ 2020 Cruise Industry Outlook

²² 2020 Cruise Industry Outlook

2.2. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler

Bu başlık altında dünyada en fazla yük elleçlenen limanlar ile ülkemizin yakın çevresinde bulunan limanlardaki gelişmeler ayrı başlıklar halinde değerlendirilmiştir.

2.2.1. Majör limanlardaki gelişmeler

Çin’de yer alan Ningbo-Zhoushan limanı 2020 yılında elleçlediği yükü %4.5 oranında arttırarak 1.2 milyar ton ile dünyada en fazla yük elleçleyen liman olma özelliğini sürdürmüştür. Bu dönemde dünyada en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman içinde Singapur ve Rotterdam limanlarının haricindeki tüm limanlarda yük artışı görülmüştür. Tablo 2.15’de dünya sıralamasında yer alan ve 2020 yılı verisi elde edilebilen 13 limanın elleçleme gelişimleri sunulmuştur.

Tablo 2.15. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 13 liman (milyon ton)²³

	Limn	Ülke	2019	2020	Değişim
1	Ningbo-Zhoushan	China	1,120	1,170	%4.5
2	Shanghai	China	736	776	%5.4
3	Singapore	Singapore	626	594	%-5.1
4	Port Hedland	Australia	522	546	%4.6
5	Tianjin	China	477	500	%4.8
6	Guangzhou	China	435	455	%4.6
7	Suzhou	China	428	454	%6.2
8	Qingdao	China	415	450	%8.4
9	Tangshan	China	365	446	%22.2
10	Rotterdam	Netherlands	441	440	%-0.2
11	Dalian	China	374	408	%9.1
12	Busan	R. of Korea	456	370	%-18.9
13	Hong Kong	Hong Kong	263	249	%-5.3

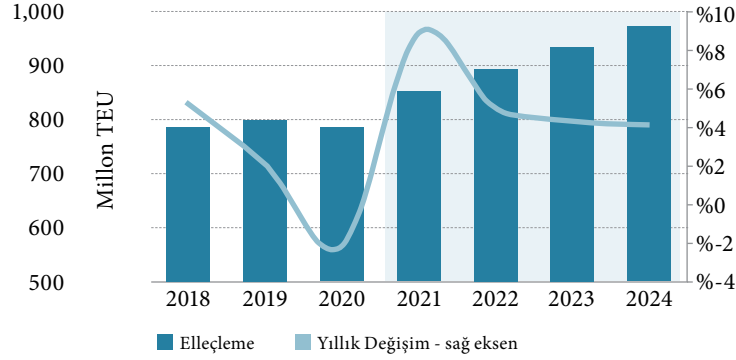
²³ SISI, Global Port Development Report 2019

2020 yılında Konteyner elleçleyen limanlar içinde Shanghai, %0.5 artış ile 43.5 milyon TEU elleçlerken onu 36.9 milyon TEU ile Singapur ve 28.7 milyon TEU ile Ningbo-Zhoushan limanları izlemektedir. En fazla konteyner elleçleyen ilk 10 limanın 6'sı Çin limanlarıdır. 2020 yılında ilk 10 içinde sadece 4 liman yükünü azaltırken diğerleri yükünü arttırmıştır (Tablo 2.16).

Tablo 2.16. En fazla konteyner elleçleyen limanlar (Milyon TEU)

Sıra	Limn	Ülke	2019	2020	19/20 Değişim
1	Shanghai	China	43.3	43.5	%0.5
2	Singapore	Singapore	37.2	36.9	%-0.9
3	Ningbo-Zhoushan	China	27.5	28.7	%4.4
4	Shenzhen	China	25.8	26.6	%3.0
5	Guangzhou	China	23.2	23.2	%-0,2
6	Qingdao	China	21.0	22.0	%4.7
7	Busan	R. of Korea	21.9	21.8	%-0.8
8	Tianjin	China	17.3	18.4	%6.1
9	Hong Kong	Hong Kong	18.4	18.0	%-1.9
10	Los Angeles/Long Beach	USA	17.0	17.3	%2.1
11	Rotterdam	Netherlands	14.8	14.4	%-3.1
12	Dubai	UAE	14.11	13.5	%-4.4
13	Port Klang	Malaysia	13.6	13.2	%-2.5
14	Antwerp	Belgium	11.9	12.3	%1.4
15	Xiamen	China	11.1	11.4	%2.5
16	Tanjung Pelepas	Malaysia	9.1	9.8	%8.0
17	Kaohsiung	Taiwan	10.4	9.6	%-7.7
18	Hamburg	Germany	9.9	8.8	%-5.7
19	New York/Newark	USA	7.5	7.6	%1.5
20	Laem Chabang	Thailand	8.0	7.5	%-5.4
21	Ho Chi Ming City	Vietnam	6.9	7.2	%4.3
22	Colombo	Sri Lanka	7.2	6.9	%-4.2
23	Jakarta	Indonesia	6.8	6.2	%-8.8
24	Tanger Med	Morocco	4.8	5.8	%20.8
25	Yingkou	China	5.5	5.7	%3.6

2019 yılında 811 milyon TEU olarak gerçekleşen limanlardaki konteyner elleçlemesi 2020 yılında %2 oranında gerileyerek 795 milyon TEU'ya inmiştir. Drewry'nin tahminlerine göre limanlardaki konteyner elleçlemelerinin önümüzdeki 3 yılda ortalama %4 oranında artış göstermesi beklenmektedir (Şekil 2.12).



Şekil 2.12. Küresel konteyner elleçleme tahmini²⁴

Diğer yandan konteyner elleçleyen limanların toplam kapasitesi 2020 yılında toplam 1.2 milyar TEU iken, 2024 yılına kadar bu kapasitenin ortalama %2.1 oranında, yani beklenen yük artışınının 0.1 puan üzerinde artış göstermesi ve 2024 yılında 1.3 milyar TEU kapasiteye ulaşması öngörülmektedir. Küresel terminal operatörlerinin toplam kapasite içinde %61 oranındaki payını 2024 yılına kadar koruyacağı tahmin edilmektedir.

Tablo 2.17. Tahmini Gelişim Kapasitesi 2019-2024 (Milyon TEU ve Dünya Payı)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Ortalama Yıllık büyüme	
							2019-2024	
Küresel Operatörler		722	738	755	771	780	784	%1.7
		%62.2	%61.7	%61.3	%61.2	%61.0	%61.0	
Diğer Özel Sektör		202	208	214	220	225	226	%2.3
		%17.4	%17.4	%17.4	%17.4	%17.6	%17.6	
Kamu Sektörü		225	238	249	254	259	260	%3.1
		%19.4	%19.9	%20.2	%20.2	%20.2	%20.2	
Diğer*		12	12	14	15	16	16	%6.7
		%1.0	%1.1	%1.1	%1.2	%1.2	%1.3	
Toplam		1.161	1.197	1.232	1.260	1.280	1.287	%2.1

²⁴ Drewry

Intermodal Limancılık Hizmeti



SAMSUNPORT



ÇEYPORT TEKİRDAĞ



MESBAŞ

Türkiye'nin küresel ithalat ve ihracat dünyasına açılan tam kapsamlı ve etkin limanları ile uçtan uca hizmet anlayışımızla, ihtiyaç duyulan her alanda özel çözümler sunuyoruz.

SAMSUNPORT, ÇEYPORT TEKİRDAĞ ve MESBAŞ'da çevre duyarlılığı ile hizmet vermeye devam edeceğiz.

Küresel terminal operatörlerinin 2019 yılı sıralamasına bakıldığında PSA International 60.4 milyon TEU elleçleme ve %7.5 milyon TEU pay ile ilk sırada yer alırken Cosco ve APM Terminals 48.6 ve 46.8 milyon TEU elleçleme ile 2. ve 3. sıralarda yer almaktadır. Türk kökenli küresel terminal operatörü olan Yılport 2019 yılında toplam 7.1 milyon TEU elleçleme ile dünya sıralamasında 12. sıradadır (Tablo 2.18).

Tablo 2.18. Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu 2018-2019 (Milyon TEU-%²⁵)

Sıralama			2019		2018		Değişim	
2019	2018	Operatör	Veri	Pay	Veri	Pay	(%)	
1	1	PSA International	60.4	%7.50	60.3	%7.7	%-0.2	
2	3	China Cosco Shipping	48.6	%6.1	46.1	%5.9	%-5.1	
3	5	APM Terminals	46.8	%5.8	42.8	%5.5	%-8.5	
4	2	Hutchison Ports	45.7	%5.7	46.7	%6.0	%2.2	
5	4	DP World	44.3	%5.5	44.2	%5.6	%-0.2	
6	6	China Merchants Ports	41.5	%5.2	35.1	%4.5	%-15.4	
7	7	Terminal Investment Limited (TIL)	28.8	%3.6	26.5	%3.4	%-8.0	
8	8	ICTSI	10.1	%1.3	8.9	%1.1	%-11.9	
9	11	CMA CGM	8.3	%1.0	8.0	%1.0	%-3.6	
10	10	SSA Marine	8.3	%1.0	8.1	%1.0	%-2.4	
11	9	Evergreen	8.3	%1.0	8.5	%1.1	%2.4	
12	12	Yıldırım/Yılport	7.1	%0.9	7.1	%0.9	%0.0	
13	14	HHLA	7.0	%0.9	6.7	%0.9	%-4.3	
14	13	Eurogate	6.3	%0.8	6.8	%0.9	%7.9	
15	15	Hyundai	5.0	%0.6	4.1	%0.5	%-18.0	
16	16	NYK	3.4	%0.4	3.7	%0.5	%8.8	
17	18	MOL	3.2	%0.4	3.0	%0.4	%-6.3	
18	17	Bollere	3.2	%0.4	3.1	%0.4	%-3.1	
19	20	Yang Ming	2.3	%0.3	2.4	%0.3	%4.3	
20	19	K Line	2.3	%0.3	2.4	%0.3	%4.3	
21	21	SAAM Puertos	2.2	%0.3	2.1	%0.3	%-4.5	

²⁵ Drewry

2.2.2. Avrupa ve Karadeniz limanlarındaki gelişmeler

Bu başlık altında Akdeniz ve Karadeniz’de yer alan bazı limanlarda yük elleçleme faaliyetleri incelenmiştir. 2019 yılı verilerine göre Akdeniz’de yer alan Fransa’nın Marsilya limanı 45 milyon ton sıvı yük elleçlerken, İtalya’nın Trieste limanında elleçlenen sıvı yük 39 milyon tondur. Yunanistan’ın Selanik ve Pire limanları 2019 yılında sırasıyla 6.6 ve 1.3 milyon ton elleçlerken ,Burgaz 11.9 ve Köstence limanı 6.8 milyon ton sıvı dökme yük elleçlemiştir (Tablo 2.19).

Tablo 2.19. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda sıvı yük elleçlemeleri (Ton)

	2018	2019
Marsilya	45,269	45,563
Trieste	32,498	39,882
Marsaxlokk	1,659	20,053
Genova	17,827	15,835
Burgaz	10,088	11,933
Costanta	5,991	6,827
Selanik	6,497	6,618
Pireaus	822	1,314

Yakın bölgemizde yer alan bazı limanlardaki kuru dökme yük elleçleme rakamlarına bakıldığında özellikle Köstence limanında elleçlenen yük miktarının yüksekliği dikkat çekicidir. Köstence 2019 yılında 27 milyon ton dökme yük elleçlerken Ravenna 15.7, Varna 7.7, Burgaz 4, Selanik 3.9 milyon ton kuru dökme yük elleçlemiştir.

Tablo 2.20. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda kuru dökme yük elleçlemeleri (Ton)

	2018	2019
Costanta	25,435	27,338
Ravenna	15,848	15,793
Varna	7,188	7,703
Burgas	3,665	4,075
Selanik	3,296	3,914
Pireaus	422	352

Avrupa geneli dikkate alındığında 2020 yılında en fazla konteyner elleçleyen liman önceki yıla göre %3.2 oranında yük kaybına rağmen 14.3 milyon TEU elleçleyen Rotterdam olmuştur. 10 milyon TEU üzerinde elleçleme yapan ikinci liman ise 12 milyon TEU elleçleme ile Antwerp'tir. Pire limanı 2020 yılında %3.8 milyon TEU yük kaybetmesine rağmen Avrupa'nın 4. limanı haline gelmiştir. Tablo 2.21'de yer alan diğer Akdeniz limanları 5.4 milyon TEU elleçleyen Valencia, 5.1 milyon TEU elleçleyen Algeciras, 3.1. milyon TEU elleçleyen Gioia Tauro, 3 milyon TEU elleçleyen Barcelona'dır.

Tablo 2.21. 2020 yılında Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman
Avrupa'daki ilk 15 Konteyner Limanı (1000 TEU)²⁶

Sıralama			Liman	2019	2020	Değişim
2020	2019	2007				2019-2020 (%)
1	1	1	Rotterdam	14,811	14,349	-3,2
2	2	3	Antwerp	11,860	12,023	1,4
3	3	2	Hamburg	9,259	8,527	-7,9
4	4	17	Piraeus	5,650	5,437	-3,8
5	5	8	Valencia	5,441	5,415	-0,5
6	6	6	Algeciras	5,120	5,106	-0,4
7	7	4	Bremerhaven	4,871	4,770	-1,8
8	8	7	Felixstowe	3,778	3,778	0,0
9	13	5	Gioia Tauro	2,523	3,193	26,5
10	9	10	Barcelona	3,324	2,958	-11,0
11	10	9	Le Havre/Rouen	2,786	2,445	-14,4
12	11	12	Marsaxlokk	2,720	2,440	-10,3
13	12	14	Genoa	2,635	2,353	-10,0
14	14	15	St Petersburg	2,222	2,100	-5,5
15	15	63	Gdansk	2,073	1,928	-7,0
İlk 15 Liman				79,071	76,822	-2,8
İlk 3 Liman				35,929	34,900	-2,9

²⁶ Theo Notteboom

Karadeniz ülkelerine baktığımızda ise ülke olarak en fazla konteyner elleçlemesi 1 milyon TEU ile Ukrayna limanlarında gerçekleşirken onu 786 bin TEU ile Rusya ve 615 bin TEU ile Romanya limanları izlemektedir. 2020 yılında Karadeniz içinde elleçlenen toplam konteyner %4 oranında gerileme ile 3.2 milyon TEU olmuştur.

Tablo 2.22. Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri (1000 TEU)²⁷

	2019	2020	Değişim (%)
Ukrayna	995	1,018	2.28
Rusya	769	786	2.22
Romanya	640	615	-4.01
Gürcistan	644	490	-23.94
Bulgaristan	260	253	-2.74
Toplam	3,311	3,164	-4.45

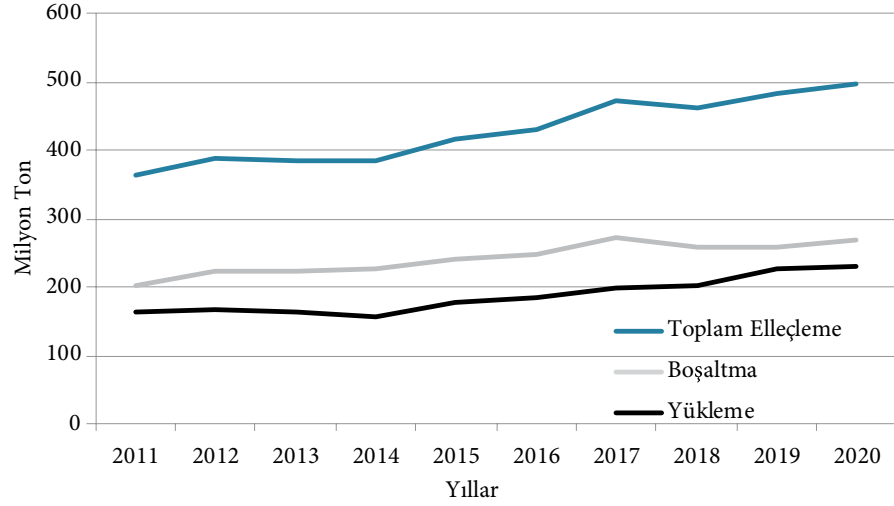
Terminal bazında incelendiğinde Karadeniz içinde 2020 yılında en fazla konteyner elleçleyen ilk 3 terminal Romanya'nın DPW terminali (562 bin TEU), Rusya'nın Nutep Terminali (486 bin TEU) ve Gürcistan'ın Poti limanıdır (387 bin TEU).

²⁷ <http://www.informall.biz/>



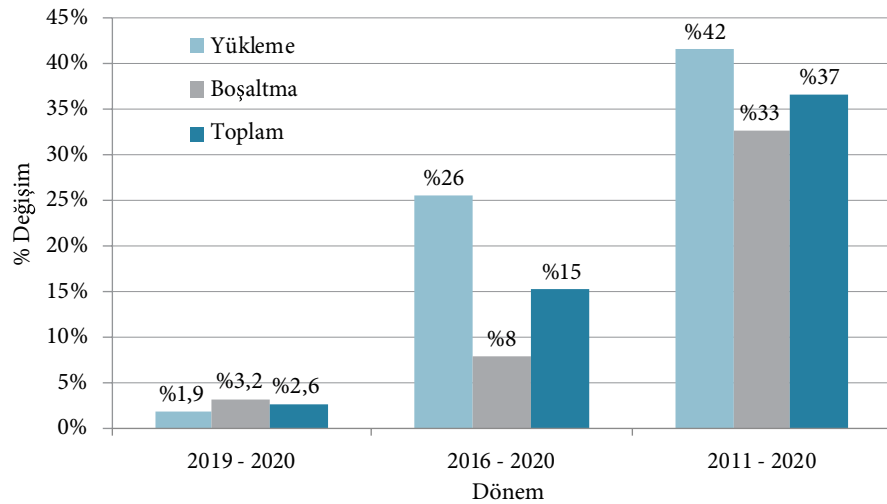
TÜRK LİMANCILIK SEKTÖRÜ

2011 - 2020 dönemi dikkate alındığında limanlarımızda yüklenen yük miktarı 162 milyon tondan 229 milyon tona çıkmıştır. Aynı dönemde boşaltılan yükler ise 202 milyon tondan 267 milyon tona yükselmiştir (Şekil 3.2).



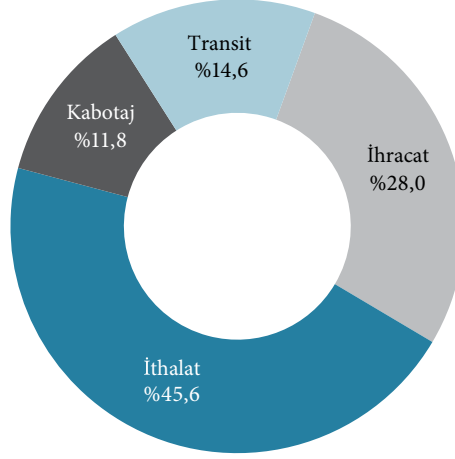
Şekil 3.2. On yıllık dönemde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı

Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık değişim oranları dikkate alındığında 2019-2020 yılında İthalat (boşaltma) yüklerindeki %3'lük, ihracat (yükleme) yüklerinde %2'lik bir artış yaşanmıştır. Kısa vadeli (2016 - 2020) limanlardaki yük artışına bakıldığında en yüksek artış %26 ile ihracat yüklerinde yaşanmıştır (Şekil 3.3).



Şekil 3.3. 1, 5 ve 10 yıllık dönemde artış oranları

Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımına bakıldığında yükün %73.6'sını dış ticaret yüklerimiz oluşturmaktadır.2020 yılı itibarı ile kabotaj yüklerin oranı %11.8 ve transit yüklerin oranı %14.6 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 3.4).



Şekil 3.4. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımı.

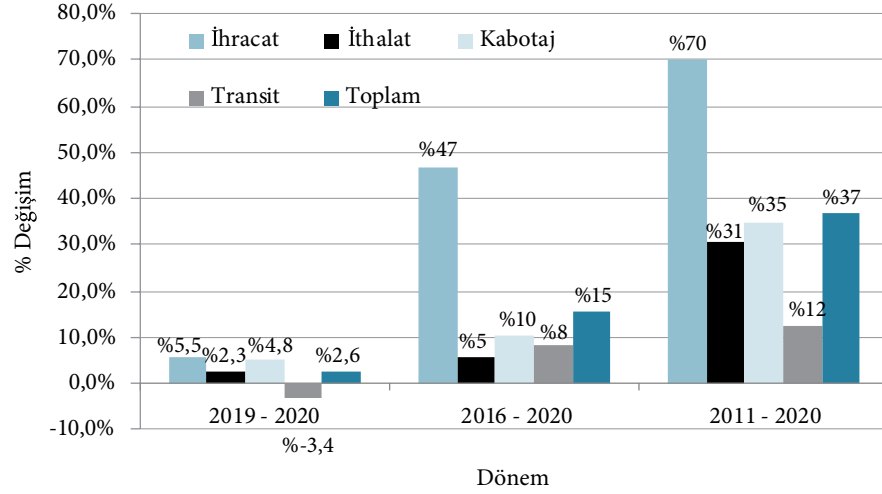
Türkiye limanlarında 2020 yılında 226.5 milyon ton ithalat, 138.9 milyon ton ihracat, 72.4 milyon ton transit ve 58.8 milyon ton kabotaj olmak üzere toplam 496,6 milyon ton yük elleçlenmiştir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimler göre dağılımı(ton)

Yük Rejimi	2016	2017	2018	2019	2020
İthalat	215,132,519	233,656,024	218,544,820	221,404,812	226,539,473
İhracat	94,805,120	113,692,068	110,424,635	131,676,578	138,902,823
Transit	66,963,307	63,429,725	71,628,260	74,974,298	72,402,972
Kabotaj	53,300,216	60,396,079	59,555,845	56,112,724	58,797,384
Toplam	430,201,162	471,173,896	460,153,560	484,168,412	496,642,652

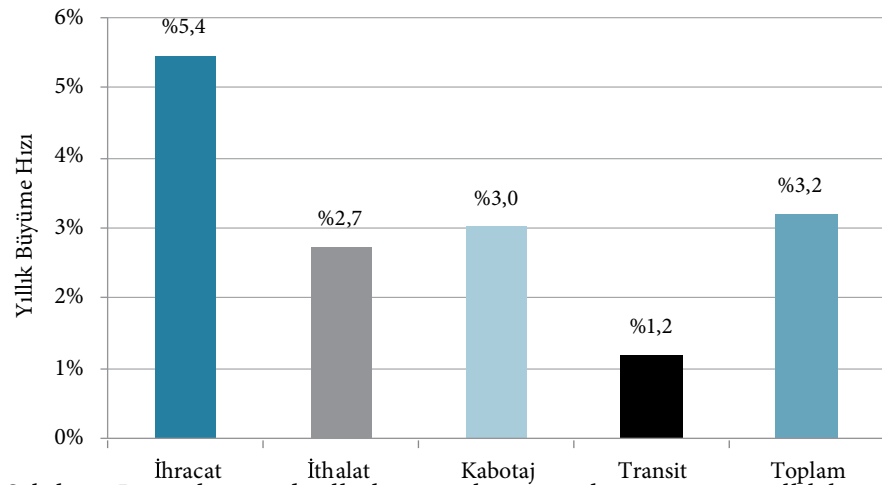
Limanlarımızda elleçlenen yükün 2019 - 2020 yılı değişim oranları değerlendirildiğinde transit yükleri dışında tüm yük rejimlerinde artış yaşanmıştır. Bir önceki yıla oranla ihracat yükleri %5.5, kabotaj yükleri 4.8, ithalat yükleri %2.3, artmış, transit yükleri ise %3.4 düşmüştür. Limanlarımızdaki yük hacmi kısa dönemli

(2016 - 2020) analiz edildiğinde yük cinsleri içerisinde en yüksek artış %47 ile ihracat yüklerde olmuştur. Son 10 yıllık dönem dikkate alındığında ise limanlarımızda elleçlenen yükte en yüksek artış oranı %70 ile yine ihracat yüklerinde olmuştur. Aynı dönemde kabotaj %35, ithalat %31, transit yükler ise %12 artmıştır. (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Limanlarımızda elleçlenen yüklerin rejimlerine göre 1- 5 ve 10 yıllık dönemde değişim oranları

2011 yılı baz alındığında limanlarımızda elleçlenen toplam yükün on yıllık büyüme hızı % 3.2 olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılına göre on yıllık periyotta yıllık bazda ihracat %5.4, ithalat %2.7 ve kabotaj %3.0 büyümüştür. Transit yüklerdeki yıllık büyüme hızı ise %1.2'de kalmıştır (Şekil 3.6).



Şekil 3.6. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre on yıllık büyüme hızı

GELECEĞİ TAŞIYANLARIN YANINDAYIZ

Torosport, dünya standartlarında hizmet anlayışı, doğaya karşı duyarlılık bilinci ve 40 yıllık tecrübesi ile ticareti ileriye taşıyor. Ceyhan ve Samsun'daki öncü terminalleri ile dijitalleşme yolunda adım adım ilerlerken her türlü genel kargo, proje kargo, dökme katı ve dökme sıvı halindeki yükleri elleçleyebilme ve depolama kabiliyeti ile iş ortaklarına hızlı ve kapsamlı çözümler sunuyor.



TEKFEN HOLDİNG



Terminal
Tanıtım Broşürü
için Okutunuz.

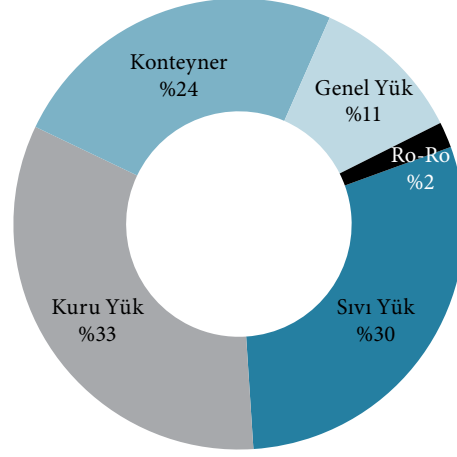


TOROSPORT CEYHAN



TOROSPORT SAMSUN

Limanlarımızda elleçlenen yükün %33'ünü kuru dökme yükler oluşturmaktadır. Kuru dökme yükleri %30 ile sıvı dökme yükler, %24 ile konteyner, %11 ile genel yük izlemektedir. 2020 yılı itibarı ile ton bazında RO-RO yüklerinin oranı ise sadece %2'de kalmıştır (Şekil 3.7).



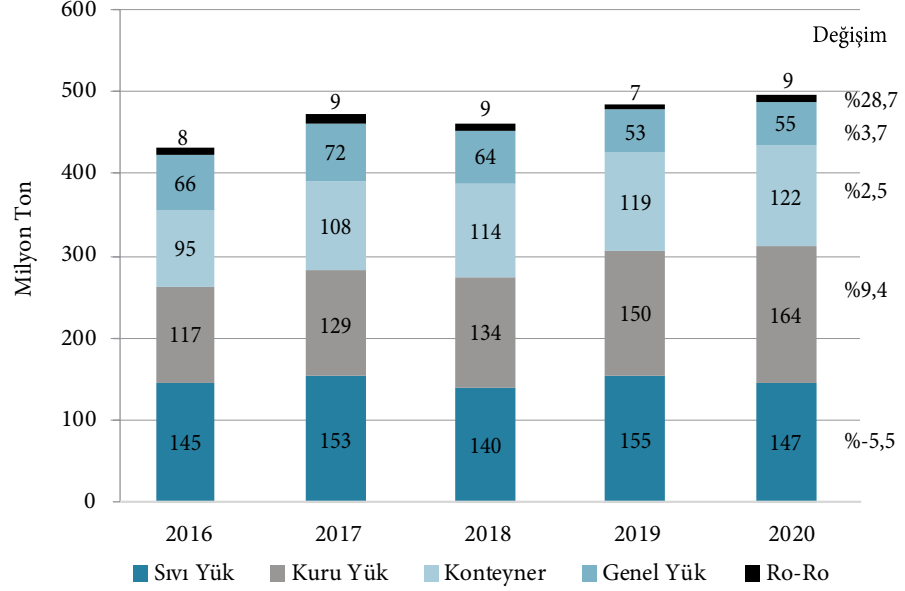
Şekil 3.7. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2020)

2020 yılında 73.4 milyon ton yükleme 73.1 milyon ton boşaltma olmak üzere toplam 146.6 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Limanlarımızda gerçekleşen elleçleme işlemlerinde ton bazında en yüksek boşaltma işlemi 105.4 milyon ton ile kuru dökme yüklerde, en yüksek yükleme işlemi ise 73.4 milyon ton ile sıvı dökme yüklerde gerçekleşmiştir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)

Yük Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Sıvı Dökme Yük	73.467.677	73.184.719	146.652.396
Kuru Dökme Yük	59.003.545	105.475.578	164.479.123
Konteyner	68.648.424	53.062.524	121.710.948
Genel Kargo	22.916.398	31.711.002	54.627.400
Araç	5.120.592	4.052.193	9.172.785
Toplam	229.156.636	267.486.016	496.642.652

Bir önceki yıla oranla ton bazında Ro-Ro yükleri %28.7, kuru dökme yükler %9.4, genel kargo %3.7, ve konteyner %2.5 artış göstermiştir. Sıvı dökme yükler ise -%5.5 oranında azalmıştır. Limanlarımızda elleçlenen yük toplamda bir önceki yıla oranla ton bazında %2.6 artmıştır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8. 2016-2020 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)

Ton bazında ihracat rejmine göre en fazla elleçleme konteynerde gerçekleşirken, ithalatta kuru dökme yük, kabotaj ve transit yükte ise sıvı dökme en yüksek değerlere ulaşmıştır (Tablo 3.3).

Tablo 3.3. Limanlarımızda elleçlenen yükün tiplerine göre yük dağılımı (ton)

Yük Tipi	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
Sıvı Dökme Yük	10,798,291	59,112,900	26,943,079	49,798,126	146,652,396
Kuru Dökme Yük	52,414,517	98,891,751	12,964,391	208,464	164,479,123
Konteyner	52,941,357	37,777,251	8,650,061	22,342,279	121,710,948
Genel Kargo	17,633,885	26,706,888	10,232,524	54,103	54,627,400
Araç	5,114,773	4,050,683	7,329	0	9,172,785
Toplam	138,902,823	226,539,473	58,797,384	72,402,972	496,642,652

Limanlarda elleçlenen yük tipleri temel özelliklerine göre birleştirilerek analiz edildiğinde limanlarda elleçlenen yükün %27.6'sını petrol ve türevleri oluşturmaktadır. Petrol ve türevlerini %24.5 ile konteyner yükleri, %8.9 ile demir çelik, %8.5 ile kömür ve %6.8 ile çimento takip etmektedir. Diğer yük tiplerinin tamamının toplamı %8'in altındadır (Tablo 3.4).

