



TÜRKİYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ



TÜRKİYE LİMANCILIK SEKTÖRÜ 2023 RAPORU

Sürdürülebilir Limanlar

Limanlarda Deniz Taşıtlarına Enerji Verilmesini Sağlayan Çevreci Çözümler Sunuyoruz.

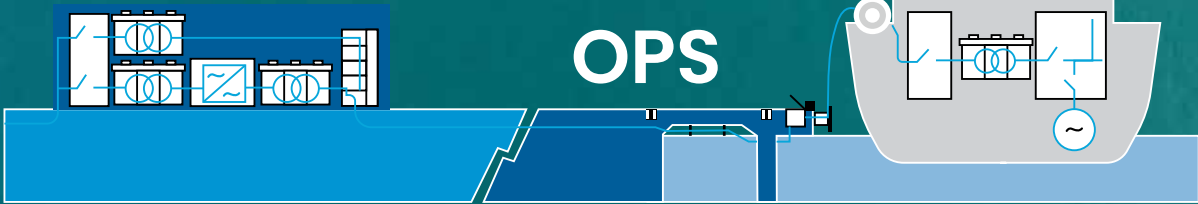


1. Giriş ve Şebeke Bağlantısı
2. Giriş Trafosu
3. Seapower Frekans Konvertörü
4. Çıkış Trafosu
5. Terminal Çıkışları

Limanlarda kıydan gemilerin elektrik ile beslenmesi sisteminin avantajları nelerdir?

- Limanlarda gemi makinelerinin oluşturduğu emisyonunun (SOx, NOx, PM, CO2) ortadan kaldırılması sağlanmaktadır.
- Limanlarda yükleme ve tahliye yapan gemilerin neden olduğu gürültü ve titreşimin ortadan kaldırılması sağlanmaktadır.
- Çalışma koşullarının ve güvenliğinin iyileştirilmesini sağlamaktadır.
- Gemilerin IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) standartlarına uygunluğunu sağlamaktadır.

**Basit,
Tak ve Çalıştır
Sistem**





TÜRKİYE LİMAN İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ

TÜRKİYE LİMANCILIK SEKTÖRÜ 2023 RAPORU

Sürdürülebilir Limanlar



İÇİNDEKİLER

Şekiller Listesi	3
Tablolar Listesi	4
Sunuş	6
Önsöz	9
Üyelerimiz	10
Yönetici Özeti	11

1. BÖLÜM: GÜNCEL GELİŞMELER	16
1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler	23
1.1.1. Genel Ekonomik Değerlendirme	23
1.1.2. Küresel Ticarete Beklentiler, Öngörüler ve Eğilimler	29
1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler	34
1.3. 2023 yılı Lojistik Performans İndeksi (LPI) Raporunda Türkiye'nin Yeri	41

2. BÖLÜM: DÜNYADA DENİZCİLİK VE LİMANCILIK SEKTÖRÜ	45
2.1. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler	50
2.1.1. Kuru Dökme Yükler	65
2.1.2. Konteyner	68
2.1.3. Sıvı Yükler	69
2.1.4. Kruvaziyer Sektörü	70
2.2. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler	72
2.2.1. Majör Limanlardaki Gelişmeler	72
2.2.2. Limanlardaki Gemi Performansları	79
2.3. Düzenli Hat Deniz Taşımacılığı Bağlantı Endeksinde (LSCI) Türkiye	84

3. BÖLÜM: TÜRK LİMANCILIK SEKTÖRÜ	88
3.1. Türkiye Limanlarındaki Gelişmeler	91
3.2. Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları	103
3.3. Konteyner Limanları	104
3.4. Sıvı Yük Limanları	109
3.5. Tekerlekli Yük Limanları	117
3.6. Yolcu Limanları	122

4. BÖLÜM: SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMANLAR	129
4.1. Sürdürülebilirlik	133
4.2. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri	135
4.3. Sürdürülebilir Limanlar	138

5. BÖLÜM: LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN GÜNDEMİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	158
---	------------

ŞEKİLLER LİSTESİ

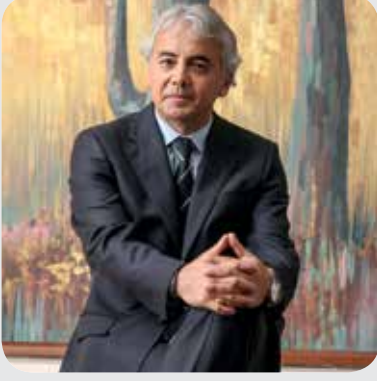
Şekil 1.1.	Gelişim projeksiyonları	24
Şekil 1.2.	Küresel ticarete eğilim	29
Şekil 1.3.	Ticaretteki toparlanma	30
Şekil 1.4.	WTO Küresel ticaret gelişim projeksiyonu	31
Şekil 1.5.	LPI'nin girdi ve çıktıları	41
Şekil 1.6.	Türkiye'nin LPI değerindeki gelişim	42
Şekil 2.1.	Deniz Ticareti ve GSYH ilişkisi	50
Şekil 2.2.	2022 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı	52
Şekil 2.3.	Yük tiplerine göre yıllık gelişim	53
Şekil 2.4.	Global ticaret filosunun yıllık değişimi	56
Şekil 2.5.	Ticaret filosunun ortalama yaş gelişimi, 2011-2022	57
Şekil 2.6.	Konteyner gemisi kapasite beklentileri	62
Şekil 2.7.	Gemi sefer planlarının küresel güvenilirlik oranı	63
Şekil 2.8.	Dünya limanlarında gerçekleşen geç gemi uğraklarının ortalama gün sayısı	63
Şekil 2.9.	CLIA Kruvaziyer yolcu verileri	71
Şekil 2.10.	Kruvaziyer hatlarının bölgesel dağılımı	71
Şekil 2.11.	Drewry konteyner elleçlemesi projeksiyonu	75
Şekil 2.12.	Konteyner liman elleçlemelerinde bölgesel gelişim senaryoları	75
Şekil 2.13.	Endekslerde Türkiye'nin durumu	85
Şekil 2.14.	Liman bağlantı indeksinde Türkiye liman bölgeleri	85
Şekil 3.1.	Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren TÜRKLİM üyesi limanlar	91
Şekil 3.2.	On yıllık dönemde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı	92
Şekil 3.3.	1,5 ve 10 yıllık dönemde artış oranları	92
Şekil 3.4.	Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımı	93
Şekil 3.5.	Limanlarımızda elleçlenen yüklerin rejimlerine göre gelişim oranları	93
Şekil 3.6.	Limanlarımızda elleçlenen yükün on yıllık büyüme hızı	94
Şekil 3.7.	Limanlarımızdaki yük dağılımı	94
Şekil 3.8.	2017-2022 yıllarında yük gelişimi	96
Şekil 3.9.	Bölgeler bazında yük elleçleme oranları	98
Şekil 3.10.	Liman alt bölgeleri	99
Şekil 3.11.	Alt Bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yükün oransal dağılımı	102
Şekil 3.12.	Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleme izni olan	103
Şekil 3.13.	Bölgeler itibarı ile genel kargo (+kuru dökme) yüklerinin oransal dağılımı	103
Şekil 3.14.	Konteyner elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız	106
Şekil 3.15.	Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları	106
Şekil 3.16.	Türk limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi	107
Şekil 3.17.	Sıvı yük elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız	111
Şekil 3.18.	Tekerlekli yük elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız	117
Şekil 3.19.	Ro-Ro taşımalarımız	118
Şekil 3.20.	Ro-Ro taşımacılığı yapılan yurtdışı limanların payları	118

Şekil 3.21. Yolcu elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız	124
Şekil 3.22. Kruvaziyer yolcu sayısındaki değişim	125
Şekil 4.1. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri	136

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1. IMF ekonomik gelişim projeksiyonları	26
Tablo 1.2. Türkiye'nin GSYİH gelişimi	35
Tablo 1.3. 2013-2022 yılları arasında gerçekleşen dış ticaret verileri	35
Tablo 1.4. En çok dış ticaret yapılan 20 ülke	36
Tablo 1.5. Dış ticaretimizde ilk 10 sırada yer alan illerimiz	38
Tablo 1.6. Dış ticaretimizdeki ilk 10 fasıl	39
Tablo 1.7. Taşıma şekillerine göre ihracat	40
Tablo 1.8. Taşıma şekillerine göre ithalat	40
Tablo 1.9. Dış ticarete taşıma türlerine ve rejimlere göre bedel payları	40
Tablo 1.10. Dış ticarete taşıma türlerine ve rejimlere göre tonaj payları	41
Tablo 1.11. Türkiye'nin LPI değerindeki gelişim	42
Tablo 2.1. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi	52
Tablo 2.2. Uluslararası deniz ticareti gelişim tahminleri	55
Tablo 2.3. Gemi tiplerine göre dünya filosu	56
Tablo 2.4. İlk 25 ülke filo istatistiği ve filo değerleri	58
Tablo 2.5. Dünya filosu bayrak sicili	59
Tablo 2.6. İlk 10 ve Türk konteyner hat operatörleri	60
Tablo 2.7. Şubat 2022 itibari ile mevcut ittifakların küresel kapasiteleri	62
Tablo 2.8. Gemi tipleri ve inşa ülkelerine göre yeni gemi inşa teslimleri	64
Tablo 2.9. Hurdaya ayrılması için satılan gemiler ve söküm ülkeleri	64
Tablo 2.10. Majör ve minör dökme yüklerdeki gelişim	65
Tablo 2.11. Majör dökme yüklerdeki gelişim	65
Tablo 2.12. Majör kuru dökme yük ticareti	67
Tablo 2.13. Minör dökme yükler	68
Tablo 2.14. Rotalar bazında konteyner taşıma payları	69
Tablo 2.15. Ana rotalarda konteyner ticareti	69
Tablo 2.16. Tanker taşımacılığı	70
Tablo 2.17. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 10 liman	72
Tablo 2.18. En fazla konteyner elleçleyen limanlar	74
Tablo 2.19. Bölgelere göre dünya konteyner limanı elleçleme verileri	75
Tablo 2.20. Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu	76
Tablo 2.21. Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman	77
Tablo 2.22. Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri	77
Tablo 2.23. 2022 yılında Karadeniz ülkelerinde konteyner gelişimi	79
Tablo 2.24. Gemilerin dünyadaki ortalama liman zamanları ve temel veriler	79

Tablo 2.25. Kuru yük gemileri için 2022 yılı liman elleçleme performansı	80
Tablo 2.26. Tankerler için 2022 yılı liman elleçleme performansı	81
Tablo 2.27. Konteyner gemilerinin limanda geçirdikleri ortalama süre	82
Tablo 2.28. Türkiye'deki önemli limanların LSCI değerleri	86
Tablo 3.1. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlere göre dağılımı	93
Tablo 3.2. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma	96
Tablo 3.3. Limanlarımızda elleçlenen yükün tiplerine göre yük dağılımı	96
Tablo 3.4. Limanlarımızda en yüksek oranda elleçlenen yük grupları	97
Tablo 3.5. Liman başkanlıkları yük sıralaması	97
Tablo 3.6. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri	98
Tablo 3.7. Alt bölgeler itibarı ile terminal sayısı	99
Tablo 3.8. Alt bölgeler itibarı ile sıvı dökme yük terminal sayısı	101
Tablo 3.9. Alt bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yük miktarı	101
Tablo 3.10. Limanlarımızda elleçlenen yükün ülkeler bazında dağılımı	102
Tablo 3.11. Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limanlarımız	104
Tablo 3.12. Türkiye'de konteyner elleçleyen limanlardaki yük gelişimi	108
Tablo 3.13. Transit konteyner elleçlemeleri	109
Tablo 3.14. Yıllar itibarı ile sıvı dökme yükün gelişimi	109
Tablo 3.15. Petrol ürünleri elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar	111
Tablo 3.16. Sıvı kimyasal yük elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar	112
Tablo 3.17. Diğer sıvı dökme yük elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar	112
Tablo 3.18. Yurtdışı düzenli hatlar bazında Ro-Ro istatistikleri	119
Tablo 3.19. Limanlarımızda gerçekleşen yurtdışı bağlantılı araç elleçlemeleri	120
Tablo 3.20. Liman bazında araç ithalat ve ihracat rakamları	121
Tablo 3.21. Hatlar bazında kabotajda taşınan araçlar	122
Tablo 3.22. Liman başkanlıklarımız bazında yolcu gemisi ve yolcu sayıları	125
Tablo 3.23. TÜRKLİM üyesi limanların yolcu elleçlemesi	126
Tablo 3.24. Kabotaj hatlarında yolcu taşıma istatistikleri	127



Aydın ERDEMİR

*Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM)
Yönetim Kurulu Başkanı*

SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMANLAR

Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılına girdiğimiz 2023 yılında ATATÜRK'ün “Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” ifadesiyle önümüze görev olarak koyduğu hedeflere baktığımızda; limancılık sektörü olarak önemli mesafeler katettiğimizi, Hopa'dan İskenderun'a kadar ülkemizin her bölgesinde faaliyette olan ve sayısı 208'e yaklaşan kıyı tesislerimizle bu hedeflere ulaşmak için tüm imkanlarımızla çalışmaya devam ettiğimizi görebiliyoruz. Daha önümüzde yürünecek uzun bir yolun, hayata geçirmemiz gereken çok sayıda ödevimizin de olduğunu biliyoruz. Sektör olarak bu hedeflerin gerçekleşmesinde 30 yıla yaklaşan deneyimi, kurumsallaşmış ve organize olmuş niteliği, ürettiği raporlar ve vizyon belgeleriyle hedeflerin gerçekleşmesindeki liderliği, yol göstericiliği ve sektörün tamamını temsil edecek şekilde örgütlenmiş yapısıyla TÜRKLİM'in varlığının ne kadar önemli olduğunu da her geçen gün daha iyi anlıyoruz.

Şubat ayında yaşadığımız, elli binin üzerinde canımızı yitirdiğimiz, yüz bine yakın yurttaşımızın yaralandığı büyük deprem Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılına girerken yaşadığımız en büyük felaket oldu. 1999 yılında yaşanan Kocaeli depreminden yaklaşık 24 yıl sonra ülke olarak yine aynı durumda olmak içimizi acıtmaktadır. Japonya, Şili, Endonezya, ABD gibi dünyanın birçok ülkesinde Türkiye'den daha büyük depremler yaşanmasına rağmen alınan önlemler ve hayata geçirilen politikalarla bu ülkelerin her anlamda depreme dayanıklı hale getirildiğini izliyoruz. Biz de depremi bir kader olarak kanıksamak ve felaketi beklemek yerine ortaya çıkacak zararların en aza indirilmesi için tüm yerleşim yerlerinin, şehirlerin, ulaşım modlarının, sanayi ve üretim tesislerinin, limanlar, havalimanları, hastane vb. tüm yapıların depreme dayanıklı hale getirilmesini, böylelikle uzun süreli bir planlama, projelendirme ve inşaa çalışmalarlarıyla birlikte afet risklerinin minimuma indirilmesini başarmalıyız. Bunlar önümüzdeki yıllarda ülke olarak en acil görevlerimiz olmalıdır. Limancılık sektörü olarak limanlarımızın depreme dayanıklı hale getirilmesi için şüphesiz ki yapacak çok şeyimiz var. 2023 yılı ve sonrası tüm bunların daha fazla konuşulacağı ve aksiyon alınacağı yıllar olacaktır.

“Denizcilik sadece ulaştırma içi değil, iktisadi iş olarak anlaşılacak ve tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler inşa edilecek, deniz sporları kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecektir. Çünkü: Toprakların üç bir yanını deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer. En uygun coğrafi konumda ve üç tarafını denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmasını bilmeliyiz. Denizciliği Türk’ün büyük ulusal ölküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız...”

Mustafa Kemal ATATÜRK

(01 Kasım 1937, TBMM Beşinci Dönem Açılış Konuşmasından)

Türkiye’de faaliyette olan kıyı tesislerimizin 149 adedinin (%72) 1. Derece Deprem bölgesinde, 17 adedinin (%8) 2. Derece Deprem bölgesinde, 26 adedinin (%13) 3. Derece Deprem bölgesinde ve 14 adedinin de (%7) 4. Derece Deprem bölgesinde olduğunu göz önüne aldığımızda konunun limanlarımız açısından ne kadar hayati olduğu daha anlaşılırdır. İstanbul merkezli bir Marmara depreminin beklendiği ölkemizdeki liman kapasitesinin neredeyse %40’a yakınının Marmara Bölgesi’nde, %18’inin Ege Bölgesi’nde ve %31’inin de Akdeniz Bölgesi’nde olduğunu gerçeğini dikkate aldığımızda vakit kaybetmeksizin çalışmalara başlamak gereği açıktır.

Limanlarımızın ölkemizdeki ve dış ticaretindeki yeri artık tartışılmaz hale gelmiştir. Güçlü altyapılarıyla limanlar sanayileşmeyi, üretimi, dış ticareti geliştirdikleri gibi yarattıkları ekonomik faydayla ölkemizin kalkınmasına güç veren, böylelikle tüm yurttaşların refahının artmasını destekleyen en önemli lojistik merkezlerimizdir. Özellikle Pandemi ile beraber denizyolunun tüm taşıma türleri içindeki payının hem küresel hem de Türkiye’de büyümesiyle birlikte limanlarımızın son derece stratejik lojistik üsler olduğu daha iyi anlaşılmıştır. Bu nedenle kamu yararı gerçeğliği çerçevesinde ölkemizdeki hedeflerimizin gerçeğleştirilmesi için neler yapılması gerektiğine dair sektör olarak görüşlerimizi, önerilerimizi ve vizyon raporlarımızı oluşturuyor, bunları kamu-özel sektör işbirliği çerçevesinde ilgili kurumlarla ve kamuoyuyla da paylaşıyoruz.

Türkiye, Cumhuriyet’in ikinci yüzyılına gelişmiş, saygın, adil ve çevreci bir anlayışla ve büyük bir atılımla girmelidir. Günümüzde refahın asıl belirleyicisinin ne yer altı kaynakları ne fiziksel sermaye ne de vasıfsız işgücü olduğunu küresel eşişsizlikler ve yaşanan rekabet üzerinden de gözlemliyoruz. Bugün refahın en önemli belirleyicisi maddi olmayan kaynaklardır. Yani gelişmiş ölkelerde kalkınmanın olmazsa olmaz üç temel unsuru: insani gelişme ve yetkinleşme, bilim, teknoloji ve inovasyon ile siyasal, ekonomik, toplumsal kurumlar ve kurallardır. Türkiye’yi de ikinci yüzyılda böyle bir

atılım beklemektedir. ATATÜRK'ün “*Fakat yaptıklarımızı asla kâfi göremeyiz. Çünkü daha çok ve daha büyük işler yapmak mecburiyetinde ve azmindeyiz. Yurdumuzu dünyanın en mamur ve en medeni memleketleri seviyesine çıkaracağız. Milletimizi en geniş refah, vasıta ve kaynaklarına sahip kılacağız. Millî kültürümüzü, muasır medeniyet seviyesinin üstüne çıkaracağız*” sözleriyle ifade ettiği hedefe de ancak böyle ulaşacağımızı biliyoruz.

2023 yılındaki bu raporumuzun dosya konusunu “**Sürdürülebilirlik**” oluşturuyor. Geçen sene yayınladığımız raporda yer alan “Vizyon 2050” bölümünde belirttiğimiz üzere 2050 yılında karbon-nötr olma hedefine yönelik yeşil ekonomi yol haritasının gerekliliklerini tüm paydaşlarının katılımıyla hazırlayan, başta dijital teknolojiler, yapay zeka ve diğer dijital uygulamalar olmak üzere çağımızın tüm bilimsel ve teknolojik uygulamalarını bütünlüklü bir sinerji içinde sektörde hayata geçirecek kurumsal liman yapılarını oluşturan, ekosistemin dengesini gözeten, gelecek kuşaklara yeşil ekonomik dönüşümü ve dijital devrimi içselleştirmiş bir liman yönetim modeli sunan ve her şeyden öte limancılık işkolumuzda toplumsal cinsiyet eşitliğini vazgeçilmez bir iş modeli haline getirmiş bir limancılık sektörünün temellerini ve paradigmasını oluşturma görevi şüphesiz ki TÜRKLİM'in en öncelikli vizyonu olmaya devam edecektir. Bu nedenle “**Sürdürülebilirlik**” bundan sonraki gündemlerimizin en önemlisi olacaktır.

8 Bu sayımızı hazırlayan değerli danışman hocamız Sayın Dr. Ersel Zafer ORAL'a, Sayın Prof. Dr. Soner ESMER'e, yine Sürdürülebilirlik dosyamıza yazılarıyla destek veren, aynı zamanda “*Mavi İklim Elçileri*” projesini birlikte gerçekleştirdiğimiz TÜRMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Şadan KAPTANOĞLU ile WISTA Türkiye'nin eski Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Nazlı SELEK'e, yine TÜRKLİM'de limancılığın alt sektörlerinde faaliyet gösteren çalışma gruplarımızın başkanları olup aynı zamanda TÜRKLİM'in Yönetim Kurulu Üyeleri de olan Sayın Arcan FAYATORBAY'a (Konteyner), Sayın Meriç Burçin ÖZER'e (Genel Kargo ve Kuru Yük), Sayın Aziz GÜNGÖR'e (Kruvaziyer ve Yolcu) ve Sayın Bilgin İŞLER'e (RORO ve Otomotiv) ayrıca teşekkür ederim. Raporumuza reklam vererek destek olan tüm paydaşlarımıza da teşekkürü borç bilirim.

Bugüne kadar yaptığımız gibi 2023 yılında da çok daha etkili ve sonuç üreten etkinliklerimiz, çalıştaylarımız, rapor ve yayınlarımız, ziyaretlerimiz ile gerek kamu kurumlarımızla gerekse de paydaş kuruluşlar ve STK'larla işbirliklerimiz ve ortak çalışmalarımız olacaktır. TÜRKLİM büyüdükçe çok daha etkili hale gelmektedir. Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında daha aktif ve görevlere soyunan bir TÜRKLİM göreceksiniz. TÜRKLİM, Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılına küresel gelişmelere ve çağın gereklerine uygun çalışmalarla sektörümüze yön vermeye ve liderlik etmeye devam edecektir.

Saygılarımla,

ÖNSÖZ

2022 yılı Rusya'nın Ukrayna'ya müdahalesi ve sonrasında çıkan savaşın gölgesinde başlamış, yaşanan olaylar sadece denizcilik sektörünü değil tüm dünyayı etkileyen zincirleme bir reaksiyon başlatmıştır. Savaş, önemli insan kayıplarına ve göçlere yol açarken, yakın bölgede ve özellikle en önemli ticari pazarımız Avrupa'daki ekonomik ve sosyal coğrafyada üretim ve tedarik zincirleri üzerinde oldukça derin sonuçlar ve değişimlere neden olmuştur. 2022 yılı tüm bu gelişmelere paralel olarak tüm alanlarda kırılgan bir seyir izlerken, diğer yandan neredeyse tüm söylemlerde sürdürülebilirlik teması önemini ve gündemini korumuştur.

Tüm bu gelişmeler ışığında ülkemizin tek limancılık sektörü raporu olan Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Raporu "Sürdürülebilirlik" teması ile yayına hazırlanmış, rapor kapsamında limanlarımızın sürdürülebilir vizyonu belirlenmiştir.

Toplam beş bölümden oluşan raporun ilk üç bölümünde 2022 yılında yaşanan ekonomik ve ticari gelişmeler değerlendirilmiş, dünyada ve Türkiye'de denizcilik ve limancılık sektörü incelenmiştir. 2022 yılında dünya ekonomisi ve ticaretindeki gelişmeler ilk bölümde, dünya denizcilik ve limancılık sektöründeki gelişmeler ikinci bölümde, Türkiye limancılık sektöründeki gelişmeler ise üçüncü bölümde yer almıştır. Raporun dördüncü bölümünde 2022 yılı raporunun teması olan "Sürdürülebilirlik" konusuna ilişkin bir analiz yer almıştır. Bu bölümde sürdürülebilirlik kavramının tarihsel ve kavramsal bir incelemesinin yanı sıra sürdürülebilirlik kalkınma hedefleri ışığında belirlenen 17 kalkınma hedefi sunulmuştur. Raporun beşinci ve son bölümünde ise Türkiye limancılık sektörüne ilişkin gündem ve sorunlara ilişkin çözüm önerilerine yer verilmiştir.

"Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Raporu" heyecanımıza ortak olan ve raporun hazırlanmasında gerekli olan temel verileri sağlayan T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne, desteğini esirgemeyen değerli üyelerimize, raporun yazımında katkı sağlayan **Dr. Ersel Zafer ORAL**'a ve **Prof. Dr. Soner ESMER**'e teşekkür eder, raporun limancılık sektörüne fayda sağlamasını temenni ederiz.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
2023

ÜYELERİMİZ

AKÇANSA AMBARLI	İÇDAŞ-2
AKÇANSA ÇANAKKALE	İDÇ
AKSA AKRİLİK	İGSAŞ
AK-TAŞ	İSDEMİR
ALTAŞ AMBARLI	KORUMA KLOR
ALTINTEL	KROMAN ÇELİK
ANADOLUPORT	KUMPORT
ASBAŞ	LİKİTPORT
ASSAN	LİMAKPORT
ASYAPORT	LİMAŞ
ATAKAŞ	MARDAŞ
AUTOPORT	MARPORT
AVES (SAVKA)	MARTAŞ
BATILİMAN	MEDCEM YEŞİLOVACIK
BELDEPORT	MIP
BODRUM CRUISE PORT	MESBAŞ
BORUSAN	MMK METALLURJİ
CEYPORT TAŞUCU	NEMPORT
CEYPORT TEKİRDAĞ	NUH ÇİMENTO
ÇELEBİ BANDIRMA	PETKİM
ÇOLAKOĞLU	POLİPORT
DİLER	PORT OF ÇANAKKALE
DFDS	PORT YARIMCA
DP WORLD YARIMCA	RİPORT
EFESAN	RODAPORT
EGE GÜBRE	ROTA
EGE PORTS	Q TERMİNAL
EKİNCİLER	SAMSUNPORT
EMBA	SOCAR
ERDEMİR	SOLVENTAŞ
EREN PORT	TFS
EVYAP PORT	TOROSPORT CEYHAN
FORD OTOSAN	TOROSPORT SAMSUN
GALATAPORT	ULUSOY
GEMPORT	YEŞİLYURT
GİRESUNPORT	YILPORT GEBZE
GLOBAL TERMİNAL	YILPORT GEMPORT
HOPAPORT	YILPORT ROTAPORT
IC KARASU	YILPORT SOLVENTAŞ
İÇDAŞ-1	ZEYPORT

YÖNETİCİ ÖZETİ

Enflasyonla mücadele için merkez bankalarının faizlerindeki artışlar ve Rusya'nın Ukrayna'da yürüttüğü savaş gibi olaylar dünyadaki ekonomik faaliyetler üzerinde baskı oluşturmaya devam etmektedir. Çin'de COVID-19'un yeniden hızla yayılması 2022'de büyümeyi azaltmış, ancak 2022'nin son çeyreği ile birlikte Çin'in yeniden açılması ve hızlı bir şekilde normalleşmesi küresel ölçekte beklenenden daha hızlı bir toparlanmanın da önünü açmıştır. Risk dengesi halen negatif yönlüdür ve bahsedildiği üzere 2022 yılının son çeyreğinden bu yana olumsuz risklere ise bir azalma eğilimindedir. Son gelişmeler ile birçok ekonomide piyasaya olan güvensizlik ve yüksek enflasyon nedeni ile bastırılmış olan talebin daha güçlü bir şekilde azalması veya enflasyonun daha hızlı bir şekilde düşmesi olasıdır.

Diğer yandan Ukrayna'daki savaştan kaynaklanan olumsuz ticaret şokları karşısında Avrupa'nın 2022'deki ekonomik büyümesi beklenenden daha olumlu bir seyirde gelişmiştir. Tüm bu veriler ışığında yapılan öngörülere göre 2022'de %3,4 olarak tahmin edilen küresel büyümenin 2023'te %2,9 oranına düşeceği, 2024'te ise yeniden %3,1'e yükseleceği beklenmektedir. Ülkelerin yaklaşık yüzde 84'ünün 2023 yılında 2022 yılına göre daha düşük enflasyona sahip olması beklenmektedir. Küresel enflasyonun 2022'de (yıllık ortalama) %8,8'den 2023'te %6,6'ya ve 2024'te de %4,3'e düşmesi beklenmektedir.

Ukrayna'daki savaşın tırmanması önemli bir endişe kaynağı olmaya devam etmektedir. Savaş özellikle Avrupa ve düşük gelirli ülkeler için bir ekonomik kırılganlık yaratmaktadır. Avrupa bu kış kıtlık ihtimalini ortadan kaldıracak kadar gaz depoladığı için beklenenden daha düşük gaz fiyatlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Ancak, özellikle Rusya'dan alınmayan gazın daha uzak noktalardan tedarik edilmesi boşalacak olan tankların yeniden doldurulmasında potansiyel bir risk oluşturmaktadır.

Son üç yıl boyunca küresel ticaret COVID-19 salgınından büyük ölçüde etkilenmiştir. İlave olarak tedarik zincirlerinde yaşanan aksaklıkların küresel ticaret üzerindeki etkileri de dikkate değer hale gelmiştir. Mal ve hizmetlere olan küresel talebe bağlı olarak, arz darboğazlarının da hafiflemesine rağmen, dünya ticaretinin 2023 yılında %2,4 düşmesi, 2024 yılında ise yeniden %3,4 artması beklenmektedir.

2022 yılında Türkiye'de üretim yöntemine göre dört dönem toplamıyla elde edilen yıllık GSYH, zincirlenmiş hacim endeksi olarak 2022 yılında bir önceki yıla göre %5,6 oranında artmıştır. GSYH gelişimine paralel olarak ülkemizin dış ticareti 2022 yılında bir önceki yıla göre %24,4 oranında artış göstermiştir. İhracattaki artış %12,9 oranında olurken, değer olarak 254 milyar dolara, ithalattaki artış ise %34 oranında gerçekleşirken değer olarak 363 milyar dolara ulaşılmıştır. Böylece dış ticaretimiz toplamda %24 gibi yüksek bir oradaki artış ile 617 milyar dolara yükselmiştir.

Dünya Bankası'nın "Küresel Ticaret ve Bölgesel Entegrasyon Birimi" tarafından yayınlanan Lojistik Performans İndeksi (LPI) Raporunda ülkemiz 2010 yılında 39. sırada yer alırken 2012 yılı raporunda 12 sıra birden yükselerek 27. sıraya yerleşse de sonrasında sıralamada sürekli bir düşüş eğilimine girmiştir. 2018 raporunda en kötü değer (47. sıra) elde edilmiştir. 2023 yılı raporunda ise Türkiye yeniden bir iyileşme göstererek 38. sıraya yükselmiştir.

UNCTAD'ın (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) öngörülerine göre dünya deniz ticaretinin 2022 yılında %1,4, 2023-2027 yılları arasında ise yıllık ortalama %2,1 oranında artış göstereceği tahmin edilmiştir. Bu artış oranları deniz ticaretindeki son 30 yılda ortalama %3,3 büyüyen veriler ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. Uzun yıllar boyunca en hızlı büyüyen segment konteyner ticareti olmuştur. 2022'de büyümenin gerilemesine ilave olarak 2023'te konteyner ticaretinin marjinal bir artışla %1,9 oranında artması beklenmektedir.

2021 yılında küresel deniz taşımacılığı 2020 yılındaki kayıpların önemli oranda telafi edildiği bir yıl olsa da önceki bölümlerde bahsedilen Rusya-Ukrayna savaşı, Çin'deki arz sorunları gibi nedenlerden dolayı 2022 yılında yeniden gerilemiş, %-0,3 oranında düşüş ile yılı 11,9 milyar ton seviyesinde kapatmıştır. Böylece 2019 ve 2021 yıllarından sonra denizyolu taşımaları yeniden 12 milyar ton seviyesinin altına inilmiştir.

Kuru dökme yükler denizyolu ile taşınan en fazla paya sahip yük türüdür. 2021 yılında 5,5 milyar ton olarak gerçekleşen kuru dökme yükler, 2022 yılında %-2,2 oranında bir düşüş ile 5,3 milyar ton değere gerilemiştir. 2021 yılında 208 milyon TEU ile ilk kez 200 milyon TEU'yu geçen denizyolu ile konteyner taşımaları 2022 yılında %-3,4 oranında gerilemiş ve 201 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında %3,4 oranında artış ile toplam 3,9 milyar tona ulaşan sıvı dökme yük taşımacılığı deniz taşımacılığında kuru yüklerden sonra en yüksek paya sahiptir. Ham petrol, petrol ürünleri, gazlar, kimyasallar ve çeşitli bitkisel yağlardan oluşan sıvı yükler içinde 367 milyon ton ile en düşük paya sahip olan kimyasallar dışında diğerleri 2022 yılını artış ile kapatmıştır. %5 artış ile ham petrol taşımaları 1,9 milyar tona yükselirken, petrol ürünlerindeki artış %2, gazlardaki artış ise %4 olarak kaydedilmiştir. Kruvaziyer sektöründe ise CLIA verilerine göre 2022 yılında hizmet verilen kruvaziyer yolcu sayısı 20,4 milyon yolcuya yükselirken aynı kurumun tahminlerine göre 2023 ve 2024 yılı yolcu tahmini sırasıyla 31,5 ve 36 milyon yolcuya ulaşacağı öngörülmüştür.

Türkiye limanlarında 2022 yılında elleçlenen toplam yük bir önceki yıla göre 16,3 milyon ton artarak 542.610.283 ton olmuştur. 2021 yılında bir önceki yıla göre %5,9 olan artış oranı 2022 yılında %3,1'e gerilemiştir. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımına bakıldığında yükün yaklaşık %72,6'sını dış ticarete konu olan yüklerimiz oluşturmaktadır. 2022 yılı itibarı ile kabotaj yüklerin oranı %12,4 ve transit yüklerin oranı ise %14,9 olarak gerçekleşmiştir.

2022 yılında 165,2 milyon ton kuru dökme yük ve 64,5 milyon tonu genel kargo olmak üzere toplam 228,8 milyon ton genel kargo (+kuru dökme), 12,2 milyon TEU konteyner, 171,2 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. RO-RO taşımacılığı 2022 yılında 48 bin adet araç artış ile 719 bin araç sayısına ulaşmıştır. Limanlarımızda elleçlenen yurtdışı bağlantılı araçlar 2022 yılında 1,6 milyon araç olarak gerçekleşmiştir. TÜRKLİM üyesi limanlarda toplam 1.393.185 bitmiş araç elleçlenmiştir. 2022 yılında kruvaziyer yolcu sayısı Galataport İstanbul Kruvaziyer Limanı'nın da açılması ile yeniden bir milyon yolcuyu aşmıştır.

Bir önceki yıla oranla ülkemiz limanlarında elleçlenen sıvı dökme yükler %13,7 oranında, genel kargo yükleri ise %5,1 oranında artmıştır. RO-RO yükleri %4,4, kuru dökme yükler %3,1 ve konteyner yükleri ise %1,2 oranında artmıştır. Limanlarımızda elleçlenen yük toplamda bir önceki yıla oranla ton bazında %3,1 oranında artmıştır.

Ana faaliyet alanı gemiye ve yüke hizmet vermek olan lojistik zincirin en önemli halkasını oluşturan limanlar aynı zamanda sürdürülebilir kalkınmanın birer oyuncusudur. Doğal kaynakların hızla tükenmesi, çevre kirliliğinin günlük yaşantımızı etkileyecek düzeyle ulaşması, küresel ısınmaya bağlı olarak yaşanmaya başlayan meteorolojik koşullardaki dengesizlik işletmelerin çevresel ve sosyal sorumluluklarını ön plana çıkarmıştır. Gelecek nesillere daha iyi yaşam koşullarının sağlanmasını amaçlayan 17 ana hedef ve 169 alt hedefi içeren "Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri" 2015 yılında BM Genel Kurulu'nda 193 ülkenin imzasıyla kabul edilmiştir. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri sürdürülebilirliğin üç sac ayağını oluşturan ekonomik, sosyal ve çevresel boyutların tamamını kapsamaktadır. Günümüzde ana limanların önemli bir bölümü sürdürülebilir kalkınma hedeflerini rehber edinmiştir.

Sürdürülebilir liman işletmeciliği bu çalışmada; "etik değerlere bağlı kalarak finansal hedeflerden uzaklaşmadan limancılık faaliyetlerine devam eden, gelecek nesillerin hak ve menfaatlerini gözeterek bir yandan çevresel açıdan sürdürülebilir diğer yandan ise sosyal gelişmeyi destekleyen" liman işletmeciliği olarak tanımlanmıştır.

TÜRKLİM üyesi limanlarımız istihdam politikalarından, iş sağlığı ve güvenliğine kadar olan her alanda çalışanlarına değer veren eğitimlerini ön planda tutan, kadın çalışanların güvenli ve huzurlu bir ortamda çalışmasına özen gösteren bir işletmecilik anlayışı sergilemektedir. Limanlarımız yenilenebilir enerji kaynakları olarak güneş enerjisi ve rüzgar enerjisi kullanımına yönelmişler, egzoz gazı emisyonlarını minimize etmeye yönelik olarak liman dahilinde fosil yakıt tüketimini düşürmek amacı ile liman ekipmanlarında elektrik enerjisi kullanımını yaygınlaştırmışlardır.

Limanlar bir yandan ülke ekonomisine destek olurken bir yandan da sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda çevresel ve sosyal sorumluluklarını ön planda tutan bir işletmecilik yapmaya çalışmaktadır. Ancak dış ticaretinin büyümesi, ülke

rekabetinin geliştirilmesi, başta sanayi ve ticari yatırımların daha büyümesi için liman yatırımlarının “**Stratejik Yatırımlar**” olarak kabul edilerek başta faiz desteği ve hibe olmak üzere mevcut durumda stratejik yatırımlara verilen tüm devlet desteklerinin ve teşviklerinin liman yatırımlarına da verilmesi gerekmektedir. Liman hizmetlerinin bir “**Hizmet İhracatı**” işlemi sayılarak ihracatçılara verilen tüm yasal destek ve teşviklerden liman işletmelerimizin de yararlanması gerekmektedir. İşletme süreleri azalan limanlar önlerindeki belirsiz süreç nedeniyle yatırım yapamaz duruma gelmiştir. TBMM’de limancılık sektörüyle ilgili de bir kanun ya da mevzuat düzenlemesine ek olarak Milli Emlak tarafından hazırlanacak Tebliğin özel limanların nerede ise tamamının kullanım sürelerinin uzatılmasıyla ilgili sorununu kısa süre içinde çözebileceği, böylelikle limanların mevcut kullanım sözleşmelerinin sürelerinin sonunu beklemeden bugünden yeni yatırımlara başlayabileceği bir kolaylık ve avantaj da sağlayacaktır.

Son yıllarda limanlarda gemilere ve yüklere verilen hizmet tarifelerine müdahalelerin sıklığı, tarifelerin enflasyon, maliyet ve tarifeyi belirleyen diğer gerçekler dikkate alınmadan düşürüldüğü, küresel liman piyasasındaki tarifelerden farklı olarak Türk limanlarının çok daha ucuz ve rekabet edemez hale getirildiği görülmektedir. Belirlenen tarifelerin ise başta yakın çevremizdeki benzer ülkelere ve dünyanın farklı bölgelerindeki limanlarda uygulanan tarifelerin çok altında kalması nedeniyle limanlarımızın gelir kayıpları ve zararlar yaşamasına yol açıldığı gibi dünya limanlarıyla karşılaştırıldığında Türkiye limanlarının son derece düşük tarifelere zorlandığı görülmektedir. Liman tarifelerinin serbest piyasa koşulları içerisinde oluşmasına izin verilmelidir.

Ülkemizde özel sektör limancılığı önemli bir yol kat etmiştir. Ancak 2050 yılı hedefleri göz önüne alındığında ciddi bir kapasite açığının ortaya çıkacağı aşikârdır. Limanlar gibi büyük işletmelerde yatırım kararlarının alınması ve uygulanması uzun bir süreci kapsamaktadır. Kapasite artışının finansal boyutu kadar yasal mevzuat boyutu da önemlidir. Bu nedenle limanların gelişme ve büyümesinin önündeki engellerin kaldırılmasında kamuya büyük görev düşmektedir. Limanlarımızın desteklenmesi durumunda limanlarımız geçmişte olduğu gibi gelecekte de ülkemiz kalkınmasına lokomotif rol üstlenmeye devam edecektir.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



Kılavuzluk ve Römorkör hizmetlerinde
sahip olduğumuz tecrübe,
güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın
verdiği güvenle...

Her geçen gün büyüyen filomuzla
Ülkemize ve sektörümüze değer katmaya
devam ediyoruz.

1. BÖLÜM

GÜNCEL GELİŞMELER





Aziz Güngör

Global Ports Holding

Doğu Akdeniz Limanları Bölge Direktörü

Kruvaziyer ve Yolcu Limancılığı 2022 Değerlendirmesi ve 2023 Yılı Beklentileri

Pandeminin 2020 ve 2021 yıllarına ilişkin tüm dünyayı etkisi altına alan yıkıcı etkilerinden sonra 2022 yılı, kruvaziyer gemi operatörlerinin - özellikle yılın ilk yarısı boyunca - gemilerini çok büyük ölçüde tekrar faaliyete geçirdiği bir geçiş yılı olarak tarihte yerini almıştır. İki yıl süren büyük bir duraksamanın ardından kruvaziyer endüstrisinin tüm gücüyle çarklarını tekrar devreye alma çabaları büyük bir başarı olarak kabul edilmektedir. Ancak ne var ki genel anlamda büyük bir başarı kabul edilen bu durumun kruvaziyer gemi firmaları ve coğrafi pazarlar üzerinde akıl karıştırıcı sonuçları olmuştur.