Tablo 3.4. Limanlarımızda en yüksek oranda elleçlenen yük tipleri

#	Yük cinsi	Yükleme	Boşaltma	Toplam	%
1	Petrol ve türevleri	70.960.092	66.285.767	137.245.859	%27,6
2	Konteyner ve Çeşitli Eşyalar	68.682.297	53.067.385	121.749.682	%24,5
3	Demir-Çelik (her tip)	17.880.279	26.393.938	44.274.217	%8,9
4	Kömür (her tip)	571.263	41.622.391	42.193.654	%8,5
5	Çimento	32.349.135	1.196.429	33.545.564	%6,8
6	Tahıl, Tarım Ürünleri ve Gıda	1.816.362	25.292.753	27.109.115	%5,5
7	Maden	13.397.252	4.694.004	18.091.256	%3,6
8	Kimyasal Ürünler	6.534.020	9.144.226	15.678.246	%3,2
9	Araçlar	5.121.863	4.053.275	9.175.138	%1,8
10	Gübre	2.387.270	6.551.171	8.938.441	%1,8
	Diğer	9.456.803	29.184.677	38.641.480	%7,8
	Toplam	229.156.636	267.486.016	496.642.652	%100,0

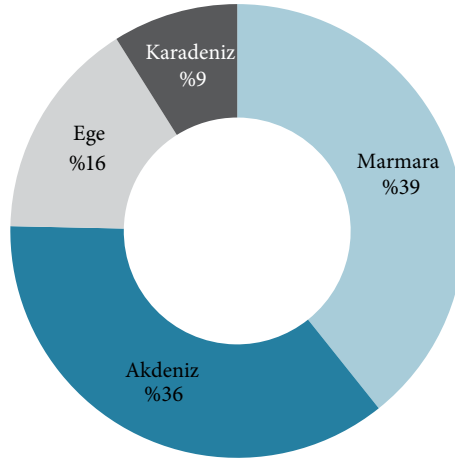
- (1) Petrol ve türevleri içerisinde ham petrol dâhil olmak üzere motorin, benzin, jet yakıtı vb. her cins petrol ve türevleri dâhil
- (2) Konteyner içinde 20'lik, 40'lık ve daha büyük konteyner dâhil olmak üzere dolu ve boş konteyner toplamı
- (3) Hurda demir, demir cevheri, kütük demir, inşaat demiri vb. her tip ve özellikte demir dâhil.
- (4) Tahıl ve tarım ürünlerine her tip hububat, yaş sebze meyve dâhil.
- (5) Gübre ve hammaddesine her tip gübre dâhil.

Toplam 10 milyon ton ve üzeri yük elleçlenen Liman Başkanlıkları Tablo 3.6'da verilmiştir. 2020 yılında en fazla elleçleme 76.5 milyon ton ile Kocaeli Liman Başkanlığında gerçekleşmiştir. Aliğa Liman Başkanlığı'nda 68.9 milyon ton yük elleçlenirken, Aliğa Liman Başkanlığını sırası ile 66.8 milyon ton ile Botaş (Ceyhan) Liman Başkanlığı ve 60.9 milyon ton ile İskenderun Liman takip etmiştir (Tablo 3.5)

Tablo 3.5. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2020-ton)

# Liman Başkanlığı	Ton
1. Kocaeli	76.517.625
2. Aliğa	68.946.001
3. Botaş	66.843.001
4. İskenderun	60.969.236
5. Mersin	37.752.433
6. Tekirdağ	32.256.310
7. Ambarlı	31.895.334
8. Gemlik	14.291.871
9. Karabiga	13.929.610
10. Samsun	12.995.840
11. Zonguldak	11.367.014
12. K. Ereğli	10.678.248

Bölgesel olarak limanlarımızda elleçlenen yükün %38'i (189.8 milyon ton) Marmara Bölgesinde elleçlenmiştir. Akdeniz Bölgesi %36 oran ile (175.5 milyon ton) ikinci sırada, Ege Bölgesi %17 oran ile (85.8 milyon ton) üçüncü sırada yer almaktadır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları (%)

Bölgeler itibarı ile elleçlenen yük açısından ton bazında değişim olarak en yüksek artış Karadeniz Bölgesinde gerçekleşmiştir. En düşük artış ise Akdeniz Bölgesinde olmuştur (Tablo 3.6).

Tablo 3.6. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton)

Bölgeler	2017	2018	2019	2020	Değişim %
					2019-2020
Marmara	185,068,599	185,621,125	183,285,486	189,807,265	3.6
Akdeniz	169,902,561	160,652,426	174,723,830	175,560,233	0.5
Ege	74,100,697	72,283,702	83,939,833	85,890,473	2.3
Karadeniz	42,102,033	41,596,307	42,219,263	45,384,680	7.5
Genel Toplam	471,175,907	460,153,560	484,168,412	496,642,652	2.6

Coğrafi olarak birbirine yakın limanlar, ortak hinterlanda sahip oldukları için genel olarak yük özellikleri bakımından birbirlerine benzemektedir. Bu benzerlikten yola çıkarak deniz ve kara ulaşımı ile yük özellikleri bazında coğrafi bölgeleri alt liman bölgeleri şeklinde analiz etmek mümkündür.

Marmara Bölgesi üç alt bölgede (Kuzey Batı Marmara, Kuzey Doğu Marmara ve Güney Marmara), Ege Bölgesi (Kuzey Ege, Güney Ege), Akdeniz Bölgesi (Batı Akdeniz, Doğu Akdeniz) ve Karadeniz Bölgesi ise iki alt bölgede (Batı Karadeniz, Doğu Karadeniz) incelenmiştir (Şekil 3.10.).



Şekil 3.10. Liman alt bölgeleri

Terminal sayısı bu açıdan değerlendirildiğinde en fazla terminal 69 terminal ile Doğu Marmara bölgesinde bulunmaktadır. Doğu Marmara Bölgesini sırası ile 57 terminal ile Doğu Akdeniz, 45 terminal ile Batı Karadeniz, 33 terminal ile Kuzey Batı Marmara takip etmektedir (Tablo 3.7). Güney Ege Bölgesinde konteyner hizmeti veren liman bulunmazken Güney Ege ve Batı Akdeniz de Ro-Ro hizmeti veren liman bulunmamaktadır.

Tablo 3.7. Alt bölgeler itibarı ile terminal sayısı

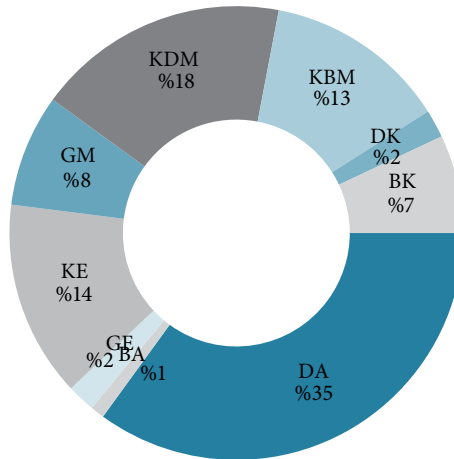
Bölgeler / Terminaller	Konteyner	Genel Kargo	Sıvı Dökme	Ro-Ro	Yolcu
Doğu Karadeniz	2	7	8	2	1
Batı Karadeniz	1	15	11	4	4
Doğu Marmara	7	22	30	9	1
Güney Marmara	4	9	7	4	4
Kuzeybatı Marmara	6	6	13	5	3
Kuzey Ege	4	9	11	2	4
Güney Ege	0	2	1	0	5
Batı Akdeniz	1	3	4	0	3
Doğu Akdeniz	3	17	29	5	3
Toplam Terminal	28	90	114	31	28

Alt bölgeler itibarı ile değerlendirildiğinde ton bazında en yüksek elleçleme Mersin ve İskenderun körfezinde yer alan limanlarının bulunduğu Doğu Akdeniz Bölgesinde gerçekleşmiştir (Tablo 3.8). Aliğa Körfezinde yer alan limanların bulunduğu Kuzey Ege alt bölgesi ikinci sırada, İzmit Körfezinde yer alan limanların bulunduğu Kuzeydoğu Marmara Bölgesi ise üçüncü sıradadır. Özellikle petrol ve türevleri ile demir-çelik ürünleri ton bazında bölgeler itibarı elleçlenen yük miktarlarındaki farklılığın başlıca nedenidir.

Tablo 3.8. Alt Bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yük miktarı

Alt Bölgeler	Elleçlenen Yük (Ton)
Doğu Akdeniz (DA)	169,856,302
Kuzey Ege (GE)	80,071,754
Doğu Marmara (DM)	76,517,625
Kuzeybatı Marmara (KBM)	70,796,378
Güney Marmara (GM)	42,493,262
Batı Karadeniz (BK)	39,184,804
Doğu Karadeniz (DK)	6,199,876
Güney Ege (GE)	5,818,719
Batı Akdeniz (BA)	5,703,931
Toplam	496,642,652

Alt Bölgeler itibarı ile elleçlenen yükün ton bazında dağılımına oransal olarak bakıldığında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yükün % 34.2'si Doğu Akdeniz bölgesi limanlarında elleçlenmiştir. İkinci ve üçüncü sırada %16.1 ile Kuzey Ege Bölgesi ve 15.4 ile Kuzeydoğu Marmara Bölgesi limanları gelmektedir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11. Alt Bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yükün oransal dağılımı

2020 yılında limanlarımızda yüklenen ihraç yüklerde 12.3 milyon ton ile ilk sırayı İspanya almıştır. İtalya transit yükler açısından 35.6 milyon ton ile ilk sırada yer al-

maktadır. Limanlarımızda boşaltılan ithal yükler içerisinde 51 milyon ton ile Rusya limanlarından gelen yükler ilk sıradadır. Toplam elleçleme dikkate alındığında ilk üç ülke (Rusya, İtalya, ve Amerika Birleşik Devletleri) toplam yükün %31'ini oluşturmaktadır. Toplam elleçlemede ilk on ülke ise toplam yükün %59'una karşılık gelmektedir (Tablo 3.9).

Tablo 3.9. Limanlarımızda elleçlenen yükün ülkeler bazında dağılımı (ton)

Sıralama	Ülkeler	Toplam 2019	İhracat 2020	İthalat 2020	Transit 2020	Toplam 2020
1	Rusya Fed.	58,676,103	3,121,770	51,560,330	2,258,779	56,940,879
2	İtalya	59,270,250	11,914,834	6,769,075	35,625,702	54,309,611
3	A.B.D.	18,963,569	9,255,000	15,277,847	322,491	24,855,338
4	Mısır	21,614,995	6,428,200	12,840,970	1,531,151	20,800,321
5	İspanya	17,843,295	12,362,211	4,192,712	2,691,286	19,246,209
6	Yunanistan	17,337,837	6,664,953	9,512,244	2,492,393	18,669,590
7	Kolombiya	18,366,988	459,291	16,538,480	5,039	17,002,810
8	Ukrayna	15,954,841	4,312,758	9,143,699	3,452,935	16,909,392
9	İsrail	15,467,993	9,645,220	5,993,150	933,063	16,571,433
10	Belçika	10,388,246	6,067,240	5,201,009	501,621	11,769,870
11	Çin	7,476,758	2,823,481	2,474,795	4,056,693	9,354,969
12	Hollanda	7,295,743	3,573,457	5,258,341	215,615	9,047,413
13	Brezilya	8,293,021	774,149	8,108,167	30,640	8,912,956
14	Romanya	8,359,695	3,611,431	3,146,899	1,508,357	8,266,687
15	İngiltere	6,802,646	2,758,096	3,469,187	587,866	6,815,149
16	Cezayir	7,122,712	1,223,023	5,468,704	106,372	6,798,099
17	S. Arabistan	7,074,444	3,091,326	1,412,631	1,114,161	5,618,118
18	Irak	6,806,165	7,007	5,974,191	317	5,981,515
19	Norveç	1,895,858	141,213	5,573,740	2,678	5,717,631
20	Fransa	5,769,731	2,093,703	2,639,962	470,058	5,203,723



"Limancılıkta örnek model"

Birlikte başardık...



Konteyner
2.895 Milyon TEU

Genel Yük
2.708 Milyon Ton

Ro-Ro Taşınması
162 Bin Araç Taşınması

www.altasliman.com

info@altasliman.com

Marmara Mahallesi, Liman Caddesi No:49

Kapı No: 41 34524 Beylikdüzü / İSTANBUL

Tel : 0 212 875 28 00 - 01

Faks : 0 212 875 28 02

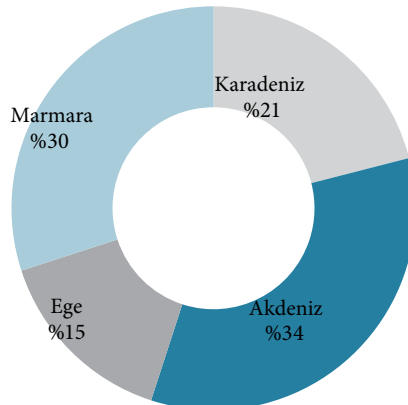
3.2. Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları

Ülkemizde 98 limanda genel kargo ve / veya kuru dökme yük hizmeti verilmektedir (Şekil 3.12). Bu limanlarda elleçlenen yük dikkate alındığında ton bazında yaklaşık %75.1’ni kuru dökme yükler %24.9’unu ise genel kargo yükleri oluşturmaktadır. Sıvı dökme yüke hizmet veren şamandıra ve dolfen gibi kıyı yapıları hariç tutulduğunda liman sayısı olarak genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar en büyük grubu oluşturmaktadır. 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen kuru dökme yük ile genel kargo yükün toplamı 219 milyon tondur.



Şekil 3.12. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız

Genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar dikkate alındığında ton bazında en yüksek oranda elleçleme 63.2 milyon ton ile Akdeniz Bölgesi Limanlarında (%33.7) gerçekleşmiştir. Akdeniz Bölgesi Limanlarını sırasıyla 56.7 milyon ton ile Marmara Bölgesi Limanları (%30.3), 38.7 milyon ton ile Karadeniz Bölgesi Limanları (%21) ve 28.7 milyon ton ile Ege Bölgesi Limanları (%15.3) takip etmektedir.



Şekil 3.13. Bölgeler itibarı ile genel kargo (+kuru dökme) yüklerinin oransal dağılımı

2020 yılı itibarı ile toplamda 219 milyon tona ulaşan kuru dökme yük ve genel kargo yüklerinin yaklaşık % 66.5'i TÜRKLİM üyesi limanlar tarafından elleçlenmiştir. Ton bazında en fazla genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar ise İSDEMİR, ERDEMİR ve İÇDAŞ limanları olmuştur (Tablo 3.10).

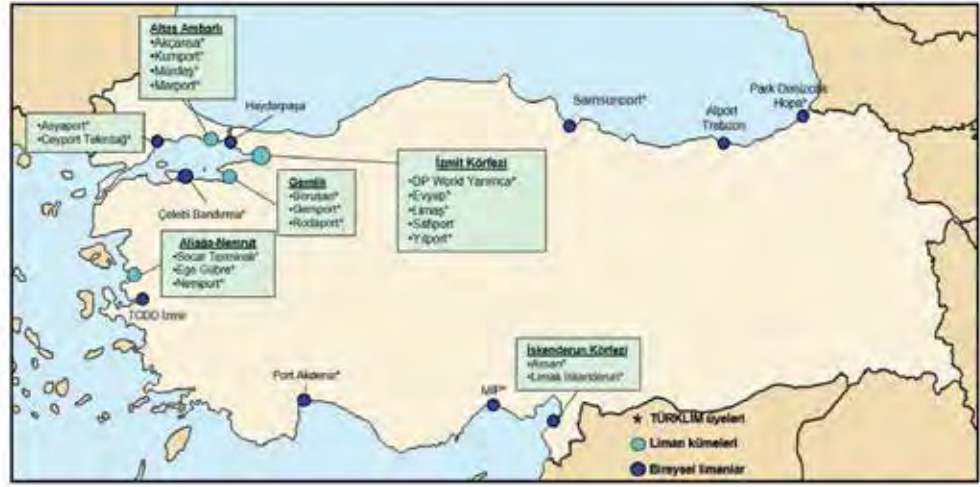
Tablo 3.10. Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limanlarımız

Sıra	Limana Adı	2018	2019	2020
1	İSDEMİR	15,510,386	13,920,489	12,641,715
2	ERDEMİR	10,452,077	9,032,902	10,264,136
3	İÇDAŞ	10,832,414	9,164,200	9,970,728
4	EREN	9,209,061	10,313,310	9,598,411
5	MIP	7,362,632	8,202,233	7,597,805
6	MMK	6,905,973	6,720,017	6,468,293
7	ATAKAŞ	2,385,907	4,898,208	6,065,210
8	YEŞİLYURT	5,009,853	5,079,919	5,421,909
9	ÇOLAKOĞLU	5,400,325	5,178,569	5,367,859
10	NUH ÇİMENTO	2,072,089	3,934,556	5,245,845
11	BATILİMAN	3,919,165	4,082,404	5,161,060
12	İDÇ	3,495,591	3,390,907	4,244,999
13	AKÇANSA ÇANAKKALE	3,703,107	4,029,005	4,168,355
14	ÇELEBİ BANDIRMA	3,506,575	4,550,873	3,876,200
15	TOROSPORT (CEYHAN)	3,597,374	3,684,661	3,719,727
16	CEYNAK SAMSUNPORT	2,876,584	2,466,789	3,382,910
17	EGE GÜBRE	2,283,931	3,054,698	2,979,367
18	EKMAR EKİNCİLER	3,820,918	3,525,112	2,879,625
19	MARTAŞ	2,813,945	2,689,202	2,864,928
20	BORUSAN	3,383,360	2,962,588	2,856,862
21	POLİPORT	2,755,950	2,235,855	2,834,226
	(Ton) TÜRKLİM Toplamı	132,043,045	133,730,555	145,812,952
	(Ton) Türkiye Toplamı	200,992,008	197,630,986	219,106,533
	(%) TÜRKLİM Pay	%65.6	%67.7	%66.5
	Diğer Özel Limanlar	30,235,677	31,667,451	67,926,263
	(%) Özel Limanlar Payı	%31.3	%30.2	%31.0
	Kamu Limanları*	6,073,132	4,135,200	9,003,415
	(%) Kamu Limanları*	%3.0	%2.1	%3.1

* İzmir ve Haydarpaşa Limanları

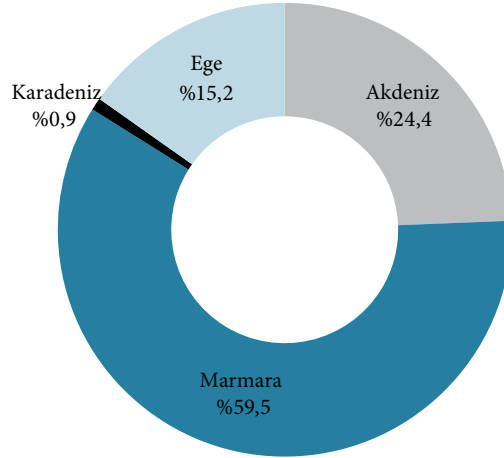
3.3. Konteyner Limanları

Ülkemizde konteyner gemilerine hizmet veren toplam 28 adet değişik formda (iskele, rıhtım) liman bulunmaktadır. Söz konusu limanların önemli bir bölümü konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet vermektedir (Şekil 3.14). Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır.



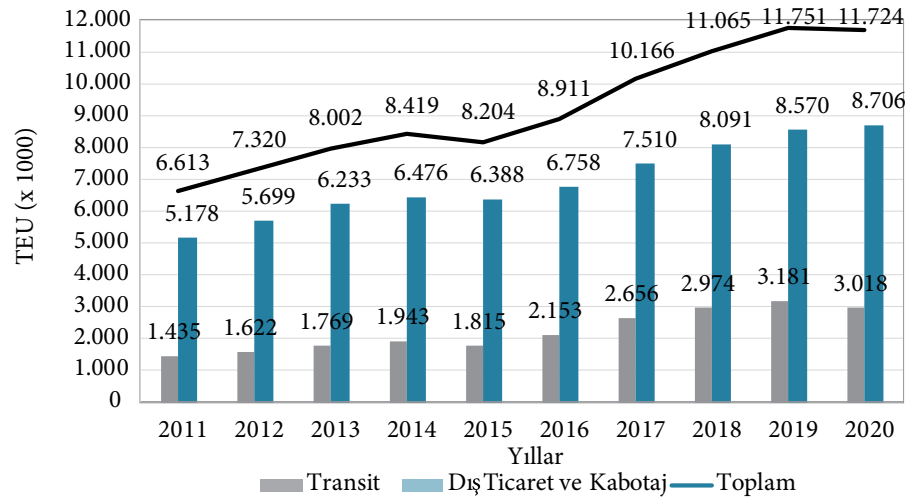
Şekil 3.14. Konteyner elleçleyen limanlarımız

Elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından Marmara Bölgesi limanları Türkiye’de elleçlenen konteynerin %59.5’ini elleçleyerek ilk sırada yer almıştır. Marmara Bölgesini sırası ile %24.4 ile Akdeniz Bölgesi limanları, %15.2 ile Ege Bölgesi limanları takip etmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı %0.9’dur (Şekil 3.15).



Şekil 3.15. Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları

2020 yılı itibarı ile limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner 11,723,887 TEU olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret ve kabotaj konteyner 8.7 milyon TEU, transit konteyner ise 3 milyon TEU'dur (Şekil 3.16, Tablo 3.11, Şekil 3.14). Limanlarımızda elleçlenen dış ticaret ve kabotaj konteyner toplamda %1.6 oranında artmıştır. Transit konteyner elleçlemesindeki %5.1 oranındaki düşüş limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner elleçlemesinin geçen yıla oranla %0.2 düşmesine neden olmuştur.



Şekil 3.16. Türk limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi (TEU)

2020 yılında Mersin Uluslararası Limanı 2 milyon TEU elleçleyerek ilk sıradaki yerini korumuştur. 1.5 milyon TEU ile Marport Limanı ikinci, 1.4 milyon TEU ile Asyaport Limanı üçüncü sırada yer almıştır (Tablo 3.11).

**TÜRK
LİMANCILIK
SEKTÖRÜ**

Tablo 3.11. Türkiye’de konteyner elleçleyen limanlardaki yük gelişimi (TEU)

Sıralama	Limaneler	2017	2018	2019	2020
1	MIP	1.591.983	1.722.711	1.939.029	2.009.724
2	MARPORT	1.711.357	1.573.600	1.679.340	1.557.391
3	ASYA PORT	1.002.133	1.117.749	1.353.409	1.437.921
4	KUMPORT	1.063.246	1.258.294	1.281.850	1.210.780
5	DP WORLD	437.047	575.869	616.749	676.731
6	GEMPORT	474.019	524.652	547.190	570.427
7	İZMİR	639.300	647.715	605.727	531.687
8	YILPORT	499.283	551.726	564.531	524.065
9	EVYAP	369.659	464.756	499.908	509.757
10	NEMPORT	313.596	390.071	430.014	484.371
11	LİMAK İSKENDERUN	269.583	317.961	388.328	478.614
12	EGE GÜBRE	286.926	298.045	380.790	460.297
13	SOCAR TERMİNAL	149.311	277.000	311.162	307.250
14	ASSAN	188.132	225.496	248.594	244.643
15	BORUSAN	241.971	245.499	206.395	176.117
16	PORT AKDENİZ	200.117	186.290	148.750	123.983
17	MARDAŞ	357.264	351.849	139.580	114.069
18	SAMSUNPORT	70.027	74.129	87.840	97.998
19	RODA PORT	88.438	86.464	99.668	82.226
20	HAYDARPAŞA	86.709	56.067	45.565	41.586
21	LİMAŞ	16.038	16.311	17.914	17.687
22	ÇELEBİ BANDIRMA	27.162	35.695	18.581	13.340
23	AKÇANSA	189	10.530	26.512	12.522
(TEU)	TÜRKLİM Toplamı	9.428.480	10.352.293	10.988.558	11.109.913
(TEU)	Türkiye Toplamı	10.165.981	11.065.236	11.750.660	11.723.887
(%)	TÜRKLİM Pay	%92,7	%93,6	%93,5	%94,8
(%)	Diğer Özel Limanlar	%0,1	%0,1	%0,9	%0,3
(%)	Özel Limanlar Payı	%92,8	%93,7	%94,5	%95,1
(%)	Kamu Limanları*	%7,1	%6,3	%5,5	%4,9

* İzmir ve Haydarpaşa Limanları,
TÜRKLİM üyesi olmayan Trabzon Limanı listeye dahil edilmemiştir.

Marmara Bölgesi özellikle Karadeniz yükleri için önemli bir aktarma merkezi olmuştur. Ülkemizde elleçlenen aktarma yükün %84.3'ü Marmara Bölgesi limanlarında elleçlenmektedir. İkinci sırada %15.1 pay ile MIP Mersin ve LİMAK İskenderun Limanlarının yer aldığı Doğu Akdeniz Bölgesi gelmektedir. 2020 yılında ASYAPORT, MARPORT, KUMPORT limanı ve Mersin (MIP) en yüksek transit konteyner elleçleyen limanlar olmuştur (Tablo 3.12).

Tablo 3.12. Transit konteyner elleçlemeleri (TEU)

Limanlar	2017	2018	2019	2020
ASYAPORT	825,036	879,409	1,042,969	1,134,848
MARPORT	767,374	736,121	790,407	657,560
KUMPORT	434,046	597,793	625,649	542,059
MIP 340,188	352,908	480,977	429,070	
DP WORLD	85,972	176,652	167,440	173,353
LİMAK İSKENDERUN	12,447	14,902	15,252	21,195
MARDAŞ	168,839	210,847	31,177	14,696
EYVAP	7,199	23,15	6,796	14,059
EGE GÜBRE	6,734	478	522	9,270
ASSAN	4,598	1,754	9,854	5,789
NEMPORT	406	0	4,333	4,855
GEMPORT	2,644	234	594	4,371
RODA	217	154	3,998	2,412
YILPORT	530	776	889	2,222
SOCAR TERMİNAL				1,808
Transit konteyner	2,656,230	2,974,343	3,180,858	3,017,567
Dış ticaret + kabotaj	7,509,751	8,090,893	8,569,803	8,706,321
Genel toplam	10,165,981	11,065,236	11,750,660	11,723,887

3.4. Sıvı Yük Limanları

2020 yılında ülkemiz limanlarında 146 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Söz konusu sıvı dökme yükün 59.1 milyon tonu ithal, 49.8 milyon tonu transit, 26.9 milyon tonu kabotaj ve 10.7 milyon tonu ise ihraç yüklerden oluşmaktadır.

Tablo 3.13. Yıllar itibarı ile sıvı dökme yükün gelişimi

Yıllar	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2015	14,690,154	57,292,199	20,644,569	53,927,270	146,554,192
2016	11,555,158	59,213,777	18,522,994	55,732,438	145,024,367
2017	21,255,057	64,856,860	19,645,258	47,140,172	152,897,347
2018	7,097,622	58,727,643	21,484,957	52,406,847	139,717,069
2019	15,222,293	61,319,859	25,139,744	53,572,018	155,253,914
2020	10,798,291	59,112,900	26,943,079	49,798,126	146,652,396

2020 yılında sıvı dökme yüklerde bir önceki yıla oranla %5.5 düşüş yaşanmıştır. Bir önceki yıla oranla en büyük düşüş %29.1 ile ihracat yüklerinde olmuştur. Kabotajda %7.3 büyümeye gerçekleşmiştir. Sıvı dökme yükler limanlarımızda elleçlenen yükün ton bazında %30'unu oluşturmaktadır. Ülkemizde sıvı dökme yüke hizmet veren 114 adet (şamandıra, dolfen, boru hattı dâhil olmak üzere) terminal bulunmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17. Sıvı yük elleçleyen limanlarımız

TÜRKLİM üyeleri içinde petrol ürünlerinde en fazla yük elleçleyen limanlar RUBİS, SOLVENTAŞ, POLİPORT ve SAVKA olurken, sıvı kimyasallarda PETKİM, TOROSPORT, LİMAŞ ve POLİPORT olmuştur (Tablo 3.14 ve 3.15).

Tablo 3.14. Petrol ürünleri elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar (ton)

Limanlar*	2017	2018	2019	2020
RUBİS Terminal	2,610,405	1,315,878	1,383,023	2.211.605
SOLVENTAŞ	1,789,363	1,806,352	1,440,411	1.276.305
POLİPORT	1,033,400	862,433	958,079	1.068.290
SAVKA	143,698	N/A	N/A	623.808
ALTINTEL	821,692	800,990	658,777	511.476
TOROS TARIM (Ceyhan)	543,317	637,356	79,465	509.590
TOPLAM**	6,800,177	5,423,009	5,033,166	6,614,524

* 500 bin ton üzeri petrol ürünleri elleçleyen limanlar

** TÜRKLİM Limanlarının toplamı

Tablo 3.15. Sıvı kimyasal yük elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar

Limanlar	2017	2018	2019	2020
PETKİM	2,844,457	2.307.540	1.697.116	1,514,005
TOROS TARIM (Ceyhan)	691,874	782.448	981.342	1,008,805
LİMAŞ	966,576	941.877	925.661	995,307
POLİPORT	618,005	590.675	614.704	658,804
EVYAP	359,466	402.490	587.075	653,106
ÇELEBİ BANDIRMA	486,521	505.910	438.337	619,706
SOLVENTAŞ	376,652	386.094	494.463	590,561
MESBAŞ	270,390	348.013	394.866	398,590
TOROS TARIM (Samsun)	436,740	596.322	529.109	390,543
ALTINTEL	148,317	299.343	358.401	378,500
AKSA	344,365	311.806	289.992	279,527
EGE GÜBRE	208,815	190.043	212.654	236,183
İGSAŞ	56,359	45.760	106.352	194,090
MARTAŞ	142,764	31.851	116.690	164,745
KORUMA KLOR	119,632	73.901	146.774	129,042
SAVKA	124,422	59.570	74.721	128,281
AKTAŞ	134,484	140.417	142.280	128,235
YILPORT	105,593	84.676	62.670	126,726
İSDEMİR	93,451	69.689	97.913	122,649
CEYPORT TEKİRDAĞ	-	-	74.778	60,742
ERDEMİR	55,000	33.847	56.166	42,412
SAMSUNPORT		43.586	54.329	19,494
ÇANAKKALE				203
TOPLAM	8,716,289	8.248.034	8.466.125	8,840,257



TÜRKİYE'NİN GÜCÜNE GÜÇ KATIYORUZ!

UZMAR AİLESİ

3.5. Tekerlekli Yük Limanları

Tekerlekli yük taşımacılığı üç temel grup altında incelenmiştir. İlki yurtdışı düzenli hat taşımacılığı kapsamında TIR, kamyon ve dorse yüklerinden oluşmaktadır. Yü-
kün hedef pazara kısa sürede ulaştırılmasını sağlayan RO-RO taşımacılığı Karade-
niz, Marmara ve Ege limanlarında yoğunlaşmıştır. Kısa bir denizyolu taşımacılı-
ğından sonra yük yoluna tekrar karayolu ile devam edecekse RO-RO taşımacılığı
tercih edilmektedir.

İkinci grup sıfır araç lojistiğidir. Ülkemizde üretilen araçlar dünya pazarlarına li-
manlarımız vasıtası ile ulaştırılmakta benzer şekilde yurtdışında üretilen araçlar
da ülkemize deniz yolu ile gelmektedir. Önemli bir bölümü Marmara Bölgesinde
yer alan otomotiv sanayi binek, hafif ticari ve ticari araç ihracatı açısından ülkemiz
ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.

Son grubu ise özellikle Marmara ve Çanakkale bölgesinde kabotaj hattında taşınan
araçlar oluşturmaktadır.