Kruvaziyer endüstrisinin bugün nerede olduğunu anlamak için zorluklara ve fırsatlara dayalı 2022 verilerini 2019 verileriyle karşılaştırılması gerekir.

Gemi Yolcu Kapasiteleri:

Pandemi bahanesiyle artık ekonomik ömrünü (40 yıl ve üzeri) tamamlamış olan eski gemilerin birçoğu firma filolarından çekilmesine rağmen, filolara yeni ve büyük gemilerin katılımıyla

birlikte kruvaziyer endüstrisi, 2023 itibarıyla 2019'a göre daha fazla yolcu kapasitesi (yatak sayısı) sunabilmeyi başarmıştır.

Gemi Yolcuları Sayısı:

Sefer sayılarının ve gemi yolcu kapasitelerinin mevcut gelişimi dikkate alındığında, 2023'ün yolcu sayıları ve gelirler açısından tam bir iyileşme yılı olacağı tahmin edilmektedir. 2023 yolcu sayısının 2019'u (29.7 milyon) geçmesi yüksek bir ihtimal olarak kabul edilmektedir.

Kruvaziyer Gemi Firmalarının Borç Yükü:

Referans olması bakımından Amerikan borsalarında işlem gören dünyanın en büyük üç kruvaziyer gemi operatörünün (Carnival Corporation, Royal Caribbean International, Norwegian Cruise Line Holding) finansalları incelendiğinde toplam borç yüklerinin pandemi döneminde ve hemen sonrasında iki-üç kat arttığını görülmektedir. Yüksek borç yükünün bir sonucu olarak kruvaziyer gemi operatörlerinin farklı strateji

ve yaklaşımları hayata geçirmeye başlamışlardır. Bu farklı strateji ve yaklaşımları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Operasyonların her aşamasını yeniden yapılandırmak suretiyle yüksek verimlilik ve operasyonel kârlılığa odaklanmak.
- Öncelikli olmayan projeler için planlanan yatırım harcamalarını azaltmak veya geçici olarak durdurmak.
- Borç yükünü çevirmeye ve azaltmaya yönelik olarak doğrudan ve dolaylı sermaye ortaklığı yolları aramak.
- Operasyonel maliyetler arasına önemli yer tutan yakıt maliyetlerini (toplam maliyetler içinde %11-13) azaltmaya yönelik olarak daha kısa süreli (3/4 gece, 5/5/4 gece) seyir sürelerine sahip ve birbirine coğrafi olarak yakın uğrak limanlarından oluşan seyahat güzergahları oluşturmak.

Büyük oyuncuların bu tutumlu ve temkinli yaklaşımlarının, özellikle yeni gemi yatırımları bakımından büyüme stratejilerini olumsuz etkileyebileceği veya büyümelerini geciktirebileceği değerlendirilmektedir. Nitekim, 2019'a göre 2022'de gemi siparişlerinde görülen önemli düşüş dikkat çekicidir. Olumsuz gibi görünen bu durumun bazı gemi operatörleri tarafından kârlılığın maksimize edilmesi ve dış kaynaklı sermaye ihtiyacının azaltılması olarak olumlu bir şekilde yorumlandığı da görülmektedir.

Büyük kruvaziyer gemi operatörlerinin yatırımlara yönelik harcamalarını önemli ölçüde kısıtlamaya devam ediyor olmaları, liman, yolcu terminali, destinasyonlardaki rekreasyon alanları gibi önemli altyapı yatırımlarında meydana gelecek boşluğun, bir fırsat olarak, özel liman operatörleri, liman kamu otoriteleri ve destinasyonlardaki yerel yönetimler gibi sektörün diğer oyuncuları tarafından doldurulması beklenmektedir.

Kruvaziyer Limanları daha kısa süreli gemi güzergahı programlarında görülecek artışa hazırlıklı olmalı

2022 itibariyle %38 pazar payı ile dünyanın en büyük pazarı Karayipler kruvaziyer pazarında 2023'e girerken yolcu sayılarında önemli bir artış yaşandığı görülmektedir. Bunun nedenini yalnızca bu pazara konuşlandırılan daha fazla sayıda ve yolcu kapasitesine sahip gemiler ile açıklamak yetersiz kalacaktır. Bu pazarın büyümesine kısa seyahat süreli seyir programlarında görülen büyük artışın etkisi de yine büyük olmuştur. 2023 itibariyle 3/4 gece ve 5/5/4 gece programları gibi daha kısa seyir programları yaratmaya yönelik güçlü eğilim, şimdiden Karayipler'deki toplam seyir programları içinde de önemli paya (%38'ten %44'e) sahip olmaya başlamıştır. Bu durumun Karayipler'in pazar payını 2023'te %41'e (2022: %31) yükseltmesi beklenmektedir.

Pandemi sonrası ekonomik durumun yarattığı bu yaklaşım farklılığının başta limanlar üzerindeki etkisinin de

büyük olması beklenmektedir. Zira, 7 gece uzunluğundaki standart seyir programlarının son zamanlarda 3/4 geceye ve 5/5/4 geceye evrilmesi, eskiden limana haftada bir kez uğrak yapan geminin artık limana haftada iki kez uğrak yapması, dolayısıyla sefer sayılarında %100 artış meydana getirmesi anlamına gelmektedir. Ancak, bu önemli değişimin şimdilik en çok Karayipler pazarında faaliyet gösteren limanlarda hissedilmesi beklenmektedir. Kısa bir zaman içinde benzer bir değişikliği Akdeniz ve alt pazarları gibi (Batı/Adriyatik/Doğu Akdeniz) benzer özelliklere pazarlarda konumlanmış uğrak limanlarında da görmek mümkün olacaktır. Bu pazarların limanlarında meydana gelecek yolcu sayılarındaki artış, artan iş hacmini karşılamak üzere ek altyapı yatırımları ve buna bağlı olarak da sermaye ihtiyacını da beraberinde getireceği beklenmektedir.

Küresel bazda 2023 yolcu sayılarının 2019 seviyelerini geçmesi beklenirken bu hareketliliğin coğrafi pazarlara farklı şekilde dağılması beklenmektedir.

2019'da %12 pay ile önemli bir pazar haline gelen Asya/Pasifik pazarı, Çin'in Mart 2023 itibarıyla henüz kruvaziyer gemi trafiğine açılmamış olması nedeniyle %7 pazar kaybı yaşayarak kaybettiği payı Karayipler, Akdeniz, Kuzey/Batı Avrupa ve Alaska pazarlarına kaptırmıştır. Buna göre 2023'te Karayipler'in %41 pazar payı (2022: %39) ile başı çekmesi, Akdeniz'in %17 (2022: %15) ile ikinci, Kuzey/Batı Avrupa'nın %10 (2022: %9) ile

üçüncü ve Alaska'nın de %6 (2022: %4) ile dördüncü büyük kruvaziyer pazarı haline gelmesi beklenmektedir. Asya/Pasifik pazarının ise pazar kaybı yaşamaya devam etmesi kaçınılmaz olarak kabul edilmektedir. 2022 Şubat ayında patlak veren Rusya-Ukrayna savaşının Kuzey/Batı Avrupa pazarını olumsuz etkilediğini ve pandemi öncesi olan %11,5 pazarı payını 2022'de %9'a düşürdüğünü de ayrıca ifade etmek gerekir.

Küresel Kruvaziyer Limanlarına olan talebin dengesiz dağılımı

Kruvaziyer endüstrisi 2023'te güçlü bir toparlanma ve 2019 hedeflerini yakalamavehattaüzerineçıkmaçabaları gösterirken 2022'deki COVID sonrası toparlanma karakteristiği bazı ana pazar ve alt pazarlarının diğerlerinden daha hızlı toparlanması şeklinde dengesiz bir biçimde gerçekleşti. Bu dengesiz toparlanmanın 2023'te de devam etmesi ve bazı limanlara olan talebi azaltması ve bazı limanlara olan talebi artırması beklenmektedir. Bu dengeli olmayan toparlanmanın kruvaziyer endüstrisi üzerinde kalıcı bir hale gelmesi ihtimali üzerinde de yoğun şekilde durulmaktadır.

Ülkemize durum

Akdeniz ana pazarının alt pazarı Doğu Akdeniz pazarının en önemli oyuncularından biri olan ülkemiz açısından en iyi yıl 1.623 kruvaziyer gemi sefer ile 2011 olurken, yolcu sayıları açısından en iyi yıl 2.24 milyon yolcu ile 2013 yılı olarak kayıtlara geçmiştir. 2016 yılının ikinci yarısında başlayan (Fetö

Darbe Girişimi) ve 2019'u da içine alan düşüş döneminde ise dramatik kayıplar yaşanmıştır. 2016 yılı ülkemiz açısından 590 gemi seferi ve 628 bin yolcu ile tamamlanırken asıl büyük düşüşler 2017 ve 2018 yıllarında yaşanmıştır. 2017 yılında gemi sefer sayısı 311'e, yolcu sayısı ise 306 bine düşmüştür. 2018'de ise adeta dip yaparak 247 gemi seferi ve 214 bin yolcuya kadar gerilemiştir. Pandemi döneminde ise 2020 yılında yalnızca 5 gemi ile 1.824 yolcu, 2021'de ise 78 gemi ile 45 bin yolcu ülkemizi ziyaret ederek pandeminin sektör üzerindeki yıkıcı etkisini ortaya koymuştur.

Bazı olumsuzlukların gölgesinde sefer ve yolcu sayıları bakımından beklentilerin karşılandığı bir 2022 yılı yaşadık.

Pandeminin devam eden olumsuz etkisi altında açılan 2022 kruvaziyer turizmi sezonu özellikle yılın birinci çeyreğindeki az sayıdaki gemi seferi ve düşük gemi doluluk oranları ile zayıf geçerken yılın ikinci çeyreğinden sonra artan gemi trafiği ve gemi doluluk oranları yıl sonunu kadar artarak devam eden güçlü toparlanma ile beklentiler doğrultusunda kapanmıştır. Bir başka olumsuzluk olarak Rusya-Ukrayna savaşının da kruvaziyer turizmimizi olumsuz etkilediği görülmüştür. Özellikle başta İstanbul olmak üzere Türkiye kalkışlı Rusya kaynak pazarına hizmet veren kruvaziyer gemi firmalarının Karadeniz'deki güvenlik riskleri ve Rusya kaynak pazarındaki yetersiz talep karşısında seferlerini iptal etmek zorunda kaldığı görülmüştür.

2022 yılında ülkemizin 22 limanını (yoğunluk sırasına göre Kuşadası, İstanbul, Bodrum, İzmir, Antalya, Çeşme, Çanakkale, Marmaris, Sinop, Dikili, Alanya, Amasra, Trabzon, Bozcaada, Fethiye, Kaş, Göcek, Datça, Ünye, Taşucu, Mersin, Ayvalık) 993 gemi seferi ile toplam 1.010.767 kruvaziyer gemi yolcusu ziyaret etmiştir. Kuşadası 464 gemi seferi ve 496.211 yolcu ile ilk sırada yer alırken, İstanbul 180 gemi seferi ve 252.026 yolcu ile ikinci, Bodrum ise 98 gemi seferi ve 95.462 yolcu ile üçüncü sırada yer almıştır. 2022'de ülkemiz limanlarına sefer düzenleyen kruvaziyer gemilerin ortalama %70 doluluk oranına sahip oldukları görülmüştür.

2023'e ilişkin olumlu beklentiler

Rusya-Ukrayna savaşının yarattığı olumsuz etkilerin 2023'te devam etmesi beklenirken küresel kruvaziyer endüstrisindeki toparlanma ivmesine paralel olarak 2023'te kruvaziyer gemi ağırlayan limanlarımızın daha fazla sayıda gemi seferine ve yolcuya ev sahipliği yapması beklenmektedir. Buna göre 2023 yılında ülkemizi yaklaşık ortalama %85-90 doluluk oranlarına sahip 1.300 gemi seferiyle 1,5 milyon yolcunun ziyaret etmesi tahmin edilmektedir. Gemi doluluk oranlarının artmasına bağlı olarak yolcu sayısının artması söz konusu olabilecektir.

2023 yılında ülkemiz açısından kruvaziyer liman işletmeciliğinde adeta bir dönüm noktası olacak İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanı'nın yapım ihalesinin gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Ülkemiz açısından

bir diğer önemli proje olan Fethiye Kruvaziyer Limanı ile ilgili proje ve etüt çalışmalarının da tamamlanarak yapım ihalesi aşamasına geçilmesi öngörülmektedir.

Küresel Kruvaziyer Sektörünün 2050 “Sıfır Karbon Salınımı” hedefleri hızla hayata geçmekte

Küresel Kruvaziyer Sektörünün 2050 “Sıfır Karbon Salınımı” vizyonu 2023’te de hızla hedefine doğru ilerlemeye devam edecektir. Bu itibarla, 2023’e ilişkin öncelikli olarak; gemilerin limanlarda ve denizde karbon ayak izinin azaltılması, gemilerde gelişmiş çevre teknolojilerine yatırım yapılmaya devam edilmesi ve sürdürülebilir destinasyon yönetimi konusunda yerel yönetimler ve limanlarla ortak çalışmalar yürütülmesi konularına yer verilmesi beklenmektedir.

Yine, gemilerde uygun yakıtların kullanılması bir diğer önemli gündem maddesi olarak irdelenmeye devam etmektedir. Gemiler yaygınlaşan LNG yakıt kullanımı ile neredeyse sıfır kükürt emisyonuna, partikül emisyonlarında %95 ila %100 azalmaya, NOx emisyonlarında %85 azalmaya ve sera gazı emisyonlarında %20’ye varan azalmaya gitmeyi hedeflemektedirler. Biyoyakıtlar ve biyodizel, metanol, amonyak, hidrojen ve elektrikli piller gibi diğer gelişmiş yaklaşımlar dahil olmak üzere sürdürülebilir deniz yakıtlarına ilişkin çalışmalar hızla devam etmektedir. Özellikle önümüzdeki beş yıl içinde denize indirilecek yeni gemilerin %15’inden fazlası, hibrit bir

yaklaşımın parçası olarak yakıt hücreleri veya pilleri kullanmaya başlanması beklenmektedir.

Kruvaziyer gemi operatörleri, gemilerinin kıyı elektriğine bağlanması (OPS - Onshore Power Supply) için önemli yatırımlar yapmaya devam etmektedir. 2023 ile 2028 yılları arasında hizmete girmesi beklenen yeni gemiler %98’inin kıyı elektriği bağlantısına sahip olacak şekilde inşa edilmektedir.

2023 itibariyle dünya çapında 29 liman, karadan elektrik bağlantısı ara gücüyle donatılmış en az bir adet kruvaziyer iskelesi/rıhtımına sahip bulunmaktadır. Bu durum, dünyada kruvaziyer gemisi yanaşan limanların yalnızca %2’sinden daha azını temsil etmektedir.

Limancılıkta Bütünsel Lojistik Anlayışı



Genel Kargo



Proje Kargo



Konteyner



Araç

1. BÖLÜM GÜNCEL GELİŞMELER

1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler¹

1.1.1. Genel Ekonomik Değerlendirme

Enflasyonla mücadele için merkez bankalarının faizlerindeki artışlar ve Rusya'nın Ukrayna'da yürüttüğü savaş gibi olaylar dünyadaki ekonomik faaliyetler üzerinde baskı oluşturmaya devam etmektedir. Çin'de COVID-19'un yeniden hızla yayılması 2022'de büyümeyi azaltmış, ancak 2022'nin son çeyreği ile birlikte Çin'in yeniden açılması ve hızlı bir şekilde normalleşmesi küresel ölçekte beklenenden daha hızlı bir toparlanmanın da önünü açmıştır. Küresel enflasyonun 2022'de %8,8'den 2023'te %6,6'ya, 2024 yılında da %4,3'e düşmesi beklenmektedir. Bu enflasyon oranlarına baktığımızda pandemi öncesindeki (2017-19) ortalama değer olan yaklaşık %3,5 seviyelerinin halen üzerinde olduğu görülmektedir.

Risk dengesi halen negatif yönlüdür ve bahsedildiği üzere 2022 yılının son çeyreğinden bu yana olumsuz riskler ise bir azalma eğilimindedir. Son gelişmeler ile birçok ekonomide piyasaya olan güvensizlik ve yüksek enflasyon nedeni ile bastırılmış olan talebin daha güçlü bir şekilde azalması veya enflasyonun daha hızlı bir şekilde düşmesi olasıdır. Diğer yandan olası bir COVID-19 artışıyla birlikte Çin'in bir şekilde yeniden kapanma politikalarının toparlanmayı geciktirmesi, Rusya'nın Ukrayna'daki savaşta etkisini, gerilimini ve yayılımını arttırması, küresel finansman maliyetlerinin ülkelerin borç sıkıntısını daha da kötüleştirme olasılığı halen yüksektir. Elbette bu olumsuzluklar küresel enflasyonun yeniden artış eğilimine girmesine, dolayısıyla finansal piyasaların olumsuz enflasyon haberlerine tepki olarak yeniden fiyatlanma yoluna gitmesine neden olabilecektir

Bilindiği üzere COVID-19 pandemisi 2022 yılında Çin'deki yavaşlamayı derinleştirmiştir. Pekin'de ve nüfus yoğunluğu yüksek olan diğer bölgelerde görülen büyük çaplı COVID-19 salgınları dördüncü çeyrekte Çin'deki ekonomik faaliyetleri büyük ölçüde yavaşlatmıştır. Kasım ve Aralık 2022 aylarında COVID-19 kısıtlamaları kapsamında yürürlüğe konan sokağa çıkma yasakları kaldırılmış, bu durum da tam kapsamlı yeniden açılmanın da önünü açmıştır. Ancak yine de Çin'deki tüketicinin ve iş dünyasının tepkisi 2022'nin sonlarına kadar durağan şekilde seyretmiştir. Tüm bu nedenlerle Çin'in yavaşlaması küresel ticaretin küçülmesine ve uluslararası emtia fiyatlarının azalmasına neden olmuştur.

Diğer yandan Ukrayna'daki savaştan kaynaklanan olumsuz ticaret şokları karşısında Avrupa'nın 2022'deki ekonomik büyümesi beklenenden daha olumlu bir seyirde gelişmiştir. Avrupa ülkelerinin bu direnci özellikle üçüncü çeyreğe ilişkin tüketim ve

¹ Bu başlık altındaki veriler ağırlıklı olarak IMF, Dünya Ticaret Örgütü ve UNCTAD haber bültenlerinden derlenmiştir. Bu bölüm Mart 2022 döneminde yazıldığı için 2021 yılına ilişkin veriler genellikle tahmini verilerdir.

yatırım verilerinde daha net şekilde görülmektedir. Gerilemeye karşı oluşan direncin en önemli nedenleri arasında enerji krizinden etkilenen hane halklarına ve firmalara Avrupa Birliği'nin GSYH'sinin yaklaşık %1,2'si oranında verdiği devlet desteği ile yeniden faaliyete geçen üretim/ticaret faaliyetlerinden kaynaklanan canlılık gösterilebilir. Gaz fiyatlarına baktığımızda ise, Rusya bağlantılı olan boru hatları dışındaki boru hattı ve denizyolu ile ulaştırılan sıvılaştırılmış doğal gaz akışlarının (LNG) artması, Avrupa'daki gaz talebinin azalması ve kışın normalden daha sıcak geçmesi nedenleriyle beklenenden daha fazla düşmüştür.

Diğer yandan sağlanan kamusal desteğin azalması, özellikle dördüncü çeyrekteki finansal göstergeler imalat ve hizmet sektörlerinin daraldığına işaret etmektedir. AB'de tüketici güveni ve iş dünyası duyarlılığı kötüleşmiştir. Birçok Avro bölgesi ülkesinde ve Birleşik Krallık'ta enflasyonun yüzde 10 veya üzerinde seyretmesi hane halkı bütçelerini zorlamaya devam etmektedir. İngiltere Merkez Bankası ve Avrupa Merkez Bankası'nın faiz artışlarını hızlandırması finansal koşulları sıkılaştırmakta, bu da konut sektörü ve diğer sektörlere olan talebi önemli ölçüde azaltmaktadır.