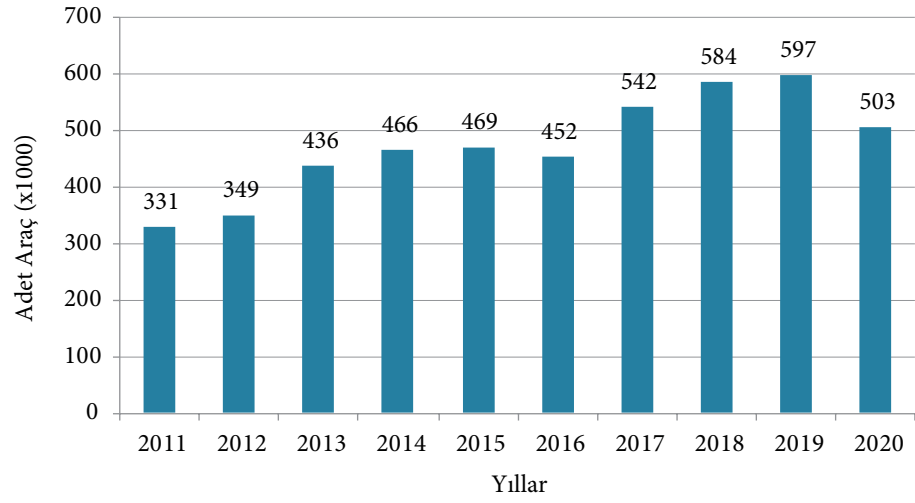
Yük grupları içerisinde ton bazında en küçük grubu tekerlekli yükler oluşturmaktadı-
r. Ülkemizde 29 adet limanda tekerlekli yüklere hizmet verilmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. Tekerlekli yük elleçleyen limanlarımız

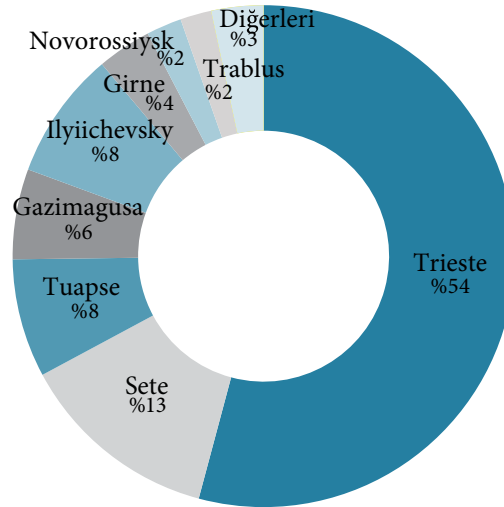
• RO-RO taşımaları

Ülkemizde gerçekleşen yurt dışı düzenli RO-RO taşımacılığı 2020 yılında son on yıldaki en yüksek oranda düşüşü (%15.7) yaşamıştır. Limanlarımızda elleçlenen yurt dışı düzenli RO-RO taşımaları 2019 yılında 597 bin araç iken 2020 yılına gelindiğinde 503 bin araca düşmüştür(Şekil 3.19).



Şekil 3.19. RO-RO taşımalarımız (Araç)

RO-RO taşımacılığı ağırlıklı olarak (%54) Trieste yönlüdür (Şekil 3.20). 2020 yılı itibarı ile Trieste yönlü taşımalar 272 bin aracı aşmıştır (Tablo 3.16). Trieste yönlü taşımaların önemli bir bölümü TÜRK LİM üyesi DFDS limanından gerçekleştirilmektedir.



Şekil 3.20. Ro-Ro taşımacılığı yapılan yurtdışı limanların payları

Ülkemizde 12 limandan yurtdışındaki 19 limana düzenli RO-RO seferleri yapılmaktadır (Tablo 3.17). 2020 yılında Covid-19 pandemisinin de etkisi ile uğrak yapılan liman sayısı azalmıştır.

Tablo 3.16. Yurtdışı Düzenli Hatlar bazında RO_RO istatistikleri*

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Araç
Tuzla(Pendik) - Trieste	86.701	87.792	174.493
Yalova-Sete	30.396	33.950	64.346
Çeşme -Trieste	30.095	26.739	56.834
Samsun -Tuapse	17.737	20.703	38.440
Mersin -Trieste	17.946	16.937	34.883
Mersin -Gazimagosa	12.340	16.674	29.014
Karasu -Chornomorsk (Ilyichevsky)	10.256	12.279	22.535
Taşucu - Girne	8.315	9.106	17.421
Samsun -Novorossiysk	5.381	6.062	11.443
Zonguldak-Chornomorsk (Ilyichevsky)	6.086	4.552	10.638
Taşucu - Trablus	5.027	5.085	10.112
İstanbul (Haydarpaşa)- Chornomorsk (Ilyichevsky)	3.455	4.890	8.345
Yalova-Lavrio -Trieste	2.362	2.790	5.152
Tuzla(Pendik) - Patras	1.997	886	2.883
Mersin - Hayfa	1.287	1.370	2.657
Tuzla (Pendik) - Bari	905	1.694	2.599
Samsun-Temruk	1.257	1.300	2.557
Yalova-Bari	828	1.516	2.344
İskenderun - Duba	1.478	260	1.738
Ambarlı -Trieste	124	1.134	1.258
Çeşme - Sete	0	1.079	1.079
Çeşme - Sakız Adası	142	545	687
İzmit- Zeebrugge	0	646	646
Mersin -Darüsselam	0	362	362
Taşucu -Gazimagusa	212	45	257
Mersin - Girne	193	10	203
İskenderun - Port Sudan	0	158	158
İskenderun - Cidde	0	134	134
İzmit- Bremerhaven	3	120	123
Toplam	256.651	275.447	503.341

Limnlarımızda elleçlenen yurtdışı bağlantılı araçlar 2020 yılında %6.5 düşerek 1,4 milyon araç olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu elleçlemelerin %80'i TÜRK LİM üyesi limanlarda gerçekleşmiştir (Tablo 3.17).

Tablo 3.17. Limanlarımızda gerçekleşen yurtdışı bağlantılı araç elleçlemeleri*

Limnlar	Toplam 2019	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam 2020
Ford Otosan Limanı	340.682	160.742	163.732	324.474
Autoport	266.759	27.963	274.315	302.278
Borusan Limanı	265.418	25.051	196.141	221.192
Derince Safi Limanı	264.821	107.483	151.063	258.546
Gemport	248.228	16.051	142.923	158.974
Efesanport	81.944	117.223	4.503	121.726
Mersin Uluslararası Limanı	18.471	10.468	1.367	11.835
TCDD Alsancak Limanı	11.378	1.101	14.464	15.565
Taşucu Limanı	8.910	6.320	6.061	12.381
TCDD Haydarpaşa Limanı	984	92	437	529
TTK Zonguldak Limanı	887	24	448	472
Ceynak Samsun Limanı	398	163	1	164
Limak Port İskenderun	276	1.098	1.880	2.978
Diğer 769	73	140	213	
Ulusoy Çeşme Limanı	7.168	103	96	199
IC Karasu Limanı		2.694	177	2.871
Aliağa Nempport Limanı		0	590	590
TÜRK LİM Toplamı	1.229.330	361.556	785.725	1,147,281
Türkiye Toplamı	1.534.665	479,649	958.338	1.434.987
TÜRK LİM Payı	%76.4			80,0%

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

• Dış ticarete yönelik otomobil elleçlemeleri

Otomotiv dış ticaretinde en yüksek araç elleçleyen limanlarımızın tamamı Marmara Bölgesinde yer almaktadır ve sırası ile Autoport, Ford Otosan, Borusan ve Çelebi

Bandırma limanlarıdır (Tablo 3.19). Otomotiv sektöründeki daralmaya bağlı olarak otomotiv elleçlemeleri bir önceki yıla oranla 2018 yılında %10, 2019 yılında ise %16 azalmıştır. 2020 yılında ihraç ve ithal otomotiv elleçlemesi %18 düşerek 1,120,669 adet araç olarak gerçekleşmiştir. Araç adedi transit ve dahili taşımacılık dahil edildiğinde 1.3 milyona ulaşmaktadır (Tablo 3.18)

Tablo 3.18. Liman bazında araç elleçlemeleri

Limanelar	Dah./Transit	İhraç	İthal	Toplam
Autoport	0	164.955	160.827	326.662
Ford Otosan	0	254.287	28.063	289.777
Borusan	20.983	182.374	14.878	218.340
Çelebi Bandırma	183.029	0	0	183.029
Gempport	1.757	142.179	16.223	160.186
Efesana Port	0	4.503	138.291	142.794
Anadoluport	14.726	0	0	14.726
DFDS0	7.515	4.330	11.845	
Mersin	8.095	789	788	10.426
Limak İskenderun	2.969	0	0	2.969
Samsun Port	0	616	51	924
Toplam	231.559	757.218	363.451	1.361.678

• Kabotaj hatlarında taşınan araç

2019 yılında kabotaj hatlarında 13.4 milyon araç taşınmıştır. 2020 yılına gelindiğinde söz konusu araç sayısı %18.8 azalarak 10.8 milyona düşmüştür (Tablo 3.19).

Tablo 3.19. Hatlar bazında kabotajda taşınan araçlar

	Hatlar	2019 Araç (Adet)	2020 Araç (Adet)	Değişim %	
İstanbul Bölgesi	Eskihisar-Topçular/Tavşanlı	4.810.734	3.781.822	-21.3	
	Sirkeci-Harem	1.725.470	1.481.518	-14.1	
	İstinye-Çubuklu	649.064	451.101	-30.5	
	Ambarlı-Topçular	3.306	0	-100.0	
	Zeyport-Maltepe	12.359	5.994	-51.5	
Marmara Havzası	Erdek-Avşa (Türkeli)	31.912	31.704	-0.6	
	Tekirdağ-Avşa (Türkeli)	26.262	25.180	-4.1	
	Marmara A.-Erdek	42.432	53.532	26.1	
	Marmara A.-Tekirdağ	359	157	-56.2	
	Erdek-Tekirdağ	2.946	6.534	121.7	
	Derince-Tekirdağ	4.997	1.276	-74.4	
	Ambarlı-Bandırma	158.694	128.963	-18.7	
	Tekirdağ-Bandırma	26.188	23.413	-10.6	
	Yenikapı-Yalova	384.683	307.784	-19.9	
	Yenikapı-Bandırma	110.154	30.900	-71.9	
	Yenikapı-Bursa	249.420	126.302	-49.3	
	Pendik-Yalova	651.424	505.197	-22.4	
	Diğer	75.922	88.661	16.7	
	Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	496.518	350.903	-29.3
		Gelibolu-Lapseki	1.069.081	1.140.240	6.6
Çanakkale-Kilitbahir		922.342	826.565	-10.3	
Çanakkale-Eceabat		485.569	329.205	-32.2	
Karabiga-Tekirdağ-Bandırma		10.509	9.027	-14.1	
Kabatepe-Gökçeada		195.313	181.008	-7.3	
İzmir Bölgesi	G.Yükyeri-Bozcaada	227.515	187.024	-17.8	
	Bodrum-Datça	17.260	17.298	0.2	
Van Gölü	Bostanlı-Üçkuyular	1.020.357	781.151	-23.4	
	Tatvan-Van	10.012	19.086	90.6	
TOPLAM		13.420.802	10.892.467	-18.8%	

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Birlikte Dünyayı Dolaşıyoruz
HalatHayattır



Rotanız Oluşturuldu



*Limanların ihtiyacı olan, **YENİ NESİL HYROPE** halatlar, kaldırma ekipmanları, bağlantı elemanları, kilitler ve size özel çözümler ile ÇELSAN ÇELİK HALAT A.Ş. daima yanınızda olmanın haklı gururunu yaşıyor. Yanında huzur bulduğunuz dostlarınız servetinizdir.*



HALAT DANIŞMA HATTI +90 212 510 32 11

www.celsancelik.com

3.6. Yolcu Limanları

Kurvaziyer liman ve terminaller ulaştırma sektörünün turizm kıyı yapıları içerisinde yer almaktadır. Ülkemizde toplam 27 adet limanda yolcu ve Kurvaziyer gemilerine hizmet verilmektedir (Şekil 3.21).

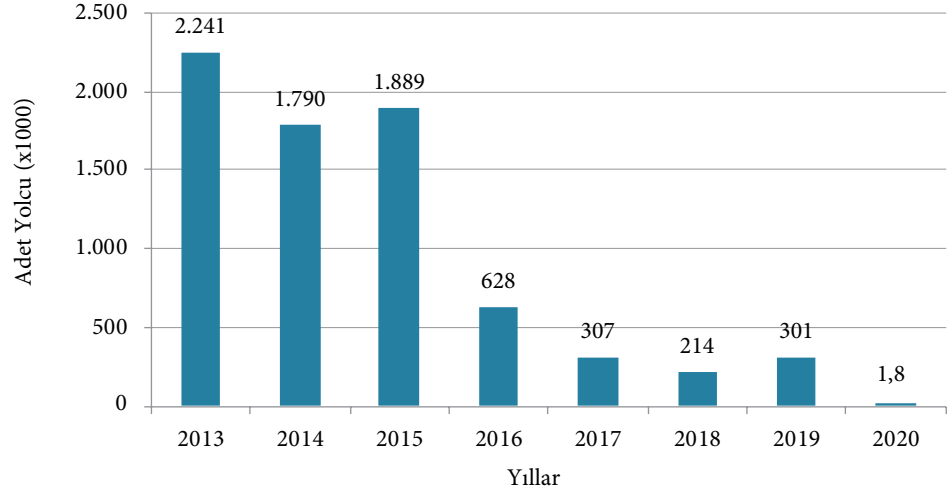


Şekil 3.21. Yolcu limanları

Limanlarımızdaki yolcu hareketleri kurvaziyer ve kabotaj faaliyetleri olarak ayrı ayrı değerlendirilecektir.

• Kurvaziyer limanlarımızdaki gelişmeler

2013 - 2016 yılları arasında iki milyonun üzerinde Kurvaziyer yolcusuna hizmet veren limanlarımızdaki yolcu sayısı bir önceki yıla oranla 2016 yılında %67, 2017 yılında %51 ve 2018 yılında %30 düşüş ile 214 bin yolcuya gerilemiştir. 2019 yılında ise yolcu sayısında yaklaşık %41 oranında bir artış olmuştur ve 301 bin yolcuya ulaşılmıştır (Şekil 3.22). Ancak 2020 yılında başlayan Covid-19 küresel salgını dünya çapında kurvaziyer seferlerin durmasına neden olmuştur. 2020 yılında transit yolcular da dahil olmak üzere 2 binin altında kalmıştır.



Şekil 3.22. Kruvaziyer yolcu sayısındaki değişim (yolcu)

Liman Başkanlıkları bazında 2020 yılında gerçekleşen 90 gemi seferi ile gelen 1.824 yolcunun 1,753'ü Kuşadası limanına gelmiştir. TÜRK LİM üyesi limanlar toplam kruvaziyer yolcu hareketinin % 95'ini gerçekleştirmektedir.

Feribot ile taşınan yolcular dikkate alındığında 2020 yılında MIP Mersin Limanında 8,293 yolcu, Karasu Limanında 7,907 yolcu, Ceynak Tekirdağ Limanında 1,254 yolcu ve Bodrum Cruise Port'da 1,012 yolcu hareketi olmuştur.

• Kabotajda yolcu taşımacılığı

Kabotajda taşınan yolcu sayısı 2018 yılında bir önceki yıla göre %1.7 artmıştır. 2019 yılında ise %7.7 artış ile yolcu sayısı 150 milyon kişiyi aşmıştır. 2020 yılına gelindiğinde küresel Covid-19 salgını nedeniyle %42.9 oranında bir düşüş yaşanmış ve kabotaj hattında 85.9 milyon kişi taşınmıştır (Tablo 3.20).

* Solution partner and distributor of Sumitomo Rubber Industries

* More than 110 thousand worldwide and over 5 thousand Fender Sets in Türkiye

* PIANC Type approval certificate; by successfully attaining 5000 deflections,

* Complies minimum 20 years life time requirement

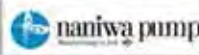
* Local production of Fender frame and anchoring

- * Sumitomo / Japan Fenders
- * Bollards
- * Reefer Container platforms
- * Quick Release Hooks
- * Over passes
- * Engineering

- * Installation
- * Steel works



Since 1995



GLOBAL DENİZÇİLİK HİZMETLERİ LTD. ŞTİ.

Kültür Mh. Arnavutköy Yolu Sk No:46 Etiler Beşiktaş - İSTANBUL
T: 0212 352 3903 F:0212 352 3905 E:info@globaldenizcilik.com.tr



SUMITOMO
RUBBER INDUSTRIES

Tablo 3.20. Kabotaj hatlarında yolcu taşıma istatistikleri

	Hatlar	2019	2020	Değişim	
İstanbul Bölgesi	Eskihisar - Topçular/Tavşanlı	24.336.234	19.953.725	-18,0	
	Eskihisar - Altınova	60.989	332.520	445,2	
	Diğer	87.147.766	44.686.218	-48,7	
	Toplam	111.544.989	64.972.463	-41,8	
Marmara Havzası	Erdek - Avşa (Türkeli)	132.991	91.260	-31,4	
	Tekirdağ - Avşa (Türkeli)	61.001	69.013	13,1	
	Marmara A. - Erdek	163.017	166.472	2,1	
	Marmara A. - Tekirdağ	765	429	-43,9	
	Erdek - Tekirdağ	2.982	6.625	122,2	
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	0	0		
	Ambarlı - Bandırma	159.635	128.963	-19,2	
	Tekirdağ - Bandırma	26.339	23.541	-10,6	
	Avşa-Marmara A.	70	0	-100,0	
	Armutlu-Mudanya	16.214	4.567	-71,8	
	Yenikapı-Yalova	2.373.205	1.429.138	-39,8	
	Yenikapı-Bandırma	796.886	284.456	-64,3	
	Yenikapı-Bursa	1.245.868	553.045	-55,6	
	Pendik-Yalova	3.035.474	1.899.540	-37,4	
	Diğer	4.296.743	1.521.212	-64,6	
	Toplam	12.311.190	6.178.261	-49,8	
	İzmit Körfezi	Muhtelif	565.391	282.457	-50,0
	Toplam	565.391	282.457	-50,0	
	Çanakkale Bölgesi	Gelibolu - Çardak	1.243.158	705.089	-43,3
		Gelibolu - Lapseki	1.699.713	1.533.215	-9,8
Çanakkale - Kilitbahir		2.152.001	1.601.500	-25,6	
Çanakkale - Eceabat		1.839.182	1.003.084	-45,5	
Kepez - Eceabat		0	0		
Karabiga-Tekirdağ-Bandırma		11.808	9.059	-23,3	
Kabatepe - Gökçeada		518.647	340.771	-34,3	
G.Yükyeri - Bozcaada		825.952	545.048	-34,0	
Toplam		8.290.461	5.737.766	-30,8	
Antalya Bölgesi		Antalya-Kemer	22.420	0	-100,0
	Toplam	22.420	0	-100,0	
İzmir Bölgesi	Bodrum - Datça	96.396	66.084	-31,4	
	Diğer	17.479.061	8.628.447	-50,6	
	Toplam	17.575.457	8.694.531	-50,5	
Van Gölü	Tatvan-Van	2.308	760	-67,1	
	Toplam	2.308	760	-67,1	
Genel Toplam		150.312.216	85.866.238	-42,9	

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı



LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN GÜNDEMİ

SİBER GÜVENLİK VE YEŞİL DÖNÜŞÜM



4.1. Limanlarda Siber Güvenlik

Siber güvenlik; bilgisayarları, sunucuları, mobil cihazları, elektronik sistemleri, ağları ve verileri kötü amaçlı saldırılardan (Siber tehditler) koruma uygulamasıdır. Bilgi teknolojisi güvenliği veya elektronik bilgi güvenliği olarak da bilinir.

Siber güvenlikle ilgili yaygın olarak bilinen bu tanım konunun ana hatlarını vermektedir. Bu bölümde siber tehditlerin özellikle denizcilik sektörüne ve limanlara olan etkilerinden bahsedilecektir. Ancak öncesinde 2021 yılında yayımlanan Küresel Risk Raporunun siber güvenlik ile ilgili bölümleri incelenecektir.

4.1.1. Küresel Risk Raporunda Siber Güvenlik

Dünya Ekonomik Forum'u tarafından her yıl yayınlanan Küresel Risk Raporunda, önümüzdeki dönemlere (kısa-orta-uzun vade) ilişkin riskler belirlenmektedir. 2021 yılında yayımlanan son raporda yer alan küresel riskler (dönemsel bazda) Tablo 4.1.'de gösterilmiştir.

Tablo 4.1. Küresel Risk Raporuna Göre Riskler 1

Kısa Dönemli Riskler (0-2 Yıl)	Orta Dönemli Riskler (3-5 Yıl)	Uzun Dönemli Riskler (5-10 Yıl)
1 Bulaşıcı hastalıklar	Varlık balonu patlaması	Silahlar ve kitlesel imha
2 Geçim krizleri	IT altyapısının çökmesi	Devletlerin çöküşü
3 Aşırı hava olayları	Fiyat dengesizliği	Biyo çeşitliliğin kaybedilmesi
4 Siber güvenlik kayıpları	Emtia şokları	Olumsuz teknolojik gelişmeler
5 Dijital eşitsizlik	Borç krizleri	Doğal kaynak krizleri
6 Uzun süreli durgunluk	Ülkelerarası ilişkilerdeki başarısızlıklar	Sosyal güvenliğin çöküşü
7 Terörist saldırılar	Ülkelerarası çatışmalar	Çok taraflılığın çöküşü
8 Genç kuşakların hayal kırıklıkları	Siber güvenlik kayıpları	Endüstriyel çöküş
9 Sosyal uyum erozyonları	Teknoloji yönetim hatası	İklim önlemi başarısızlığı
10 İnsanların çevreye verdiği hasar	Kaynak jeopolitiği	Bilime karşı tepki

¹ The Global Risk Report 2021, 16th Edition, World Economic Forum.

Kısa dönemli riskler sıralamasının en başında, yaşadığımız pandemi sürecinden dolayı bulaşıcı hastalıklar yer almaktadır. Bu toplumsal bir sorundur. Mayıs 2021 itibarıyla gerek aşı uygulamaları gerekse alınan önlemler sonucunda pandeminin seyri değişmiş, bir iyileşme dönemine girilmiştir. Önümüzdeki 2 yıl içinde bu sorunun ortadan kalkması beklenmekte, bu nedenle bulaşıcı hastalıklardan kaynaklı risklerin orta ve uzun vadede bir küresel risk oluşturması beklenmemektedir. Nitekim bulaşıcı hastalıklar Küresel Risk Raporunda orta ve uzun vadeli bir risk olarak ilk 10 risk içinde yer almamıştır.

Siber güvenlik konusu teknoloji kategorisinde değerlendirilir. Çünkü siber güvenlik tehdidini teknolojik gelişmeler ortaya çıkardığı gibi, siber tehditleri ve bu tehditlere alınabilecek önlemlerin düzeyini de teknoloji seviyesi belirlemektedir. Siber saldırıların sonucunda ortaya çıkan kayıplardan kaynaklanan riskler, Küresel Risk Raporunda hem kısa hem de orta dönemli riskler içinde yer almıştır.

Siber güvenlik tehdidinin bu denli üst düzey bir risk olarak tanımlanmasının altında bazı somut nedenler vardır. Bu nedenler kamu birimlerine ya da özel işletmelere gerçekleşen siber saldırıların ortaya çıkardığı sonuçlardan kaynaklanmaktadır. Bu saldırılardan bazıları alınan temel önlemler ile bertaraf edilirken, bazıları önemli kayıplara neden olmuştur. ABD, dünyada açık ara en fazla siber saldırı düzenlenen ülkedir.

Mayıs 2006 - Aralık 2020 tarihleri arasında gerçekleşen siber saldırılar ülkeler bazında sıralandığında, tespit edilen 177 saldırı ile ABD (açık ara) ilk sırada yer alırken onu 50 saldırı ile Birleşik Krallık ve 27 saldırı ile Hindistan izlemektedir. 3. sırada yer alan Hindistan'ın Ulusal Siber Güvenlik Koordinatörlüğünün yaptığı açıklamaya göre sadece 2019 yılında siber güvenlik suçlarının ülkeye maliyetinin 17 milyar dolar olduğu belirtilmiştir. En fazla saldırılan ilk 20 ülkeye yapılan toplam saldırı sayısı 488 olarak tespit edilirken Türkiye 9 saldırı ile ilk 20 ülke içinde 17. sırada yer almaktadır. Tespitlere göre en fazla saldırı yapan bilgisayar korsanlarının (hacker) Rusya, Çin, Kuzey Kore ve İran menşeli olduğu belirtilmiştir.

Tablo 4.2. Ciddi Düzeydeki Siber Saldırıların Sayısı (Mayıs 2006-Aralık 2020)²

Sıra	Saldırı Yapılan Ülkeler	Saldırı Sayısı
1	ABD	177
2	Birleşik Krallık	50
3	Hindistan	27
4	Almanya	23
5	Güney Kore	20
6	Çin	18
7	Ukrayna	18
8	Avustralya	17
9	İran	16
10	İsrail	15
11	Japonya	15
12	Kanada	15
13	Sudi Arabistan	15
14	Fransa	12
15	Pakistan	11
16	Rusya	11
17	Türkiye	9
18	Hong Kong	7
19	Kuzey Kore	6
20	Vietnam	6
	Toplam	488

Bir genelleme yapılacak olursa siber saldırıların ağırlıklı olarak kamu birimlerine yapıldığı söylenebilir. Örneğin ABD'deki saldırıların önemli bir bölümü Ulusal Güvenlik Birimlerine yapılmaktadır. Ancak son yıllarda özel sektör kurumlarına yapılan saldırıların da artış gösterdiği bir gerçektir. Denizcilik sektörü bu saldırılardan payını almaktadır.

² <https://www.csis.org/programs/strategic-technologies-program/significant-cyber-incidents>

Denizcilik sektörü ile ilgili kayıtlara geçen en önemli siber saldırılardan bazıları aşağıdaki gibidir³:

- 2012 yılında Suudi Arabistan'ın ulusal petrol şirketi olan Aramco firmasında bir teknisyenin kendisine gelen spam e-postayı açması ile şirkete ait 35 bin bilgisayar çalışmaz hale gelmiş, yükleme yapılan tankerler boş görünmüş ve tanker operasyonlarının %10'u durmuştur.
- 2015 yılında İran'ın konteyner hattı olan IRISL'e yapılan saldırı sonucunda gemi yüklemelerine ilişkin veriler zarar görmüş, şirket içi iletişim kopmuş ve operasyonlar durduğu için finansal kayıplar ortaya çıkmıştır.
- 2017 yılının temmuz ayında dünya genelinde terminallere sahip olan Maersk konteyner firmasında ciddi bir siber saldırı gerçekleşmiştir. Golden Eye isimli bilgisayar virüsü, Şirketin Ukrayna'daki terminalinden hızlıca yayılarak diğer ülkedeki operasyonlarına ve bilgisayar bağlantılarına yayılmıştır. Olay Ukrayna'daki bir terminal çalışanının bilinmeyen bir e-maili açmasıyla meydana gelmiştir. APM tarafından işletilen ve Amerika Birleşik Devletleri, Hindistan, İspanya, Hollanda'daki terminallerde operasyonlar durmuştur. Şirketin IT sistemi kapanmış, gemilere ve kamyonlara bir süre yükleme yapılamamıştır. Operasyonların askıya uğramasıyla yaklaşık 300 milyon dolarlık bir zarar ortaya çıkmıştır.
- Denizcilik sektörüne bilgi sağlayan en önemli kurumlardan birisi olan Clarkson Research'a 2017 yılında bir siber saldırı gerçekleşmiş, saldırı sonucunda bazı veri kayıpları oluşmuş, şirket hisseleri %2 değer kaybetmiştir⁴.
- COSCO 2018 yılında bir siber saldırıya maruz kalsa da alınan önlemler sayesinde bir kayıp yaşamadığını açıklamıştır.⁵
- Dünyanın ikinci büyük konteyner gemi operatörü MSC'ye pandeminin yaygınlaştığı Nisan 2020 tarihinde kötü amaçlı bir yazılım ile (malware) saldırı gerçekleştirilmiştir. Saldırı sonucunda 5 gün boyunca web siteleri (MSC.com ve myMSC.com) kapalı kalmış, şirketin Cenevre'deki veri merkezlerinden birisi zarar görmüştür⁶.
- Bir diğer küresel gemi operatörü olan CMA CGM Eylül 2020 tarihinde siber saldırıya uğradığını açıklamıştır. Yapılan açıklamada saldırıdan şirketin

³ <https://www.denizcilikbilgileri.com/denizcilikte-en-son-yasanan-siber-saldirilar/>

⁴ <https://www.theguardian.com/technology/2017/nov/29/shipping-charksons-data-hacker-cyber-attack>

⁵ <https://www.cybersecurity-insiders.com/cyber-attack-on-cosco/>

⁶ <https://www.seatrade-maritime.com/containers/msc-confirms-malware-attack-caused-website-outage>

lojistik bölümü CEVA'nın etkilendiği belirtilmiştir. Saldırı sonucunda yayılmanın engellenmesi için harici erişim durdurulmuş, ekipler mobil hale getirilmiş, alınan önlemler ile sipariş sistemi sürdürülebilmiştir⁷.

- IMO, Ekim 2020 tarihinde web sitesine bir siber saldırı yapıldığını açıklamıştır.
- Yine Ekim 2020'de İran, ülkedeki liman ve denizcilik örgütlerine bir siber saldırı girişimi olduğunu ilan etmiştir⁸.

Elbette denizcilik sektörüne yapılan saldırılar buraya kadar bahsedilenler ile sınırlı değildir. Sonraki bölümde konu limanlar özelinde detayları ile incelenmiştir.

4.1.2. Siber Saldırıların Kapsamında Limanlar⁹

Günümüzün modern dünyasında limanlar, deniz lojistiği ve deniz tedarik zincirinde, küresel ticarete ve ülkelerin ekonomilerinde önemli roller üstlenmektedir. Bu kritik altyapılar fiziksel ekipmanlar kadar gelişmiş iletişim teknolojileri ve yazılımlar tarafından da yürütülmektedir. Bu teknolojilerdeki olası durma ya da bozulmalar, birbirine bağlı pek çok sistemi etkileyen zincirleme bir süreç başlatacaktır.

Bugün limanlarda pek çok fiziksel sistem (vinçler, yükleme boşaltma sistemleri vb), bir yazılımın kontrolü altında ve tam ya da yarı otonom bir yapıdadır. İlave olarak gemilerde ve limanlarda pek çok sistem elektronik uygulamalar ile yürütülmekte ya da işletilmektedir (GPS, ECDIS vb.). Denizcilik sektörünün bu denli teknolojiye bağımlı olması ve yaşanan aksaklıkların önemli kayıplara yol açması saldırılar için cazip bir ortam sunmaktadır. Nitekim özellikle 2017 yılından bu yana sektöre yapılan saldırıların önemli oranlarda arttığı görülmektedir. Sektöre yapılan saldırılar sadece ilgili işletmeye zarar vermemekte, oldukça geniş bir çerçevede zararlar oluşturmaktadır.

⁷ <https://www.marinedealnews.com/cma-cgmye-siber-saldiri-soku/>

⁸ <https://www.portstrategy.com/news101/world/middle-east/cyberattack-prevented-on-irans-ports>

⁹ Bu başlık altında Plemi, N. (2018) Port Cybersecurity, Elsevier, Brussel. Kaynağından faydalanılmıştır.

Limanlara yapılacak olan saldırının geniş bir etki yaratmasının kökeninde limanların kritik altyapılar olarak tanımlanması yatmaktadır. Denizcilik sektörü çevresinin karmaşıklığı Şekil 4.1'de gösterilmiştir. Görüleceği gibi limanlar bu karmaşık ve dinamik yapının kalbinde yer almaktadır. Daha açık bir ifade ile limanlar, denizcilik sektörü ile ilgili tüm tarafların bir araya geldiği ve bir ilişkide olduğu tek yapıdır.



Şekil 4.1. Denizcilik Çevresi

Bilindiği gibi otomasyon teknolojileri denizcilik endüstrisinde neredeyse her düzeyde kullanılır hale gelmiştir. Siber güvenlik uzmanlarına göre denizcilik endüstrisinin operasyonel teknoloji sistemlerine yönelik siber saldırılar, son üç yılda %900 artmıştır¹⁰. Küresel tedarik zinciri içinde limanların kritik bir yere sahip olmasından

¹⁰ <https://www.offshore-energy.biz/ports-increasingly-targeted-by-cyberattacks-as-maritime-incidents-surge/>

dolayı limanların saldırıların hedefi olması oldukça olağandır. Bu nedenle limanların siber saldırılara karşı hazırlıklı olması artık bir zorunluluk haline gelmiştir¹¹.

2017 yılında limanlara yönelik 50 saldırı tespit edilirken 2018 yılında saldırı sayısı 120'ye, 2019 yılında ise 310'a yükselmiştir. 2020 yılı içinde yapılan saldırı sayısının 500 civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Lloyd's List'in tahminine göre Asya'da yer alan 15 büyük limanın siber saldırılara maruz kalması durumunda küresel ticaretin karşılaşıcağı zararın 110 milyar dolar dan daha fazla bir bedele ulaşacağı düşünülmektedir. Bu bedelin büyük kısmının da sigorta poliçeleri tarafından korunmadığı belirtilmiştir¹². Hatırlanacağı gibi 2021 Mart ayında gerçekleşen Süveyş Kanalı'nın kapanma vakasında (Ever Given vakası) küresel ticaretin uğradığı günlük zararın 9.6 milyar dolar olduğu açıklanmıştı. Bu vaka denizcilik sektörünün önemini gözler önüne sermiş, bir anlamda siber saldırılar için de hedef haline getirmiştir.

Denizcilik sektörü ve özellikle limanların olası saldırılar karşısında bu kadar yüksek zararlardan bahsediliyor olmasının kökeninde limanların ülke ticareti, ekonomisi ve hayatında kritik bir yere sahip olması yatmaktadır. Nitekim pandemi süreci limanların önemini yeniden hatırlatmış ve farkındalığı güçlendirmiştir. Limanların kıyılarda konuşlanması ve ülkeye giren ya da çıkan yüklerin ağırlıklı olarak işlem gördüğü bir aktarma merkezi olması, limanları pek çok sistem ile bağlantısı olan karmaşık ve dinamik bir yapıda olması sonucunu doğurmaktadır. Olası saldırılar pek çok sisteme de zarar verme potansiyeline sahiptir.

Ayrıca limanlar genellikle yerleşim yerlerine yakın yerlerde konuşlanmakta, bu durum çevre zararı verecek olası tehditlerin riskini artırmaktadır. Özellikle tehlikeli yükler elleçleyen limanlarda zararın boyutu çok daha yüksek boyutlara çıkabilmektedir. Diğer yandan bu olası etkileri azaltmak adına liman yerinin değiştirilmesi ya da nüfusa uzak noktalara yeniden konuşlandırılması gibi çözümler (genellikle)

¹¹ https://www.porttechnology.org/technical-papers/the_implications_and_threats_of_cyber_security_for_ports/

¹² <https://www.offshore-energy.biz/ports-increasingly-targeted-by-cyberattacks-as-maritime-incidents-surge/>

▶ GEMİ OPERATÖRÜ

▶ TÜM TÜRKİYE LİMANLARINDA
GEMİ ACENTELİĞİ

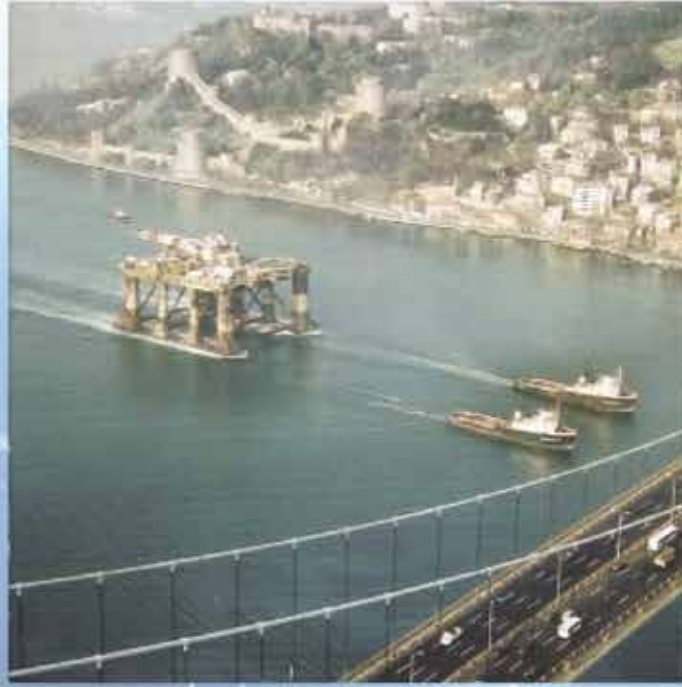
▶ LİMAN OPERASYONLARI - İŞÇİLİĞİ

▶ VİNÇ KİRALAMA / ELLEÇLEME

▶ GEMİ BROKERLİĞİ & KİRALAMA

▶ ÇANAKKALE & İSTANBUL BOĞAZ
GEÇİŞLERİ İÇİN GEMİ ACENTELİĞİ

▶ GEMİ & KARGO SÖRVEYLERİ
(İNCELEME)



Formar Denizcilik ve Ticaret A.Ş.

Mebusan Yokuşu No:22 34427 Fındıklı - İstanbul/ Türkiye
Tel.: +90 212 393 22 00 Fax: +90 212 393 22 22
agency@formarshipping.com - chartering@formarshipping.com
www.formar.com.tr

mümkün değildir. Bu noktada limanların emniyet ve güvenlik önlemlerini alarak işlevlerini sürdürmesi ve kamunun ilgili kurumlarının bu düzenlemeleri desteklemesi en akılcı çözüm olacaktır.

Siber tehditlere karşı alınacak önlemlerin henüz olgunlaşmadığı ve uluslararası sözleşmelerde henüz kapsamlı bir yere sahip olmadığı söylenebilir. Bilindiği gibi denizcilik sektöründe ilk emniyet yönetim sistemi, 1912 yılında gerçekleşen Titanik kazası ile şekillenen ve 1914 yılında yayınlanan SOLAS sözleşmesidir. Bu sözleşme gemi ve seyir ile ilgili emniyet düzenlemelerini kapsamaktadır. Zamanla ortaya çıkan ilave gerekliliklerle SOLAS sözleşmesi 1929, 1948, 1960 ve 1974 yıllarında güncellenmiştir. SOLAS'ın temel hedefi gemi inşa, gemi ekipmanları, gemi operasyonları gibi konularda asgari emniyet standartlarını belirlemek olmuştur. Bayrak devletleri bu kuralların uygulanıp uygulanmadığı konusunda denetleme yetkisine sahiptir. SOLAS'da gemiler ile ilgili tüm detaylar yer alırken SOLAS'ın limanlarla ilgili olmadığı açıktır. Limanlar ile ilgili güvenlik standartları ağırlıklı olarak 2001 yılındaki ABD İkiz Kuleler saldırıları sonrasında devreye alınmıştır (ISPS Kod). Ancak bu yeni önlemler de bilgi teknolojileri ya da siber saldırılar ile ilgili hususları içermemektedir.

Siber güvenlik tehdidini denizcilik sektörü açısından ilk kez detaylı olarak değerlendiren rapor Aralık 2011 tarihinde Avrupa Ağ ve Bilgi Güvenliği Ajansı (ENISA) tarafından yayınlanmıştır. Raporla Avrupa limanlarındaki güvenlik, emniyet, liman bilgi sistemleri ve iletişim teknolojileri hakkında bir inceleme yapılmış ve şu çarpıcı sonuca ulaşılmıştır: *“Denizcilik sektöründe siber güvenlik ihtiyaçları ve zorlukları hakkında farkındalık ya çok düşüktür ya da hiç yoktur.”*

Daha önce de bahsedildiği gibi bugün limanlarda sunulan hizmetlerin çoğu fiziksel ve siber sistemlere dayanmakta ve neredeyse tamamı otomasyon sistemleri ile yürütülmektedir. Bu sistemler 6 ardışık katmandan oluşmaktadır:

1. **Fiziksel sistemler:** Binalar, ekipmanlar, platformlar, kapılar, veri merkezleri, depolar vb.
2. **Ağ (Network):** İnternet, uydu iletişimi, Wi-Fi, ad-hoc ağı, Telekom ekipmanları, sunucular, röle istasyonları vb.

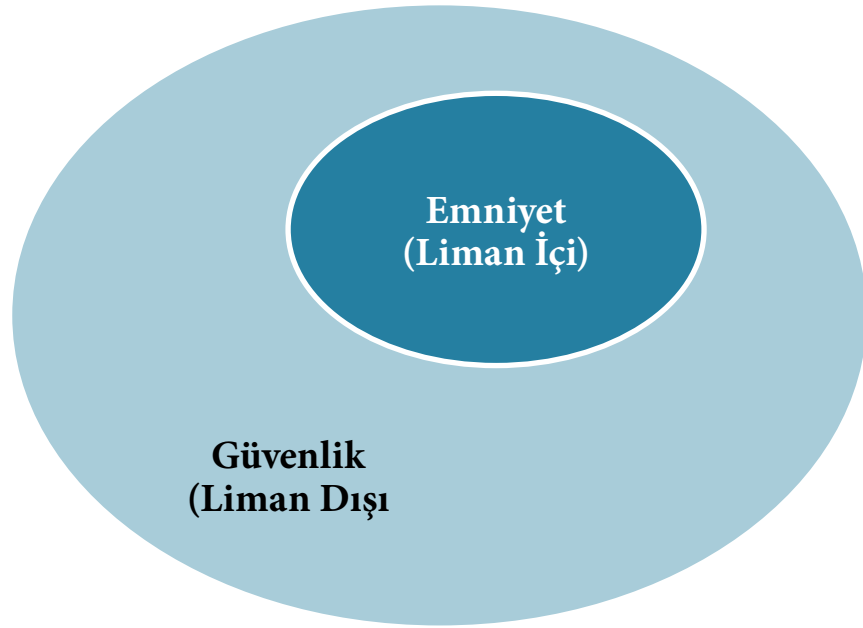
3. **Sistemler ve yazılımlar:** Liman topluluk sistemleri, veri aktarma sistemleri, veri tanımlama sistemleri, seyir, kurumsal kaynak planlama (ERP), planlama, biletleme, etiketleme, coğrafi bilgi sistemleri (GIS), liman yazılımları (TOS, BİLGE vb.)

4. **Bilgi ve elektronik veri:** Denizcilik sektörü ve ticaret ile ilgili bilgi ve veriler.

5. **Hizmetler:** Faturalama, seyir, konteyner takip, araç taşıma, yük ya da gemi yönetimi, lojistik hizmetler, enerji hizmetleri vb.

6. **Kullanıcılar/süreçler:** Buraya kadar bahsedilen tüm katmanları kullanan, etkileşimde olan ya da bu katmanlarda hizmet veren tüm kullanıcılar (yöneticiler, personel, liman otoriteleri, liman kullanıcıları, donatanlar, acenteler, lojistikçiler, gümrükçüler vb.). Liman içinde işlerin yürütülmesi için geliştirilen iş süreçleri de bu katman içinde yer almaktadır.

Emniyet ve güvenlik kavramlarının kavramsal gösterimi Şekil 4.2’de görülebilir. Limanlarda geliştirilecek siber güvenlik sisteminin tüm bu altı katmanı koruma altına alması gerekmektedir. Emniyet ile ilgili önlemler liman içi unsurları korurken siber güvenlik dahil olmak üzere tüm güvenlik önlemleri limana dışardan gelecek tehditlere karşı bir koruma sağlamalıdır.



Şekil 4.2. Emniyet ve güvenlik

Siber güvenlik açısından değerlendirildiğinde liman hizmetleri temel amaçlarına ve işlevlerine göre aşağıdaki beş kategoriye ayrılabilir. Bu 5 grupta karşılaşılan siber güvenlik riskleri yine farklı seviyelerde olacaktır:

- **Gemi Yönetim Hizmetleri:** Gemi acentelerine, liman başkanlığına, polis ve diğer ilgili kişi ve kurumlara elektronik ortamda gemi hakkında bilgi verilmesine yönelik hizmetlerdir,
- **Yük Yönetim Hizmetleri:** Acentelere ya da yük ilgililerine yük hakkında bilgi verilmesini içeren elektronik hizmetlerdir,
- **Dahili Lojistik Hizmetleri:** E-faturalama, e-tedarik, e-ödeme, e-ticaret, e-rezervasyon, elektronik takip gibi sistemleri içeren hizmetlerdir,
- **Liman İçinde İletişim:** Liman içinde yer alan tüm personel ve taraflar ile yürütülen iletişim kanallarıdır,
- **Diğer Sistemler ile Entegrasyon:** Gümrük, polis, göçmenlik, diğer lojistik hizmet sağlayıcılar gibi ilgili diğer otoriteler ile liman ile kurulan elektronik tabanlı entegrasyonlardır.

Tüm bu bahsedilen kategorilerde farklı muhataplar ile iletişimde olduğundan ortaya çıkacak risklerin seviyesi de farklı olacaktır.

Bu noktada alınması gereken önlemlerin çerçevesi ana hatları ile sonraki başlık altında sunulmuştur.

4.1.3. Siber Saldırlara Karşı Alınması Gereken Önlemler

Siber tehditlere karşı liman işletmelerinin alacağı önlemlerin başında “Risk Yönetim Rejimi”nin oluşturulması gelmektedir. Risk Yönetim Rejimi kapsamında öncelikle önceki bölümlerde de bahsedilen risklerin değerlendirilmesi ve risklerin tanımlanması gerekmektedir. Bu noktada tüm bu sürecin, işletme örgüt yapısı içinde en üst seviyede desteklenmesi, hatta bizzat üst yönetim seviyesinde yürütülmesi fayda sağlayacaktır. Özetlenecek olursa siber güvenlik yapılanmasında Risk Yönetim Rejimi oluşturulurken ilk aşama, aşağıdaki 3 temel adımı içermektedir, bunlar¹³:

¹³ <https://www.gov.je/StayingSafe/BeSafeOnline/ProtectYourBusinessOnline/Pages/10StepstoCyberSecurity.aspx>

- En üst seviyede örgütlenme sağlanması,
- Risklerin tanımlanması,
- Risk yönetim sistemlerinin geliştirilmesidir.

Fikir vermesi açısından risklerin tanımlanması aşamasında belirlenen riskler ve alınacak önlemler genellikle aşağıdaki 9 başlığı içermektedir¹⁴:

1. Ağ (Network) Güvenliği: İşletme ağının saldırılardan korunmasına yönelik çabalar. Bu çabalar içinde ağa filtre konulması, yetkisiz erişimin engellenmesi, kötü niyetli içeriklerin engellenmesi, güvenlik kontrollerinin yapılması gibi uygulamalar sayılabilir.

2. Kullanıcıların Eğitimi ve Farkındalığı: Kullanıcıların güvenlik politikalarının belirlenmesi, personele siber tehditlere karşı eğitimlerin verilmesi faaliyetleridir.

3. Kötü Amaçlı Yazılımları Engelleme: İlgili politikaların geliştirilmesi ve işletme genelinde kötü amaçlı yazılımlara karşı önlemlerin oluşturulmasıdır.

4. Çıkarılabilir/Takılabilir Medyaların Kontrolü: Taşınabilir bellekler ya da benzeri medyaların kullanımının sınırlandırılması, sisteme veri girişi ve çıkışının bir standarda bağlanmasıdır.

5. Güvenli Yapılanma: Güvenlik yamalarının uygulanması ve tüm sistemin güvenlik yapısının korunmasına yönelik çabalar. Bir sistem envanterinin oluşturulması ve tüm cihazlar için tanımlamaların yapılması gereklidir.

6. Kullanıcı Ayrıcalıklarını/İzinlerini Yönetme: Etkili yönetim süreçlerinin oluşturulması ve ayrıcalıklı hesap sayısının sınırlandırılması işlemleridir. Bu başlık kapsamında sistemi kullanan kullanıcıların etkinlikleri de izlenmektedir.

7. Olası Vakaları Yönetme Kabiliyeti Geliştirme: Olası saldırı ya da vakalarda bir müdahale planının oluşturulması için yönetim planlarının geliştirilmesi ve bu müdahale planlarının test edilmesi gerekmektedir.

8. İzleme/Takip: Bir izleme/takip stratejisinin ve destekleyici politikaların

¹ <https://www.gov.je/StayingSafe/BeSafeOnline/ProtectYourBusinessOnline/Pages/10StepstoCyberSecurity.aspx>

oluşturulmasıdır. Tüm sistemlerin ve ağların sürekli olarak izlenmesi gerekmektedir. Bir saldırıya işaret edebilecek olağandışı etkinliklerin tespiti için günlüklerin (logs) düzenli analizi yapılmalıdır.

9. Uzaktan (Evden) ya da Mobil Çalışma Süreçlerini Yönetme: Bir mobil çalışma politikasının geliştirilmesi ve personelin bu politikaya uyması için eğitilmesi gerekmektedir. Güvenli bir uzaktan çalışma zemini oluşturulduktan sonra bunun kullanılan tüm cihazlara yaygınlaştırılması gerekmektedir. Verilerin aktarılması ve saklanması aşamalarında risklerin oluşması engellenmelidir.

Bahsedilen tüm bu önlemler ayrıca Şekil 4.3'te gösterilmiştir.



Şekil 4.3. Risk Yönetim Rejimi

Siber saldırı ya da tehditler ile mücadele için profesyonel hizmet alınması ya da bu konuda uzman personelin istihdam edilmesi gerekmektedir. Klasik liman hiyerarşisinde yakın zamana kadar yeri olmayan bu personeller artık örgüt yapılarında kritik bir yere sahip olmuştur. Bu da bilgi çağının bir gereğidir.

4.2. Yeşil Dönüşüm (Green Deal)

Deniz taşımacılığı dünya ticaretinin ayrılmaz bir parçasıdır. Deniz taşımacılığı ve dünya ticaretindeki dalgalanmalar karşılıklı olarak birbirini etkilemektedir. Dünya ticaretindeki ve deniz taşımacılığındaki bu dalgalanmalar her alanda sürdürülebilirlik kavramını ön plana çıkarmıştır. Sürdürülebilir büyüme, sürdürülebilir gelişme, sürdürülebilir sanayileşme veya sürdürülebilir çevre hemen her gün karşılaştığımız kavramlar haline gelmiştir.

Son yıllarda yaşanan iklim değişikliği, olağanüstü meteorolojik olaylara bağlı seller, hortumlar, kasırgalar insan yaşantısını doğrudan etkileyecek boyutlara gelmiştir. Artık küresel ısınma ticaretten ekonomiye, tarımdan turizme her alanda bir dizi değişikliğe neden olmuştur. Küresel ısınmanın temel nedenini insan kaynaklı faaliyetler oluşturmaktadır. Bozulan doğal dengenin verdiği zararın telafi edilebilmesi; her alanda bir dizi önlem alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu alanlardan birisi de denizcilik sektörüdür. Sürdürülebilir çevre kavramı denizciliğin iki temel bileşeni olan gemi ve liman faaliyetlerinde ulusal ve uluslararası düzeyde yeni bir yol haritasına ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.

Gemiler, liman bölgelerine ticari canlılık kazandırmalarının yanında, gerekli önemlerin alınmaması durumunda birtakım olumsuz çevresel etkilere de neden olabilmektedir. Ülkemizde birçok liman tesisi şehir merkezine yakın konumda yer almaktadır. Buna bağlı olarak limanın şehir üzerindeki etkisi (trafik yoğunluğu, egzoz emisyonları, gürültü vb.) kent halkı ile limanları zaman zaman karşı karşıya getirmektedir. Gemi ve liman kaynaklı aktiviteler sebebi ile deniz ve hava kalitesi düşebilmektedir. Bu çevresel riskin minimize edilmesi amacı ile limanlar gerek yatırım gerekse işletme aşamasında bir dizi önlemler almaktadır.

Hiç şüphesiz denizcilik sektöründeki faaliyetlerin iklim değişikliğine olan etkileri oldukça sınırlıdır. Ancak birtakım önlemlerin alınması diğer sektörler için örnek olmak açısından sembolik öneme sahiptir.

Küresel çapta iklim değışiklikleri üzerine yapılan modelleri, kuraklık, kuraklığa bağılı kıtlık, deniz suyunun ısınmaya devam etmesi ve buna bağılı bir dizi olumsuz meteorolojik olaylar başta olmak üzere insan hayatını olumsuz etkileyecek bir dizi felaketin çok da uzağımızda olmadığını göstermiştir.

G7'nin Cornwall Zirvesi, iklim değışikliği üzerinde konuşmak yerine artık harekete geçilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Konu ile ilgili Avrupa Birliğinden gelen ilk bilgiler karbon vergisi düzenlemesinin 2023 yılında başlayacağı yönündedir.

İklim değışikliğinin en önemli nedenlerinden birisi sera gazları dolayısı ile atmosfere karbon salınımıdır. Avrupa Birliği karbon emisyonunun azaltılması amacı ile bir dizi uygulamayı gündemine almayı planlamaktadır. Bunlar içinde en önemli olan hiç şüphesiz karbon vergisi düzenlemesidir. Bu düzenleme içinde ilk aşamada demir-çelik, alüminyum gibi belli ürünler için, belli bir emisyon tutarı üzerinden ton başına maktu bir karbon vergisi uygulamaya konulacaktır. Toplam hacim açısından bakıldığında 2020 yılında 44 milyon ton ile demir-çelik yükleri ülkemiz limanlarında elleçlenen üçüncü büyük yük grubunu oluşturmaktadır. Dolayısıyla karbon vergisi AB ülkeleri ile gerçekleştirilen ticarete limanlarımızdaki yük hacmini doğrudan etkileyecektir. Zira değer zinciri boyunca, eğer ürünün geldiği ülkede bir karbon fiyatlaması düzenlemesi varsa, bu sistem çerçevesinde edinilen sertifikalar sınırda hesaplanan vergiden mahsup edilebilecek, aynı biçimde ilgili ülkede karbon vergisi uygulaması varsa, bu vergiler de sınırda tespit edilen vergiden düşülebilecektir. Diğer bir deyişle karbon vergileri ya da karbon fiyatlaması sistemi ile emisyon sertifikanız yok ise AB'ye karbon vergisi ödemeniz gerekecektir.

Toplanan karbon vergileri ise çevreyi daha az kirleten ülkelerin maliyelerine aktarılacaktır. Bu açıdan incelendiğinde; Avrupa Birliği ve G7 ülkeleri ile yoğun ticari bağlantılara sahip ülkeler için, karbon fiyatlaması sistemi ya da karbon vergisi düzenlemesi gereklidir. Kısaca Avrupa Birliği'yle ticaret yapan ülkeler Avrupa Birliği ülkelerine karbon vergisi ödeyecektir, bu nedenle şirketlere uygun bir karbon fiyatlama sistemi tasarlanmalıdır. Toplam ihracatımızın % 60'ını G7 ülkeleri ile yaptığımız düşünülduğünde konu ülkemiz için ayrı bir önem arz etmektedir.

Yürütülen çalışmalarda, her bir ton karbon emisyonu için düşünülen karbon vergisi 2020 için 40-80 dolar arasındadır. 2030 için düşünülen tutarın 50-100 dolara çıkması beklenmektedir. TÜSİAD'ın "Ekonomik Göstergeler Merceğinden Yeni İklim Rejimi Raporu"¹⁵ adlı raporuna göre, her bir ton karbon emisyonu için 50 dolarlık bir vergi tutarı olursa, Avrupa Birliği'ne aktarılması gereken vergi tutarı yaklaşık 2 milyar Euro civarında olacaktır. Ton başına 100 dolara yükseleceği öngörülen tutarın, ödenmesi gereken verginin de artmasına neden olacağı açıktır. Bu da Türkiye'de bir an önce karbon fiyatlaması ile ilgili milli bir sistem tasarımına başlanması gerektiği aksi takdirde, her yıl 2 milyar Euro'luk bir tutarı doğrudan AB ülkelerine vergi olarak ödenmesi anlamına geldiği görülmektedir.

Karbon fiyatlaması sisteminde kamu; şirketleri karbon emisyonlarına dayalı bir üst limite göre iki gruba ayırmaktadır. Grubun ilk kısmını ortalamanın altında karbon emisyonuna sebep olan firmalar, grubun ikinci kısmını ise ortalamanın üstünde karbon emisyonuna yol açan firmalar oluşturur. İlk grup ikinci gruba karbon emisyon sertifikası satmakta, bu şekilde ton başına karbon emisyonu için bir fiyat belirlenmektedir. Kamu izin verilebilir karbon emisyonu tutarını belirleyerek, ortalamanın üzerinde karbon salımı için bir fiyat belirlenmesine imkân tanımaktadır. Böylece karbon emisyonuna yol açmamak adına yeni bir aşamaya geçilmekte; daha çok emisyonla yol açan firmanın, daha az karbon emisyonuna yol açan firmaya bedeli ödemesi gerekecektir. Sistem başlangıçta karmaşık görülse de amaç yeni yatırımlarda düşük karbon emisyonuna sahip sektörleri geliştirmek mevcut sektörlerin ise yeni teknolojiler ile karbon emisyonlarını düşürmelerini sağlamaktır.

Limancılık açısından konu değerlendirildiğinde son on yılda ithal kömüre dayalı santraller ülkemizde hızlı bir gelişme göstermiştir. Söz konusu santraller kömür ihtiyaçlarını tesislerine ait limanlardan karşılamaktadır. Karbon emisyonuna getirilecek sınırlamaların termik santrallerini ve kömür tedarik etmek için kullandıkları limanlardaki yük hacmini etkilemesi olasıdır. Ülkemizin mevcut teşvik sistemini, limanlar da dahil olmak üzere yeşil-dijital dönüşüm ekseninde hızla gözden geçirmesi gereklidir.

¹⁵ Yeldan E., Aşçı A. A., Acar S., (2020), Ekonomik Göstergeler Merceğinden Yeni İklim Rejimi Raporu, TÜSİAD

IMF'nin iklim değişikliğine bakış açısı; bundan sonra ülkeler için hazırladığı raporlarda ve finansal risk değerlendirmesinde, iklim değişikliği politikalarını da dikkate alacağı yönündedir. Karbon emisyonlarına katkı sağlayanlar yüksek maliyetle karşı karşıya kalacak, karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik tedbir alanlar ise düşük riske ve düşük faiz maliyetine tabi olacaktır. Bankaların sendikasyonlarını yeniledikçe, “kömür yakan termik santral projelerini artık desteklemeyeceğiz” diye açıklama yapmaları gibi; ülkeler de benzerini yapacaklardır. Türkiye'nin bir an önce milli bir karbon fiyatlandırma sistemi ve yeni bir teşvik sistemi üzerine çalışmaya başlaması gerekmektedir.

4.2.1. Limanlarda Yeşil Dönüşüm

“Green New Deal” terimi Pulitzer ödüllü Thomas Friedman tarafından ilk kez Ocak 2007 tarihinde kullanılmıştır. Yeşil liman kavramındaki amaçlardan birisi daha temiz bağlantı noktaları oluşturmak ve ulaşımı daha sürdürülebilir hale getirmektir. Lojistikte sürdürülebilirliğin merkezinde eko limanlar yer almaktadır. Eko limanlarındaki hedef liman tesislerinde düşük veya sıfır emisyonun enerji üretimi ve tüketimidir.

Denizcilik sektöründe bir bütün olarak değişim elde etmek için tüm paydaşların emisyon değerlerini bilmeleri gerekmektedir. Petrol rafinerileri, kimyasal kümeler, yeniden gazlaştırma tesisleri, çimento, demir çelik endüstrisi, gemi turları ve hatta liman-şehir ilişkisi gibi unsurlar emisyonlarının farkında olmalıdır. Sürdürülebilir enerji üretimini ve kullanımını kolaylaştırmak için limanlar geniş ve kapsamlı yeni iş birliği modelleri oluşturmalı ve daha temiz bağlantı noktaları için planlar geliştirilmelidir.

Horizon 2020 ihalesinden beklenen etki 2030 yılına kadar sıfır emisyonlu liman operasyonlarına ulaşmaktır. Limanlarda taşıma, enerji depolama, atık ısı geri kazanımında sürdürülebilir alternatif yakıtları ve elektro mobilitenin dağıtımının hızlandırılması, yerinde temiz enerji, yakıt üretimi ve dağıtımının (özellikle temiz

hidrojen ve elektrik) teşvik edilmesinin yanı sıra, yeniden yakıt ikmali ve yeniden şarj olanakları da dahil olmak üzere yakıt temini için alternatifler yer almaktadır.

Söz konusu uygulamalar ayrıca enerji tasarruflu ve akıllı liman operasyonlarını, eko & akıllı lojistiği, düşük emisyonlu intermodal entegrasyonu iyileştirmeye yardımcı olacak ve limanlarla iş birliğini geliştirirken şehirler için emisyon etkisini azaltacaktır. Tüm bu sonuçlar, limanların ve şehirlerin, takip eylemlerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere yenilikçi çözümlere bağlılığı ve katkıda bulunmalarını sağlayacaktır.¹⁶

Avrupa Birliği, 2050 yılına kadar dünyanın ilk net sıfır emisyon alanı olma yolunda, yüksek katkı sağlayan çeşitli sektörlerin emisyon değerlerini düşürmeye yönelik bir planı uygulamaya koymuştur. Bu plandan hedeflenen emisyonları 2030 yılına kadar (%50 oranında azaltmak) 1990 yılları seviyelerine indirmektir. Bu aynı zamanda Avrupa Ekonomisinde rekabet gücünü arttırmayı teşvik etmektedir. European Sea Ports Organisation, bilinen adıyla ESPO bu misyonu gerçekleştirme amacıyla kurulmuş bir yapıdır. ESPO'nun ana görevi Avrupa limanlarının önceliklerinin belirlenmesi, Avrupa Yeşil Anlaşmasının uygulama usullerinin ESPO üyeleri, şirket hissedarları ve müşteriler ile istişare edilmesidir. Bu sayede limanlar, Avrupa Yeşil Anlaşması'nın gerçekleşmesinde önemli bir stratejik ortak olabilecektir. Yeşil dönüşümün başarılı olması için öncelikli olarak ayrıntılı bir yol haritası ile limanlar, ulaştırma modları, enerji üreticileri, yük sahipleri ve diğer paydaşları kapsayacak geniş bir katılım gereklidir. Yol haritası bütün paydaşlarca bilinmeli ve süreçlerin zamanlaması paydaşlarca ortak belirlenmelidir. Limancılık sektöründe her bir terminalde (konteyner, RO-RO veya kruvaziyer vb.) farklı teknolojiler kullanılabilir.

Yeşil Anlaşma (Green Deal Communication), taşımacılık için sürdürülebilir ulaşım modlarından demiryolu ve iç su yollarını savunmaktadır. Deniz ve kısa yol deniz taşımacılığının karayolu taşımacılığına alternatif sağlamada demiryolu ve iç su yolları kadar etkili olabileceği Yeşil Anlaşma da vurgulanmıştır. Anlaşmaya taraf

¹⁶ <http://piernext.portdebarcelona.cat/en/environment/the-european-green-deal-a-call-to-action-for-ports/>

olan üyeler, belirli malların taşınmasında ve belirli karbonsuzlaştırma teknolojilerinin uygulanmasında boru hatlarının da çok önemli bir rol oynadığını belirtmişlerdir.

İklim değişikliğini sınırlamak için mümkün olan her şey yapılmalıdır, ancak iklim değişikliğine karşı dayanıklılığımızın da artırılması gerekmektedir. Yükselen deniz seviyeleri ve aşırı hava koşulları liman operasyonlarını derinden etkileyebileceği için limanlar ve su kaynaklı ulaşım bu açıdan kesinlikle bir öncelik olarak görülmelidir. Bu nedenle, komisyonun iklim değişikliğine uyum konusunda daha iddialı bir strateji benimsenmesi taahhüdü bulunmaktadır.

Karbonsuzlaştırma ve yeşillendirme kadar dijitalleşme de önemlidir; dijitalleşme ESPO tarafından da değerli bir enstrüman olarak görülmektedir. Dijitalleşme, tedarik zincirindeki şeffaf çalışma konseptini arttırmakta ve söz konusu süreç tüm tedarik zincirinde rolü olan tarafların; karbon ve çevresel ayak izi farkındalığını arttırmaya yardımcı olabilmektedir. Dijitalleşme sayesinde farklı süreç içinde yer alan taraflar arasında kuvvetli bir iletişim sağlanabilecek, gerçek zamanları bilgi alışverişinde bulunulabilecek, lojistik süreçler optimize edilebilecek, tüm bunlarla birlikte, altyapı ve araçları (boş kamyon, tren ve gemilerden kaçınma vb.) daha iyi bir şekilde kullanabilecektir.