Tüm bu veriler ışığında yapılan öngörülere göre 2022'de %3,4 olarak tahmin edilen küresel büyümenin 2023'te %2,9 oranına düşeceği, 2024'te ise yeniden %3,1'e yükseleceği beklenmektedir. Bu duruma baktığımızda beklenen büyüme oranlarının 2022'den daha düşük bir seviyede kalacağı öngörülmektedir. Küresel GSYH'de veya kişi başına düşen küresel GSYH'de negatif büyüme (ki bu genellikle küresel bir durgunluk yaşandığında meydana gelmektedir) beklenmemektedir. Bununla birlikte 2023 ve 2024 için öngörülen küresel büyüme tahmini tarihsel büyüme verileriyle kıyaslandığında (2000-19) yıllık ortalama büyüme oranı olan %3,8'in de altında kalacağı beklenmektedir (Şekil 1.1.).

24



Şekil 1.1. Gelişim projeksiyonları²

2023'teki düşük büyüme tahmini, özellikle gelişmiş ekonomilerde enflasyonla mücadele için merkez bankası faizlerindeki artışı gösterdiği gibi, Ukrayna'daki savaşı ve belirsizlikleri de yansıtmaktadır. Büyümenin 2022'ye göre 2023 yılındaki olası düşüşü gelişmiş ekonomilerden kaynaklanırken, yükselen piyasa ve gelişmekte olan ekonomilerde büyümenin 2022'de oldukça azaldığı görülmektedir. Çin'deki büyümenin ise ülkenin 2023'te yeniden tamamen açılmasıyla birlikte yükselişe geçmesi beklenmektedir. Her iki ekonomi kutbunda da 2024 yılında beklenen toparlanma Ukrayna'daki savaşın etkilerinden kademeli olarak kurtulmaya ve azalan enflasyona bağlıdır.

Bu tahminler; 2022 Ekim ayından bu yana genel olarak aşağı yönlü revize edilen yakıt ve yakıt dışı emtia fiyatları ile yukarı yönlü revize edilen faiz oranları da dahil olmak üzere bir dizi varsayıma dayanmaktadır. 2023 yılında petrol fiyatlarının yaklaşık %16, yakıt dışı emtia fiyatlarının ise ortalama %6,3 oranında düşmesi beklenmektedir. Küresel faiz oranının artış öngörülleri de yine 2022 yılı Ekim ayından bu yana yukarı yönlü revize edilmiştir.

Tablo 1.1'de IMF'nin 2023 yılı başında yayınladığı ülkeler ve ülke grupları bazında ekonomik gelişim projeksiyonları yer almaktadır. Bu projeksiyonlarda gelişmiş ekonomiler için büyümenin 2022'de %2,7'den 2023'te %1,2'ye keskin bir şekilde düşmesi ve 2024'te ise yeniden %1,4'e yükselmesi öngörülmektedir. Gelişmiş ekonomilerin yaklaşık yüzde 90'ında büyümenin düşeceği tahmin edilmektedir. Diğer yandan gelişmekte olan ekonomiler için büyümenin 2022'deki %3,9'dan 2023'te %4,0'a ve 2024'te ise yeniden %4,2'ye ılımlı bir şekilde yükselmesi öngörülmektedir. Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin yaklaşık yarısı 2022 yılına kıyasla 2023 yılında daha düşük bir büyümeye sahip olacaktır.

Tablo1.1'den de görüleceği üzere IMF'nin Türkiye ekonomisi için büyüme beklentisi 2023 yılı için %5,5 ve 2024 yılı için ise %3'tür. Ancak farklı küresel kurumların yakın değerlerde de olsa farklı öngörülerde bulunduğu dikkate alınmalıdır. Örneğin, Mart 2022 tarihi itibarıyla uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu olan Fitch Ratings, Çin'in yeniden açılması, Avrupa'nın doğalgaz krizinin rahatlaması ve ABD'de tüketici talebindeki dayanaklılığa bağlı olarak küresel ekonomiye ilişkin 2023 küresel büyüme tahminini %1,4'ten %2'ye çıkarırken, 2024 için ise %2,7'den %2,4'e düşürmüştür. Türkiye ekonomisinin ise 2023 yılında %2,5 ve 2024'te de %3 büyümesinin beklendiğini belirtmiştir. FitchRatings daha önce yaptığı tahminlerde Türkiye'nin 2023 ve 2024'te %2,9 büyüme kaydedeceğini öngörmüştür.

Tablo 1.1. IMF ekonomik gelişim projeksiyonları (%)³

	2022	2023	Tahmin	2024
DÜNYA	3,4	2,9		3,1
Gelişmiş Ülkeler	2,7	1,2		1,4
ABD	2,0	1,4		1,0
Euro Alanı	3,5	0,7		1,6
Almanya	1,9	0,1		1,4
Fransa	2,6	0,7		1,6
İtalya	3,9	0,6		0,9
İspanya	5,2	1,1		2,4
Japonya	1,4	1,8		0,9
Birleşik Krallık	4,1	-0,6		0,9
Kanada	3,5	1,5		1,5
Diğer Gelişmiş Ülkeler	2,8	2,0		2,4
Gelişmekte Olan Ülkeler	3,9	4,0		4,2
Asya	4,3	5,3		5,2
Çin	3,0	5,2		4,5
Hindistan	6,8	6,1		6,8
Gelişmekte Olan Avrupa	0,7	1,5		2,6
Rusya	-2,2	0,3		2,1
Türkiye	11,4	5,5		3,0
Latin Amerika ve Karayipler	3,9	1,8		2,1
Brezilya	3,1	1,2		1,5
Meksika	3,1	1,7		1,6
Orta Doğu ve Merkez Asya	5,3	3,2		3,7
Suudi Arabistan	8,7	2,6		3,4
Afrika	3,8	3,8		4,1
Nijerya	3,0	3,2		2,9
Güney Afrika	2,6	1,2		1,3

Ülkelerin yaklaşık yüzde 84'ünün 2023 yılında 2022 yılına göre daha düşük enflasyona sahip olması beklenmektedir. Küresel enflasyonun 2022'de (yıllık ortalama) %8,8'den



ARDA

Yük Sabitleme
Ürün Koruma ve Ambalajlama
İlaçlama
Depolama
Yurt İçi Lojistik
CFS Operasyonları
Özel Ekipman Proje Kargo
Gözetim
Liman Tahmil Tahliye
Ro-Ro Operasyon



☎ 0224 519 03 49 - 0552 698 48 16

📍 Engürücük Mah Sanayi Cad. No:22 Gemlik/Bursa

🌐 www.ardalashing.com



2023'te %6,6'ya ve 2024'te de %4,3'e düşmesi beklenmektedir. Küresel enflasyon pandemi öncesi (2017-19 yılları arasında) dönemde yaklaşık %3,5 seviyelerindeydi. Enflasyondaki düşme öngörüsüne baktığımızda mevcut durum zayıflayan küresel talep nedeniyle düşen uluslararası yakıt ve yakıt dışı emtia fiyatlarını da yansıtmaktadır. 2022'nin dördüncü çeyreğinde %6,9 olan küresel enflasyonun (yıllık bazda) 2023'ün dördüncü çeyreğinde %4,5'e düşmesi beklenmektedir fakat yine de enflasyonun düşmesinin zaman alacağı beklenmektedir. 2024 yılına gelindiğinde ekonomilerin çoğunda yıllık ortalama enflasyonun hala pandemi salgınının öncesindeki seviyelerin üzerinde olacağı öngörülmektedir.

Küresel görünüme ilişkin riskler 2022'nin son çeyreğinde azalma eğilimine girse de halen enflasyonun yukarı ve aşağı yönlü hareketlerini etkileyebilen ve dikkate alınması gereken bazı unsurlar da bulunmaktadır. Olası yukarı yönlü riskler arasında bastırılmış talep artışı ile halen potansiyelinin altında olan işgücü piyasaları ve ücretlerdeki güçlü artışlar sayılabilir. Diğer yandan hane halklarının halen tasarruf eğiliminde olması başta turizm ve tüketim sektörleri olmak üzere piyasaların talebini de daraltmaktadır.

Ukrayna'daki savaşın tırmanması önemli bir endişe kaynağı olmaya devam etmektedir. Savaş özellikle Avrupa ve düşük gelirli ülkeler için bir ekonomik kırılganlık yaratmaktadır. Avrupa bu kış kıtlık ihtimalini ortadan kaldıracak kadar gaz depoladığı için beklenenden daha düşük gaz fiyatlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Ancak, özellikle Rusya'dan alınmayan gazın daha uzak noktalardan tedarik edilmesi boşalacak olan tankların yeniden doldurulmasında potansiyel bir risk oluşturmaktadır. Önümüzdeki yılda kış mevsiminin soğuk geçmesi ve/veya Çin'deki enerji talebinin artması ihtimali gaz fiyatlarının yeniden artmasına neden olabilecektir. Ayrıca Karadeniz bölgesinden (Ukrayna ve Rusya) piyasaya çıkan hububatın dünyaya arzında yaşanabilecek sıkıntılar gıda ve yakıt fiyatlarının yükselmesine yol açabileceği gibi, bu durum özellikle buğdayda ithalata bağlı ülkelerde sosyal huzursuzlukların yükselmesi ihtimalini de ortaya çıkarabilecektir.

Küresel borç sorunu enflasyonun yükselmesi için bir başka neden oluşturmaktadır. Düşük gelirli ülkelerin yaklaşık %15'inin borçlu olduğu tahmin edilmektedir. Bu ülkelerin %45'i halihazırda yüksek borç riski altındadır. Pandeminin neden olduğu kırılganlıklar, düşük büyüme oranları, önemli ölçüde kısa vadede dolar finansmanına ihtiyacı olanlar ve yüksek borçlanma maliyetleri bu ülkelerin kırılganlığını artırmaktadır.

Son olarak Rusya-Ukrayna savaşının tetiklediği jeopolitik parçalanma küresel riskleri barındırmaktadır. Ukrayna'daki savaşın sona ermesi için baskı yapmayı amaçlayan uluslararası yaptırımlar dünya ekonomisini farklı bloklara ayırmaktadır. Bu durumun benzeri yakın geçmişte ABD-Çin ticaret anlaşmazlığına bağlı olarak ortaya çıkan jeopolitik gerilimlerde de yaşanmıştır. Bu kutupsal ayrışmalar sermayenin, işçilerin ve uluslararası ödemelerin sınır ötesi hareketlerine daha fazla kısıtlama getirilmesiyle

birlikte daha da şiddetlenebilir. Bu durumda ülkelerin enerji ve ürün tedarikine yönelik çok taraflı iş birliklerinin yeniden yapılanması da söz konusu olabilecektir. Bu tür bir parçalanmanın maliyeti özellikle kısa vadede son derece yüksektir. Çünkü kesintiye uğrayan sınır ötesi akışların yerine yenilerinin konulması zaman alacaktır. Nitekim bu senaryonun kısıtlı bir versiyonu Ukrayna-Rusya savaşının etkisiyle 2022 yılında yaşanmıştır.

1.1.2. Küresel Ticarete Beklentiler, Öngörüler ve Eğilimler

Son üç yıl boyunca küresel ticaret COVID-19 salgınından büyük ölçüde etkilenmiştir. İlave olarak tedarik zincirlerinde yaşanan aksaklıkların küresel ticaret üzerindeki etkileri de dikkate değer hale gelmiştir. Mal ve hizmetlere olan küresel talebe bağlı olarak, arz darboğazlarının da hafiflemesine rağmen, dünya ticaretinin 2023 yılında %2,4 düşmesi, 2024 yılında ise yeniden %3,4 artması beklenmektedir.

Dünyada yakın geçmişteki diğer ticari gerilemelerle karşılaştırıldığında, 2020’de küresel ticarete yaşanan düşüş 2008/09 küresel mali kriziyle kıyaslanabilir. Çünkü 2020 yılındaki durum 2015’teki küresel durgunluktan kaynaklanan düşüşten önemli ölçüde çok daha kötüdür. 2020’de yaşanan ciddi ölçekteki gerileme, pandemiye bağlı olarak yaygın sınır ötesi kısıtlamalar ve diğer lojistik aksaklıkların bir sonucu olarak ortaya çıkmış, bunu küresel çapta sağlık ve ekonomik krizlerin ortaya çıkmasıyla birlikte küresel talepteki düşüşler izlemiştir. Buna rağmen küresel ticaretin 2020 sonunda toparlanmaya başlamasıyla birlikte küresel ticarete çift haneli daralmaya ilişkin ilk beklentilerin “aşırı kötümser” olduğu görülmektedir. 2021 yılında küresel ticaretin değeri küresel talepteki güçlü toparlanma ve artan emtia fiyatları nedeniyle hızla toparlanmıştır. 2020 sonlarından bu yana ticaretteki artış 2022 ortaları boyunca pozitif kalmıştır. Ancak 2022 yılının 3. Çeyreği ile birlikte daralma dönemi yeniden başlamıştır (Şekil 1.2).

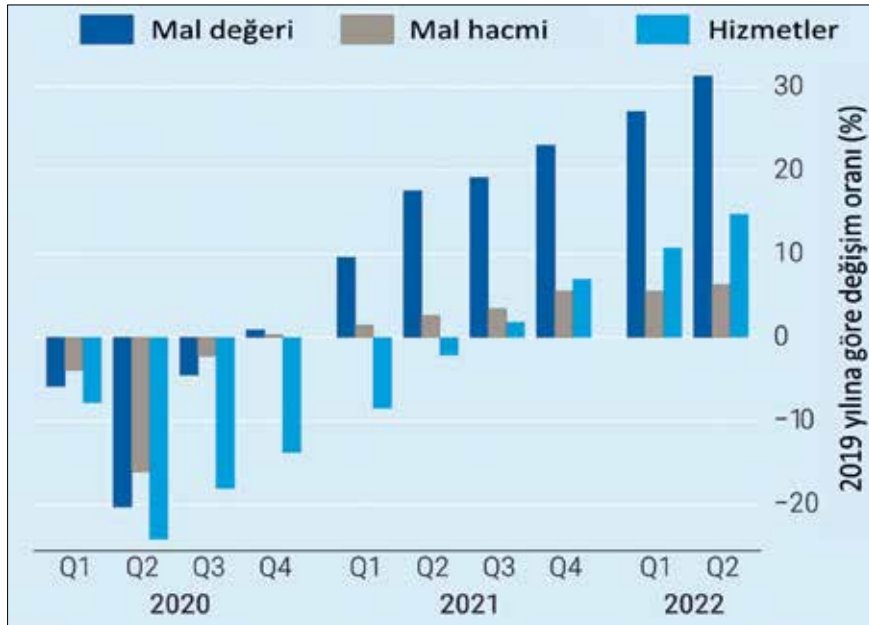


Şekil 1.2. Küresel ticarete eğilim⁴

Değer bazında küresel ticaret 2019 yılında yaklaşık 25 trilyon dolar seviyesindeyken, COVID-19 salgınının bir sonucu olarak 2020 yılında yaklaşık 2,5 trilyon dolar azalmıştır. Talebin yeniden artışa geçmesi ile ticaret 2021 yılında 5,5 trilyon dolar artarak yaklaşık 28 trilyon dolara ulaşmıştır. Uluslararası ticaretin değeri 2022 yılı sonunda yaklaşık 32 trilyon ABD dolarına ulaşmıştır. Bu da 2019'un pandemi öncesi seviyelerine göre yaklaşık %26'lık bir artış anlamına gelmektedir. Daha da önemlisi, son iki yılda küresel ticaretin büyümesi küresel ekonominin büyümesini güçlü bir şekilde geride bırakmıştır. Sonuç olarak, küresel ihracatın küresel üretime oranı 2019'da %29 iken, 2021'de yaklaşık %32'ye yükselmiştir. Küresel ticaretin 2022'nin ilk yarısında da büyümeye devam edeceği göz önünde bulundurulduğunda, bu oranın 2022'de yaklaşık %34 ile rekor seviyeye ulaşması beklenmektedir.

Son üç yıldaki uluslararası ticaret eğilimlerinin çoğu küresel talep modellerindeki değişikliklerle açıklanabilir. Pandemi dönemindeki karantina önlemleri birçok sektörde talebin düşmesine neden olmuştur. Ayrıca, insan dolaşımındaki kısıtlamalar nedeniyle talep çok daha fazla azalmış, böylelikle hizmetler sektöründe de keskin düşüşler yaşanmıştır. Öte yandan ilaç ve kişisel koruyucu ekipmanların yanı sıra ev aletleri, uzaktan çalışma ve fitness ekipmanlarına yönelik artan talebin bir sonucu olarak (hizmet sektörüne göre) mal ticareti daha dirençli olmuştur.

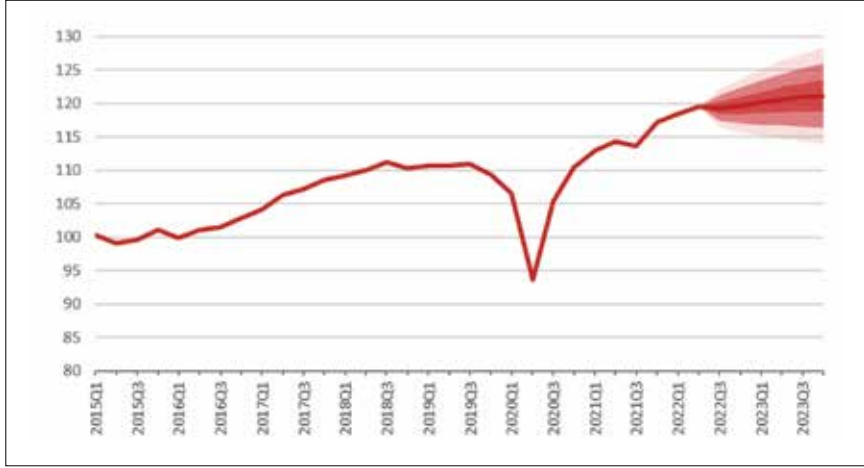
30



Şekil 1.3. Ticaretteki toparlanma⁵

Pandeminin azalması ve küresel talebin yeniden başlamasıyla birlikte imalat sektörlerinin çoğunda ticari faaliyetler hızlı bir şekilde toparlanmıştır. 2020'nin sonlarında mal ticareti 2019'daki seviyelerinden daha yüksektir. İnsan hareketliliğindeki kalıcı aksaklıklar başta turizm olmak üzere hizmet ticaretini çok daha uzun bir süre

boyunca olumsuz etkilemeye devam etmiştir. Hizmet ticareti 2021'in sonlarına kadar salgın öncesi seviyesine dönememiştir. Ticaretteki büyüme 2022 yılında hem mallar hem de hizmetler için güçlü kalmıştır. 2022 ortası itibariyle küresel mal ticaretinin değeri 2019'daki seviyesinden yaklaşık %33 daha yüksek iken, hizmet ticareti 2019'daki seviyesinden yaklaşık %15 daha yüksektir (Şekil 1.3). Tüm bunlara ilave olarak ticaretteki gelişim beklentisi de halen pozitif değerlerde kalmaktadır (Şekil 1.4).



Şekil 1.4. WTO Küresel ticaret gelişim projeksiyonu (İndeks değerleri ile)⁶

Son üç yıldaki uluslararası ticaret kalıpları yalnızca COVID-19 salgını nedeniyle küresel talepte meydana gelen değişiklikleri değil, aynı zamanda uluslararası fiyatlardaki hareketleri de yansıtmaktadır. Ticaret hacimleri daha yavaş bir hızda arttığı için küresel ticaretteki büyümenin önemli bir kısmı nominal olmuştur.

Küresel ticaretin değer ve hacimleri arasındaki büyüme oranındaki fark kısmen başta enerji olmak üzere emtia fiyatlarındaki değişikliklerle açıklanabilir. Bu durum bazı ekonomik sektörler bazındaki ticaret eğilimleri incelendiğinde açıkça ortaya çıkmaktadır. Örneğin, talep azaldıkça enerji ürünlerinin fiyatı düşmüştür. Bunun sonucunda 2020'nin 2. Çeyreğinde ticareti yapılan enerji ürünlerinin değeri yaklaşık %50 oranında gerilemiştir. Enerji fiyatları ancak 2021'in başlarında toparlanmış ve enerji sektörünün ticaret değeri de pandemi öncesi seviyelerine yeniden geri dönmüştür. Enerji ürünleri ticaretinin değeri, büyük ölçüde jeopolitik kaynaklı enerji fiyatlarındaki artış nedeniyle 2021 ve 2022 yıllarında daha da artmıştır.

Uluslararası danışmanlık firması McKinsey, önümüzdeki yakın dönemde küresel ticari eğilimleri için;

- İşletmelerin tedarik kaynaklarında alternatiflere yöneldiği,
- Neredeyse tüm ülkelerin ithalatlarında %25 oranında kritik ürün gruplarının yer aldığı,
- Bu ürünlerin tedarikinde halihazırda 3 ya da daha az ülkeye güvenildiği,

RÖMORKAJ – PALAMAR VE RÖMORKÖRCÜLÜK 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: +90 212 875 38 10
www.arpas-pilotaj.com.tr

İskenderun Ofis: Denizciler Mh. E-5 Karayolu Üzeri No: 12/B 31215
İskenderun – Hatay / Türkiye
Tel: +90 326 645 38 10
gozcu@arpas-pilotaj.com.tr

Arpaş Römorkör Talep: +90 530 884 57 00

- Küresel ticaretin yaklaşık %30'unun tedarik zincirini çeşitlendirmek istediği,
- Gelişmiş ülkelerin son 5 yıldır ithalat stratejilerini değiştirmedeği fakat bunun sürdürülebilir olmadığı,
- Karar vericilerin riskleri ve fırsatları tanımlayabilmek için ticari ilişkilerin detaylandırılması gerektiğini vurgulamıştır.