Özellikle belirli teknolojilerin kurulumuna ilişkin zorunlu hükümlerin olması; limanlarda temiz yakıt altyapısına yapılan yatırımlar için mutlak bir ön koşul olmaktadır. Bu konuda Connecting Europe Tesisinin kapsamlı bir desteği bulunmaktadır. Söz konusu kapsamlı destek limanları temiz enerji merkezlerine dönüştürmek ve temiz enerji şebekelerine bağlantı sağlamak için oldukça önem arz etmektedir.

Küresel deniz taşımacılığı endüstrisi yakın zamana kadar neredeyse hiçbir kısıtlama olmaksızın faaliyetlerine şimdiye kadar devam etmiş, emisyonlarının azaltılması için herhangi bir sınır ya da hedef konmamıştır. Hatta Paris İklim Antlaşması'nın doğrudan hedef aldığı konuların dışında tutulmuştur. Bununla birlikte daha temiz yakıt talebinde beklenen artış hayli yüksek olmaktadır. Enerji ekonomistlerinden

Philip Verleger, daha temiz yakıt talebinde beklenen söz konusu artışı bir “tsunami” olarak nitelendirmiş, ham petrol fiyatının varil başına 200 doları görebileceğini belirtmiştir. Wood Mackenzie analistleri temiz yakıt taleplerinin fiyatlara olan etkilerini daha düşük öngörmekte ancak yine de taşımacılık yakıtlarında yaklaşık %25-60 oranında önemli bir artışa neden olabileceğini ifade etmektedir.

Dünya enerji piyasaları için kritik bir konu da, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün gemi kaynaklı kükürt kirliliğini azaltmak için 2020 yılının başında yürürlüğe koyduğu kükürt düzenlemeleridir. Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri yaptığı bir açıklamada yeni kükürt sınırları düzenlemelerinden geri dönüş olmayacağını vurgulamıştır.

İşletme aşamasında limanlarda oluşan olumsuz çevresel riskler içinde en önemlisi hiç şüphesiz egzoz emisyonlarıdır. Limanlarda oluşan egzoz emisyonları iki temel kaynağa bağlıdır. İlki ağırlıklı olarak liman ekipmanlarının oluşturduğu emisyonlardır. Günümüzde liman ekipmanlarının (MHC, RTG vb.) önemli bir bölümü elektrik ile beslenmektedir. Ancak limana yük almak ve teslim etmek için gelen kara araçları (tır, kamyon) egzozları hava kalitesini etkilemektedir. Limanlardaki egzoz emisyonlarının ikinci temel kaynağı ise limanda hizmet alan gemilerdir.

Gemilerden atmosfere salınan SO_x (Kükürt Oksit), NO_x (Azot Oksit) ve CO₂ (Karbon Di Oksit) gazı emisyonları, potansiyel olarak insan sağlığına zarar verebilmekte, asit yağmurlarına neden olabilmekte ve aynı zamanda küresel ısınmaya katkıda bulunabilmektedirler¹⁷. Deniz taşımacılığı faaliyetleri, motorlu araçlar ve endüstriyel işletmelerden sonra üçüncü büyük hava kirliliği kaynağı olarak kabul edilmektedir.

Özellikle gemilerden kaynaklanan SO_x, NO_x ve CO₂ gazı emisyonları, insan faaliyetlerinden kaynaklanan dünyadaki yıllık emisyonun sırasıyla %13, %15 ve %2,6'sını teşkil etmeleri bakımından önem arz etmektedirler¹⁸. Limanlarda sadece CO₂ gazının azaltılması nakliyenin karbonsuzlaştırılmasının sağlanmasında tek başına yeterli değildir. Hava kalitesinin korunabilmesi için alınacak olan tüm

¹⁷ International Maritime Organisation (IMO). (2019a). UN body adopts climate change strategy for shipping. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/06GHGinitialstrategy.aspx>, Erişim Tarihi: 15.10.2019.

¹⁸ Zhen, L., Zhue, D., Murong, L., Yan, R., Wang, S. (2019). Operation management of green ports and shipping networks: overview and research opportunities. *Frontiers of Engineering Management*, 6(2):152-162.

FORSEN

**YENİLİK
FORSEN'LE
TÜRKİYE'DE!**



0533 280 26 53
info@forsen.com.tr
servis@forsen.com.tr

www.forsen.com.tr

ROTOBEC

JENZ

SENEBOGEN



KRÜGER

önlemler sadece CO2 gazı emisyonları için değil, NOx, SOx ve PM (Partiküller) gazı içinde alınmalıdır. Oluşturulacak olan standartlar başlangıçta kentsel alanlara yakın limanlarda başlatılmalı ve yolcu gemileri feribot gibi gaz salınımının yüksek olduğu gemiler için oluşturulmalıdır. İlerleyen zamanlarda oluşturulan standartlar genel kargo, konteyner gibi gemileri de kapsayacak şekilde genişletilmelidir. Hedef; 2030 yılına kadar limanlardaki ve tüm nakliye segmentlerindeki CO2 gazı emisyonlarının ortalama %50 oranda azaltılması üzerinde uzlaşma sağlanmasıdır.¹⁹

Limanlarda deniz taşımacılığı kaynaklı CO2 ve SOx emisyonu üzerine çalışma yapan Merk (2014), dünyadaki emisyon oranları en yüksek limanları belirlemiştir. Doğal olarak söz konusu limanlar aynı zamanda yük hacmi en fazla olan limanlardır (Tablo 4.3)²³

Tablo 4.3. 2011 yılında Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Emisyon Oluşumu
En Fazla Olan İlk 10 Liman (Merk, 2014).

İlk 10 liman (CO2 emisyonu)	Toplam içindeki payı (%)	İlk 10 liman (SOx emisyonu)	Toplam içindeki payı (%)
Singapur	5,9	Singapur	6,5
Hong Kong	2,2	Hong Kong	2,3
Rotterdam	2,0	Port Klang	2,2
Port Klang	1,9	Tianjin	2,1
Tianjin	1,8	Shanghai	2,0
Shanghai	1,7	Fujairah	2,0
Fujairah	1,7	Busan	1,7
Busan	1,4	Kaohsiung	1,6
Kaohsiung	1,4	Ulsan	1,0
Antwerp	1,2	Beilun	0,9
Toplam ilk 10	19,0	Toplam ilk 10	22,3

¹⁹ Gilchrist J. & Hills T., (2020). The best Green deal for ports, <https://www.greenport.com/news101/opinion/the-best-green-deal-for-ports>

²⁰ Merk, O. (2014). Shipping Emissions in Ports. OECD International Transport Forum (ITF) Discussion Paper 2014-20, Paris.

OECD üyesi ülkelerin limanlarında deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonları inceleyen Merk (2014); 2050 yılına ilişkin emisyon tahminlerinde bulunmuştur. 2011 yılı itibarıyla limanlarda deniz taşımacılığı kaynaklı 18,6 milyon ton CO₂ gazı (2050’de 70 milyon tona çıkacağı), 0,4 milyon ton NO_x (2050’de 1,3 milyon tona çıkacağı), 0,3 milyon ton SO_x, 0,03 milyon ton PM₁₀, 0,03 milyon ton PM_{2,5}, 0,03 milyon ton CO₂ ve 0,002 milyon ton CH₄ (METAN) gazı emisyonu olduğu; söz konusu emisyonların %85’inin konteyner ve tanker gemilerinden kaynaklandığı; limanlardaki deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonların çoğunun Asya ve Avrupa’da olduğu (CO₂ gazının %58’i); emisyonların OECD limanlarına yıllık maliyetinin toplamda yaklaşık 12 milyar Euro olduğu beyan edilmiştir²¹.

Deniz taşımacılığının daha temiz ve daha yeşil olmasını sağlamak için IMO, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarını ele almak için iki yönlü bir yaklaşım benimsemiştir. İlk olarak, IMO, “1997 Protokolü” ile MARPOL73/78 Sözleşmesinin eklerine 19 Mayıs 2005’ten itibaren yürürlüğe girmek üzere “EK VI: Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar” başlıklı yeni bir bölüm ekleyerek uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için zorunlu enerji verimliliği önlemlerini kabul etmiştir. İkinci olarak, bu düzenlemelerin uygulanmasını desteklemek, inovasyon ve teknoloji transferini teşvik etmek için küresel kapasite geliştirme projelerini yürütmektedir.

2018 yılının Nisan ayında, IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (EMPC), gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması konusunda bir başlangıç stratejisi oluşturmuş; yeni bir vizyon ortaya koymuştur. Bu vizyon çerçevesinde, teknolojik yenilikler ve alternatif yakıtların ve/veya enerji kaynaklarının teşvik edilmesi, yeni gemiler için Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi (EEDI) aşamalarının uygulanmasıyla gemilerin karbon yoğunluğunun azaltılması, taşıma başına CO₂ gazı emisyonunun azaltılması, deniz taşımacılığında kaynaklanan CO₂ gazı emis-

²¹ Merk, O. (2014). Shipping Emissions in Ports. OECD International Transport Forum (ITF) Discussion Paper 2014-20, Paris.

yonunun 2008'e kıyasla 2030 yılına kadar %50 ve 2050 yılına kadar %70 azaltılması hedeflenmiştir.

Bu sayede iklim Değişikliği Hakkında Paris Anlaşması'nın²² "bu yüzyılda küresel sıcaklık artışını 2o C'nin altına düşürmek ve 1,5o C ile sınırlandırmak" şeklindeki sıcaklık hedefleri ile de tutarlı bir aksiyon alınmış olunacaktır. Deniz taşımacılığı kaynaklı hava kirliliğinin azaltılması Avrupa Birliği (AB)'nin de üzerinde hassasiyetle durduğu bir konudur.

1997-2017 yılları arasında limanların çevresel etkileri ile ilgili yapılmış olan araştırmalarda, gemi kaynaklı emisyonlar ve hava kirliliği, gemi kaynaklı deniz kirliliği, atıklar, gürültü kirliliği vb. gibi teknik konuların, "çevre yönetimi (environmental management)", "çevresel sürdürülebilirlik (environmental sustainability)", "çevresel performans (environmental performance)", "çevre ekonomisi (environmental economics)" gibi konularla beraber incelendiği görülmektedir²³.

Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Londra'daki merkezi, gemi kaynaklı emisyonların azaltılması için küresel bir anlaşmayı tartışmak üzere bir araya gelen ülkelere ev sahipliği yapmıştır. Birçok ülke ve çevre grubu, emisyon hedeflerinin belirlenmesinin acil bir ihtiyaç olduğu görüşündedir. Deniz taşımacılığı bugün küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık yüzde 2,5'ini oluşturmaktadır ve bu sayıda keskin bir artış beklenmektedir. Uzmanların görüşlerine göre deniz taşımacılığının, küresel ısınmanın 1,5°C'nin altında tutulması için belirlenmiş olan karbon bütçesinin %16'sını tek başına harcayacağını öngörmektedir.

Uzlaşmış %50 hedefin karşılanması için bile, endüstride köklü bir değişikliğe gidilerek çoğunlukla kullanılan ağır ve kirli artık yakıttan uzaklaşılması gerekecektir. Yerini alacak en muhtemel seçenekler arasında hidrojen, amonyak ve biyoyakıtlar sayılmaktadır. Akümülatörlerin ömürleri kısa olduğu için hibrit gemiler geliştiril-

²² Paris İklim Anlaşması; 2015 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) ile kabul edilmiş; 2016 yılında yürürlüğe girmiştir.

²³ Vaio, V. & Varriale, I. (2017). Management Innovation for Environmental Sustainability in Seaports: Managerial Accounting Instruments and Training for Competitive Green Ports beyond the Regulations. Sustainability 2018, 10(783): 1-35

mektedir; ancak kapasiteleri hala çok sınırlıdır. Sıvılaştırılmış doğalgazı yakıt olarak kullanan gemilerin sayısı da hızla artmaktadır. Ancak LNG, kükürt ve nitrojen oksit kirliliği açısından daha temiz olmasına rağmen, daha yüksek sera gazı emisyonuna neden olabilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yapmış olduğu toplantıda, bazı ülkelerin Paris hedefleri hakkında söyledikleri ile gerçekte emisyonlarını azaltmak için sarf etmeye hazır oldukları efor arasında tam bir mutabakat olmadığı ortaya konulmuştur. Brezilya ve Arjantin gibi ticaretleri büyük ölçüde uzun mesafeli deniz taşımacılığına bağlı olan ülkeler emisyon hedeflerinin getirdiği yüksek maliyetler nedeniyle oranlı bir şekilde ceza alacaklarını öne sürerek bu konudaki en iddialı tekliflere bile karşı çıkmışlardır. Anlaşmaya göre taraf ülkeler sera gazı emisyonlarını 2050 yılına kadar en az %50 oranında azaltmayı kabul etmiştir. Bu oran her ne kadar bazı ülkelerin umduğundan daha iddialı bir hedef olarak ortaya konulmuş olsa da, Avrupa Birliği %70 civarında bir azaltmayı hedeflemektedir.

4.2.2. Yeşil Liman (GreenPort)/Eko Liman (EcoPort) Konsepti

Yeşil Liman (GreenPort)/Eko Liman (EcoPort) Konsepti 1990'lı yıllarda, Avrupa'nın önde gelen 7 limanının yöneticisi tarafından, çevre konusunda limanlar arasındaki işbirliğini ve bilgi paylaşımı geliştirmek amacıyla "Ecoports" adında bir inisiyatif (platform) olarak kurulmuş, kendine özgü metotlarla limanlardaki çevresel riskleri belirleme, Avrupa ortalaması ile mukayese etme ve uzman tavsiyeleri sağlama konularında diğer Avrupa limanlarını da desteklemeye başlamış ve 2011'den itibaren Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (The European Sea Ports Organisation-ESPO) bünyesine entegre olmuştur²⁴. ESPO tarafından 2012 yılında yayımlanan "ESPO Green Guide (Yeşil Rehber)" raporuna²⁵ göre; en iyi iş uygulamalarından hareketle bir limanın gelişimine yönelik vizyonunun, sürdürülebilirlik ve çevresel konulardaki eğilimleri de kapsamı gerekmektedir. Ayrıca, limanların gelişiminde sosyal, ekonomik ve çevresel hususlar arasındaki dengenin ve "kendi güncel ihti-

²⁴ (EcoPorts. (2019). The Story of EcoPorts Building a Worldwide Network for Sharing Experience in Port Environmental Management.

²⁵ The European Sea Ports Organisation (ESPO). (2012). ESPO Green Guide "https://www.espo.be/media/espo-publications/espo_green%20guide_october%202012_f"lications/espo_green%20guide_october%202012_f nal.pdf, Erişim Tarihi: 10.05.2021

yaçlarını gelecek nesillerin imkanlarından ödün vermeden karşılayabilme” şeklindeki “sürdürülebilir gelişim” yaklaşımının göz önünde bulundurulması ile çevresel yönetim perspektifinin liman otoritesini, liman saha operasyonlarını ve taşımacılık/lojistik zincirini kapsamaya başlamıştır. Sosyal kapsam, genellikle doğrudan veya dolaylı istihdama katkı, liman ve şehir arasındaki etkileşim, bilgi geliştirme ve eğitime katkı ile limanı çevreleyen alanın yaşanabilirlik unsurlarıyla ilgilidir.

Ekonomik açıdan bakıldığında, yatırımın geri dönüşü, liman alanının etkin kullanımını ve limandaki operasyonel performansın maksimize edilmesine yönelik kolaylık sağlanması da hayli önemlidir. Çevresel performans ve çevre yönetimiyle ilgili olan çevresel hususlar; liman alanının konum ve özelliklerine göre her bir liman için farklı olabilir. Son 10 yılda liman çevre yönetimi “nokta odaklı” uygulamadan “entegre liman bölgesi yönetimi” konseptine doğru ilerlemiştir.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM)’in web sitesinde de yer alan “Yeşil Liman Raporu/Yeşil Liman Politika, Düzenleme ve Uygulamaları” başlıklı rapora göre; Yeşil Liman Politikasının 6 temel bileşeni: doğal yaşam açısından; ekosistemi ve deniz tabiatını korumak ve iyileştirmek, hava kalitesi açısından; liman faaliyetlerinin neden olduğu zararlı emisyonları azaltmak, su kalitesi açısından; liman ve kıyı suların temizliğini sağlamak, toprak/sedimentler açısından; liman bölgesindeki kirli toprakların temizlenmesini sağlamak, paydaşların eğitimi açısından; liman çevresi paydaşlarının liman operasyonlarının ve çevresel programlara yönelik işbirliği ve eğitimini gerçekleştirmek, sürdürülebilirlik açısından; liman içi yapı tasarım, operasyon ve yönetim uygulamalarını gerçekleştirmek şeklindedir²⁶.

Yeşil liman yaklaşımının temelini “çevresel açıdan performansı yüksek liman işletmeciliği” oluşturmada ve sürekli gelişmeyi hedefleyen stratejiler, yenilikçi teknolojiler, uygun yatırımlar ile günümüzün ve gelecekteki ihtiyaçları karşılayabilen limanlar “sürdürülebilir liman” olarak kabul edilmektedir. Limancılık faaliyetinin sürdürülebilirliğini sağlamak için hava kirliliği, gürültü kirliliği, gemi kaynaklı kir-

²⁶ //www.turklim.org/kport/yesil_limani/upload/Yesil-Liman-Turklim-Raporu.pdf, Erişim Tarihi: 13.05.2021

lilikler, atık oluşumu, enerji tüketimi, su kalitesi, iş sağlığı ve güvenliği gibi pek çok farklı konunun bir arada ele alınması gerekmekte ve son yıllarda önemi artan alternatif ve yenilenebilir enerji kaynaklarının limanlarda kullanımı ile enerji ve yakıt verimliliği geliştirilebilmektedir.²⁷

Limanlarda hava kalitesini arttıran ve gürültü kirliliğini azaltan uygulamaların başında limana yanaşan gemilere sahilden elektrik enerjisi sağlanması (cold-ironing) uygulaması gelmekle birlikte, uluslararası standart eksikliği ve farklı ülkelerin elektrik tedarik sistemlerinde farklı gerilimler ve frekanslar kullanılması bu teknolojinin kullanımında kısıtlar oluşturmaktadır²⁸. Limanların çevre yönetiminde gemi kaynaklı çevre kirliliği etmenlerinin önemli bir rolü bulunması, söz konusu etmenlerin daha detaylı ele alınmasını gerektirmektedir.

OECD'ye göre (2011), yeşil limanların çevresel sorunları üç tipte tanımlanmaktadır: Gemilerden kaynaklı emisyonlar, liman aktiviteleri, hinterlant taşımacılığı. Gemi kaynaklı emisyonlar hava kirliliği için önemli bir kaynaktır. Gemi kaynaklı emisyonların oluşturduğu hava kirliliği, sadece insanların sağlığını etkilemekle kalmayıp aynı zamanda denizdeki ekolojik yaşamı da etkilemektedir. Araştırmalar emisyon yoğunluğu fazla olan bölgelerde yaşayan çocukların akciğer yetmezliği ve bronşit olma olasılığının daha fazla olduğunu göstermektedir²⁹.

Gemi operasyonları ve deniz kazalarına bağlı sebeplerle deniz çevresinin kirlenmesini önlemeye yönelik kuralları içeren en temel uluslararası sözleşme, IMO tarafından 2 Kasım 1973'te kabul edilen Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL)'dir. Özellikle 1973-1976 yılları arasında meydana gelen tanker kazaları, Sözleşmenin "1978 Protokolü" ile tadil edilmesine yol açmıştır. Sözleşmenin içerdiği ekler, konuları ve yürürlük tarihleri Tablo 4.4'de gösterilmiştir.

²⁷ Mataracı, G.D.G. (2016). Yeşil Liman Yaklaşımı ve Liman İşletmelerinde Sürdürülebilirlik. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

²⁸ Mataracı, G.D.G. (2016). Yeşil Liman Yaklaşımı ve Liman İşletmelerinde Sürdürülebilirlik. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

²⁹ Han, C. (2010). "Denizcilik Endüstrisinde Hava Kirliliğini Azaltma Stratejileri", Asya Denizcilik ve Lojistik Dergisi 26 (1), s. 7-29. OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü) (2011). "Uluslararası Gemi taşımacılığın çevresel etkileri: limanların rolü", OECD Yayıncılık, Paris.

Tablo 4.4. MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ekleri³⁰

Ek 1	Petrol kaynaklı Kirliliği önleme (Prevention of Pollution by oil)	2 Ekim 1983
Ek 2	Dökme halde taşınan Zehirli Sıvı Maddelerden Oluşabilecek Kirliliği Kontrol Etme (Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk)	2 Ekim 1983
Ek 3	Deniz Taşımacılığı ile Ulaşan Paketlenmiş Maddelerin Kirliliğini Önleme (Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form)	1 Temmuz 1992
Ek 4	Gemilerden Gelen Kanalizasyon Suyunun Oluşturduğu Kirliliği Önleme (Prevention of Pollution by Sewage from Ships)	27 Eylül 2003
Ek 5	Gemi Kaynaklı Çöplerin Oluşturduğu Kirliliği Önleme (Prevention of Pollution by Garbage from Ships)	31 Aralık 1988
Ek 6	Gemi Kaynaklı Hava Kirliliğini Önleme (Prevention of Air Pollution from Ships)	19 Mayıs 2005

Tablo 4.4'de görüldüğü üzere, Ek I petrol kaynaklı kirliliğini, Ek II dökme halde taşınan zehirli sıvı maddelerden kaynaklanan kirliliği, Ek III denizde paketli halde taşınan zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliği, Ek IV gemilerden kaynaklanan pis su kirliliğini, EK V gemilerden kaynaklanan çöp kirliliğini, EK VI gemilerden kaynaklanan hava kirliliğini önlemeye yönelik kuralları içermektedir. Aynı zamanda limanları/terminalleri de yakından ilgilendiren gemi kaynaklı söz konusu çevre kirliliği etmenlerini, gemi kaynaklı hava (atmosfer) kirliliği ve gemi kaynaklı deniz çevresi kirliliği etmenleri olarak iki ana başlık altında sınıflandırarak incelemek mümkündür.

³⁰https://www.researchgate.net/figure/MARPOL-73-78-Annexes-Source-International_tbl1_330825330

Ek I-Petrol Kirliliğinin Önlenmesi: Petrol tankerleri için çift cidar zorunluluğu, ham petrol yıkama sistemi, ayrılmış balast tankları, atıl gaz sistemi gibi özel ve ağırlaştırılmış kurallar ve denize petrol içeren atık su veya sintine suyu basılmasının çok sıkı kurallarla düzenlendiği özel deniz alanları tanımlanmıştır.

Ek II- Dökme Halde Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerden Kaynaklı Kirliliğinin Önlenmesi: Deniz kazası ve gemi operasyonları sonucu dökme halde taşınan zehirli kimyasal sıvı maddelerin denize karışmasını önlemeye ve gemiden tahliyesine yönelik kuralları içermekte olup söz konusu maddeler tehlike derecesine göre sınıflandırılarak bu maddelerin her çeşit artıklarının limanlarda/terminallerdeki atık alım tesislerine verilmesi ile en yakın karadan 12 deniz mili içerisinde zehirli madde içeren atıkların denize basılamayacağına ilişkin düzenlemeleri içermektedir³¹.

Ek III-Denizde Paketli Halde Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklı Kirliliğin Önlenmesi: Ek III'ün ekinde veya International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) kapsamında yer alan, denizi kirletici özelliği bulunan ve paketli halde taşınan zararlı maddelerin paketlenmesi, markalanması, etiketlenmesi, dokümantasyonu, istiflenmesi, miktar sınırlandırması, istisnalar ve bildirimlere ilişkin kuralları içermektedir³³.

Ek IV-Gemi Kaynaklı Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi: Gemilerin tuvalet, banyo, revir, canlı hayvan mahalli vb. gibi yerlerindeki pis/foseptik sularının en yakın karadan 12 deniz mili içerisinde denize basılmayacağını, limanlarda/terminallerde gemilerin pis sularını verebilecekleri tesislerin bulunması ile pis su kirliliğinin önlenmesine yönelik özel deniz alanları tanımlanmasına ilişkin düzenlemeleri içermektedir³².

Ek V- Gemi Kaynaklı Çöp Kirliliğinin Önlenmesi: Gemide biriken plastik, yemek artıkları, cam, metal, ambalaj artıkları gibi çöplerin sınıflandırılması, özel durumlar hariç çöplerin denize atılmaması, plastik ürünlerinin denize atılmasının tamamen

³¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/InternationalConvention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/InternationalConvention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), Erişim Tarihi:15.10.2019.

³² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/InternationalConvention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/InternationalConvention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), Erişim Tarihi: 15.10.2019.

yasaklanması ve genel prensip olarak bütün çöplerin ve yük atıklarının limanlarda/terminalerde atık alım tesislerine verilmesine ilişkin düzenlemeleri içermektedir²⁰.

Ek VI- Gemi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Önlenmesi: Kural 13 ve Kural 14 kapsamında belirlenen Nitrojen oksit (NO_x) ve Sülfür oksit (SO_x), PM (Partiküller Dahil), Emisyon Kontrol Alanları (ECA) IMO tarafından³³ ilan edilmiştir.

MARPOL EK VI Kural 14.1 çerçevesinde, 1 Ocak 2020'den itibaren gemilerde kullanılan herhangi bir fueloilin içerdiği Kükürt (S) oranı %0,50 m/m'den daha fazla olamayacak, IMO tarafından ilan edilen SO_x Emisyon Kontrol Alanları içerisinde sefer yapılması durumunda ise bu oran %0,10m/m'den daha fazla olamayacaktır.

Son olarak 2005 yılında kabul edilen Ek VI ile gemi kaynaklı zararlı emisyonların minimize edilmesine yönelik kurallar yürürlüğe girmiştir. Bütün bu kurallar; 190'dan fazla IMO üyesi ülke tarafından uygulanmaktadır.

Çevre konularında inisiyatif oluşturma ve uluslararası kamuoyunun gündemine getirmede Avrupa'nın öncü rolünü özellikle vurgulamak gerekir. 90'lı yıllardan itibaren, gemi kaynaklı atıkların bertarafından gemi yakıtlarının sülfür içeriğine, çevre yönetim planlarından gürültü kirliliğine, su politikasından enerji verimliliği ve yenilenebilir enerji kullanımına kadar pek çok konuda AB düzenlemeleri mevcuttur ve günün koşullarına göre geliştirilmeye de devam edilmektedir.

Limarlarda oluşan deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonların, OECD ülkelerinde bulunan en büyük ilk 50 limana yıllık maliyetinin 12 milyar Euro olduğu ve ayrıca 230 milyon kişiyi doğrudan etkilediği ifade edilmektedir³⁴. Liman tesisleri için "sürdürülebilir çevre yönetimi" konusu, çevrenin korunmasının yanında oldukça yüksek ekonomik ve sosyal boyutları da olan, ülkelerin ekonomisini, sosyal refahını ilgilendirdiği gibi limanların ticari rekabet gücünü de etkileyebilen önemli bir ko-

³³ IMO. Emission Control Areas (ECAs) designated under MARPOL Annex VI. [http://www.imo.org/en/Our-Work/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Emission-Control-Areas-\(ECAs\)-designated-under-regulation](http://www.imo.org/en/Our-Work/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Emission-Control-Areas-(ECAs)-designated-under-regulation)

³⁴ Merk, O. (2014). Shipping Emissions in Ports. OECD International Transport Forum (ITF) Discussion Paper 2014-20, Paris.

nudur. Bir başka deyişle, çevrenin korunması; tasarruf ve yaşam kalitesine bir hayli katkı sağlamaktadır.

Önlem alınmaması ve/veya kurallara uyulmaması halinde, söz konusu faaliyetler sırasında hava, su, toprak ve ekosisteme yönelik çevre kirliliği riskleri de ortaya çıkabilmektedir. Öyle ki; gemi ve liman operasyonları kaynaklı hava kirliliğinin dünyada yılda 19.000 kişinin akciğer kanserine sebep olduğu ve 60.000 kişinin gemi ve liman kaynaklı emisyonlar nedeniyle çeşitli hastalıklara yakalanarak hayatlarını kaybettiği belirtilmektedir³⁵. Literatürde, gemi ve liman operasyonları kaynaklı hava kirliliğinin çok ciddi ekonomik maliyetleri olduğunu gösteren çalışmalara rastlamak da mümkündür.

Yapılan incelemede, çevre konuları ve liman faaliyetleriyle doğrudan veya dolaylı ilişkili çok sayıda uluslararası ve ulusal düzenlemenin bulunduğu görülmektedir. Buna rağmen, IMO ve AB mevzuatında “yeşil liman” kriterlerine yönelik spesifik bir düzenlemeye rastlanmamış olmakla birlikte; Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (The European Sea Ports Organisation) ESPO’nun çeşitli uygulamaları mevcut olup³⁶ literatürde de genellikle bu çalışmalardan bahsedilmektedir. Bir liman tesisinin, lojistik ve tedarik zinciri içerisinde yer alan bütün paydaşlarını da koordine ederek, bu denli fazla sayıdaki düzenlemeye uyum sağlaması gerçekten bir hayli güç fakat çok değerli bir başarıdır. Üstelik, ESPO’nun “Yeşil Rehber (Green Guide)” isimli dokümanı incelendiğinde, rehberin uygulamasında Avrupa’da yaygın olan “Liman Otoritesi (Port Authority)”nin de önemli bir rolü olduğu görülmektedir.

Liman otoritesi yapısının ülkemize uygun olup olmadığı veya bu konuda kamu ve özel sektörün yaklaşımları gibi konular, ilgi duyan araştırmacılar tarafından farklı çalışmalarda ele alınabilir, aynı zamanda otoritenin limanın sürdürülebilir çevre yönetimine etkisi incelenebilir. ESPO’nun uyguladığı Kendi Kendine Teşhis Yöntemi (Self Diagnosis Method-SDM)’nin Türk limanlarına adapte edilmesine yönelik

³⁵ http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber/20150730_140002_64032_1_64480.html, Erişim Tarihi: 18.10.2019

³⁶ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (Türklim). (2013). Yeşil Liman Raporu/Yeşil Liman Politika, Düzenleme ve Uygulamaları. Türkiye Limancılık Sektörü Raporu.

bir çalışma da yapılabilir. Ayrıca, Aliğa, İskenderun, Gemlik ve İzmit Körfezleri başta olmak üzere limancılık faaliyetlerinin yoğun olduğu kıyı kentlerinde, turistik bölgelerde, çevresel açıdan korunması gereken bölgelerde ve Türk Boğazları bölgesinde deniz taşımacılığı kaynaklı oluşan NO_x, SO_x, CO₂, CO (Karbon Monoksit), VOC (Uçucu Organik Bileşikler), PM (Partiküller), emisyonlarının ölçümüne ve Türkiye'nin potansiyel NO_x ve SO_x ECA Emisyon Kontrol alanlarına yönelik bilimsel çalışmalar yapılmasının da faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

Ülkemizdeki limanlarda, Avrupa veya Asya'daki geniş düzenleyici yetkileri olan ve özerk karar alıp uygulayabilen liman otoritesi yapısına benzer yaygın bir yapılanma bulunmamaktadır. Buna rağmen, yeşil liman/eko liman yaklaşımının Avrupa'da olduğu gibi ülkemizde de benimsenerek uygulanıyor olması önemli bir başarı olarak değerlendirilmekte, yeşil liman/eko liman konseptinin lojistik faaliyetlerine, deniz ve çevre emniyetine önemli katkıları bulunduğu görülmektedir.

Ancak tabii ki pek çok konuda olduğu gibi yeşil liman uygulaması kapsamında da genel olarak aşılması gereken bazı handikaplar söz konusudur. Bunlar; limanlarda mevzuatın uygulanmasından sorumlu kurumlar ve diğer paydaşlar arasında yetersiz iletişim ve koordinasyon, anlaşılması güç mevzuatlar, yüksek maliyet gerektiren çevre hukuku uygulamaları ve çevrenin korunmasına yönelik yetersiz ekonomik teşvik ve onaylar şeklinde ifade edilmektedir³⁷.

4.2.3. Dünya'da ve Türkiye'de Aksiyon Planları ve Yeşil Limanlar

Daha önce de belirtildiği gibi, ülkemizdeki yeşil liman/eko liman uygulamasının kapsamı ve içeriği Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından belirlenmektedir. Yeşil liman/eko liman uygulaması ülkemizde "gönüllük esası" çerçevesinde ve "saygınlık unsuru" olarak yapılmaktadır. Gönüllülük esasına dayalı yürütülen söz konusu uygulama, bu yönü ile Avrupa'daki benzer uygulamalarla da örtüşmektedir. Literatürdeki çalışmalar ve ESPO'nun "Yeşil Rehber (Green Book)" dokümanı, liman

³⁷ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (Türklim). (2013). Yeşil Liman Raporu/Yeşil Liman Politika, Düzenleme ve Uygulamaları. Türkiye Limancılık Sektörü Raporu.

otoritesini, liman saha operasyonlarını ve taşımacılık/lojistik zincirini kapsayan bir çevresel yönetim perspektifini vurgulamaktadır. Fakat bir liman tesisinin, kendisi ile beraber lojistik ve tedarik zinciri içerisinde yer alan bütün paydaşlarını da koordine ederek çok fazla sayıda uluslararası ve ulusal düzenlemeye uyum sağlamanın, ancak çok güçlü bir envanter ve yazılım altyapısı ile mümkün olabileceği de açıktır. Avrupa’da EcoPorts, ESPO gibi kuruluşlar, Avrupa limanlarına çeşitli araçlarla destek olmaktadır. Benzer şekilde, ülkemizde limancılık sektörünün bağlı olduğu çatı kuruluşlar tarafından da, dünyadaki en iyi örnekleri baz alarak Türk limancılık sektörüne tedarik zinciri ve çevre yönetimi konularında daha fazla destek (yazılım, uzmanlık vb.) sağlanmasının faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

Her ne kadar farklı başlıklar altında çeşitli düzenlemeler mevcut olsa da, IMO ve AB mevzuatında “yeşil liman” kriterlerine yönelik spesifik bir düzenlemeye rastlanmamış olmakla birlikte, bu konuda Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (The European Sea Ports Organisation- ESPO)’nun çeşitli çalışmaları ve uygulamaları mevcuttur³⁸.

ESPO’nun Green Guide (Yeşil Rehber)” raporu incelendiğinde; Avrupa’daki yeşil liman uygulamasının “gönüllülük esası” ile yürütülmesi, hava kalitesi yönetimi, enerji tasarrufu ve iklim değişikliği, gürültü yönetimi, atık yönetimi, su (tüketim ve kalite) yönetimi ile liman geliştirme projeleri (deniz dibi taraması ve çevresel etkileri dahil) gibi operasyonel faaliyetlerle ilgili konularda, Avrupa limanlarında ortak bir yaklaşım benimsendiği ve bu konularla ilgili zorlukların ve çözüm önerilerinin ortaya konulduğu görülmektedir³⁹.

Limancılık sektörünün küresel lojistik ve tedarik zincirinin bir parçası olması nedeniyle taşıdığı küresel nitelik ve ülkemizde yabancı menşeli liman yatırımlarının mevcudiyeti ve teşviki gibi hususlar da göz önünde bulundurulduğunda, yeşil liman/eko liman sertifikasyonunun TSE’nin yanı sıra TÜRKAK akreditasyonu çerçevesinde yetki alan diğer uluslararası muteber sertifikalandırma kuruluşları tarafından

³⁸ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (Türklim). (2013). Yeşil Liman Raporu/Yeşil Liman Politika, Düzenleme ve Uygulamaları. Türkiye Limancılık Sektörü Raporu.

³⁹ The European Sea Ports Organisation (ESPO). (2012). ESPO Green Guide “https://www.espo.be/media/espo-publications/espo_green%20guide_october%202012_fi”lications/espo_green%20guide_october%202012_fi nal. pdf, Erişim Tarihi: 10.05.2021

YALCO



YALCO İŞ BAŞINDA

YALCO IS ON DUTY

www.yalco.com.tr

Şirket Merkezi: Baskent OSB, RTE Bul. 20. Blok,
Sincan 06909 / ANKARA - TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 447 32 96 (pbx)
Fax: +90 (312) 447 32 99

BROMMA

**DELLNER
BUBENZER**

Bygging-Uddemann

hriedacabins

FLWA

GANTREX

TIMARS

da yapılabilmesi halinde, Dünya’da ve özellikle de Avrupa’daki sürdürülebilir çevre yönetimi ve yeşil liman/eko liman uygulamaları hakkında ülkemize know-how bilgi akışı sağlanmış olacağından mevcut uygulamanın sürekli gelişmesine de katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

Ayrıca, mevcut uygulamadaki “saygınlık unsuru” yaklaşımına ilave olarak, yeşil liman sertifikasyonunun somut teşvik unsurları (ucuz elektrik, vergi indirimi vb.) ile bağlantısının “sürdürülebilir gelişme” tanımı çerçevesinde kurulması halinde, hem sertifikasyonun hem de “cold-ironing” uygulaması başta olmak üzere yenilenebilir enerji kaynağı kullanımının Türk limancılık sektöründe daha da yaygınlaşmasına katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir⁴⁰.

Doğal çevrenin korunması küresel bir aksiyon planı gerektirmektedir. Aynı denizi paylaşan ülkelerin birinde yaşanacak bir çevre kirliliği tüm kıyıdaş ülkeleri olumsuz etkilemektedir. Çevresel açıdan bakıldığında atmosfer ve denizlerin ülkeler gibi sınırları yoktur. Dolayısı ile ortak bir politika belirlenmesi şarttır. Çevre politikalarının uygulanabilir olması ancak ülkelerin ekonomik olarak karşılayabileceği bir bedel içinde kalmasına bağlıdır. Bu aynı zamanda çevresel sürdürülebilirliğinde ilk koşuldur.

2020-2021 yılı için daha sürdürülebilir ve akıllı bir mobilite için bir dizi aksiyon planı yapılmıştır. Bu nedenle, Avrupa Yeşil Anlaşması uyarınca, limanlar aşağıdaki önlemleri içerecek çevreye duyarlı kodları takip etmek zorundadır.

- Sürdürülebilir ve akıllı mobiliteye odaklanan yeni bir strateji,
- Alternatif yakıt altyapısının bir parçası olarak halka açık şarj ve yakıt ikmal noktalarının konuşlandırılmasını desteklemek için bir finansman çağrısı,
- Farklı taşıma modları için sürdürülebilir alternatif yakıtların üretimini ve tedarikini arttırmak için yasal seçeneklerin değerlendirilmesi,
- Kombine taşımalar için revize edilmiş bir teklif,
- Alternatif Yakıtlar Altyapı Direktifi ve Ulaştırma Yönetmeliği içindeki

⁴⁰ Fatih Yılmaz, 2019, Contributions of “Green-Ecoport Approach” to Merchant Trade and Logistics: Comparison of Practices in Turkey and the European Union (EU), Journal of Transportation and Logistics Volume 4, Issue 2, 2019

Trans-Avrupa Ağı'nın gözden geçirilmesi,

- Demiryollarının ve iç suyollarının kapasitesini artırma ve daha iyi yönetme girişimleri,
- Yanmalı motorlu araçlar için daha sıkı hava kirletici emisyon standartları, Avrupa Yeşil Anlaşması gereğince odaklanılan konu başlıklarıdır.

Dünya'da yeşil liman kategorisindeki öncü limanlar: Rotterdam, Hamburg, Antwerp limanlarıdır. Örneğin Rotterdam Limanı'nda biyo-yakıt rüzgâr ve güneş enerjisi ile yenilenebilir enerji kullanımı, LED Aydınlatma kullanımı, karbon emisyonunu minimum düzeye indirme çalışmaları ile temiz hava stratejisi oluşturulup uygulanmaktadır. Yeşil uygulamalar gerçekleştiren Amsterdam limanı bu uygulamaların yanı sıra Yeşil Ödül sertifikasına sahip gemiler için de çeşitli indirim uygulamaktadır. Avrupa da çevresel değerlerin korunmasına yönelik uygulamalar teşvik ve cezalar ile desteklenmektedir.

Türkiye'deki mevcut yeşil liman/eko liman sertifikalandırma uygulaması kapsamında, liman tesislerinin söz konusu sertifikayı alabilmeleri için adı geçen ulusal mevzuatın yanı sıra ISO 9001, ISO 14001 ve OHSAS 18001 sistemlerini kapsayan entegre yönetim sistemini tesis etmiş olması, çeşitli yönetim planlarına sahip olması ve ayrıca liman operasyonlarının türüne (konteyner, dökme yük, sıvı yük, genel kargo, kruvaziyer vb.) göre spesifik özel gereksinimleri karşılaması gerekmektedir.

AKSA Limanı, ALTINTEL Limanı, ASYAPORT, BODRUM Kruvaziyer Limanı, BORUSAN Limanı, EGE PORT, EVYAPPORT, HOPAPORT, KUMPORT, LİMAKPORT, LİMAŞ Limanı, MARDAŞ, MARPORT, PETKİM Limanı, SOLVENTAŞ, NEMPORT, EFESANPORT, PORT AKDENİZ, POLİPORT ve SAMSUNPORT yeşil liman sertifikasına sahip olan limanlardır.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) 2017 verileri ile toplam sera gazı emisyonunu 526,3 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Bu ölçümün %72,2'si enerji kaynaklı emis-

yonlardan oluşurken %12,6'sı endüstriyel işlemlerden oluşmaktadır. 1990 yılında yapılan ilk araştırmaya oranla toplam sera gazı emisyonu %140,1 artış göstermiştir.

Ayrıca, 2019 yılında yayımlanan Avrupa Komisyonu Raporu'nda, Türkiye'nin motorlu taşıtlar için yeni emisyon sınırlarını belirlemeyi sistematik bir şekilde birkaç yıldır ertelediği, bu durumun hava kirliliğini artırdığı belirtilmiştir. Ulusal mevzuatın, ulusal emisyon tavan rakamlarındaki mevcut Avrupa Birliği direktifleri ile uyumlu bir şekilde kabul edilmesi gerektiği ayrıca belirtilmiştir. Yıllık bazda belirli şehirlerde hava kirliliği seviyesinin yüksek olduğu bildirilmektedir.

Ülkemizin endüstriyel kirlilik konusunda; birçok Avrupa Birliği direktifi ve tüzüğü ile uyumluluk seviyesi henüz başlangıç aşamasındadır ve Endüstriyel Emisyonlar Direktifi, Eko-Yönetim ve Denetim Programı ile hâlâ uyum sağlanamamıştır⁴¹. Bu kapsamda ulaştırma sektörünün de aralarında bulunduğu birçok sektörün birincil enerji yoğunluğu ve enerji tasarrufu bakımında emisyon azaltımı yapması öngörülmesine rağmen, bu politikanın ülkemizde henüz ulusal bir hedef olmadığı belirtilmiştir.

Yeşil liman politikası, çevresel duyarlılığın arttırılmasına yönelik bir örgüt kültürü teşviki ile limanın gelişimi ve operasyonların da sürdürülebilir uygulamaların entegre edilmesini sağlamaktadır. Bu kültür; liman çalışanlarının yanı sıra liman müşterilerini de kapsamaktadır. Yeşil liman politikası 6 temel program bileşeni içerir; bu sedimentler ve her birinin genel amacı;

- Doğal yaşamı; deniz tabiatını korumak ve iyileştirmek,
- Hava; Liman aktivitelerinin neden olduğu zararlı emisyonları azaltmak,
- Su; Liman ve kıyı suların temizliğini sağlamak,
- Toprak ve sedimentler; Liman bölgesindeki kirli toprakların temizlenmesini sağlamak,
- Paydaşların eğitimi; Liman çevresi paydaşlarının liman operasyonlarının ve çevresel programlara yönelik iş birliği ve eğitimini gerçekleştirmek,

⁴¹ European Commission (2019). Türkiye 2019 Raporu https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2019_trkiye_rap_oru-tr.pdf, Erişim Tarihi: 13.05.2021

- Sürdürülebilirlik; Liman içi yapı tasarım, operasyon ve yönetim uygulamalarını gerçekleştirmektir.

Limanda çevre politikası ve hedeflerinin gerçekleştirilmesi için çevre duyarlılığının arttırılması, risk yönetimi oluşturularak oluşabilecek iş kazalarının önlenmesi, enerji verimliliği projelerinin uygulanması, atık yönetim planlarının iyileştirilmesi, çevreci araçların kullanımına özen gösterilmesi, su ve toprak kirliliğinin önlenmesi için tedbir alınması, sera gazı yönetim planı ve emisyon ölçümlerinin yapılması, çevresel gürültü ölçümlerinin yapılması gibi önlemler alınması gerekmektedir.

ÜYELERİMİZ

ÜYELERİMİZ



AKÇANSA AMBARLI LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	40° 58' N - 28° 41' E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Sıvı Yük, Konteyner, Ro-Ro

Elleçleme Kapasitesi	4.000.000 ton & 45.000 TEU & 450.000 araç
Depolama Sahası	50.205 m ²
Kapalı Depo	3.032 m ²
Gümrüklü Alan	41.643 m ²
Gümrüksüz Alan	48.100 m ²
Toplam Alan	89.750 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	930 m
Maksimum Draft	-12.5 m
Ro-Ro Rampası	2 Adet

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Sennebogen 835	2	8
Sennebogen 870	1	12
Liebherr A934 C	1	8
Fantuzzi MHC 200	1	100
Gotwald HMK 260	1	80
Liebherr LHM 500	1	140

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Emre AKINCI
Adres	Marmara Mah. Kumcular Yolu, Ambarlı Liman Tesisleri, Akçansa Terminali, 34524 Beylikdüzü - İSTANBUL
Telefon	0.212.875 27 00
Faks	0.212.875 27 22
E-posta	emre.akinci@akcansa.com.tr
Web adresi	www.akcansa.com.tr



AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	39° 52' 48" N - 26° 09' 15" E

Elleçlenen Yük	Kuru Dökme Yük - Genel Kargo
Elleçleme Kapasitesi (Ton/yıl)	4.500.000
Depolama Sahası	10.000 m ²
Gümrüklü Alan	-
Açık Saha	14.400 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	895 m
Maksimum Draft	13.5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Sennebogen	1	10
Sennebogen	1	10
Siwertell Gemi yükleyici	1	800 tph
PH Gemi Yükleyici	1	500 tph

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ümit ÇETİN
Adres	Kumburun Köyü Mevkii, Ezine - ÇANAKKALE
Telefon	0.286.295 20 00 - 0.212.875 27 00
Faks	0.286.648 91 85 - 0.212.875 27 22
E-posta	umit.cetin@akcansa.com.tr
Web adresi	www.akcansa.com.tr

ÜYELERİMİZ



AK-TAŞ TERMİNALİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ak-Taş Dış Ticaret A.Ş.
Koordinatlar	29° 51' N - 40° 42' E
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal Madde

Elleçleme Kapasitesi

Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	100,000
Toplam Liman Sahası	7900 m ²
Kapalı Ambar	38.000 m ³

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	90 m
Mak. Draft	8 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Forklift	2	3 ton

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Dinçer DEMİREL
Adres	Plaj Yolu Mevkii İzmit
Telefon	0.262.239 51 42
Faks	0.262.229 46 24
E-posta	dincer.demirel@aktasdis.com
Web adresi	www.aktasdis.com



AKSA AKRİLİK KİMYA SAN. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Aksa Akrylic Kimya A.Ş.
Koordinatlar	40° 41' 10" N - 29° 24' 30" E
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı Kimyasal ve Kuru Yük

Elleçleme Kapasitesi

Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	350.000
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000
Toplam Liman Sahası	21.500 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1000 m ²
Ekipman Park Alanı	1000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Sıvı Yük Yaslanma Uzunluk	36 m
Kuru yük Yaslanma Uzunluk	175 m
Maksimum Draft	8,5 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Bülent BİNGÖL
Adres	Merkez Mah. Yalova Kocaeli Yolu Caddesi No: 34 Taşköprü Çiftlikköy YALOVA
Telefon	0.226.353 25 45
Faks	0.226.353 33 07
E-posta	bulent.bingol@aksa.com
Web adresi	www.aksa.com

ÜYELERİMİZ



ALTAŞ AMBARLI LİMAN TESİSLERİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Altaş Ambarlı Liman Tesisleri Ticaret A.Ş.
Koordinatlar	40° 58' N - 28° 4' E
İşletmeci	Kumport Akçansa Mardaş Marport
Faaliyet Konusu	Konteyner, Genel Kargo, Ro-Ro, Dökme
Toplam Liman Sahası	2.000.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	6.000 m
Minimum Draft	-7 m
Maksimum Draft	-17 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gürdal KARADENİZ
Adres	Marmara Mah. Liman Cad. No: 49 İç Kapı No: 41 34524 Beylikdüzü - İSTANBUL
Telefon	0.212.875 28 00 - 0.212.875 28 01
Faks	0.212.875 28 02
E-posta	info@altasliman.com
Web adresi	www.altasliman.com



ALTINTEL LİMAN VE TERMİNAL

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Altintel Liman ve Terminal İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 06" N - 29° 32' 43" E
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Toplam Liman Sahası	9.289 m ²
Gümrüklü Açık Alan	9.289 m ²
Depolama Kapasitesi	82.500 m ³ - Depolama tankları kapasitesi

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	237 m
Maksimum Draft	13.5 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Kıvanç BOZTEPE
Adres	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi I. Kısım Tuna Cad. No: 12 Dilovası - Kocaeli
Telefon	0.262.754 52 16
Faks	0.262.754 94 78
E-posta	kivanc.boztepe@altintel.com.tr
Web adresi	www.altintel.com.tr

ÜYELERİMİZ



ANADOLUPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Anadoluport Pendik Kumcular Liman İşletmeleri
Koordinatlar	40° 51' 14,39" N - 29° 16' 3,36" E
Elleçlenen Yükler	Genel Kargo, Dökme Yük, Ro-Ro

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Dökme Yük (Ton/Yıl)	6.000.000
Araç/Yolcu/Yıl	50.000
Toplam Liman Sahası (m ²)	25.000
Gümrüklü Açık Alan (m ²)	25.000

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	Maksimum Draft	
İskele Batı	202 m	-12,5 m
İskele Doğu	222 m	-12 m
Rıhtım	205 m	-8,5 m
1 Nolu Ro-Ro Rampa	Genişlik 22 m	-8,5 m
2 Nolu Ro-Ro Rampa	Genişlik 25 m	-8,5 m
3 Nolu Ro-Ro Rampa	Genişlik 34 m	-8,5 m

Limn Ekipmanları

Adet	Kapasite - Ton	
Limn Vinci	4	8-10
Loader	2	7
Mini Loader	3	1,5-20

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişi	Nabi ERBERK
Adres	Malkoçoğlu Sok. No: 14, Güzelyalı Pendik - İstanbul
Telefon, Faks	0.216.494 32 06 - 0.216.494 62 31
E-posta	anadoluport@anadoluport.com.tr
Web adresi	www.anadoluport.com.tr



ASBAŞ LİMANI ANTALYA SERBEST BÖLGESİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Asbaş - Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş.
Koordinatlar	36° 50' 18" N - 30° 36' 20" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Katı, Konteyner

Elleçleme Kapasitesi (Ton/yıl)	1,300,000
Depolama Sahası	---
Gümrüklü Alan	---
Açık Saha	---
Toplam Liman Sahası	25,750 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	400 m
Maksimum Draft	9,50 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Oğuzhan DEMİRTAŞ
Adres	Serbest Bölge Liman Mah. Liman Cad. No: 44 Konyaaltı - ANTALYA
Telefon	0.242.259 09 30
Faks	0.242.259 09 32
E-posta	o.demirtas@asbas.com.tr
Web adresi	www.asbas.com.tr

ÜYELERİMİZ



ASSAN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Assan Liman işletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	36° 41' 06" N - 36° 11' 40" E
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Kargo, Proje Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/yıl)	250.000
Genel Kargo (Ton/yıl)	1.000.000
Toplam Liman Sahası	225.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.240 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2 x 340 m + 27 m Dolfen
Maksimum Draft	14,8 m -19 m

Ekipman Listesi

2 x HMK 7608
2 x HMK 6407
9 x Full Container Handler (Stacker)
2 x Empty Container Handler (Stacker)

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Toros Tolga KELEŞOĞLU
Adres	Organize Sanayi Bölgesi Sariseki-İskenderun - Hatay
Telefon	0.326.629 40 00
Faks	0.326.629 40 44
E-posta	info@assanport.com
Web adresi	www.assanport.com



ASYAPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Asyaport Liman A. Ş.
Koordinatlar	40° 54' 00" K - 27° 28' 00" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Yük, Ro-Ro

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/Yıl)	2.500.000
Toplam Liman Sahası	300.000 m ²
Kara Terminali	100.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.010 m
Maksimum Draft	-18 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet
STS	11
SCR	3
RTG	30
TT	75
RST	2
ECH	8

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Kpt. Gökmen AZAKLI
Adres	407 Binası Barbaros Süleymanpaşa 59020 TEKİRDAĞ
Telefon	0.282.273 ASYA (2792)
Faks	0.282.273 19 29
E-Posta	gazakli@asyaport.com
Web Adresi	www.asyaport.com

ÜYELERİMİZ



ATAKAŞ LİMAN

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Atakaş Liman İşletmeciliği ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	36° 41' 57" N - 36° 11' 03" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Kargo ve Proje Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/yıl)	
Genel Yük (Ton/yıl)	10,000,000
Dökme Yük (Ton/yıl)	
Toplam Liman Sahası	
Gümrüklü saha (m ²)	170,719
Gümrüksüz saha (m ²)	67,000

Rıhtım-İskele Özellikleri

	Boy (Metre)	En (Metre)	Max. Draft (-Metre)
İskele	716	35	9-27 m

Ekipmanlar

Adet	Kapasite (ton)	Açıklama
2	140	Gottwald HMK 7608
2	125	Gottwald HSK 7528
3	40	Sennebogen 880 EQ
Diğer Ekipmanlar		
6	22	Eskavatör
7	17-25	Loader
1	46	Stacker
9	3-42	Forklift

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Özcan TOLUK, İbrahim YONTAR
Adres	Azganlık Mah. 21. Sok. No: 9 (İsk. 2. OSB) İskenderun - HATAY
Telefon	0.326.656 35 35 Pbx
Faks	0.326.656 32 43
E-posta	ozcan.toluk@atakasliman.com.tr ibrahim.yontar@atakasliman.com.tr
Web adresi	www.atakas.com.tr



AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Autoport Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 43' 22" N - 029° 52' 39" E
Elleçlenen Yük	RoRo, Genel Yük, Konteyner

Elleçleme Kapasitesi

Araç (Adet/Yıl)	450.000
Genel Yük (Ton/Yıl)	2.000.000
Toplam Liman Sahası	157.792 m ²
Geçici Depolama Sahası	146.404 m ²
A Tipi Genel Antrepo	
Açık Ambar	5.988 m ²
A Tipi Genel Antrepo	
Kapalı Ambar	5.400 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

İskele Uzunluk	2 x 328 m
1 No'lu Rıhtım Mak.Draft	-15,0 m
2 No'lu Rıhtım Mak.Draft	-19,00 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
Rıhtım Vinci (MHC)	2	80
Teleskopik Vinç	2	140 / 130
Paletli Vinç (Sennebogen)	1	7
RMG	1	10
Forklift	4	28 / 16 / 8 / 8
Terminal Traktörü / Çekici	2	100 / 150

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Bilgin İŞLER
Adres	Sepetlipınar Mah. Arpalık Cad. No: 100 41275 Yeniköy Başiskele - KOCAELİ
Telefon	0.262.315 38 00
Faks	0.262.315 38 70
E-posta	autoport@autoport.com.tr bilgin.isler@autoport.com.tr
Web Adresi	www.autoport.com.tr

ÜYELERİMİZ



aves



AVES
İÇ ve DIŞ TİC. A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmecisi	Savka Platform ve Boru Hatları A.Ş.
Koordinatlar	36° 46' 07" N - 34° 43' 49" E
Elleçlenen Yük	Akaryakıt, Bitkisel yağ

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Sıvı (Ton/yıl)	500.000 Ton/Yıl
----------------------	-----------------

Rıhtım-İskele Özellikleri	Doğu Rıhtımı	Batı Rıhtımı
Uzunluk	282 m	282 m
Maksimum Draft	-13 m	-13 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Naci ZEREN, Barış ASİLOĞLU
Adres	Kazanlı Mh. 32960 Sk. Aves Mersin Doğu terminali PK: 33281 Akdeniz - Mersin
Telefon	0.324.241 58 50 - 0.324.451 30 21
Faks	0.324.241 58 60 - 0.324.451 30 22
E-posta	info@avesdepoculuk.com.tr - info@savka.com.tr
Web adresi	www.avesdepoculuk.com.tr - www.savka.com.tr



BATILIMAN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Batiliman Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	38° 45' 00" N - 26° 53' 50" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Sıvı Dökme Yük, Tehlikeli Madde
Elleçleme Kapasitesi	6.000.000 Ton/yıl (Toplam)
Toplam Liman Sahası	238.450 m ²
A Tipi Genel Antrepo	
Kapalı Depo	26.630 m ²
A Tipi Genel Antrepo	
Açık Saha	31.300 m ²
Gümrüksüz Açık Saha	75.000 m ²
Geçici Depolama Alanı	
Açık Saha	20.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele 1	İskele 2	İskele 3	İskele 4	Rıhtım 1	Rıhtım 2
Uzunluk (m)	182	290	281	164	178	178
Minimum Derinlik (-m)	12	17	12	9	3	7
Maksimum Derinlik (-m)	17	32	32	12	10	9

Ekipmanlar	Adet	Kapasite(ton)
Liebherr LHM 250 Mobil Vinç	1	64
Liebherr LHM 180 Mobil Vinç	1	64
Liebherr LHM 150 Mobil Vinç	2	40
Sennebogen 850 Mobil Vinç	1	15
Rıhtım Vinci	2	10

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Nuri DEMİRAY
Adres	Nemrut Körfezi, No: 13 Çakmaklı Köyü, Aliğa - İZMİR
Telefon	0.232.625 54 45 - 46
Faks	0.232.625 54 53
E-posta	info@batiliman.com.tr
Web adresi	www.batiliman.com.tr

ÜYELERİMİZ



BODRUM CRUISE PORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	37° 01' 30" N - 27° 26' 13" E
Elleçlenen Yük	Yolcu
Toplam Liman Sahası	22,000 m ²
Kapalı Ambar	
Gümrüklü Açık Alan	2,081 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3,470 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	Berth No 1: 350 m Berth No 2: 330 m
Mak. Draft	-25 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Aziz GÜNGÖR-Global Liman İşletmeleri, Doğu Akdeniz Bölge Direktörü Haluk HIZLAN-Genel Müdür
Adres	Bodrum Cruise Port-Kumbahçe Mh. Mantar Burnu Mevki İçmeler, Bodrum - Muğla
Telefon	0.252.316 48 72
Faks	0.252.316 18 72
E-posta	info@bodrumcruiseport.com
Web adresi	www.bodrumcruiseport.com



BORUSAN LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık Ve Tic. A.Ş
Koordinatlar	40° 25' 12" N - 29° 05' 18" E
Elleçlenen Yük	Genel kargo, Proje Kargo, Konteyner, Araç (Ro-Ro)

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	450.000
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	350.000
Toplam Liman Sahası	465.000 m ²
Kapalı Ambar	15.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	325.000 m ²
Kamyon Park Alanı (Pre-Gate)	17.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.773 m
Maksimum Draft	14,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (MHC)	8	40-140
RTG	8	41
Stacker	3	45
	3	10
SSG	3	60 (under spreader)
Tavan Vinci	10	20-35
Forklift	16	3-33
Çekici	23	80-120
Reefer Plug	224	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Rabia ÇAVUŞOĞLU
Adres	Ata Mahallesi 125 Nolu Sok. No: 3 16601 Gemlik - Bursa
Telefon, Faks	0.224.270 13 00 - 0.224.519 01 53
E-posta	rabia.cavusoglu@borusan.com limansatis@borusan.com
Web adresi	www.borusanport.com

ÜYELERİMİZ



ÇANAKKALE LİMAN İŞLETMESİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Çanakkale Liman İşletmesi San. ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	40° 06' 21" N - 26° 22' 41" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, RO-RO, Konteyner, Akaryakıt Ürünleri, Kimyasal Ürünler, Yolcu, Feribot

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Yük (Ton/yıl)	1 Milyon Ton
Konteyner (TEU/yıl)	100.000
Genel Yük (Ton/yıl)	
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	
Toplam Liman Sahası	90.000 m ²
Kapalı Ambar	3.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	35.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	214 m
Maksimum Draft	30 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Kreyn	2	12 (ton)
Konveyör Bant	1	250 ton/saat
Forklift	1	4,5 ton
Bobcat	1	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ali AKTOPRAK
Adres	Cumhuriyet Mahallesi Sahil Yolu Cad. No. 42 17110 KEPEZ - ÇANAKKALE
Telefon, Faks	0.286.263 55 00 - 0.286.263 08 08
E-posta	liman@portofcanakkale.com - info@portofcanakkale.com
Web adresi	www.portofcanakkale.com



ÇELEBİ BANDIRMA

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	40° 21' 45" N - 27° 57' 50" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo Yük, Sıvı Yük, Ro-Ro, Konteyner, Proje Yük, Otomobil

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	350.000
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	12.000.000
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.320.000
Araç (Araç/yıl)	700.000
Toplam Liman Sahası (Gümrüklü)	268.348 m ²
Kapalı Ambar	8.250 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	42.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.974 m
Maksimum Draft	12 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Reggiane MHC 200	1	100
Gottwald HMK 170	1	63
Liebherr LHM 400	1	104
Sennebogen 880 EQ	1	25
Sennebogen 835 R Special	2	13
Sennebogen 835 M Special	2	13
Sennebogen 870 R Special	1	16

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Mehmet Akif ERSOY
Adres	Mehmet Akif Ersoy Cd. No: 9 10200 Bandırma - Balıkesir
Telefon, Faks	0.266.714 04 04 - 0.266.714 03 03
E-posta	Mehmet.ersoy@celebi.com.tr
Web adresi	www.portofbandirma.com.tr

ÜYELERİMİZ



CEYPORT TEKİRDAĞ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	40° 57' 43" N - 27° 30' 30" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük (Katı/Sıvı), Genel Kargo, Proje Kargo, Konteyner, RoRo, Yolcu, Tren Ferry, Canlı Hayvan

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	50.000
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	5.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	250.000
Araç/Yolcu	150.000/100.000
Toplam Liman Sahası	152.514 m ²
Kapalı Ambar	---
Dikey Silo (Ton)	---

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.310 m
Maksimum Draft	-12,00 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	10	10 - 100

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Mahmut SAYGI
Adres	100. Yıl Mah. Barbaros Cad. No: 9/1 Süleymanpaşa - TEKİRDAĞ
Telefon	0.282.261 08 00
Faks	0.282.261 23 46
E-posta	info@ceyporttekirdag.com.tr
Web adresi	www.ceyporttekirdag.com.tr



ÇOLAKOĞLU METALURJİ A.Ş.