Elbette pandemi ve sonrasında Rusya-Ukrayna gerilimi ile Rusya'nın ulaştırma coğrafyası üzerindeki stratejik konumu tedarik zincirlerinin kırılma tehlikesine neden olmuş, tedarik zincircilerinin dayanaklılığı daha fazla sorgulanır hale gelmiştir. Bu noktada pek çok kurum tarafından ticaretin sürdürülebilirliği için tedarik zincirlerine yönelik bazı önerilerin geliştirildiği görülmüştür.

UNCTAD'ın (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) tedarik zincircileri krizinin çözümü için yaptığı öneriler ise aşağıdaki gibidir:

- Özellikle limanlarda yaşanan sıkışıklıklar ile aksayan tedarik zincirlerinde aynı ticaret hacminin yakalanması için geçmişe göre yüzde 20 daha fazla zaman harcanması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu da aynı ticaret hacmi için daha fazla taşıma kapasitesine ve ekipmana ihtiyacımız olduğu anlamına gelmektedir. Ancak bunların inşa edilmesi ve tedarik edilmesinin zaman alması nedeniyle bu tıkanıklıkların ticarete zarar vermesi ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerini tehdit etmesi anlamına gelmektedir. Kısa vadede, yalnızca mevcut tesislerin performansının iyileştirilmesi bu durumu hafifletebilir.
- Tedarik zinciri krizine büyük tedarik zinciri merkezlerindeki birikmiş işlerin neden olduğu, bu krizin ticareti olumsuz etkileyeceği ve dünya genelinde ticaret akışlarını yeniden şekillendireceği neredeyse kesindir. Bazı büyük ekonomiler arasında süregelen jeopolitik gerilimler, ülkelerin üretimi coğrafi ve siyasi olarak daha yakın yerlere taşıyabilmesi nedeniyle küresel tedarik zincirleri için önemli yansımaları olan yeni ticari açılımlara neden olabilir.
- Buna ek olarak, Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi (AfCFTA) ve Asya-Pasifik'teki Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) gibi anlaşmaların küresel ticaret modellerini etkilemesi beklenmektedir. Afrika ve Asya-Pasifik bölgesi içindeki bölgesel ticaretin bir yandan küresellikten uzaklaşması, bir yandan da ticaret hacimlerini arttırması oldukça olasıdır.
- Bölgesel entegrasyon sadece ticaret akışlarını arttırmakla kalmamakta, aynı zamanda uluslararası pazarlara kıyasla daha kolay olmasından dolayı, yerel firmaların katma değeri daha yüksek malları bölgesel pazarlara ihraç etmesinin

önünü açarak yapısal değişimi de kolaylaştırmaktadır. Bölgesel ticaret anlaşmaları yoluyla ekonomik entegrasyon aynı zamanda piyasa koşullarına olan dayanıklılığı da artırabilir. Nitekim UNCTAD'ın son araştırması ticaret anlaşmaları kapsamındaki ticaretin daha dayanıklı olduğunu göstermektedir.

- Diğer yandan pandemi ile güdülenen dijitalleşme ülkelerin dijital altyapılarına ve tedarik zinciri yatırımlarına öncelik vermelerini gerektirmiştir. Dünyada limanların, lojistik süreçlerin ve hudut/sınır muhafaza kurumlarının dijitalleşmesi buna bir örnektir. Gümrük otomasyonu, gemi varış öncesi veri işleme, liman optimizasyonu ve diğer dijital çözümler limanlardaki işlemleri ve gümrük operasyonlarını hızlandırmaya yardımcı olmaktadır.

Tüm bu gelişmeler ve önlemler dünyadaki kutuplaşma ile motive edilmekte, daha esnek, çevik ve bölgesel tedarik zincirlerinin kurgulanmasını gerektirmektedir. Küresel ticaretin ve tedarik zincirlerinin önümüzdeki yıllarda bu ekseninde ilerlemesi beklenmektedir.

1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler

Üretim yöntemine göre dört dönem toplamıyla elde edilen yıllık GSYH, zincirlenmiş hacim endeksi olarak 2022 yılında bir önceki yıla göre %5,6 oranında artmıştır. GSYH'yi oluşturan faaliyetler incelendiğinde; 2022 yılında bir önceki yıla göre zincirlenmiş hacim endeksi olarak; finans ve sigorta faaliyetlerinin toplam katma değeri %21,8, ulaştırma dahil hizmet faaliyetleri %11,7, mesleki, idari ve destek hizmet faaliyetleri %9,9, bilgi ve iletişim faaliyetleri %8,7, diğer hizmet faaliyetleri %5,8, kamu yönetimi, eğitim, insan sağlığı ve sosyal hizmet faaliyetleri %4,8, gayrimenkul faaliyetleri %4,3, sanayi %3,3 ve tarım sektörü ise %0,6 oranında artmıştır. İnşaat sektörü ise %8,4 oranında azalmıştır.

GSYH'nin çeyrek ve yıllık bazdaki toplam verileri Tablo 1.2.'de görülebilir⁷.

Tablo 1.2. Türkiye'nin GSYİH gelişimi (Cari fiyatlarla)⁸

Yıl	Çeyrek	GSYİH		Değişim (%)
		Milyon TL	Milyon \$	
2020	I	1.073.528	176.579	4,4
	II	1.035.789	152.268	-10,4
	III	1.413.883	196.582	6,3
	IV	1.524.085	191.535	6,2
	Yıllık	5.046.883	716.902	1,8
2021	I	1.395.931	189.106	7,5
	II	1.592.926	190.006	22,5
	III	1.931.231	227.406	7,9
	IV	2.328.700	200.330	9,6
	Yıllık	7.248.789	807.106	11,4
2022	I	2.511.885	180.920	7,6
	II	3.428.260	219.943	7,8
	III	4.265.712	241.968	4,0
	IV	4.800.717	262.669	3,5
	Yıllık	15.006.574	905.501	5,6

GSYH gelişimine paralel olarak ülkemizin dış ticareti 2022 yılında bir önceki yıla göre %24,4 oranında artış göstermiştir. İhracattaki artış %12,9 oranında olurken değer olarak 254 milyar dolara, ithalattaki artış ise %34 oranında gerçekleşirken değer olarak 363 milyar dolara ulaşılmıştır. Böylece dış ticaretimiz toplamda %24 gibi yüksek bir oradaki artış ile 617 milyar dolara yükselmiştir (Tablo 1.3.).

Tablo 1.3. 2013-2022 yılları arasında gerçekleşen dış ticaret verileri (Milyon \$)⁹

	İhracat		İthalat		Hacim		Dış	
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Ticaret Dengesi	İhr/İth. (%)
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	66,3
2015	150.982	-9,3	213.619	-14,9	364.601	-12,7	-62.637	70,7
2016	149.247	-1,1	202.189	-5,4	351.436	-3,6	-52.942	73,8
2017	164.495	10,2	238.715	18,1	403.210	14,7	-74.221	68,9
2018	177.169	7,7	231.152	-3,2	408.321	1,3	-53.984	76,6
2019	180.833	2,1	210.345	-9,0	391.178	-4,2	-29.512	86,0
2020	169.637	-6,2	219.516	4,4	389.154	-0,5	-49.840	77,3
2021	225.214	32,8	271.425	23,6	496.640	27,6	-46.133	83,0
2022	254.201	12,9	363.708	34,0	617.909	24,4	-109.508	69,9

7 <http://www.tuik.gov.tr/>

8 <http://www.tuik.gov.tr/>

9 <http://www.tuik.gov.tr/>

2022 yılında Almanya, ABD ve Irak en fazla ihracat yaptığımız ülkeler olurken, Rusya, Çin ve Almanya ise en fazla ithalat yaptığımız ülkeler olmuştur. En fazla dış ticaretimiz olan bazı ülkelerle yapılan ticaret hacmimiz oran olarak oldukça yüksek seviyelerde artış göstermiştir. Örneğin ABD'ye yapılan ihracat %14,7 oranında artış gösterirken, Irak ile %23,6, Rusya ile %61 ve Hollanda ile %18,7 oranında artışlar yaşanmıştır.

Diğer yandan Rusya ile olan ithalatımız 2022 yılında %103 gibi oldukça yüksek bir oranda artış gösterirken, Çin ile %28 ve İsviçre ile %402 oranında artışlar olmuştur. En fazla ithalat yaptığımız ülkeler olan Çin ve Rusya ile ihracatımızın zayıf olması dış ticaret açığımızın en önemli nedenlerinden birisidir. Sadece bu iki ülke ile yaptığımız ticaretten dolayı ortaya çıkan ticaret açığı 2022 yılında 88 milyar dolara ulaşmıştır. Bu da dış ticaret açığımızın %80 oranında bu iki ülkeden kaynaklandığı göstermektedir.

Dış ticaretimizin güçlü olduğu ilk 20 ülke ile toplam ihracatımızın %66'sı, toplam ithalatımızın ise %67'si gerçekleştirilmektedir (Tablo 1.4.).

Tablo 1.4. En çok dış ticaret yapılan 20 ülke (*000 \$)¹⁰

Ülke Adı	İhracat			Ülke Adı	İthalat		
	2021	2022	21/22		2021	2022	21/22
Almanya	19.311.023	21.143.619	9,5%	Rusya	28.959.361	58.848.989	103,2%
ABD	14.720.364	16.887.056	14,7%	Çin	32.238.052	41.354.587	28,3%
Irak	11.125.650	13.750.006	23,6%	Almanya	21.726.305	24.033.037	10,6%
Birleşik K.	13.703.695	13.005.266	-5,1%	İsviçre	3.054.869	15.335.262	402,0%
İtalya	11.473.021	12.397.863	8,1%	ABD	13.147.623	15.228.577	15,8%
İspanya	9.619.642	9.650.356	0,3%	İtalya	11.562.694	14.081.547	21,8%
Fransa	9.111.137	9.534.620	4,6%	Hindistan	7.936.146	10.697.331	34,8%
Rusya	5.774.392	9.342.871	61,8%	Fransa	7.931.536	9.429.722	18,9%
Hollanda	6.764.786	8.026.959	18,7%	Güney K.	7.597.023	9.004.399	18,5%
İsrail	6.355.775	7.032.526	10,6%	İspanya	6.311.611	7.004.002	11,0%
Romanya	5.175.021	6.955.288	34,4%	Birleşik K.	5.558.194	5.904.013	6,2%
Polonya	4.673.825	5.417.895	15,9%	Brezilya	3.827.073	4.830.986	26,2%
BAE	5.493.362	5.252.691	-4,4%	Japonya	4.389.292	4.640.829	5,7%
Belçika	4.899.300	4.779.139	-2,5%	Hollanda	4.508.587	4.497.259	-0,3%
Bulgaristan	3.953.436	4.722.021	19,4%	BAE	2.442.660	4.470.951	83,0%
Mısır	4.513.693	4.556.419	0,9%	Ukrayna	4.524.675	4.455.399	-1,5%
Yunanistan	3.118.900	3.302.410	5,9%	Belçika	5.628.385	4.420.570	-21,5%
Çin	3.662.748	3.281.152	-10,4%	Polonya	3.635.826	4.294.420	18,1%
Fas	2.976.888	3.094.360	3,9%	Malezya	3.098.059	4.288.702	38,4%
İran	2.770.743	3.068.702	10,8%	Suudi A.	3.456.314	4.152.071	20,1%
İlk 20	149.197.398	165.201.218	10,7%	İlk 20	181.534.285	250.972.654	38,3%
Türkiye	225.214.458	254.201.009	12,9%	Türkiye	271.425.553	363.708.915	34,0%
İlk 20 Pay	66,25%	64,99%	-1,9%	İlk 20 Pay	66,88%	69,00%	

¹⁰ <http://www.tuik.gov.tr/>

İNOVATİF VE SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

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

Samsunport, Ceyport Tekirdağ, Ceyport Taşucu ve MESBAŞ limanlarında artan kapasitemizle, çevre duyarlılığını da gözeterek üretmeye ve ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam ediyoruz.



 **samsunport**
INTERNATIONAL
www.samsunport.com.tr



 **CEYPORT TEKİRDAĞ**
www.ceyporttekirdag.com.tr



 **CEYPORT TAŞUCU**
www.ceyporttasucu.com.tr



 **mesbaş**
www.mesbas.com.tr

Dış ticaretimizde ilk 10 sırayı alan illerimizin başında doğal olarak İstanbul gelmektedir. İstanbul'u ihracatta İzmir, Kocaeli ve Bursa izlerken, ithalatta ise Kocaeli, Ankara ve İzmir illerimiz izlemektedir. En fazla dış ticaret yapan ilk 10 ilimiz toplam ihracatımızın %82'sini, toplam ithalatımızın ise %77'sini gerçekleştirmektedir. Özellikle bir deprem bölgesi olan İstanbul'un payının yüksek olması iller arasında önemli bir ticari hacim farklılığına yol açmakta, bu da ülkemiz için önemli bir risk potansiyeli barındırmaktadır (Tablo 1.5.).

Tablo 1.5. Dış ticaretimizde ilk 10 sırada yer alan illerimiz (*000, \$)¹¹

	İhracat			İthalat			
	2021	2022	21/22	2021	2022	21/22	
İstanbul	108.666.008	124.654.897	14,7%	İstanbul	138.122.531	178.740.544	29,4%
İzmir	14.737.269	17.014.319	15,5%	Kocaeli	14.838.591	18.388.579	23,9%
Kocaeli	12.271.836	14.456.931	17,8%	Ankara	14.601.816	14.500.516	-0,7%
Bursa	11.647.717	12.796.109	9,9%	İzmir	10.956.663	13.625.509	24,4%
Ankara	9.496.357	12.001.246	26,4%	Bursa	8.534.858	10.183.818	19,3%
Gaziantep	10.284.899	11.195.087	8,8%	Gaziantep	7.383.898	8.493.152	15,0%
Mersin	4.247.690	6.164.610	45,1%	Hatay	6.640.766	7.611.168	14,6%
Sakarya	5.325.110	5.272.637	-1,0%	Mersin	3.966.542	6.854.903	72,8%
Denizli	4.214.377	4.450.566	5,6%	Adana	3.545.959	4.876.024	37,5%
Hatay	4.390.306	4.066.993	-7,4%	Çorum	887.312	3.842.848	333,1%
İlk 10	185.281.569	212.073.395	14,5%	İlk 10	209.478.936	267.117.061	27,5%
Türkiye	225.214.458	254.201.009	12,9%	Türkiye	271.425.553	363.708.915	34,0%
İlk 10 Pay	82,27%	83,43%	1,4%	İlk 10 Pay	77,18%	73,44%	-4,8%

Dış ticaretteki ilk 10 fasıl incelendiğinde; 2022 yılında ihracatta en üst sırada 27 milyar dolar hacim ile motorlu kara taşıtlarının olduğu, onu 23 milyar dolar ile kazanlar ve makinelerin, üçüncü sırada ise 16 milyar dolar ile mineral yakıtlar ve mineral yağların izlediği görülmektedir. Aynı yıl ithalatta en fazla işlem gören ilk 3 fasıl ise mineral yakıtlar (%91 artış ile 97 milyar dolar), kazanlar ve makineler (35 milyar dolar) ile demir ve çelik (28 milyar dolar) ürünleri olmuştur (Tablo 1.6.).

Tablo 1.6. Dış ticaretimizdeki ilk 10 fasıl (*000, \$)¹²

İhracat			
Ürün Fasılları	2021	2022	21/22
Motorlu kara taşıtları vb.	25.022.476	26.801.106	7,1%
Kazanlar, makinalar vb.	20.774.806	22.672.501	9,1%
Mineral yakıtlar, mineral yağlar vb.	8.506.562	16.404.053	92,8%
Demir ve çelik	17.062.504	14.672.061	-14,0%
Elektrikli makina ve cihazlar vb.	12.010.761	13.704.659	14,1%
Plastikler ve mamulleri	10.015.069	11.571.879	15,5%
Örme giyim eşyası ve aksesuarı	10.780.807	11.007.419	2,1%
Demir veya çelikten eşya	8.801.101	10.533.701	19,7%
Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar vb.	10.964.702	10.206.401	-6,9%
Örülmemiş giyim eşyası vb.	7.513.226	8.462.732	12,6%
İlk 10 Toplamı	131.452.013	146.036.513	11,09%
Türkiye Toplamı	225.214.458	254.201.009	12,87%
İlk 10 Pay	58,37%	57,45%	-1,57%
İthalat			
Ürün Fasılları	2021	2022	21/22
Mineral yakıtlar, mineral yağlar vb.	50.691.986	96.548.914	90,5%
Kazanlar, makinalar vb.	30.966.641	34.573.689	11,6%
Demir ve çelik	27.618.092	28.367.022	2,7%
Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar vb.	7.073.921	23.457.037	231,6%
Elektrikli makina ve cihazlar vb.	19.964.151	21.534.296	7,9%
Plastikler ve mamulleri	17.590.483	18.975.893	7,9%
Motorlu kara taşıtları vb.	15.595.859	17.678.549	13,4%
Organik kimyasal ürünler	9.341.411	11.119.596	19,0%
Alüminyum ve alüminyumdan eşya	6.592.847	7.683.173	16,5%
Bakır ve bakırdan eşya	5.265.610	5.510.345	4,6%
İlk 10 Toplamı	190.701.001	265.448.514	39,20%
Türkiye Toplamı	271.425.553	363.708.915	34,00%
İlk 10 Pay	70,26%	72,98%	3,88%

2022 yılında ihracatta (2021 yılına göre %12 artış ile) 150 milyar dolar bedelindeki ürün denizyolu ile taşınırken, onu 79 milyar dolar bedel ile karayolu, 21 milyar ile havayolu izlemiştir. Demiryolunda taşınan ihracat ürünlerinin değeri sadece 2,4 milyar dolardır.

Denizyolu taşımacılığı ithalatımızda da baskındır. Aynı yıl ithal edilen 193 milyar dolar değerindeki ürün denizyolu ile taşınırken, onu 59 milyar dolara ile karayolu ve 68 milyar dolar ile boru hatları izlemiştir. Demiryolu ile ithal edilen ürünlerin değeri isesadece 3 milyar dolardır. Bu veriler bedel olarak Tablo 1.7. ve Tablo 1.8.'de görülebilir. Oransal veriler ise Tablo 1.9.'da yer almaktadır. Oransal olarak ithalatımızın %59'u denizyolu ile yapılırken ihracatımızda bu oran %53'tür.

¹² <http://www.tuik.gov.tr/>

Tablo 1.7. Taşıma şekillerine göre ihracat (Milyon \$)¹³

Taşıma Şekilleri	2018	2019	2020	2021	2022	21/22
Denizyolu	108.803	109.114	100.908	133.714	150.313	12,41%
Karayolu	52.222	54.462	53.128	68.749	78.852	14,70%
Havayolu	14.128	14.849	12.733	18.736	20.685	10,40%
Diğer	1.262	1.436	1.582	2.367	1.892	-20,07%
Demiryolu	754	971	1.288	1.648	2.458	49,15%
Genel Toplam	177.169	180.833	169.639	225.291	254.201	12,83%

Tablo 1.8. Taşıma şekillerine göre ithalat (Milyon \$)¹⁴

Taşıma Şekilleri	2018	2019	2020	2021	2022	21/22
Denizyolu	136.737	112.966	114.838	157.390	193.797	23,13%
Karayolu	39.129	37.177	41.883	48.897	59.446	21,57%
Havayolu	28.757	29.238	39.260	26.057	38.581	48,06%
Diğer	25.230	29.514	21.390	36.190	68.917	90,43%
Demiryolu	1.299	1.448	2.145	2.891	2.968	2,66%
Genel Toplam	231.152	210.343	219.516	271.425	363.709	34,00%

Tablo 1.9. Dış ticarete taşıma türlerine ve rejimlere göre bedel payları (%)

Yıllar	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2017	58,1	56,8	16,9	31,0	14,4	10,5	0,5	0,4
2018	59,2	61,4	16,9	29,5	12,4	8,0	0,6	0,4
2019	53,7	60,3	17,7	30,1	13,9	8,2	0,7	0,5
2020	52,3	59,5	19,1	31,3	17,0	7,5	1,0	0,8
2021	58,0	59,4	18,0	30,5	9,6	8,3	1,1	0,7
2022	53,3	59,1	16,3	31,0	10,6	8,1	0,8	1,0

Dış ticarete taşıma türlerine ve rejimlere göre ağırlık payları ayrıca Tablo 1.10'da görülebilir. Tablodan da anlaşılacağı üzere denizyolunun payı son 3 yıldır ihracatta %80'in, ithalatta ise %85'in üzerindedir.