 **Çolakoğlu Metalurji**

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Çolakoğlu Metalurji A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' N - 29° 31' E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Yük

Elleçleme Kapasitesi

Genel Yük (Ton/yıl)	6,000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	6,000.000
Toplam Liman Sahası	22.620 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri	Uzunluk (m)	Max. Draft (-m)
1 No.lu İskele	460	23 m
2 No.lu İskele	290	13 m

Vinçler	Adet	Kapasite (ton/gün)	Açıklama
Amerikan	2	5.000 ton/gün	-

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Mesut UĞRAŞ
Adres	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi, 1. Kısım Mahallesi İzmit
Telefon	0.262.676 75 00
Faks	0.262.754 84 20
E-posta	mugras@colakoglu.com.tr
Web adresi	http://www.colakoglu.com.tr

ÜYELERİMİZ



DFDS PENDİK LİMANI



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.
Koordinatlar	40° 51' 30" N - 29° 16' 19" E
Elleçlenen Yük	RO-RO
Toplam Liman Sahası	117.500 m ²
Rıhtım Uzunluğu	210 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Levent ŞİNEL
Adres	İstanbul Tersanesi Komutanlığı Yanı, Kemikli Dere Mevkii, Güzelyalı 34903 Pendik - İSTANBUL
Telefon	0.216.392 5050
Faks	0.216.392 5051-2
E-posta	levent.sinel@dfds.com - lesin@dfds.com
Web adresi	www.dfds.com.tr



DİLER DEMİR ÇELİK

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Diler Demir Çelik End. ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 42" N - 29° 36' 00" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Yük

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Toplam Liman Sahası	57.077 m ²
Kapalı Antrepo	4.080 m ²
Kapalı Geçici Depo	3.108 m ²
Açık Geçici Depo	10.465 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.500 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	965 m
Maksimum Draft	13 m

Ekipmanlar

Adet-Kapasite

LHM Mobil Vinç	1 x 180 lastikli 1 x 150 lastikli
Elleçleme Makinesi	1 lastikli vinç, 8 paletli vinç
Forklift	5 ton 2 adet, 3 ton 1 adet, 7 ton 4 adet, 10 ton 3 adet

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Bülent YALABAÇOĞLU
Adres	PK.39 Hereke - KOCAELİ
Telefon	0.262.511 42 90 - 0.262.511 44 49
Faks	0.262.511 32 22 - 0.262.754 61 17
E-posta	dilerliman@dilerhld.com
Web adresi	www.dilerhld.com

ÜYELERİMİZ



DP WORLD YARIMCA

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmecisi	DP WORLD Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 45' N - 29° 44' E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	1.300.000
Toplam Liman Sahası	460.000 m ²
CFS & Muayene Sahası	24.000 m ²
Parsiyel Ambarı	6.000 m ²

Rıhtım

Rıhtım 1	457 m
Rıhtım 2	465 m
Maksimum Draft	16 m

Ekipmanlar

Adet

STS	8 (Uzaktan Kumanda)
E-RTG	24 (Uzaktan Kumanda-Deneme Aşamasında)
TT	58

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökhan YURTEKEN, Ümit YILDIRIM
Adres	Mimar Sinan Mah. Mehmet Akif Ersoy Cad. No: 168, 41780 Yarımca-Körfez - Kocaeli
Telefon	0.262.316 11 00
Faks	0.262.316 11 29
E-posta	gokhan.yurteken@dpworld.com umit.yildirim@dpworld.com
Web adresi	www.dpworldyarimca.com



EFESANPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Efesin Demir Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' N - 29° 32' E
Elleçlenen Yükler	Dökme Kuru Yük, Genel Yük, Asfalt, RORO

Elleçleme Kapasitesi

Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	500.000
Asfalt (Ton/yıl)	150.000
Ro-Ro (Araba) (Araç/yıl)	300.000
Ro-Ro (Tır) (Araç/yıl)	15.000
Toplam Liman Sahası	157.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	116.000 m ² (Çok Katlı Kapalı Araç Parkı Dahil)
Dökme Kuru Yük GDA	20.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Maksimum Draft	25 m
Toplam Rıhtım Uzunluk	870 m

Vinçler	Marka	Kapasite
	3 Adet TerexFuchs 880XL	22 mton
	1 Adet Liebherr LHM 180	64 mton
	1 Adet Sennebogen 3300	45 mton
	1 Adet Sennebogen 5500	50 mton
	1 Adet Gottwald HMK 300E	104 mton

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	İlker TUNCER
Adres	Dilovası OSB, 1.Kısım D-1006 Sok. No: 8 Dilovası - Kocaeli
Telefon, Faks	0.262.754 84 61-62-63 - 0.262.754 51 55
E-posta	ilker.tuncer@efesan.com.tr
Web adresi	www.efesanport.com

ÜYELERİMİZ



EGE GÜBRE TERMİNALİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ege Gübre Sanayi A.Ş.
Koordinatlar	38° 45' 65" N - 026° 55' 68" E
Elleçlenen Yük	Dökme Katı, Sıvı, General Kargo, Konteyner, IMDG Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/yıl)	1.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	5.000.000
Toplam Liman Sahası	485.000 m ²
Antrepolar	16.615 m ²
Ambar	10.125 m ²
Çelik Silo	20.000 Ton
Gümrüklü Açık Alan	350.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	BATI İSKELE: 417 m x 30 m
DOĞU İSKELE:367mx40m	
Maksimum Draft	-28 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
STS (Double Boom)	2	100
MHC/LHM	3	150
LHM	2	40
Sennebogen 870EQ	1	30
Konteyner İstif Mk.	17	
Treyler	32	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Murat IRMAK - Bülent ÇİÇEK
Adres	25. Cadde No: 2 Çakmaklı, Aliağa - İZMİR
Telefon	0.232.625 12 50
Faks	0.232.625 12 45
E-posta	murat.irmak@egegubre.com.tr bulent.cicek@egegubre.com.tr
Web adresi	www.egegubre.com.tr



KUŞADASI YOLCU LİMANI-TRKUS

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ege Liman İşletmeleri A.Ş. (Ege Ports)
Koordinatlar	37° 51' 48" N - 27° 15' 18" E
Elleçlenen Yük	Yolcu
Toplam Liman Sahası	23,096 m ²
Gümrüklü Kapalı Alan	2,164 m ²
İskele Alanı	8.673 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3,380 m ²

Rıhtım / İskele Özellikleri

İskele No 1-2	300 m length	9.5 m - 17.0 m depth
İskele No 3-4	253 m length	10.0 m - 17.0 m depth
İskele No 5-6	331 m length	10.0 m - 18.0 m depth
İskele No 7-8	387 m length	10.0 m - 18.0 m depth

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Aziz GÜNGÖR
Adres	Ege Ports - Kuşadası Yolcu Limanı Kuşadası - Aydın
Telefon	0.256.614 15 81
Faks	0.256.614 13 10
E-posta	info@egeportkusadasi.com
Web	www.kusadasicruiseport.com www.globalportsholding.com

ÜYELERİMİZ



EKİNCİLER ORHAN EKİNCİ İSKELESİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ekmar Denizcilik ve Gemi Acenteliği A.Ş.
Koordinatlar	36° 41' 030" N - 36° 11' 46" E
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük ve Genel Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Kuru Yük(Ton/yıl)	5.000.000
Genel Kargo (Ton/yıl)	1.000.000
Açık Depolama Sahası	50.000 m ²
A Tip Genel Antrepo	32.000 m ²
Toplam Kapalı Depo Alanı	20.000 m ²
Tren Yolu Bağlantısı	İltisak Hattı - 40 vagon Kapasiteli

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2 x 430 m
Maksimum Derinlik	12 m -19 m
Ekipman Listesi	3 x Sennebogen 880 2 x Sennebogen 870 2 x Sennebogen 835 1 x Sennebogen 6180

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Kpt. Vahtettin ERİŞEN - Kpt. Bahri ÇARDAK
Adres	Organize Sanayi Bölgesi PK 240 Sarıseki-İskenderun - Hatay
Telefon	0.326.656 22 31
Faks	0.326.656 22 30
E-posta	verisen@ekmar.com.tr bcardak@ekmar.com.tr
Web adresi	www.ekinciler.com



ERDEMİR LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ereğli Demir ve Çelik Fab. T.A.Ş.
Koordinatlar	41° 16' N - 31° 15' E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Petrol/Ürün Tankeri, Feribot, Kimyasal Tanker, Konteyner, Ro-Ro Gemisi
Dökme Yük Kapasitesi (Ton/yıl)	13.750.000
Genel Kargo ve Akışkan Yük (Ton/yıl)	6.250.000
Toplam Liman Sahası (m ²)	750.000
Kapalı Sundurma (m ²)	3.000
Antrepo Sahası (A Tipi) (m ²)	139.000

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk/Maksimum Draft	1.670 m (Ro-Ro ve Tren Ferisi Rıhtımları hariç)/-20 m
------------------------	---

Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite
Dökme Yük Vinci	4	Caillard-Kawaden	30-31 Ton
Genel Kargo Vinci	5	Caillard- Siemag- MŞM	40-25-15 Ton
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	1	Liebherr	40 Ton
Forklift	9	Konecrane-Doosan	3-10-16-20-32-42 Ton
Loader	5	Doosan-Liu Gong	0,4-3-4 m ³
Endüstriyel Ekskavatör	1	Liebherr	1,8 m ³
Tele Handler	1	Caterpillar	14 m
Paletli Ekskavatör	5	Doosan- Caterpillar	0,8-1,3-1,5 m ³
Tanker	1	Ford	7 m ³
Pilot Botu	1	Med Pilot 2	1.200 bg
Palamar	1	M.Boat180 bg	
Römorkör	3	Med XXIV, Med XXVII, Med İzmit	31,56, 67 ton

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Caner ÖZLEYEN
Adres	Ereğli Demir ve Çelik Fab. T.A.Ş. Liman Müdürlüğü Uzunkum No: 7 P.K.: 67330 Kdz.Ereğli - Zonguldak
Telefon, Fax	0.372.329 35 92 - 0.372.333 15 05
E-posta	cozleyen@erdemir.com.tr erdemirport@erdemir.com.tr
Web adresi	www.erdemir.com.tr

ÜYELERİMİZ



EREN ENERJİ ELEKTRİK ÜRETİM A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Eren Enerji Elektrik Üretim A.Ş.
Koordinatlar	31° 54' 07" N - 41° 31' 45" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Proje Kargo, Ro-Ro Dökme Yük ve Genel Kargo
Toplam Kapasitesi (Ton/yıl)	15.000.000 ton/yıl
Toplam Liman Sahası	924,230 m ²
Gümrüklü Saha	200.000 m ²
Kapalı Ambar	7.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk/Maksimum Draft

RIHTIM 1 - Uzunluk 300 m ve derinlik 20 m
RIHTIM 2 - Uzunluk 250 m ve derinlik 15 m
RIHTIM 3 - Uzunluk 200 m ve derinlik 14 m
RIHTIM 4 - Uzunluk 90 m ve derinlik 10 m

Ekipmanlar

Araç Cinsi	Adet	Kapasite
Liebherr LPS 600 Rıhtım Vinci	2	1500 ton/saat
Liebherr LPS 420 Rıhtım Vinci	2	1000 ton/saat
Liebherr LPS 400 Rıhtım Vinci	2	750 ton/saat
Kawasaki 90Z6 Loader	2	5 m ³ kova
Cat 966GC Loader	2	5,5 m ³ kova
Cat 950H Loader	1	4 m ³ kova
Cat Telehunder	1	
Bobcat 246C	1	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ömer BUĞER, Türker ÖZPOYRAZ
Adres	Merkez: Ataşehir Bulvarı, Metropol İstanbul - İstanbul Liman: Eren Limanı Muslu - Zonguldak
Telefon, Faks	0.216.606 37 37 - 0.372.264 31 99
E-posta	omer.buger@erenholding.com.tr, turker.ozpoyraz@erenholding.com.tr
Web adresi	http://www.eren-enerji.com.tr



EVYAPPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Evyap Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 15" N - 029° 42' 24" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Sıvı yük, Genel Kargo, Araç (Ro-Ro)

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	855.000
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Toplam Liman Sahası	265.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	245.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk (No: 1 Rıhtım)	35 m
Uzunluk (No: 2 İskele)	358 m
Uzunluk (No: 3 İskele)	358 m
Uzunluk (No: 4 Rıhtım)	80 m
Uzunluk (No: 5-6 Rıhtım)	455 m
Minimum Derinlik	18,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (SSG)	4	65
Vinç (MHC)	2	140
Vinç (MHC)	3	100
RTG	26	40

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Şevki METE
Adres	Kirazlıyalı Mahallesi, 1 Mayıs Caddesi, No: 1 Körfez - Kocaeli
Telefon, Faks	0.262.528 87 47 - 0.262.528 87 40
E-posta	smete@evyap.com.tr
Web adresi	http://www.evyapport.com

ÜYELERİMİZ



FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.
Koordinatlar	40° 43' N - 029° 51' E
Elleçlenen Yük	Araç

Elleçleme Kapasitesi

Araç/Yolcu (adet/yıl)	400.000
Toplam Liman Sahası	410.434 m ²
Gümrüklü Açık Alan	31.634 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	378.800 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	132 m
Maksimum Draft	-21 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Rıza Alper ERALP
Adres	Denizevler Mah. Ali Uçar Cad. Gölcük - Kocaeli
Telefon	0.262.315 54 18
Faks	0.262.315 54 02
E-posta	aeralp@ford.com.tr
Web adresi	www.ford.com.tr



GALATAPORT İSTANBUL



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Galataport İstanbul Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş.
Koordinatlar	41° 01' 33" N - 028° 59' 02" N
Elleçlenen Yük	Yolcu Limanı

Elleçleme Kapasitesi	1.500.000 Yolcu/Yıl
Liman Sahası	29,000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

	Salıpaazarı Rıhtımı: 600 m
	Karaköy Rıhtımı: 380 m
Toplam Rıhtım Uzunluk (m)	980 m
Maksimum Draft (-m)	Salıpaazarı Rıhtımı: 14 Karaköy Rıhtımı: 13

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Figen AYAN (Liman İşletme - Genel Müdür Yardımcısı)
Adres	Kılıçali Paşa Mahallesi, Meclis-i Mebusan Caddesi, No: 8 İç Kapı No: 102 Beyoğlu, İstanbul 34433
Telefon	0.212.939 42 00
Faks	0.212.293 41 45
E-posta	fayan@galataportistanbul.com portrequest@galataportistanbul.com
Web adresi	www.galataport.com

ÜYELERİMİZ



GEMPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Gemport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 25' N - 29° 07" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Araç (Ro-Ro), Genel Kargo, Kuru Yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	1.200.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	650.000
Toplam Liman Sahası	868.000 m ²
Toplam Gümrüklü Alan	563.400 m ²
Kapalı Ambar	6.000 m ²
Antrepo	8.077 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	81.500 m ²
Gümrüksüz Alan	304.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.040 m
Maksimum Draft	36 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
STS	4	70
MHC	6	80-104
Reach Stacker	6	8-45
Empty Handler	3	8
RTG	24	41
TT	35	60

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ian JAMES, Remzi Cem GÖKTAŞ
Adres	Ata Mah. Liman Cad. No: 12 16600 Gemlik, BURSA
Telefon, Faks	0.224.524 77 20 - 0.262.679 76 00
E-posta	ian.james@yilport.com, rcem.goktas@yilport.com
Web adresi	www.gemport.com.tr - www.yilport.com.tr



GİRESUNPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Giresunport Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	40° 50' 06" N - 38° 22' 51" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker (Methanol), Feribot/Yolcu, Ro-Ro ve Diğer

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	
Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	
Toplam Liman Sahası	94,000 m ²
Depolama Sahası	22
Kapalı Ambar	29,800 m ²
Gümrüklü Açık Alan	64,200 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	
Gümrüksüz Alan	

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	800
Maksimum Draft	-10

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Crane	5	63-25-8-5-2,2
Loder	4	21,2-2x18,6-10
Bobcat	2	2x3
Forklift	3	10-5-3,5
Stacker	1	45

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Mehmet Nuh GÜL
Adres	Sultan Selim Mah. G.M.K Blv. No: 9 Merkez - GİRESUN
Telefon, Faks	0.454.216 23 82 - 0.454.216 17 34
E-posta	mehmet.gul@giresunport.com.tr
Web adresi	www.giresunport.com.tr

ÜYELERİMİZ



IC KARASU PORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	IC İctaş Sakarya Karasu Limanı Yatırım ve İşletme A.Ş.
Koordinatlar	41° 7' 17" N - 30° 40' 37" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner, Yolcu

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	150,000
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	110,000
Kuru Yük (Ton/yıl)	
Genel Yük (Ton/yıl)	6,000,000
Toplam Liman Sahası	676.000 m ²
Depolama Sahası	240.000 m ²
Kapalı Ambar	6.500 m ²
Toplam Liman Kara Sahası	250.000 m ²
Gümrüklü Açık Saha	120.000 m ²
Ro Ro Park Sahası	40.000 m ²
Gümrüksüz Saha	120.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Toplam Uzunluk	1,108 m
Maksimum Draft	-11 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	3	24-124
Forklift	10	3-32
Terminal Traktörü	3	36
Bunker	2	60
Loader	2	-
Mini Loader	2	-
Çeşitli Ataşmanlar		Coil Boom, Gooseneck, Dökme Yük İstif Ataşmanı, C Kanca

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökçen ERDEM
Adres	Yalı Mah. Batı Karadeniz Cd. No: 244/1 Karasu - SAKARYA
Telefon, Faks	0.264.888 44 00 - 0.264.888 44 01
E-posta	gokcen.erdem@karasuport.com.tr
Web adresi	www.karasuport.com.tr



İÇDAŞ LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım San. A.Ş.
Koordinatlar	40° 27' N - 27° 08' E

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	20.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	15.000.000
Toplam Liman Sahası	200.000 m ²
Kapalı Ambar	250.000 m ürün depolanabilir kapasite
Gümrüklü Alan	75.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

	Rıhtım 1	Rıhtım 2	Rıhtım 3	Rıhtım 4	Rıhtım 5	Mendirek Rıhtımı
Uzunluk	275 m	275 m	325 m	325 m	475 m	350 m
Maksimum Draft	22 m	22 m	28 m	28 m	12 m	22 m

Ekipmanlar

	Adet	Kapasite (ton)
Sahil Vinci	2	45
Sahil Vinci	2	50
Sahil Vinci	5	100
Yük Taşıyıcılar	26	150
Forklift	35	28/14

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Türker ÖZMAN
Adres	Mahmutbey Mahallesi Dilmenler Caddesi No: 20 34218 Bağcılar - İSTANBUL
Telefon	0.212.604 04 04 (Pbx)
Faks:	0.212.651 97 89 - 0.212.550 20 24
E-post	icdas@icdas.com.tr
Web adresi	www.icdas.com.tr

ÜYELERİMİZ



İDÇ LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	İDÇ Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	38° 46' N - 26° 56' E

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Kuru Yük / Genel Yük (Ton/yıl)	7.500.000
Toplam Liman Sahası	196.717 m ²
Kapalı Gümrüklü Antrepo	10.520 m ²
Açık Gümrüklü Antrepo	36.602 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele 1	İskele 2
Uzunluk	475	475
Maksimum Draft	28	28

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
9300 Sennebogen	1	90
6200 Sennebogen	1	60
880 Sennebogen	4	30
870 Sennebogen	1	20
850 Sennebogen	1	10
835 Sennebogen	1	10
630 M Sennebogen	1	15
İskele Vinci	2	12.5
Ekskavatör	6	
Loder	11	
Forklift	12	3-7-9-12-16

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Hayri SAY
Adres	Gümrük Caddesi No: 7 Çakmaklı, Aliğa - İZMİR
Telefon	0.232.625 54 65
Faks	0.232.625 54 75
E-posta	idcportmanagement@idcliman.com.tr
Web adresi	www.idcliman.com.tr



İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	İgşaş İstanbul Gübre Sanayii A.Ş.
Koordinatlar	40° 45" N - 29° 45" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Yükler, Amonyak

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Toplam Liman Sahası	20,953 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	375 m + 243 m
Maksimum Draft	21 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Sennebogen 880	1	30
Liebherr LHM 250	1	64
ATLAS	4	6
Liebherr LH 40	3	5
Sennebogen 835	3	7
Ekskavatör (Kazıyıcı)	6	
Bobcat	3	
Forklift	1	10

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Özkan UYGUR, R. Emre YAZICI
Adres	Güney Mah. Petrol Cad. No: 27 41780 Körfez - Kocaeli
Telefon	0.262.316 22 30-31
Faks	0.262.316 22 94-95-96
E-posta	ozkan.uygur@igsas.com.tr emre.yazici@igsas.com.tr
Web adresi	www.igsas.com.tr

ÜYELERİMİZ



İSKENDERUN DEMİR ÇELİK A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	İskenderun Demir Çelik A.Ş.
Koordinatlar	36° 43,30' N - 036° 11,06' E, 36° 43,35' N - 33° 11,15' E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Katı, Proje Kargo, Dökme Sıvı,

Elleçleme Kapasitesi

Genel Kargo (Ton/yıl)	7.000.000 Ton (mevcut kap.)
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	13.000.000 Ton (mevcut kap.)
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000 Ton (mevcut kap.)
Toplam Liman Sahası	786.896 m ²
Kapalı Ambar (A tipi Genel Ant.)	4.186 m ²
Gümrüklü Açık Alan (A tipi Genel Antrepo)	69.640 m ²
Gümrüklü Açık Alan (Geçici Depolama)	270.190 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.501 m
Maksimum Draft	-19 m

Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite/Ton
Unloader Rıhtım Vinci	2	Kawaden	50
Mobil Vinç	4	Mantsinen-Liebherr-Sennebogen	10-300
Elektrikli Rıhtım Vinci	9	Caillard-Ardelt	10-15-55
Forkliftler	11	Kalmar-TCM	5-7-10-45
Loader	5	Volvo-Komatsu-Cat	6,5-20,2
Ekskavatör	9	Hyundai-Cat-Komatsu-Volvo	20-25,7
Mini Loader	2	Cat-Gehl	3
Süpürge Aracı	1	-	7m ³

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Murat KARAKAYA
Adres	31319 İskenderun / Hatay
Telefon, Fax	0.326.758 30 79 - 0.326.758 34 94
E-posta	mkarakaya@isdemir.com.tr
Web adresi	www.isdemir.com.tr



KORUMA KLOR ALKALİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Koruma Klor Alkali San. ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	40° 45' 90" N - 29° 51' 75" E
Elleçlenen Yük	Genel yük, Kuru dökme yük, Sıvı yük

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	50,000
Genel Kargo (Ton/yıl)	100,000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	250,000
Toplam Liman Sahası	3,060 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	175 m
Maksimum Draft	11 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Armağan KAYAR
Adres	Deniz Mahallesi Petrol Ofisi Cad. No: 43 41900 Derince - KOCAELİ
Telefon	0.262.239 22 70
Faks	0.262.223 12 12
E-posta	armagan.kayar@koruma.com.tr
Web adresi	www.koruma.com

ÜYELERİMİZ



KROMAN LİMAN TESİSLERİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmecisi	Kroman Çelik Sanayi A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 35" N - 29° 35' 45" E
Elleçlenen Yük	Kuru, Genel Yük

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	
Toplam Liman Sahası	29.000 m ²
Depolama Sahası	16.000 m ²
Gümrüklü Alan	16.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	420 m
Maksimum Draft	13 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	4	40-60
Ekskavator	7	8-15
Forklift	4	4-16

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Yücel ODABAŞI
Adres	Kroman Liman Tesisleri Tavşancıl - DİLOVASI
Telefon	0.262.753 04 62 - 63
Faks	0.262.753 05 14
E-posta	yucel.odabasi@kromancelik.com.tr
Web adresi	www.kromancelik.com.tr



KUMPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Kumport Liman Hiz. ve Loj. San. Tic. A.Ş.
Koordinatlar	40° 58' N - 028° 41' E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	2.100.000
Toplam Liman Sahası	477.867 m ²
Kapalı Ambar	10.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	372.591 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.226 m
Maksimum Draft	-16,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
SSG-İskele Vinci	9	70
Mobil İskele Vinci	6	104
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	28	45
Stacker-Konteyner İstif Aracı	12	45
EmptyStacker-Boş Konteyner İstif Aracı	7	8

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	E.Oğuzhan AĞCA
Adres	Marmara Mah. Liman Cad. No: 43 34524, Beylikdüzü - İSTANBUL
Telefon	0.212.866 83 00
Faks	0.212.875 27 60
E-posta	eoagca@kumport.com.tr
Web adresi	www.kumport.com.tr

ÜYELERİMİZ



LİMAKPORT İSKENDERUN

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	36° 36' N - 36° 11' E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Proje Kargo, Genel Kargo, Dökme Yük, Ro-Ro

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/Yıl)	1.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Genel Kargo (Ton/Yıl)	1.000.000
RO-RO (CEU/Yıl)	100.000
Toplam Liman Sahası	1.000.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.652 m
Maksimum Draft	15.5 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gündüz ARISOY
Adres	Limakport İskenderun Limanı, İskenderun - HATAY
Telefon	0.326.626 16 00
Faks	0.326.614 00 48
E-posta	musterihizmetleri@limakports.com
Web adresi	www.limakports.com



LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Limas Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	40° 43' 04" N - 29° 53' 07" E
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı (Kimyasal, Akaryakıt ve petrol ürünleri, Baz Yağ) Genel Yük, Konteyner

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.500.000
Konteyner (TEU/yıl)	250.000
Toplam Liman Sahası	120.000 m ²
Geçici Depolama Sahası	44.100 m ²
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

	İskele 1	İskele 2
Uzunluk	165 m	240 m
Genişlik	20,4 m	22,0 m
Maksimum Draft	11,5 m	11,5 m

Ekipmanlar

	Adet	Kapasite (ton)
Kimyasal ve Akaryakıt Depolama Tankları	63	212,984 m ³
Mobil Rıhtım Vinci	2	160 (18 sıra)
Konteyner Reach Stacker	2	45 (6 Kat)
Boş Konteyner İstifleyici	1	9 Kat
Terminal Kamyonu	3	50
Sennebogen 835-R	1	8,5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Kürşat BAL
Adres	Kısıklı Cad. No: 13 PK 34662 Altunizade, Üsküdar - İSTANBUL
Telefon	0.216.554 32 80
Faks	0.216.474 57 77
E-posta	Kbal@limas.com.tr
Web adresi	www.limas.com.tr

ÜYELERİMİZ



MARDAŞ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	40° 57.08' N - 028° 40.07' E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Dökme, Dökme Katı

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	803.000
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Toplam Liman Sahası	197.047,71m ²
Gümrüksüz Depolama Sahası	202.600,98 m ²
Gümrüklü Ambar	3.441 m ²
Gümrüklü Alan	84.589 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	6.892 m ²
CFS Sahası	1200 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	877 m
Maksimum Draft	16,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	9	100-140
RTG	8	40
Stacker	12	10-45
Ekskavator	5	10,7-22-22,3
MAFI	32	32-35-43,5
Forklift	17	3-5-10-12
Reach Truck	4	2
Loader	4	2,5-12-14,5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökhan BEKİRCAN
Adres	Ambarlı Liman Tesisleri, Mardaş İskelesi, 34524 Beylikdüzü - İSTANBUL
Telefon, Faks	0.212.875 27 32 - 0.212.875 27 38
E-posta	gokhanb@mardas.com.tr
Web adresi	www.mardas.com.tr



MARPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Marport Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Koordinatlar	40° 57' 50" N - 28° 40' 25" E

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	2.300.000
Toplam Liman Sahası	447.431 m ²
Kapalı Ambar	6.103 m ²
Gümrüklü Açık Alan	423.665 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.005 m
Maksimum Draft	- 17 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet
Raylı Vinç	10
Mobil Vinç	5
Lastik Tekerlekli Vinç	41
Konteyner İstif Mak.	8
Boş Konteyner İstif Mak.	10
Çekici	102
Dorse	118

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Turgay GÜL, Özgür KALELİOĞLU
Adres	Marmara Mahallesi, Limanlar Yolu Caddesi No: 53, Beylikdüzü 34526 İSTANBUL
Telefon	0.212.866 52 00
Faks	0.212.875 43 43
E-posta	info@marport.com.tr
Web adresi	www.marport.com.tr

ÜYELERİMİZ



MARTAŞ LİMAN TESİSLERİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 58' N - 27° 56' E
Elleçlenen Yük	Kuru, Sıvı, Genel Yük, Ro/Ro, Yolcu, Konteyner, Canlı Hayvan
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	500.000
Toplam Liman Sahası	100.000 m ²
Depolama Sahası	25.000 m ²
Kapalı Ambar	5.000 m ²
Genel Antrepo	25.000 m ²
Gümrüklü Alan	25.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000 m ²
Ekipman Park Alanı	5.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1500 m
Maksimum Derinlik	-20 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	9	15-20-35-120-180
Forklift	5	5-7-12-15-16
Ekskavatör	9	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Kişi	Kpt. Fatih ÖZKURT
Adres	Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri Bahçelievler Mah. Limanyolu Cad. No: 19/A Marmara Ereğlisi - Tekirdağ
Telefon	0.216.547 49 00 - 0.282.613 18 79
Faks	0.216.428 74 74 - 0.282.613 18 51
E-posta	fozkurt@nurship.com
Web adresi	www.kaptandemir.com.tr



MERSİN ULUSLARARASI LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş
Koordinatlar	36° 47,15' N - 034° 38,50' E, 36° 47,30' N - 034° 38,6' E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	2.600.000 TEU
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000 Ton
Dökme Yük (Ton/yıl)	9.000.000 Ton
Araç/Yolcu	150.000 Araç/20.000 Yolcu
Toplam Liman Sahası	112 hektar
Kapalı Ambar	8.412,80 m ²
Gümrüklü Açık Alan	1.253.355 m ² (Geçici depo sahaları dahil)

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	3,370 m-(Ataş, Nato ve Serbest Bölge rıhtımları hariç)
Maksimum Draft	-15,8 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite/Ton
SSG	12	40-65
MHC	5	70-150
RTG	38	35-41
Stacker	18	45
Empty Stacker	14	12

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Yüksel Nuri PEKER
Adres	Yenimahalle 101. Cad. 5307 Sok. No: 5 33100 MERSİN
Telefon, Faks	0.324.241 29 00 - 0.324.232 46 71
E-posta	npeker@mersinport.com.tr
Web adresi	www.mersinport.com.tr

ÜYELERİMİZ



MESBAŞ - MERSİN SERBEST BÖLGE KURUCU VE İŞLETİCİSİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	MESBAŞ - Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş.
Koordinatlar	36° 46' 20" N - 34° 39' 00" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Katı Yük, Dökme Sıvı
Elleçleme Kapasitesi (Ton/yıl)	2.000.000
Depolama Sahası	---
Gümrüklü Alan	---
Açık Saha	6.000 m ²
Toplam Liman Sahası	38.532 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	521 m + 100 m
Maksimum Draft	-9.8 m

Ekipmanlar	Adet	(ton)
Mobil Vinç	2	40
Mobil Vinç	2	70

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Edvar MUM
Adres	MESBAŞ İdari Binası Serbest Bölge Girişi Akdeniz - Mersin
Telefon	0.324.238 74 00
Faks	0.324.238 74 10
E-posta	mail@mesbas.com.tr
Web adresi	www.mesbas.com.tr



MMK METALURJİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	MMK Metalurji San. Tic. ve Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	36° 46' 51.7" N - 36° 11' 12" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Ro-Ro, Hurda Metaller, Demir-Çelik Ara Malları ve Ürünleri, Dökme Ürünler, Yaş Sebze ve Meyve, Konteyner

Elleçleme Kapasitesi

Genel Yük (Ton/yıl)	4.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Toplam Liman Sahası	40.000 m ²
Kapalı Ambar	15.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	20.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri	Boy (Metre)	En (Metre)	Max. Draft (Metre)
1 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
2 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
3 No.lu İskele	155	30	(-6,20)
4 No.lu İskele	200	17	(-9,00)
5 No.lu İskele	200	17	(-11,50)
6 No.lu İskele	160	17	(-12,00)
7 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
8 No.lu İskele	265	42	(-14,00)

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton/gün)	Açıklama
Vinçler	6	5.000, 6.000	Sennebogen 6180 R special, Sennebogen 880EQ, Liebherr LHM 280, ECRANE 9317
	7	3.000, 2.000	Liebherr LH 110 C, Liebherr LH 110 M, Liebherr LH 50 C, Liebherr LH 50 M, Liebherr LH 24 M

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gürol ÇETİN
Adres	Özerli Mah. Alparslan Türkeş Blv. No: 342/91 31600 Dört Yol-Hatay
Telefon	0.326.770 10 00-1513
Faks	0.326.718 16 18
E-posta	gurolcetin@mmkturkey.com.tr
Web adresi	www.mmkturkey.com.tr

ÜYELERİMİZ



NEMPORT LİMAN İŞLETMELERİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Nemport Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nakl. Tic. A.Ş.
Koordinatlar	38° 46' 07" N - 26° 55' 51" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Proje Yükleri

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	750.000
Genel Yük (Ton/yıl)	1,000.000
Toplam Liman Sahası	160.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	100.000 m ²
Kamyon Park Alanı	5.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.080 m
Genişlik	40 m
Maksimum Draft	-21,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
SSG	2	65 TON
Vinç (MHC)	5	4x100 T - 1x140 T
E-RTG	5	6+1 Kat - 7 Yan
Dolu Stacker	9	5 Kat 45 TON
Boş Stacker	2	6 Kat 10 TON
Boş Stacker (Asansörlü)	4	8 Kat 9 TON
Aktarma Aracı	45	60 TON

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Hakan TURUNÇ
Adres	Siteler Mah. Kardeşlik Cad. No: 12 Nemrut Körfezi Aliağa 35800 İZMİR
Telefon	0.232.618 3001
Faks	0.232.618 3020
E-posta	hturunc@nemport.com.tr
Web adresi	www.nemport.com.tr



NUH ÇİMENTO (NUHPORT)

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Nuh Çimento San.A.Ş.
Koordinatlar	40° 46,5' N - 29° 36,5' E
Elleçlenen Yük	Kuru Dökme Yük, Genel Yük

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000
Toplam Liman Sahası	57.000 m ²
Antrepo	5.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	595 m
Maksimum Derinlik	16 m

Ekipmanlar

	Adet	Kapasite
Ameco Vinç ve Konveyör Hattı.	1	800 Ton/Sa
Liebherr Vinç LPS 400	1	Swl 104 Mt
Liebherr Vinç LPS 250	1	Swl 64 Mt
Mobil Vinç	4	Swl 7 Mt
Forklift	5	8 Mt - 3 Mt

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Abdulhamit AKÇAY
Adres	NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. - Liman Tesisleri, Hacı Akif Mh. D-100 Karayolu Cd. No:92 41800 Hereke - KOCAELİ
Telefon	0.262.316 20 00
Faks	0.262.16 25 30
E-posta	nuhport@nuhcimento.com.tr
Web adresi	abdulhamit.akcay@nuhcimento.com.tr www.nuhcimento.com.tr

ÜYELERİMİZ



QTERMINALS ANTALYA

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	36° 50' N - 30° 36' 5" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Kuru-Sıvı, Genel Yük, Proje Kargo, Kurvaziyer, Ro-Ro, Petrol/Ürün Tankeri(Asfalt için), Madeni ve Bitkisel Yağ Taşıyan Petrol/Ürün/Kimyasal Tankeri (Gas free yapılmış), Balıkçı Gemileri (Balık Nakliye/İşleme), Römorkörler/Hizmet Gemilerinin yanaşıp kalkmasına yönelik olmak üzere, Yük Taşıma Barcı (İten-Çeken römorkörler 7/24 rıhtımda iken barca bağlı hazır olmak kaydıyla)

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	350.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	4.000.000
Yolcu	600.000
Toplam Liman Sahası	201.125 m ²
Depolama Sahası	80.000 m ²
Gümrüklü Alan	Tümü
Geçici Gümrüklü Kapalı Depo	1440 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²
CFS Sahası	50.000 m ²
Gümrüksüz Kapalı Depo	6.729 m ²
Limn Dışı Terminal	0 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.117 m
Maksimum Draft	9,50 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasiteler (ton)
Mobil Vinç	6	40 - 150
Ekskavatör	9	5 - 15
Stacker	6	45
Side Lifter	2	8
Mini Yükleyici	3	1,4 m ³
Last. Yükleyici	2	2,5-5,5 m ³
Forklift	35	3-5-10-25-33

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Özgür SERT
Adres	Limn Mh. Liman cad. 07130 Konyaaltı - ANTALYA
Telefon, Faks	0.242.259 13 80 - 0.242.259 11 83
E-posta	ozgurs@portakdeniz.com
Web adresi	https://www.QTerminals-Antalya.com



PORT YARIMCA RO-RO TERMİNALİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Oyak Nyk Ro-Ro Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	29° 45' 253" E - 40° 45' 731" N
Elleçlenen Yük	Ro-Ro

Elleçleme Kapasitesi

Araç (Adet/Yıl)	780.000
Toplam Liman Sahası	235.000 m ²
Çok Katlı Otopark	260.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	540 m
Mak. Draft	-12 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
------------	------	----------------

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökalp SÖZEN
Adres	Mimar Sinan Mah. Seramik Cad. No: 2 Körfez - KOCAELİ
Telefon	0.216.510 24 61
Faks	0.216.510 24 73
E-posta	gsozen@oyakport.com
Web adresi	www.oyakport.com.tr

ÜYELERİMİZ



HOPAPORT

PARK DENİZCİLİK ve HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	41° 24' 45" N - 41° 21' 45" E
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner, Proje

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	320.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000
Toplam Liman Sahası	216.000 m ²
Depolama Sahası (Açık Saha)	102.462 m ²
Kapalı Ambar	18.220 m ²
Genel Antrepo	5.000 m ² + 22.000 m ³
Tahıl Depolama(Silo)	10 x 1000 Ton
Çimento Terminali (Silo)	7.700 Ton
Tank Terminali	32.000 m ³
LPG Terminali	2 x 210 m ³

Rıhtım ve İskele Özellikleri

Uzunluk	1.346 m
Maksimum Draft	-10 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Rıhtım Vinci	2(1+1)	10-25
Coles Vinç	3(2+1)	10-25
Sennebogen 835	1	7

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Kişi	Meriç Burçin ÖZER
Adres	Ortahopa Mah. Liman Cd. 08600 Hopa - ARTVİN
Telefon, Faks	0.466.351 22 59 - 0.466.351 47 91
E-posta	meric.ozer@hopaport.com.tr hopaport@hopaport.com.tr
Web Sitesi	www.hopaport.com.tr



PETKİM LİMANI

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Petkim Petrokimya Holding A.Ş.
Koordinatlar	38° 46.550' N - 026° 55.408' E pozisyonundaki liman feneri ve denizdeki 38° 46' 30"N - 026° 55' 30" E noktasını karadaki 38° 46' 30" N - 026° 55' 49" E noktasına bağlayan alan içerisinde kurulmuştur
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Proje Yükleri, Konteyner, Sıvı Kimyasal, LPG

Elleçleme Kapasitesi	7.000.000 Ton/yıl (Toplam)
----------------------	----------------------------

Rıhtım-İskele Özellikleri

	Rıhtım-II	Rıhtım-III/1	Rıhtım -III/2 (tuz)	İskele-IV	İskele-V
Uzunluk (m)	175	175	120	90	221
Maksimum Derinlik (m)	10	9.5	5.5	İNŞAAT HALİNDE	10

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Erdem KARAMAN
Adres	Petkim Petrokimya Holding A.Ş, Siteler Mah. Necmettin Giritlioğlu Cad. No: 6/1, SOCAR Türkiye Aliğa Yönetim Binası 35800 Aliğa - İZMİR
Telefon	0.232.616 12 40 (2690)
Faks	0.232.616 36 53
E-posta	liman@petkim.com.tr erdem.karaman@socar.com.tr
Web adresi	https://app.petkim.com.tr/liman/

ÜYELERİMİZ



POLİPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Poliport Kimya Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' N & 29° 31' E
Elleçlenen Yük	Kuru/Sıvı-Dökme; Genel Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Dökme Sıvı Kimyasal-Akaryakıt (Ton/yıl)	2.500.000
Tank Depolama Kapasitesi	271.827m ³
Toplam Liman Sahası	230.000 m ²
Gümrüklü Kapalı Ambar	5.500 m ²
Gümrüklü Açık Alan	37.460 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.200 m
Maksimum Draft	Min 11.0 Max 27,0 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	6	10-124

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Burak DEMİRALP, Süleyman ÇOKAN
Adres	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım Liman Cd. No: 7 Dilovası / KOCAELİ
Telefon	0.262.679 71 00
Faks	0.262.754 52 25
E-posta	bdemiralp@poliport.com scokan@poliport.com
Web adresi	www.poliport.com



RODA LİMAN

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 24" N - 29° 05" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük ve Dökme Yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/yıl)	200.000
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Toplam Liman Sahası	211.000 m ²
Kapalı & Yarı Kapalı Ambar	11.500 m ²
Gümrüklü Açık Alan	110.000 m ²
Gümrüksüz Açık Alan	76.000 m ²
A tipi Gümrüklü Antrepo kapalı alan	23.000 m ²
A tipi Gümrüklü Antrepo açık alan	3.200 m ²
Kapalı Serbest Depo	15.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.200 m
Maksimum Draft	-14,5 m

Ekipmanlar

Adet	Kapasite (ton)	
Mobil Vinç (MHC)	5	100
Mobil Vinç (Ekskav.)	4	10-12
RTG	2	40
Reachsteaker (Dolu)	4	45
Reachsteaker (Boş)	1	10
Çekici	14	Kalmar & Mercedes
Dorse	21	Konteyner & Sal & Tipping Şase
Loder	21	19 ton - 6 m ³
Portal Vinç	1	30-35
Ağır Yük Forklifti	2	22-32
Hafif Yük Forklifti	3	2-7
Tavan Vinci	12	5-35
Dar Koridor İstif Makinası	13	2
Elektrikli transpalet	2	2,5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ali AÇIL
Adres	Ata Mah. 146 Nolu Sokak No: 5 16600 Gemlik - BURSA
Telefon, Faks	0.224.519 0030 - 0.224.519 0031
E-posta	info@rodaport.net
Web adresi	www.rodaport.com

ÜYELERİMİZ



ROTA LİMANI - YARIMCA

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Rota Liman Hizmetleri Sanayi Anonim Şirketi
Koordinatlar	40° 46' 16" N - 29° 43' 23" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Yük

Elleçleme Kapasitesi 3.000.000 Ton/Yıl

Toplam Liman Sahası	84.659 m ²
Gümrüklü Kapalı Alan	24.575 m ²
Gümrüklü Açık Alan	25.150 m ²
Gümrüksüz Açık	25.962 m ²
Gümrüksüz Kapalı Alan	8.672 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	610 m
Maksimum Draft	20 m

Ekipmanlar	Adet	Ekipmanlar	Adet
Linde Forklift (2,3,5,6 ton)	15	Caterpillar 914 Loader	1
Clark (13,5 ton)	1	Caterpillar 307 Excavatör	3
Kalmar (20 ton)	1	Caterpillar D4 Dozer	1
Bobcat	1	600 T/Hour Siwertell Unldr	2
Caterpillar 908	1	300 T/Hour Siwertell Unldr	1
Volvo L110	1	Liebherr CBG30	1
Volvo L120	1	Caterpillar 930 K Loader	2
Telehandler	1		

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ian JAMES - Serhan ÇİLENGİR
Adres	Atalar Mah. Sahil Cd. Liman Mevkii Rota Limanı 41740 Körfez - KOCAELİ
Telefon	0.262.528 10 07
Faks	0.262.528 6199
E-post	ian.james@yilport.com serhan.cilengir@yilport.com
Web adresi	www.yilport.com



RUBIS TERMİNAL

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Rubis Terminal Petrol Ticaret Ve Sanayi A.Ş.
Koordinatlar	İskele 1 no'lu Yanaşma Platformu (YP1) 36° 08' 02,25" E - 36° 08' 04,09" E 36° 50' 12,14" N - 36° 50' 14,35" N 36° 08' 04,76" E - 36° 08' 00,56" E 36° 50' 13,61" N - 36° 50' 12,88" N İskele 2 no'lu Yanaşma Platformu (YP2) 36° 08' 35,07" E - 36° 08' 35,51" E 36° 50' 31,56" N - 36° 50' 33,27" N 36° 08' 36,37" E - 36° 08' 34,21" E 36° 50' 32,33" N - 36° 50' 33,28" N İskele 3 no'lu Yanaşma Platformu (YP3) 36° 08' 54,54" E - 36° 08' 55,10" E 36° 50' 43,17" N - 36° 50' 44,66" N 36° 08' 55,84" E - 36° 08' 53,87" E 36° 50' 43,93" N - 36° 50' 43,90" N
Elleçlenen Yük	Ham petrol ve akaryakıt ürünleri
Kapasite	650,000 m ³
Toplam Liman Sahası	62,251 m ²
Gümrüklü Açık Alan	222,576 m ²
Rıhtım-İskele	2,300 m. Uzunluğunda 6 yanaşma platformu ile 1,000-230,000 deplasman tonajdaki gemilerin yanaşmasına uygundur.
Max. Draft	YP1: 16,5 m. YP2: 12,5 m. YP3: 7,5 m.

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Erkin ÖZÇELİK
Adres	Yeşilköy Mah. Kırıkköprü Çankaya Cad. No: 151 31650 Dört Yol - Hatay
Telefon	0.326.734 16 20
Faks	0.326.734 16 27
E-posta	erkin.ozcelik@rubis-terminal-tr.com
Web adresi	www.rubis-terminal-tr.com

ÜYELERİMİZ



SAMSUNPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Samsunport - Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	41° 18' 00" K - 36° 22' 00" D
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Dökme Yük (Katı/Sıvı, Ro-R, Tren Ferry, Yolcu, Canlı Hayvan, Yat

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	250.000
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	11.500.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	50.000
Araç/Yolcu	50.000/10.000
Toplam Liman Sahası	445.000 m ²
Kapalı Ambar	51.500 m ²
Dikey Silo (Ton)	60.000

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.756 m
Maksimum Draft	12,00 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	25	5 - 124

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Berzan AVCI
Adres	Hançerli Mah. Sahil Yolu Sk. No: 35 55100 İlkadım - SAMSUN
Telefon	0.362.445 14 00
Faks	0.362 445 14 08
E-posta	info@samsunport. com.tr
Web adresi	www.samsunport.com.tr



SOCAR TERMINAL

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	SOCAR Aliğa Liman İşl. A.Ş.
Koordinatlar	38° 46' 44" N - 26° 55' 51" E
ElleçlenenYük	Konteyner, Genel Yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/yıl)	1.500.000 TEU
Toplam Liman Sahası	420.000 m ² (20.000 m ² gümrüksüz saha)
Kapalı Ambar	225 m ²
Gümrüklü Açık Alan	400.000 m ²
Tır Park Alanı (Pre-gate)	30.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	700 m (Konteyner) / 150 m (Genel Yük)
Maksimum Draft	-16 m (Konteyner) / -10 m (Genel Yük)

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
STS-Liman Vinci	3	70
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	10	45
Reach Stacker	3	45
Boş Kont. İstifleme Ekipmanı	3	8
Çekici	26	50

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Arcan FAYATORBAY
Adres	Siteler Mahallesi Kardeşlik Caddesi No: 16 35800 Aliğa -İZMİR
Telefon	0.232.455 65 55
E-posta	izmir@socarterminal.com
Web adresi	www.socarterminal.com

ÜYELERİMİZ



SOLVENTAŞ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Solventas Teknik Depolama A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 0,34" N - 29° 32' 40" E
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı, Kuru Kimyasal

Elleçleme Kapasitesi

Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.000.000
Toplam Liman Sahası	24.000 m ²
Kapalı Ambar	1.579 m ²
Gümrüklü Açık Alan	24.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	505 m
Maksimum Draft	11 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Elif ARTAN
Adres	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım Tuna Cad. No: 7 41455 Dilovası - Kocaeli
Telefon	0.262.648 27 00
Faks	0.262 648 27 95
E-posta	elif.artan@solventas.com.tr
Web adresi	www.solventas.com.tr



TOROS TARIM CEYHAN TERMİNALİ (TOROSPORT CEYHAN)

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Ceyhan)
Koordinatlar	Batı İskele (Kara/İskele Ucu) 36° 55' 00" N - 35° 58' 54" E, 36° 54' 24" N - 35° 59' 06" E Doğu İskele (Kara/İskele Ucu) 36° 55' 12" N - 35° 59' 18" E, 36° 54' 30" N - 35° 59' 34" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Kuru Dökme, Proje Yükleri, Sıvı Dökme

Elleçleme Kapasitesi

K. Dökme ve G. Kargo (Ton/yıl)	26.000.000
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	13.500.000
Toplam Liman Sahası	700.000 m ²
Depolama Sahası	750.000 m ² - açık depolama sahaları
Kapalı Ambar	40.480 m ³ - kimyasal ürün depolama tankları 60.751 m ² - katı dökme ürün depoları
Genel Antrepo	219.679 m ³ - depolama tankları 10.500 m ² - kapalı tahıl ve yem hammaddeleri depoları 40.000 m ² - açık dökme ürün sahaları
Gümrüklü Alan	28.100 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	30.000 m ²
Ekipman Park Alanı	10.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.465 m
Maksimum Draft	15,00 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Saip Onurhan KADIOĞLU
Adres	Sarımazı Mahallesi Ceyhan ADANA
Telefon	0.322.634 22 22 (dahili: 231)
Faks	0.322.634 23 23
E-posta	s.onurhan.kadioglu@toros.com.tr
Web Adresi	www.torosterminal.com.tr

ÜYELERİMİZ



TOROS TARIM SAMSUN TERMİNALI (TOROSPORT SAMSUN)

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Samsun Terminali)
Koordinatlar	36° 27' 24" E - 41° 15' 02" N
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Kuru Dökme, Proje Yükleri, Sıvı Dökme

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Katı ve G. Kargo	4.608.000 ton/yıl
Dökme Sıvı	3.650.000ton/yıl
Toplam Liman Sahası	1.189.000 m ²
Depolama Sahası	223.000 m ² - açık depolama sahaları
Kapalı Ambar	96.825 m ³ - kimyasal depolama tankları 40.951 m ² - katı dökme ürün depoları
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.215 m ²
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Rıhtım Uzunluk	408 m
Maksimum Derinlik	19 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Hüseyin BAYRAKLI
Adres	Büyüdere Caddesi, Tekfen Tower, 19. Kat 4. Levent, ŞİŞLİ - İSTANBUL
Telefon	0.212.357 02 02 / Dâhili: 260
Faks	0.212.357 02 31 - 32
E-posta	huseyin.bayrakli@toros.com.tr
Web Adresi	www.torosterminal.com.tr



ULUSOY ÇEŞME LİMAN İŞLETMESİ A.Ş

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.
Koordinatlar	38° 19' 30" N - 26° 17' 44" E
Elleçlenen Yük	Araç, Yolcu
Toplam Liman Sahası	80.000 m ²

İskeleler

1- Ana iskele	322.0 mt x15 mt. (1 adet Dolfen) Derinlik: 8.0-16mt
2- Ro-Ro İskelesi	213.0 x 8,60 mt. (5 adet Dolfen) Derinlik: 9.0-16 mt
3- Küçük İskele	50.0 mt x 5 mt. Maksimum Draft: 7.0 mt

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Celal ULAŞ
Adres	Musalla Mah. 1107 Sokak No: 2 ÇEŞME - İZMİR
Telefon	0.0232.712 87 49
Faks	0.232.712 04 27
E-posta	cesmeport@ulusoysealines.com
Web adresi	www.ulusoycesmeport.com

ÜYELERİMİZ



YEŞİLYURT PORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Yeşilyurt Demir Çelik End. ve Liman İşl. Ltd. Şti.
Koordinatlar	45° 15' 14" N - 36° 26' 66" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük ve Genel Kargo

Elleçleme Kapasitesi 8.000.000

Kuru Yük (Ton/yıl)	
Genel Yük (Ton/yıl)	
Toplam Liman Sahası	210.000 m ²
Depolama Sahası	115.000 m ²
Kapalı Ambar	33.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	15.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.000 m ²
Gümrüksüz Alan	100.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Toplam Uzunluk	950
Maksimum Draft	-20

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	12	15-180 Ton
Forklift	6	5-17 Ton
Eskavatör	5	130-240 HP
Loder	14	80-270 HP
Damperli Kamyon	19	25-150 Ton

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Salih CENGİZ - Liman İşletme Müdürü
Adres	Organize Sanayi Bölgesi Kutlukent - SAMSUN
Telefon, Faks	0.362.266 43 55 - 0.362.266 55 62
E-posta	salihcengiz@yesilyurtliman.com
Web adresi	www.yesilyurtliman.com



YILPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Yilport Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 3.76 N" - 29° 31' 57.02" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Kuru Dökme Yük, Sıvı Yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	600.000
Toplam Liman Sahası	310.337 m ²
Kapalı Ambar	1000 m ² tam kapalı / 2000 m ² sundurmalı alan 2000 m ² Gümrüksüz Depo
Genel Antrepo	4400 m ² A tipi Genel Antrepo kapalı/2700 m ² açık
Gümrüklü Açık Alan	237.000 m ²
Gümrüksüz Açık Depo Alanı	61.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.455 m
Maksimum Derinlik	27 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
STS	8	70
RTG	23	41
REACH STACKER	5	45
EMPTY HANDLER	2	8

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ian JAMES
Adres	Dilovaşı Organize Sanayi Bölgesi 1.Kısım Göksu Cd. No: 18 Dilovaşı 41455 KOCAELİ
Telefon, Faks	0.262.679 76 00 - 0.212.290 30 80
e-posta	ian.james@yilport.com
Web adresi	www.yilport.com

ÜYELERİMİZ



ZEYPORT ZEYTİNBURNU LİMAN İŞLETMELERİ

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Zeyport Zeytinburnu Liman İşlt. San.ve Tic. A.Ş
Koordinatlar	40° 58,8' N - 028° 53,9' E
Elleçlenen Yük	Feribot/Yolcu, Ro-Ro, Genel Kargo

Elleçleme Kapasitesi	180 TIR/Gün (Ro-Ro Taşımacılığı)
Araç (Araç/yıl)	65.700/Yıl
Toplam Liman Sahası	46.000 m ²
Depolama Sahası	1.500 m ²
Kapalı Ambar	780 m ²
Genel Antrepo	1.000 m ²
Gümrüklü Alan	27.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

	Her biri 112 m uzunluğunda 5 ad. parmak iskele (Kapasite 10 gemi) 4 ad Ro-Ro rampası 112 m
Maksimum Draft	Maks. 7,00 m. Safe Berth: 6,00 m.

Ekipmanlar	Mobil Vinç cap. 16 TON Forklift cap.5 M/T
-------------------	--

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Şahin AKTAN, Recep DÜZGİT
Adres	Sahil Kennedy Caddesi Liman Sokak Zeytinburnu - İSTANBUL
Telefon	0.212.679 90 01
Faks	0.212.679 90 00
E-posta	operation@zeyport.net
Web adresi	www.zeyport.net

**TABLolar
VE ŞEKİLLER
LİSTESİ**

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1.	Mal Ticareti Hacmi ve Reel GSYİH, 2017-2021 (%)	24
Tablo 1.2.	Dünya mal ihracat ve ithalatında en önemli ülkeler (2020, milyar \$)	30
Tablo 1.3.	Dünya hizmet ihracat ve ithalatında en önemli ülkeler (2020, milyar \$)	32
Tablo 1.4.	Türkiye'nin GSYİH Gelişimi	33
Tablo 1.5.	2013-2020 Yılları Arasında Gerçekleşen Dış Ticaret Verileri (Milyon \$)	34
Tablo 1.6.	Bölgeler Bazında Dış Ticaret (Milyon \$)	35
Tablo 1.7.	En Çok Dış Ticaret Yapılan İlk 10 Ülke (Milyon \$)	37
Tablo 1.8.	Dış Ticaretimizde İlk 10 Sırada yer alan İllerimiz (Milyon \$)	38
Tablo 1.9.	Dış Ticaretimizde 2020 ve 2021 Yılı ilk Çeyreklerinin Karşılaştırması (Milyon \$)	39
Tablo 1.10.	Dış Ticaretimizdeki İlk 10 Fasıll (Milyon, \$)	40
Tablo 1.11.	Taşıma Şekillerine Göre İhracat (Milyon \$)	41
Tablo 1.12.	Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyon \$)	42
Tablo 1.13.	Dış Ticarete Taşıma Türlerine ve Rejimlere Göre Bedel Payları (%)	42
Tablo 1.14.	Dış Ticarete Taşıma Türlerine ve Rejimlere Göre Ağırlık Payları	43
Tablo 2.1.	Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton)	46
Tablo 2.2.	Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)	48
Tablo 2.3.	İlk 16 ülke filo istatistiği ve filo değerleri (2020, 1000 GT ve üzeri)	51
Tablo 2.4.	Dünya filosu bayrak sicili (100 GT ve üzeri)	52
Tablo 2.5.	Konteyner Hat Operatörleri (Mayıs 2021)	53
Tablo 2.6.	Gemi tipleri ve tonajlarına göre yeni gemi inşa teslimleri, 2019 (1000 GR)	54

Tablo 2.7.	Hurdaya ayrılması için satılan gemi tipleri ve tonajı, 2019 (1000 GR)	56
Tablo 2.8.	Majör ve minör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)	57
Tablo 2.9.	Majör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)	58
Tablo 2.10.	Rotalar bazında konteyner taşıma payları (milyon TEU)	60
Tablo 2.11.	Ana rotalarda konteyner ticareti (2014-2020 milyon TEU)	61
Tablo 2.12.	Mayıs 2021 itibari ile mevcut ittifakların küresel kapasiteleri (TEU)	64
Tablo 2.13.	Tanker taşımacılığı (milyon ton)	65
Tablo 2.14.	Petrol ve doğal gazda en önemli üreticiler ve tüketiciler (2019, %)	65
Tablo 2.15.	Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 13 liman (milyon ton)	68
Tablo 2.16.	En fazla konteyner elleçleyen limanlar (Milyon TEU)	69
Tablo 2.17.	Tahmini Gelişim Kapasitesi 2019-2024 (Milyon TEU ve Dünya Payı)	70
Tablo 2.18.	Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu 2018-2019 (Milyon TEU-%)	72
Tablo 2.19.	Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda sıvı yük elleçlemeleri (Ton)	73
Tablo 2.20.	Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda kuru dökme yük elleçlemeleri (Ton)	73
Tablo 2.21.	2020 yılında Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman	74
Tablo 2.22.	Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri (1000 TEU)	75
Tablo 3.1.	Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlere göre dağılımı	80
Tablo 3.2.	Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma	83
Tablo 3.3.	Limanlarımızda elleçlenen yükün tiplerine göre yük dağılımı	84
Tablo 3.4.	Limanlarımızda en yüksek oranda elleçlenen yük tipleri	85
Tablo 3.5.	Liman başkanlıkları yük sıralaması	86
Tablo 3.6.	Bölgeler bazında yük elleçlemeleri	87
Tablo 3.7.	Alt bölgeler itibarı ile terminal sayısı	88

**TABLolar
VE ŞEKİLLER
LİSTESİ**

Tablo 3.8.	Alt Bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yük miktarı	89
Tablo 3.9.	Limanlarımızda elleçlenen yükün ülkeler bazında dağılımı	90
Tablo 3.10.	Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limanlarımız	93
Tablo 3.11.	Türkiye’de konteyner elleçleyen limanlardaki yük gelişimi	96
Tablo 3.12.	Transit konteyner elleçlemeleri	97
Tablo 3.13.	Yıllar itibarı ile sıvı dökme yükün gelişimi	98
Tablo 3.14.	Petrol ürünleri elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar	99
Tablo 3.15.	Sıvı kimyasal yük elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar	99
Tablo 3.16.	Yurtdışı Düzenli Hatlar bazında Ro_Ro istatistikleri	103
Tablo 3.17.	Limanlarımızda gerçekleşen yurtdışı bağlantılı araç elleçlemeleri	104
Tablo 3.18.	Liman bazında araç elleçlemeleri	105
Tablo 3.19.	Hatlar bazında kabotajda taşınan araçlar	106
Tablo 3.20.	Kabotaj hatlarında yolcu taşıma istatistikleri	111
Tablo 4.1.	Küresel Risk Raporuna Göre Riskler	114
Tablo 4.2.	Ciddi Düzeydeki Siber Saldırıların Sayısı (Mayıs 2006-Aralık 2020)	116
Tablo 4.3.	2011 yılında Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Emisyon Oluşumu	135
Tablo 4.4.	MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ekleri)	141

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1.	Dünya Mal Ticareti Hacmi (İndeks, 2015=100)	21
Şekil 1.2.	Bölgelere Göre Mal İhracatı ve İthalatı (İndeks, 2015=100)	28
Şekil 1.3.	Dünya Mal Ticaretinin Yıllık Gelişimi (Dolar değeri bazında değişim)	29
Şekil 1.4.	Dünya Hizmet Ticaretinin Yıllık Gelişimi (Dolar değeri bazında değişim)	31
Şekil 2.1.	2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı	47
Şekil 2.2.	Dünya gemi filosu gelişim grafiği	48
Şekil 2.3.	Gemi tiplerine göre ortalama yaş ve kapasite grafiği	50
Şekil 2.4.	Aliğa'da sökülen kruvaziyer gemileri	57
Şekil 2.5.	Minör dökme yükler	59
Şekil 2.6.	Konteyner taşımacılığındaki gelişim	60
Şekil 2.7.	Konteyner taşımacılığında bölgesel gelişim senaryoları	63
Şekil 2.8.	Dünyada artan kruvaziyer yolcu sayısının grafiği (milyon yolcu)	67
Şekil 2.9.	Kruvaziyer hatlarının bölgesel dağılımı (%)	67
Şekil 2.12.	Küresel konteyner elleçleme tahmini	70
Şekil 3.1.	Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar	78
Şekil 3.2.	On yıllık dönemde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı	79
Şekil 3.3.	1, 5 ve 10 yıllık dönemde elleçlenen yük artış oranları	79
Şekil 3.4.	Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımı	80
Şekil 3.5.	Limanlarımızda elleçlenen yüklerin rejimlerine göre 1- 5 ve 10 yıllık dönemde değişim oranları	81
Şekil 3.6.	Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre on yıllık büyüme hızı	81
Şekil 3.7.	Limanlarımızdaki yük dağılımı	83

**TABLolar
VE ŞEKİLLER
LİSTESİ**

Şekil 3.8.	2016-2020 yıllarında yük gelişimi	84
Şekil 3.9.	Bölgeler bazında yük elleçleme oranları	86
Şekil 3.10.	Liman alt bölgeleri	87
Şekil 3.11.	Alt Bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yükün oransal dağılımı	89
Şekil 3.12.	Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız	92
Şekil 3.13.	Bölgeler itibarı ile genel kargo (+kuru dökme) yüklerinin oransal dağılımı	92
Şekil 3.14.	Konteyner elleçleyen limanlarımız	94
Şekil 3.15.	Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları	94
Şekil 3.16.	Türk limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi	95
Şekil 3.17.	Sıvı yük elleçleyen limanlarımız	98
Şekil 3.18.	Tekerlekli yük elleçleyen limanlarımız	101
Şekil 3.19.	RO-RO taşımalarımız	102
Şekil 3.20.	RO-RO taşımacılığı yapılan yurtdışı limanların payları	102
Şekil 3.21.	Yolcu limanları	108
Şekil 3.22.	Kruvaziyer yolcu sayısındaki değişim (yolcu)	109
Şekil 4.1.	Denizcilik Çevresi	119
Şekil 4.2.	Emniyet ve güvenlik	123
Şekil 4.3.	Risk Yönetim Rejimi	126



TÜRKIYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ



WE CARE, THE SERVICES YOU NEED!

A Vertically Integrated Maritime Service Company





TÜRKiYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ

Merdivenköy Mah. Nur Sk. Business İstanbul Sitesi A Blok No: 1A D.1101,
34732 Kadıköy, İstanbul
Tel: 0(216) 455 71 02 - 03 Faks: 0(216) 455 65 02
www.turklim.org / turklim@turklim.org