13 <http://www.tuik.gov.tr/>14 <http://www.tuik.gov.tr/>

Tablo 1.10. Dış ticarete taşıma türlerine ve rejimlere göre tonaj payları (%)

	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2017	95,6	76,5	4,0	22,1	0,1	0,8	0,4	0,6
2018	95,5	78,3	4,1	20,4	0,1	0,8	0,4	0,5
2019	95,1	81,1	4,4	17,6	0,1	0,9	0,4	0,5
2020	95,3	82,8	4,0	16,2	0,0	0,4	0,6	0,6
2021	92,6	80,9	5,3	17,8	0,1	0,5	0,6	0,8
2022	93,0	83,9	5,1	14,9	0,0	0,4	0,7	0,7

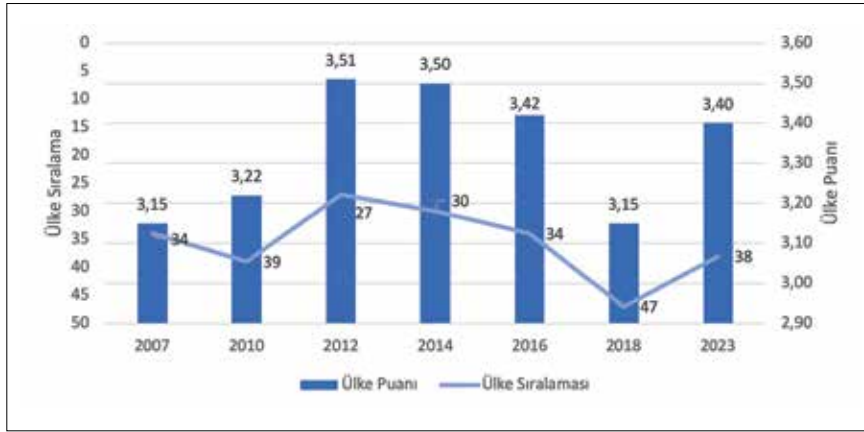
1.3. 2023 yılı Lojistik Performans İndeksi (LPI) Raporunda Türkiye'nin Yeri

Dünya Bankası'nın "Küresel Ticaret ve Bölgesel Entegrasyon Birimi" tarafından hazırlanan Lojistik Performans İndeksi (LPI) raporunun amacı dünyadaki ülkeleri lojistik performanslarına göre sıralamak ve birbirleriyle karşılaştırmaktır. 2007 yılında ilk kez yayınlanan rapor, 2008 ve 2009 yılında yayınlanmamış, sonrasında 2010 yılından itibaren 2018 yılına kadar her 2 yılda bir yayınlamaya devam etmiştir. Pandemi döneminin etkisi ile 5 yıl yayımlanmayan rapor Nisan 2023'te yeniden yayımlanmıştır. Tüm bu raporlar dikkate alındığında şu ana kadar yayınlanmış toplam 7 adet rapor bulunmaktadır.

Raporda 6 ana değişken sorgulanmaktadır. İşletmelerin ve kamunun politika düzenleme alanları olarak ifade edilen girdiler gümrükler, altyapı ve yetkinlik/kalite olurken, hizmet sunum performansının çıktıları olarak zamanlama, uluslararası taşımalar ve izleme/takip değişkenleri belirlenmiştir. Oluşturulan ölçüm modelinden de anlaşılacağı gibi çıktı değişkenlerinin kalitesi girdi değişkenlerinin kalitesine doğrudan bağlıdır (Şekil 1.5.).

**Şekil 1.5.** LPI'nin girdi ve çıktıları

2023 yılı raporunda karşılaştırılan ülke sayısı 139'dur. Bu indeks ile söz konusu ülkeler, lojistik konusunda dünyada nasıl algılandıklarını, ayrıca kendilerinin güçlü ve zayıf yanlarını görebilmektedir. LPI'de ülke sıralaması puanlara göre belirlendiği için 0.1 puanlık bir düşüş dahi ülkelerin sıralamada aşağıya inmesine neden olmaktadır. Ülkemiz 2010 raporunda 39. sırada yer alırken 2012 yılı raporunda 12 sıra birden yükselerek 27. sıraya yerleşse de sonrasında sıralamada sürekli bir düşüş eğilimine girmiştir. 2018 raporunda en kötü değer (47. sıra) elde edilmiştir. 2023 yılı raporunda ise Türkiye bir iyileşme göstererek 38. sıraya yükselmiştir (Şekil 1.6).



Şekil 1.6. Türkiye'nin LPI değerindeki gelişim

42

2017 yılından bu yana yayımlanan 7 raporda ülkemizin ana ve alt kriterlerde aldığı puanlar ve ülke sıralaması Tablo 1.11'de incelenebilir.

Tablo 1.11. Türkiye'nin LPI değerindeki gelişim

		2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
LPI	Ülke Sıralaması	34	39	27	30	34	47	38
	Ülke Puanı	3,15	3,22	3,51	3,50	3,42	3,15	3,40
Gümrükler	Ülke Sıralaması	33	46	32	34	36	58	47
	Ülke Puanı	3,00	2,82	3,16	3,23	3,18	2,71	3,00
Altyapı	Ülke Sıralaması	39	39	25	27	31	33	43
	Ülke Puanı	2,94	3,08	3,62	3,53	3,49	3,21	3,40
Uluslararası	Ülke Sıralaması	42	44	30	48	35	53	26
	Ülke Puanı	3,07	3,15	3,38	3,18	3,41	3,06	3,40
Yetkinlik ve Kalite	Ülke Sıralaması	30	37	26	22	36	51	38
	Ülke Puanı	3,29	3,23	3,52	3,64	3,31	3,05	3,50
Zamanlama	Ülke Sıralaması	52	31	27	41	40	44	35
	Ülke Puanı	3,38	3,94	3,87	3,68	3,75	3,63	3,60
İzleme ve Takip	Ülke Sıralaması	34	56	29	19	43	42	37
	Ülke Puanı	3,27	3,09	3,54	3,77	3,39	3,23	3,50

2023 yılında en yüksek LPI değerine sahip ülkeler 4,3 ile Singapur, 4,2 ile Finlandiya ve 4,1 puan ile Danimarka'dır. Türkiye'nin LPI değeri 3,4'tür. LPI değeri ölçümde

kullanılan 6 kriter değerinin ortalamasıdır. Bu nedenle LPI değerindeki değişimleri anlamak için bu 6 değişkene odaklanmak gerekmektedir. Değişkenlerin 2018 ve 2023 yılı karşılaştırılmaları aşağıdaki gibidir:

- **Gümrükler:** Türkiye 2018 yılında 58. sırada yer alırken 2023 yılında 3,0 puan ile 47. sıraya yükselmiştir.
- **Altyapı:** Türkiye 2018 yılında 33. sırada yer alırken 2023 yılında 3,4 puan ile 43. sıraya gerilemiştir.
- **Uluslararası taşımalar:** Türkiye 2018 yılında 53. sırada yer alırken 2023 yılında 3,4 puan ile 26. sıraya yükselmiştir.
- **Yetkinlik ve kalite:** Türkiye 2018 yılında 51. sırada yer alırken 2023 yılında 3,5 puan ile 38. sıraya yükselmiştir.
- **Zamanlama:** Türkiye 2018 yılında 44. sırada yer alırken 2023 yılında 3,6 puan ile 35. sıraya yükselmiştir.
- **İzleme/takip:** Türkiye 2018 yılında 42. sırada yer alırken 2023 yılında 3,5 puan ile 37. sıraya yükselmiştir.

2023 yılı değerleri incelendiğinde altyapı haricindeki tüm değişkenlerde 2018 yılına göre bir iyileşme olduğu, en iyi değer uluslararası taşımalar kriterinde olduğu ve en kötü değer ise gümrükler kriterinde olduğu görülmektedir.



MÜŞAVİRLİK PROJE KONTROLLÜK VE TİCARET A.Ş.



TURKMENBAŞI ULUSLARARASI LİMANI



EREN LİMANI



SOCAR 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

2. BÖLÜM

DÜNYADA DENİZCİLİK VE LİMANCILIK SEKTÖRÜ





Arcan FAYATORBAY

*SOCAR Terminal, COO, Türklim Yönetim Kurulu Üyesi,
Konteyner Çalışma Grubu Başkanı*

Konteyner Taşımacılığının Gündemi

Konteyner taşımacılığının önemi, dünya ticareti ve kalkınması açısından hiçbir zaman, geçen yılki kadar belirgin hale gelmemiştir. Tarihsel anlamda yüksek ve değişken navlun fiyatları, limanlarda yaşanan sıkışıklıklar, COVID-19 ardından denizcilikte ortaya çıkan yeni talepler ve Ukrayna'daki savaş gibi konuların tamamı bahse konu bu belirginleşmenin temel dayanakları olmuştur. Artan denizyolu taşıma maliyetleri ve dünya genelinde limanlarda meydana gelen sıkışıklıkların yaratmış olduğu tedarik zinciri sorunları maalesef ülkeler genelinde, görülen enflasyonun artışının körüklenmesine neden olmuştur.

2022 yılının ilk yarısını yüksek seviyede geçiren konteyner navlun fiyatları, yaz ayları itibarı ile özellikle trans pasifik ve Asya-Avrupa ticaret hatlarında başlayan spot navlun fiyat düşüşleri ile, yönünü aşağıya doğru çevirmiştir. 2022'nin son çeyreği, navlun fiyatlarının, konteyner hatları için, son derece avantajlı olduğu bir dönemin sonunun gelindiğini işaret etmekteydi. COVID-19 pandemisinin etkisi doğrultusunda arz talep dengesinin tersine dönmesiyle oluşan bahse konu bu avantajlı dönem, Mayıs 2020' den Eylül 2022'

ye kadar sürmüştür. 2022 yılı başında ortaya konulan öngörüler dahilinde, yıl içerisinde her ne kadar spot navlun değerlerinde aşağı doğru yönelme bekleniyor olsa da yıl geneline bakıldığında çok daha sert bir düşüş tablosu ile karşı karşıya kalınmıştır. Bu sert düşüşün ardında yatan ana neden, batılı ülkelerde yaşanmış olan ciddi talep daralmasıdır. Politik, ekonomik ve sektörel olmak üzere, üç belirleyici faktör bu daralmanın sebepleri olarak gün ışığına çıkmaktadır;

- Politik; Rusya'nın 24 Şubat 2022'de Ukrayna'yı istilası ile başlayan Rusya-Ukrayna savaşının ve Amerika Birleşik Devletleri ile Çin arasında sürekli artan ticari tansiyonun yaratmış olduğu belirsizlikler.

- Ekonomik; dünya genelinde şirketlerin üretim kapasitelerini ve hane halklarının satın alma güçlerini olumsuz etkileyen, dünya genelinde görülen yüksek enflasyon.

- Sektörel; depoların dolu olmasının, şirketleri bekleme pozisyonu almaya ve yeni sipariş vermekten kaçınmaya teşvik etmesi.

Sık sık müzakere edilse bile, 2021 yılında yürürlükte olan uzun vadeli sözleşmelerin değerindeki artışlar

şok emici bir etki yaratmış ve düşüşte olan spot navlun değerlerinin etkisini yumuşatmıştır. Bu durumun yansıması olarak, 2022 yılı birçok konteyner hattı için finansal sonuçlar açısından tarihi bir yıl olarak akıllarda kalacaktır.

Küresel Konteyner Hacmi

2021 yılında 849 milyon TEU olarak gerçekleşmiş olan küresel konteyner hacmi, ilk beş büyük küresel konteyner hattının yayınlamış olduğu raporlardan yola çıkarak, yaklaşık %4'lük bir düşüş ile 2022 yılını kapatmıştır. 2023 için de beklentiler aşağı yönlü olup bunun ana nedeni, küresel ekonomik büyümeye yönelik zayıf göstergelerdir. Merkez bankalarının sıkı para politikası uygulamalarına rağmen, çoğu ekonomide enflasyon sert, kalıcı ve yüksek duruşunu sürdürmektedir. Sonuç olarak, 2023 yılında küresel ekonomide bir yavaşlama kaçınılmazdır ve bazı gelişmiş ülkelerde resesyon olasılığına ilişkin tartışmalar devam etmektedir.

Uluslararası Para Fonu (IMF), Ocak 2023 tarihli son raporunda, küresel ekonominin 2022'de yüzde 3,4 büyüdüğünü ve küresel büyüme oranının 2023'te yüzde 2,9 ve 2024'te yüzde 3,1 olarak tahminlendiğini belirtmiştir. Önümüzdeki iki yıl için öngörülen büyüme oranının, 2000-2019 döneminde ortalama yüzde 3.8 olan değerinin altında olması beklenmektedir. IMF ayrıca, Rusya Ukrayna savaşının tırmanabileceği, bu bağlamda daha sıkı küresel finansman maliyetlerinin, borç sıkıntısını şiddetlendirebileceği, finansal piyasaların olumsuz enflasyon haberlerine tepki olarak aniden yeniden fiyatlanabileceği ve daha fazla jeopolitik parçalanmanın ekonomik ilerlemeyi engelleyebileceği olasılığı

da dahil olmak üzere büyümeye ilişkin aşağı yönlü risklere işaret etmektedir.

Bu kötümser ekonomik beklentilerin yanı sıra 2021 ve 2022 yılları arasında hat operatörleri tarafından fazla sayıda yeni gemi sözleşmesi yapılmış olması, 2023'te yaklaşık %8'lik bir filo kapasitesi artışına işaret etmektedir. Sonuç olarak, 2023'ün, geçen yılın ikinci yarısında başlayan arz/talep dengesindeki zayıflamanın terse dönmesinden ziyade yeni bir normalin başlangıcını görme olasılığı çok daha yüksektir.

Servis Kalitesi Halen Pandemi Öncesi Seviyeyi Yakalayamamıştır

Küresel Konteyner Hatları, gemi kapasite fazlalığının maliyet anlamında yıkıcı etkileri olan, nasıl bir tehdit olduğunu göz önünde bulundurarak, talep eksikliği olduğu dönemlerde gemilerini, demire çekerek, kalkışlarını geciktirerek ya da ağır yol sefer yaptırarak, yıkıcı etkileri azaltmaya yönelik önlemler almaktadır. Bu durum yavaş yavaş yeni normal olarak hayatımıza girmekte ve tüm sektör buna uyum sağlamaktadır.

Sea Intelligence'ın verilerine göre, servis kalitesinde yaşanan dalgalanmalar 2022 yılı boyunca devam etmiştir. Sefer programı güvenilirliği (schedule reliability), 2022 yılında genel olarak artış eğiliminde olsa da pandemi öncesi seviyelerine maalesef ulaşamamıştır. Pandemi öncesinde geciken gemilerin ortalama süreleri 4 gün seviyelerindeyken, 2022 yılı için yıl başında 8 gün olan seviyelerinden, yıl sonunda 5,5 güne düşmüştür.

2022 yılının neredeyse tamamını düşüş eğiliminde geçiren konteyner navlun fiyat endeksinin geldiği seviye sonucu, Küresel konteyner hatlarının

düşen gelirlerinin üzerine mevcut yeşil dönüşüm maliyetleri ve artan yakıt fiyatları eklendiğinde, yavaş gemi hızları ve artan transit süreler kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkacaktır. Bahse konu bu gerçeklik lojistikteki değer zincirlerinin iç içe geçmiş doğasından ötürü her ne kadar uygulaması karmaşık olsa da işletme faaliyetlerinin daha uzak bir mesafeden yakındaki bir ülkeye taşınması olarak kısaca tanımlanabilecek, nearshoring alternatifini gündeme getirecektir. Tekstil gibi bazı sektörlerde, üretimin özellikle Akdeniz havzasına taşınması gibi durumların, nearshoring alternatifini uygun bir seçenek haline getirmesi olasıdır.

Yeşil Enerji Dönüşümlerinin Yaratmakta Olduğu Baskı

Denizcilik sektörünün, IMO 2020 düzenlemesi ile başlayan yeşil enerji dönüşümünün ilk aşamasını nispeten başarılı bir şekilde atlatmış olmasına rağmen 2030 ve 2050 hedeflerine ulaşmak için daha zorlu kısıtlara uyum sağlamaya çalışılacaktır. CO2 emisyonlarını %40 ve %70 oranında azaltma zorunluluğu ile karşı karşıya kalmış durumda olunmasına ilaveten, 2023'te yürürlüğe girecek olan yeni gemi karbondan arındırma standartlarına uyulmak zorunda kalınacaktır.

Bu yeni düzenlemelerden dolayı bazı denizcilik şirketleri rahatsızlık duyarken, diğerleri ise piyasadaki fazla kapasitenin hizmet dışı bırakılması ile ilgili bir fırsat olduğunu düşünüyor. Ancak kesin olan bir şey, daha zorlu piyasa koşullarının gemi işletmecilerini, karbondan arındırma standartlarına uymayan gemilerini hizmet dışı bırakarak, büyük filo değişiklikleri yapmaya zorlayacağıdır.

Denizcilik şirketlerinin yeşil enerjiye geçiş konusundaki çabalarının maliyeti, sektördeki şirketler için zorlu bir gerçeklik olarak ortaya çıkmaktadır. Bu maliyetin ihracatçı ve ithalatçıya da yansıtacağı tahmin edilmektedir. Uzmanlar, yeşil enerjiye geçişin konteyner taşıma navlunu üzerindeki etkisinin 40-foot konteyner taşımacılığı için 200-300 USD arasında olabileceğini tahmin etmektedirler.

Türkiye Konteyner Hacmi

2022 yılının Temmuz ayında başlayan düşüş eğilimi nedeniyle Türkiye'nin konteyner iş hacmi, 2021 yılına göre %1 düşüşle 12,4 milyon TEU ile kapanmış, lokal yüklerde önceki yıla göre %1,5 artış görülürken, transit yüklerde Ukrayna-Rusya arasındaki savaş ve yaptırımların etkisiyle yaklaşık %10'luk düşüş meydana gelmiştir. İthalat dolu konteyner elleçlemeleri 2022 yılında önceki yıla göre %5,7 artarken, limanlardan elleçlenen ihracat dolu konteyner miktarı 2022 yılında önceki yıla göre %2,1 azalmıştır.

2023 yılının ilk yarısında transit yüklerde görülen düşüşün ivme kaybederek devam etmesi ve lokal yüklerde dünya ve Türkiye ekonomisindeki büyüme rakamlarının daha düşük seviyelerde gerçekleşmesi beklenmekte olup, 2023 yılının ikinci yarısında ise depremin dış ticaretteki olumsuz etkisinin azalmasıyla birlikte konteyner iş hacminin yaz aylarıyla birlikte yılın ilk yarısına kıyasla toparlanması öngörülebilmektedir. 2023 yılı geneline bakıldığında, konteyner iş hacminin geçen sene başlayan düşüş trendini sürdüreceği ve yılsonunda 12 milyon TEU'nun altında olabileceği öngörülmektedir.



GFC Denizcilik İle Doğru Yerde Olduğunuzu Bilirsiniz

GFC Denizcilik ve Ticaret A.Ş.

Merkez Ofis

Kılıçdede Mah. Ülkem Sok. Borkonut Niş Plaza
B blok No:3-4-5-6 İlkadım-SAMSUN / TURKEY
Telefon : +90 362 431 1 432
Faks : +90 362 431 1 440
E-posta : operation@gfcship.com

İzmir Ofis

Ankara Cad. Mansuroğlu Mah. No:81 D:5
Bayraklı Tower Bayraklı-İZMİR / TURKEY
Telefon : +90 232 463 3 377
Faks : +90 232 463 3 347
E-posta : izmir@gfcship.com



/ gfcshipping

www.gfcship.com

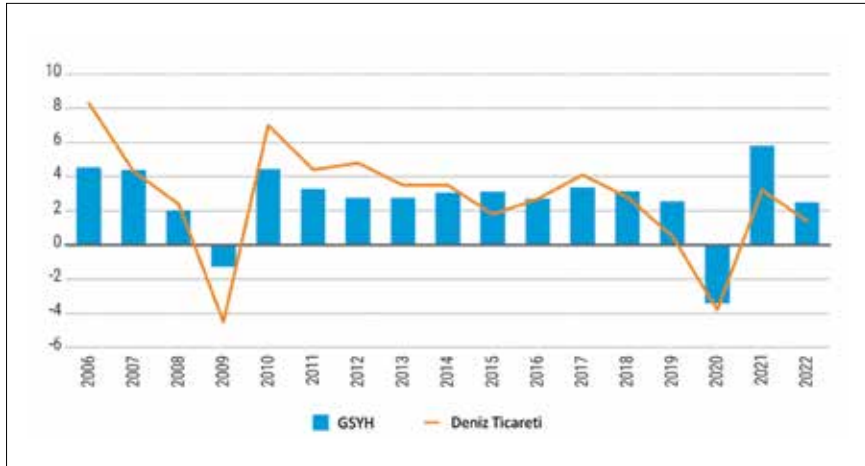
2. BÖLÜM: DÜNYADA DENİZCİLİK VE LİMANCILIK SEKTÖRÜ

2.1. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

Uluslararası deniz ticaretinin 2020 yılında % -3,3 oranında gerilemesine müteakip 2021 yılında önemli oranda bir toparlanma sürecine girilmiş, 2021 yılı 12 milyar ton seviyesinde bir yük hacmiyle kapanmıştır. Bu yük miktarı COVID-19 döneminin öncesindeki seviyenin de altındadır. Bunun pek çok (raporun birinci bölümünde açıklanan) nedeni vardır. Ancak, bu nedenlerin en önemlileri arasında pandemi koşullarının uzaması, küresel tedarik zincirinde beklenmedik aksamaların meydana gelmesi, özellikle Çin kaynaklı küresel ürün arzındaki sorunlardan dolayı küresel arz/ talep dengesinin kurulamaması sayılabilir. Diğer yandan 2020-2021 yılları arasındaki gelişimin ağırlıklı olarak konteyner içinde taşınan yüke olan talep ile güdülendiği kolaylıkla söylenebilir.

Şekil 2.1'de dünya deniz ticaretindeki oransal gelişimin, dünya Gayrı Safi Yurtiçi Hasılası (GSYH) ile karşılaştırılması görülebilir. Normal şartlarda bu iki verinin aralarında genellikle güçlü bir korelasyon ve nedensellik ilişkisi olduğu bilinmektedir. Nitekim bu güçlü ilişki aşağıdaki Şekil 2.1'den de izlenebilir. Küresel deniz taşımacılığının gerilediği 2009 küresel finans krizi döneminde ve 2020 küresel pandemi döneminde dünya GSYH'si gerilemiştir. Nedensellik açısından değerlendirildiğinde içinde küresel ticaret ve lojistik sektörüne olan talebin de yer aldığı GSYH verisinin, bu verilerdeki değişimlerin bir sonucu olarak değerlendirildiği ya da değer kaybettiği söylenebilir.

50



Şekil 2.1. Deniz ticareti ve GSYH ilişkisi (%)¹

UNCTAD'ın (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) öngörülerine göre dünya deniz ticaretinin 2022 yılında %1,4, 2023-2027 yılları arasında ise yıllık ortalama %2,1 oranında artış göstereceği tahmin edilmiştir. Bu artış oranları deniz ticaretindeki

¹ Review of Maritime Transport, 2022

son 30 yılda ortalama %3,3 büyüyen veriler ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. Uzun yıllar boyunca en hızlı büyüyen segment konteyner ticareti olmuştur. 2022'de büyümenin gerilemesine ilave olarak 2023'te konteyner ticaretinin marjinal bir artışla %1,9 oranında artması beklenmektedir. Öngörülen yavaşlama sadece pandemi kaynaklı kapanmaların değil, aynı zamanda Çin ekonomisindeki zayıflama ile birleşen güçlü makroekonomik rüzgarların da bir sonucudur. Buna ek olarak, artan enflasyon ve yaşam maliyetleriyle karşı karşıya kalan tüketiciler daha az harcama yapmakta ve harcamalarını bir ölçüde mallardan hizmetlere kaydırmaktadır.

2022 yılında ticari faaliyetler karmaşık bir düzeyde gelişim göstermiştir. Küresel çapta enflasyon ve yaşam maliyetleri artmıştır. Dünyanın en büyük ihracatçısı olan Çin'de sıfır-COVID politikası kapanmaları tetiklemiş ve üretim, lojistik ve tedarik zincirlerini önemli ölçüde aksatmıştır. Önemli bir gıda ihracatçısı olan Ukrayna'nın Karadeniz'deki limanları savaşın başından buyana kapalı kalmış, buğday gibi stratejik ürünlerde içinde Türkiye'nin de olduğu ülkelerin önemli gayretleri ve organizasyonu sonucu (Tahıl koridoru politikası) küresel arz önemli ölçüde sağlanabilmiştir.

Aralarında Almanya, Güney Kore, Güney Afrika ve Birleşik Krallık'ın da bulunduğu ülkelerin limanlarında yaşanan endüstriyel eylemler ve işçi grevleri de deniz taşımacılığını olumsuz etkilemektedir. Aynı zamanda, Avustralya, Brezilya, Pakistan, Doğu Afrika, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen seller, kasırgalar ve sıcak hava dalgaları gibi bir dizi aşırı hava olayı da son derece etkili olmaktadır.

Tüm bu sorunlar küresel tedarik zincirleri, lojistik ve deniz ticareti için daha fazla sorun anlamına gelmiştir. 2022'nin dördüncü çeyreği itibarıyla, dünya ekonomisinin durgunluğa ve stagfasyona sürüklenebileceği korkusuyla, öngörülen küresel ekonomik büyüme aşağı yönlü revize edilmiş, sonrasında bu kötümserlik az da olsa yerini iyimserliğe bırakmıştır.

Deniz ticareti bir ölçüde pazar ve tedarikçi ikamesi ile sürdürülmüş ve sürdürülmektedir. Ekonomik ve diğer kısıtlayıcı önlemlerle karşı karşıya kalan Rusya Federasyonu alternatif pazarlar ararken (ya da Çin gibi mevcut pazarları geliştirme yoluna giderken), Avrupalı ithalatçılar da başka tedarik kaynaklarını değerlendirmiş, ancak her iki grup ta başta hazırlıksız yakalanmış, özellikle Avrupa ülkelerinde ciddi tedarik sorunları ortaya çıkmıştır. Tüm bu gelişmeler deniz ticaretine bazı konularda olumlu, bazı konularda ise olumsuz olarak yansımıştır.

Tüm bu gelişmeler ışığında 2022 yılında dünya deniz ticaretindeki gelişmeler, denizcilik sektöründeki ana piyasalar bazında ayrı ayrı incelenmiştir.

• Denizyolu Taşımaları

2021 yılında küresel deniz taşımacılığı 2020 yılındaki kayıpların önemli oranda telafi

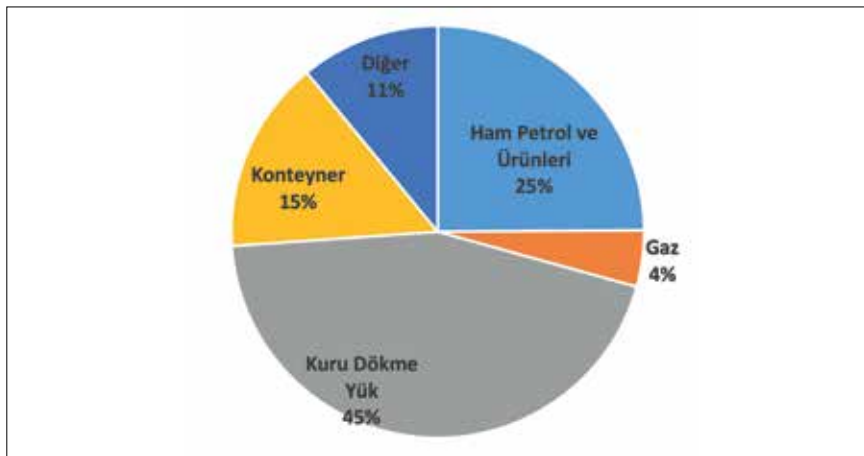
edildiği bir yıl olsa da önceki bölümlerde bahsedilen Rusya-Ukrayna savaşı, Çin'deki arz sorunları gibi nedenlerden dolayı 2022 yılında yeniden gerilemiş, %-0,3 oranında düşüş ile yılı 11,9 milyar ton seviyesinde kapatmıştır. Böylece 2019 ve 2021 yıllarından sonra denizyolu taşımaları yeniden 12 milyar ton seviyesinin altına inilmiştir (Tablo 2.1.).

Tablo 2.1. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton)²

Tüm Yükler (TON)	2019	2020	2021	2022	Değişim 2021/2022	Değişim 2013/2022
Ham Petrol ve Ürünleri	3.097	2.826	2.867	2.981	4,0%	0,6%
Gaz	479	481	509	530	4,1%	5,5%
Kuru Dökme Yük	5.372	5.286	5.464	5.344	-2,2%	2,0%
Konteyner	1.778	1.764	1.869	1.817	-2,8%	2,6%
Diğer	1.300	1.271	1.313	1.311	-0,2%	2,3%
Toplam	12.026	11.628	12.022	11.983	-0,3%	1,6%

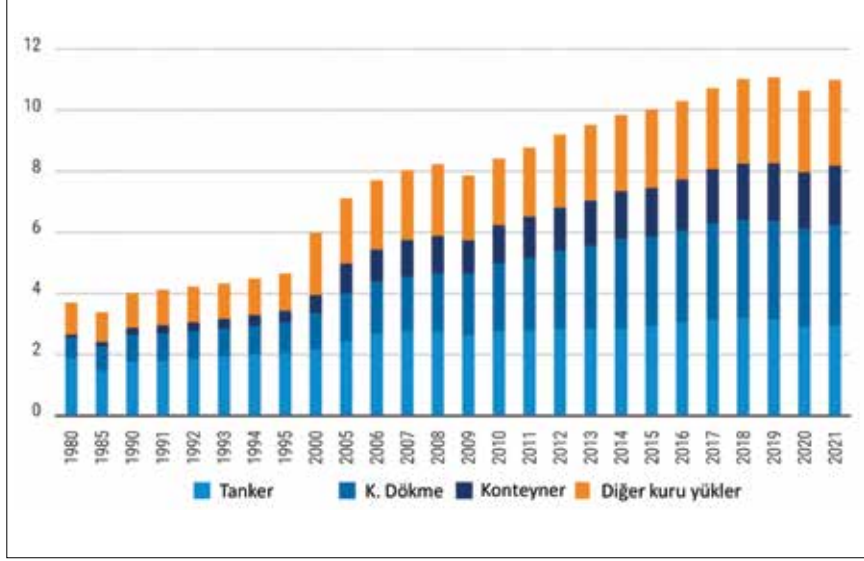
2022 yılında ana yük grupları bazında bakıldığında (enerji kaynaklarına olan küresel talep artışına paralel olarak) ham petrol ve petrol ürünleri toplamda %4 oranında artış ile 2,9 milyar tona ulaşırken, gazlar %4,1 oranında artış ile 530 milyon tona ulaşmıştır. Diğer ana yük gruplarında ise gerilemeler olmuştur. Kuru dökme yükler %-2,2 oranında gerileme ile 5,3 milyar tona düşerken, ton bazında dikkate alındığında konteyner ise %-2,8 oranında gerileme ile 1,8 milyar ton seviyesine düşmüştür. Diğer yandan 2013-2022 yılları arasında ana yük gruplarında halen pozitif yönlü bir artış olduğu görülmektedir. LPG ve LNG'den oluşan gaz taşımacılığı 10 yıl içinde %5,5 ile en fazla artış gösteren yük türü olurken, onu hala konteyner izlemektedir.

Yük gruplarının oransal dağılımı Şekil 2.2.'de görülebilir. 2022 yılında kuru dökme yükler %45 ile en yüksek paya sahip yük grubu olurken, onu %25 ile sıvı dökme yükler ve %15 ile konteyner izlemektedir. Gazların payı ise sadece %4'tür.



Şekil 2.2. 2022 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı

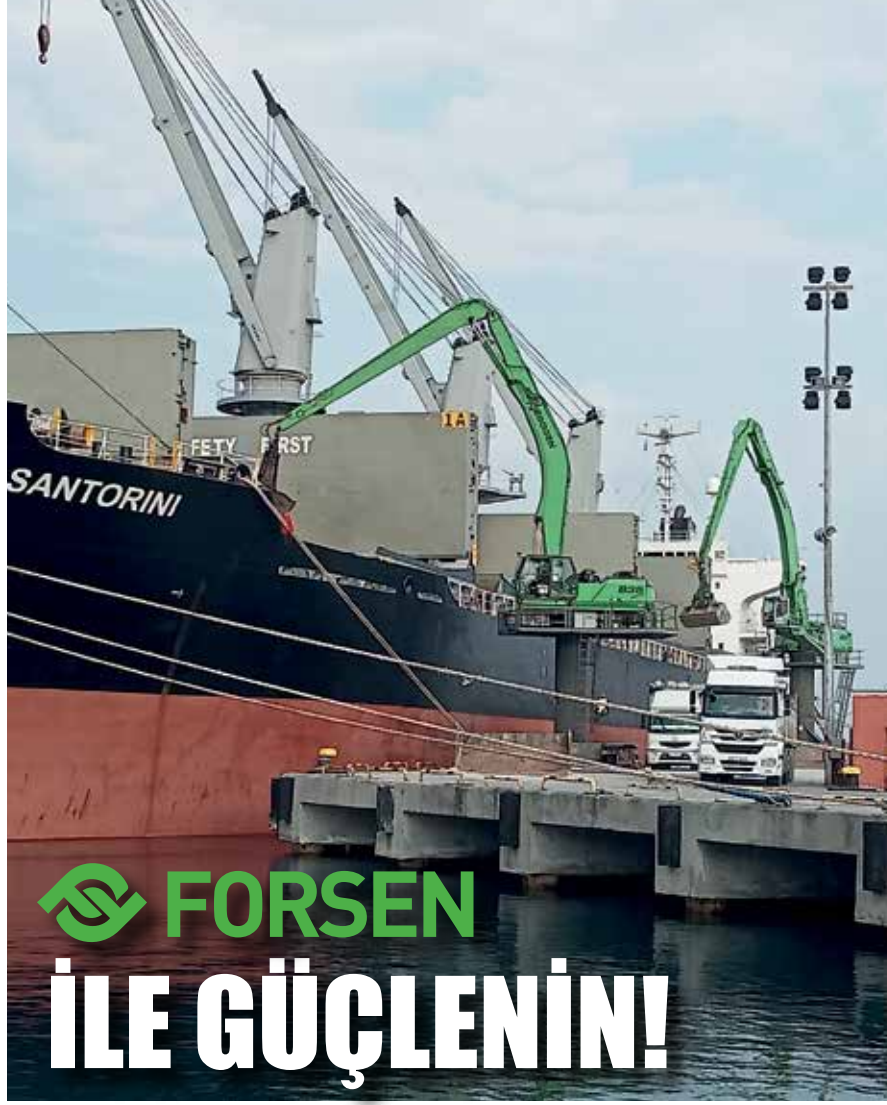
Şekil 2.3.'de ana yük tiplerine göre 1980-2021 yılları arasındaki gelişimin grafiği farklı bir açıdan görülebilir.



Şekil 2.3. Yük tiplerine göre yıllık gelişim (Milyon ton)³

Şu bir gerçektir ki 2022 yılında tekrarlayan COVID-19 dalgaları ve küresel tedarik krizi yaşanmasaydı küresel büyüme bugün gerçekleşen büyümeden çok daha güçlü olabilirdi. Talep ve arzdaki dengesizliklerle birlikte bozulan küresel tedarik zincirleri küresel üretim darboğazları yaratarak, özellikle yarı iletkenler ve bilgisayar çipleri için ciddi bir eksikliğe neden olmuş, elektronik eşya ve otomobil üretimi için ciddi olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Küresel ticaretteki toparlanma, liman sıkışıklıkları, grevler, iç taşımalardaki aksaklıklar, ekipman ve işgücü eksikliği nedeniyle gerçekleşmemiş, tüm bunlar ulaştırma hizmetlerini daha az güvenilir hale getirmiş ve lojistik maliyetleri önemli ölçüde de arttırmıştır. 2021 yılının ortalarına gelindiğinde, konteyner navlun oranları salgın öncesi seviyelerinden dört kat daha fazla yükselmiş olsa da konteyner navlunları 2022 yılında daha makul seviyelere gerilemiştir.

Denizcilik sektörü ile ilgilenen farklı uzman kurumlar sektörün geleceğine ilişkin farklı öngörülere sahiptir. Bu öngörüler hem toplam yük hem de konteyner yüküne göre Tablo 2.2.'de sunulmuştur. Bu tahminlere göre UNCTAD; toplam denizyolu taşımacılığında 2022 ve 2023 yıllarında %2'nin altında bir gelişim olacağını, sonrasında 2026 yılına kadar %2'nin üzerinde bir artış olacağını tahmin etmektedir. Aynı kurum konteynerde ise 2023'te sonra %3'ün üzerinde yıllık artış öngörmektedir. Diğer yandan Clarksons toplam yükte ve konteynerde 2023 yılında %2'nin üzerinde bir artış oranının yakalanacağını tahmin etmiştir (Tablo 2.2).



 **FORSEN**
İLE GÜÇLENİN!

Mebusan Yokuşu No:22 Fındıklı 34427 Beyoğlu-Gümüşsuyu/İSTANBUL
Tel: +90 212 393 24 00 Fax: +90 212 393 24 24 E-Mail: info@forsen.com.tr www.forsen.com.tr

• İstanbul • Gebze • Hatay • İzmir • Samsun



Tablo 2.2. Uluslararası deniz ticareti gelişim tahminleri, 2022-2027 (yıllık yüzdelik değişim)⁴

	Yıllık Büyüme (%)	Yıllar	Deniz Ticareti
UNCTAD	1,4	2022	
	1,4	2023	
	2,2	2024	Toplam
	2,3	2025	Denizyolu
	2,3	2026	Ticareti
	2,2	2027	
UNCTAD	1,2	2022	
	1,9	2023	
	3,0	2024	Konteyner
	3,1	2025	Ticaret
	2,9	2026	Hacmi
	3,8	2027	
Clarksons	0,9	2022	Toplam
	2,2	2023	Denizyolu
	-0,1	2022	Konteyner
	2,4	2023	

• Deniz Ticaret Filosu

Bahsedildiği üzere deniz ticaretinin en önemli güdüleyicisi ekonomik ve ticari gelişmelerdir. Bu dinamiklerden öncelikle deniz ticaret filosu şekillenmekte, filodaki yapılanma ise doğal olarak limanlara yansımaktadır. Bu noktada deniz ticaret filosundaki eğilimlerin denizcilik sektörüne olan etkisinin oldukça kritik olduğunun altını çizmek gerekir.

Tablo 2.3.'te taşıdıkları yük türlerine göre deniz ticaret filosundaki gelişim incelenebilir. %43 ile filo içinde en yüksek paya sahip olan kuru yük gemilerinin kapasitesi DWT olarak %3,6 oranında artış gösterirken, %29 ile ikinci sırada yer alan petrol tankerlerinin kapasitesi ise sadece %1,6 oranında artmıştır. Oran olarak en yüksek artış %8 ile gaz gemilerinde olurken, onu %4,1 artış ile konteyner gemileri izlemiştir.

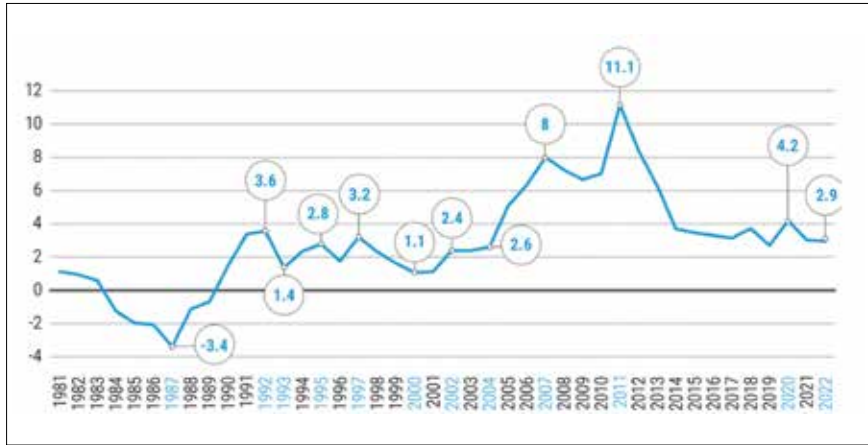
4 UNCTAD, RWT, 2022

Tablo 2.3. Gemi tiplerine göre dünya filosu (*000 DWT ve pay)⁵

Ana Gemi Tipleri	2021		2022		2021-2022 Değişimi
	DWT	Pay (%)	DWT	Pay (%)	
Kuru dökme yük gemileri	913.175	42,8%	946,135	43,0%	3,6%
Petrol tankeri	619.331	29,0%	629,014	28,6%	1,6%
Konteyner gemileri	281.825	13,2%	293,398	13,3%	4,1%
Diğer gemi tipleri;	243.949	11,4%	251,742	11,5%	3,2%
Offshore gemileri	83.805	3,9%	84,281	3,8%	0,6%
Gaz gemileri	77.458	3,6%	83,770	3,8%	8,2%
Kimyasal tanker	49.055	2,3%	49,662	2,3%	1,2%
Diğer	25.443	1,2%	25,690	1,2%	1,0%
Feribot ve yolcu gemileri	8.188	0,4%	8,340	0,4%	1,6%
Genel kargo gemileri	77.910	3,7%	78,819	3,6%	1,2%
Dünya Toplamı	2.136.190		2.199,107		3,0%

1981-2022 yılları arasında küresel deniz ticaret filosunda DWT cinsinden kapasite gelişiminin oransal değişimi Şekil 2.4'te görülebilir. 2009 yılı küresel finans krizi sonrasında ortalama her yıl %3 civarında gelişen küresel ticaret filosunun 2022 yılındaki artış oranı %2,9 oranında gerçekleşmiştir.

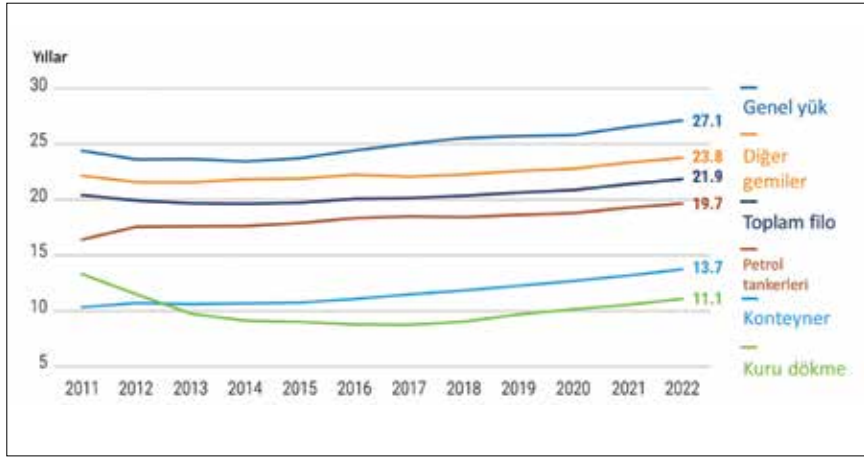
56

**Şekil 2.4.** Global ticaret filosunun yıllık değişimi (DWT yüzdesi, 1981-2022)

2022 yılının başında toplam deniz ticaret filosu 100 Gross ton ve üzeri 102.899 gemiden oluşmakta iken bu da 2,2 milyar DWT kapasiteye denk gelmekteydi. Ocak 2022'ye kadarki oniki aylık dönemde DWT cinsinden küresel deniz ticaret filosu %2,95 oranında büyümüştür. Bu gelişim tarihsel olarak ılımlı ve 2005'ten bu yana en düşük ikinci büyüme oranıdır. Aynı dönemde küresel gaz talebine olan güçlü destek ile sıvılaştırılmış gaz taşıyan deniz ticaret filosu ise %8,15 oranında büyümeye devam etmiştir.

2022 yılının başında küresel deniz ticaret filosunun ortalama yaşı 21,9'dur. 2011 yılından bu yana toplam filo %7 oranında gençleşerek 20,4'ten sadece 21,9'a yükselmiştir. 2013 yılından bu yana ortalama olarak en genç gemiler olan dökme yük gemileri hariç diğer tüm gemi türleri yaşlanmıştır (Şekil 2.5).

Küresel deniz ticaret filosu, gelecekteki yakıt fiyatları, yönetmelikler ve teknolojik gelişmelerden emin olamayan armatör ve işletmecilerin yatırımlarını ertelemeleri ve eski gemilerini işletmede tutmaları nedeniyle giderek yaşlanmaktadır. 2022 yılı itibariyle genel yük gemileri ortalama 27,1 yaş ile en yaşlı gemiler olurken, onu 19,7 ortalama yaş ile petrol tankerleri ve 13,7 ile konteyner gemileri izlemektedir. Bahsedildiği üzere dökme yük gemileri ise ortalama 11,1 yaş ile en genç filodur.



Şekil 2.5. Ticaret filosunun ortalama yaş gelişimi, 2011-2022

01 Ocak 2022 itibariyle hem DWT hem de ticari değer bakımından gemi sahibi ilk üç ülke, önceki yıllarda olduğu gibi Yunanistan, Çin ve Japonya'dır. Tonaj bakımından Yunanistan, ticari değer bakımından ise Çin başı çekmektedir (Tablo 2.4).

01 Ocak 2022'ye kadarki oniki aylık dönemde en büyük 25 gemi sahibi ülke arasında tonajda en yüksek artışı %17 ile İsviçre kaydederken, onu %13 ile Çin takip etmiştir. 2014-2022 döneminde ilk 12 ülke değişmemiş olsa da Yunanistan daha da öne çıkmış, Çin ise Japonya'yı geçmiştir.

Tablo 2.4. İlk 25 ülke filo istatistiği ve filo değerleri (2022, 1000 GT ve üzeri)⁶

Sahip olan ülke veya bölge	Gemi Sayısı			DWT			Yabancı Bayrak Payı (%)	Dünya Payı (%)
	Ulusal Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam	Ulusal Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam		
1 Yunanistan	620	4.246	4.870	55.715.512	328.703.344	384.430.215	85,5%	17,6%
2 Çin	5.357	2.599	8.007	113.035.546	163.977.083	277.843.335	59,0%	12,7%
3 Japonya	933	3.070	4.007	35.970.817	200.656.470	236.638.365	84,8%	10,9%
4 Singapur	1.371	1.400	2.799	67.869.137	68.312.248	136.243.709	50,1%	6,2%
5 Kore	861	948	1.822	72.061.117	39.473.538	111.587.729	35,4%	5,1%
6 Hong Kong	804	867	1.680	14.767.539	77.501.218	92.302.014	84,0%	4,2%
7 Almanya	185	2.036	2.221	6.976.526	72.616.389	79.592.915	91,2%	3,7%
8 Bermuda	2	505	507	26.137	63.381.136	63.407.273	100,0%	2,9%
9 Norveç	982	1.002	1.987	18.980.244	40.945.002	59.931.039	68,3%	2,7%
10 Birleşik K.	363	1.014	1.380	9.376.891	49.222.876	58.746.865	83,8%	2,7%
11 ABD	774	1.001	1.783	10.193.014	44.123.048	55.113.272	80,1%	2,5%
12 Tayvan	150	856	1.014	6.590.724	48.326.874	54.974.072	87,9%	2,5%
13 Danimarka	414	430	844	20.484.167	20.152.955	40.637.122	49,6%	1,9%
14 Monako	0	393	393	0	38.011.632	38.011.632	100,0%	1,7%
15 İsviçre	17	480	497	911.905	29.975.783	30.887.688	97,0%	1,4%
16 Türkiye	406	1.175	1.583	5.768.553	24.653.060	30.433.830	81,0%	1,4%
17 Belçika	99	244	343	9.141.427	20.304.520	29.445.947	69,0%	1,4%
18 Endonezya	2.283	121	2.411	24.763.544	4.050.071	29.065.796	13,9%	1,3%
19 BAE	124	954	1.087	631.741	26.597.771	27.363.741	97,2%	1,3%
20 Hindistan	874	197	1.076	16.165.552	9.302.885	25.979.620	35,8%	1,2%
21 Rusya	1.516	309	1.833	9.250.551	15.044.248	24.317.936	61,9%	1,1%
22 İran	244	10	255	18.608.833	830.667	19.441.051	4,3%	0,9%
23 Hollanda	665	524	1.189	5.392.304	12.519.434	17.911.737	69,9%	0,8%
24 S. Arabistan	160	108	269	13.619.108	3.738.256	17.358.885	21,5%	0,8%
25 Fransa	173	252	425	4.356.779	10.978.404	15.335.183	71,6%	0,7%
İlk 25	19.377	24.741	44.282	540.657.668	1.413.398.912	1.957.000.971	72,2%	89,8%
Diğer	5.968	3.768	10.755	81.158.737	114.847.944	223.057.338	51,5%	10,2%
Dünya	25.345	28.509	55.037	621.816.405	1.528.246.856	2.180.058.309	70,1%	100,0%

2021 yılında dünya denizcilik filosunun değeri önemli ölçüde artmıştır. Güçlü piyasa koşulları gemi fiyatlarını yukarı çekmiş, en büyük artış konteyner gemilerinde yaşanmıştır. Diğer yandan 2022 yılında dünya ticaretindeki aksamalar, yeni yük gemisi kıtlığı ve Ukrayna'daki savaş nedeniyle ikinci el gemilere daha fazla talep olmuştur. Bugün Çin'in sahip olduğu gemilerin toplam değeri 155 milyar dolar iken, Yunanistan'ın 148 milyar dolar, Japonya'nın ise 145 milyar dolardır. Türkiye'nin sahip olduğu 1.583 parça ve 30 milyon DWT kapasiteli deniz ticareti filosunun toplam değeri ise sadece 14 milyar dolar civarındadır. Türk armatörlerin 2022 yılında önemli sayıda gemi satın almasıyla birlikte Türkiye'nin DWT hacmi 2023 yılı itibari ile 40 milyon DWT'yi geçmiştir. Ticari gemi filosu sıralaması bayrak sicili açısından yapılırsa en üst sırada Panama, Liberya ve Marshall Adaları'nın olduğu görülmektedir. Bayrak sıralamasında Türkiye

ilk 25 ülke içinde yer almazken, ilk 25 sırada yer alan ülkeler ise toplam bayrak sicilinin %90'ına sahiptir. Türkiye 1.237 parça Türk bayraklı gemi ile gemi sicili sıralamasında dünyada 32. sırada yer almaktadır (Tablo 2.5.).

Tablo 2.5. Dünya filosu bayrak sicili (100 GT ve üzeri, 2022)⁷

Bayrak Devleti	Gemi Sayısı	Sayı Payı (%)	DWT*000	DWT Payı (%)	Kümülatif DWT Payı (%)	Ortalama Gemi Boyutu (DTW)	DWT Gelişimi 21/22 (%)
1 Panama	8.025	7,8	350.401	15,9	15,9	43.664	1,7
2 Liberya	4.311	4,2	335.114	15,2	31,2	77.735	11,9
3 Marshall Adaları	4.042	3,9	289.781	13,2	44,3	71.693	5,7
4 Hong Kong	2.661	2,6	207.816	9,5	53,8	78.097	1,4
5 Singapur	3.227	3,1	131.369	6	59,8	40.709	-3,6
6 Çin	7.309	7,1	114.952	5,2	65	15.727	6
7 Malta	2.047	2	114.910	5,2	70,2	56.136	-0,9
8 Bahamalar	1.307	1,3	72.998	3,3	73,5	55.851	-1,8
9 Yunanistan	1.234	1,2	61.817	2,8	76,4	50.095	-4,3
10 Japonya	5.590	5,4	40.263	1,8	78,2	7.203	2,4
11 Güney Kıbrıs	1.030	1	33.461	1,5	79,7	32.487	-1,7
12 Endonezya	11.015	10,7	29.332	1,3	81	2.663	1,1
13 Danimarka Ul. S.	612	0,6	26.061	1,2	82,2	42.583	5,6
14 Maderia	672	0,7	25.863	1,2	83,4	38.486	13,7
15 Norveç Ul. Sicili	695	0,7	21.300	1	84,4	30.648	-3,1
16 Man Adası	291	0,3	20.661	0,9	85,3	71.002	-6,1
17 İran	942	0,9	20.195	0,9	86,2	21.439	-2,6
18 Hindistan	1.810	1,8	16.934	0,8	87	9.356	-1,1
19 Kore	2.063	2	15.635	0,7	87,7	7.579	-0,6
20 Sudi Arabistan	413	0,4	13.887	0,6	88,3	33.625	1,6
21 ABD	3.636	3,5	12.526	0,6	88,9	3.445	-0,1
22 Vietnam	1.975	1,9	12.331	0,6	89,5	6.244	19,4
23 Birleşik Krallık	881	0,9	11.292	0,5	90	12.817	-3,8
24 Rusya	2.917	2,8	11.039	0,5	90,5	3.784	1,1
25 İtalya	1.266	1,2	9.969	0,5	90,9	7.875	-11,4
32 Türkiye	1.237	1,2	6.257	0,3	93,4	5.059	-2,3
Dünya Toplamı	102.899	100	2.199.107	100	100	21.037	2,9

• Konteyner Hat Operatörleri

Küresel konteyner hat operatörleri sıralamasında Maersk'in yaklaşık 50 yıl süren liderliği 2021 yılında sona ermiş, MSC firması liderliğe geçmiştir. MSC aradaki farkı arttırarak liderliğini 2022 yılında da sürdürmüştür. MSC'nin Şubat 2023 itibari ile işlettiği gemi sayısı 721, bu gemilerin toplam kapasitesi 4,6 milyon TEU'dur. İkinci sırada yer alan Maersk'in işlettiği gemi sayısı 700 iken bu gemilerin kapasitesi 4,2 milyon

⁷ UNCTAD, 2022

TEU, üçüncü sırada yer alan CMA CGM'nin işlettiği gemi sayısı 597 ve kapasitesi ise 3,4 milyon TEU'dur.

2022 yılında ilk 100 içinde yer alan Türk armatör sayısı 2021 yılı ile aynı kalsa da sıralamada bazı değişiklikler olmuştur. ARKAS, 33 gemi ve 53 bin TEU kapasite ile 30. sırada yer alırken, onu 17 gemi ve 17 bin TEU kapasite ile AKKON, 8 gemi ve 16 bin TEU kapasite ile TURKON ve 12 gemi ve 7 bin TEU kapasite ile MEDKON izlemektedir. Böylece TURKON, Türk armatörler içinde uzun süredir sahip olduğu ikinci sıradaki yerinden üçüncülüğe gerilemiş ve yerini AKKON'a bırakmıştır (Tablo 2.6.).

Tablo 2.6. İlk 10 ve Türk konteyner hat operatörleri (Şubat 2023)⁸

Sıra	Operatör	İşletilen gemi sayısı	Sahip olunan gemi sayısı	İşletilen kapasite (TEU)	Sipariş Defteri (TEU)	Sipariş Edilen Gemi Adedi	Siparişlerin Ortalama Kapasitesi (TEU)
1	MSC	721	427	4.631.403	1.825.276	133	13.724
2	Maersk	700	342	4.218.176	358.300	29	12.355
3	CMA CGM	597	232	3.399.953	660.476	77	8.578
4	COSCO	456	177	2.866.465	884.272	46	19.223
5	Hapag-Lloyd	248	120	1.795.177	362.544	18	20.141
6	Evergreen	209	128	1.662.531	463.442	49	9.458
7	ONE	204	90	1.531.624	418.430	30	13.948
8	HMM	75	37	816.365	184.027	17	10.825
9	Yang Ming	93	51	705.614	0	0	0
10	ZIM	138	8	533.823	378.034	43	8.791
30	ARKAS	33	33	52.893	3.100	1	3.100
51	AKKON	17	2	17.231	0	0	0
56	TURKON	8	6	15.703	8.000	2	4.000
87	MEDKON	12	10	6.791	0	0	0
İlk 10 Toplam		3.511	1.663	22.253.749			
İlk 10 Pay		53,8%	25,5%	84,3%			

Dünyanın en büyük konteyner armatörleri kapasite payı olarak oldukça yüksek bir orana sahiptir. İlk 10 sırada yer alan armatörün toplam kapasitesi 22,2 milyon TEU iken, bu kapasite toplam konteyner gemi filosunun %84,3'ünü oluşturmaktadır. İlk 9 içinde yer alan armatörler ayrıca kendi içinde ittifaklar kurmuşlar ve böylece işlettikleri mega gemileri birlikte doldurmaktadır. Bu sayede taşımacılıkta ölçek ekonomisini yakalayarak birim maliyetlerini düşürmüşler, böylelikle karlılıklarını arttırmışlardır.

Şubat 2022 itibariyle mevcut ittifakların küresel kapasiteleri toplam kapasitenin %82'sine ulaşmıştır. Bu ittifaklar içinde 2025 yılında ayrılma kararı alan 2M ittifakı halen %34 pay ile kapasite sıralamasında ilk sırada yer alırken, onu %30 pay ile OCEAN ittifakı ve %16 pay ile THE ALLIANCE ittifakı izlemektedir (Tablo 2.7.).

⁸ <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.



**GÜVEN
DEPOLUYORUZ**

Limas Merkez Ofis

Kısıklı Caddesi. No: 13, 34662
Altunizade, İstanbul-Türkiye

Telefon: +90 (216) 554 32 82

Faks: +90 (216) 474 57 77

E-posta: info@limas.com.tr

Limas Liman

Sepetlipınar Mahallesi Sanayi
Caddesi No:73 Başiskele/Kocaeli

Telefon: +90 (262) 317 58 00

Faks: +90 (262) 341 30 67

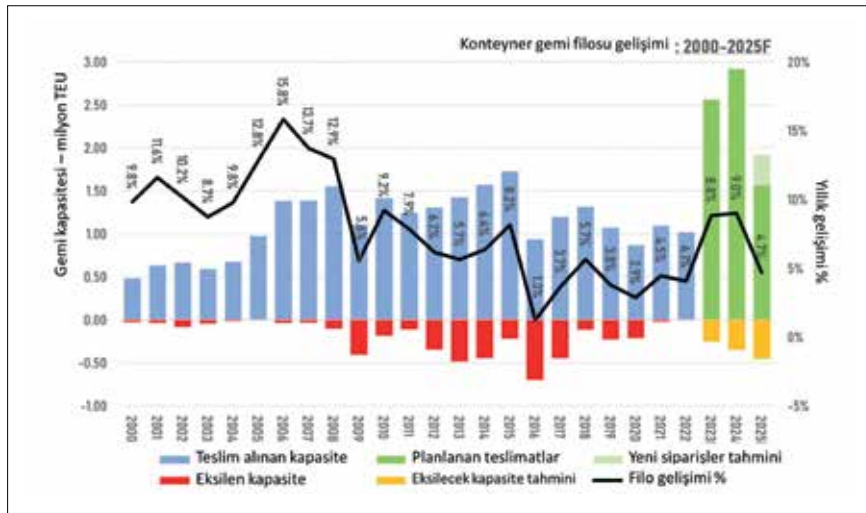
E-posta: info@limas.com.tr

www.limas.com.tr

Tablo 2.7. Şubat 2022 itibari ile mevcut ittifakların küresel kapasiteleri (TEU)⁹

2M ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
1	MSC	4.311.366	17,0%
2	Maersk	4.288.252	16,9%
	Toplam	8.599.891	33,8%
OCEAN ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
3	CMA CGM	3.227.507	12,7%
4	COSCO	2.926.168	11,5%
7	Evergreen	1.471.496	5,8%
	Toplam	7.625.171	30,0%
THE ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
5	Hapag Lloyd	1.751.870	6,9%
6	ONE	1.527.607	6,0%
9	Yang Ming	663.862	2,6%
	Toplam	3.943.339	15,5%
	İttifaklar Toplamı	20.168.401	79,4%
	Dünya Toplamı	25.411.568	100,0%

62 Başta ittifak armatörleri olmak üzere küresel konteyner gemi operatörleri 2021 ve 2022 yıllarında elde ettikleri karlılıkları önemli oranda yeni gemi siparişlerine aktarmışlardır. 2023, 2024 ve 2025 yıllarında konteyner gemi arzında yine sırası ile %8,8, %9,0 ve %4,7 gibi yüksek oranlarda kapasite arzı beklenmektedir. Bu gemi arzları ile birlikte konteyner navlunlarının pandemi öncesi dönemlere döneceği açıktır (Şekil 2.6.).

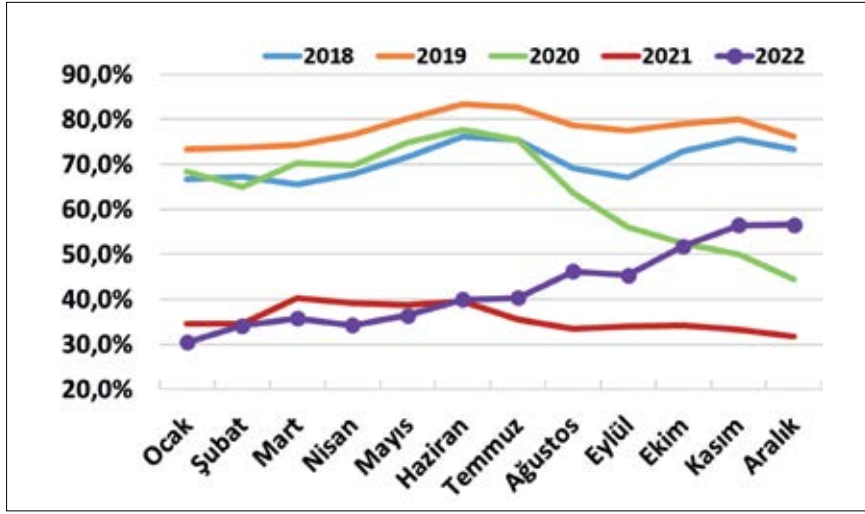
**Şekil 2.6.** Konteyner gemisi kapasite beklentileri¹⁰

⁹ Alphaliner ve <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/alliances-container-shipping/> kaynaklarından derlenmiştir.

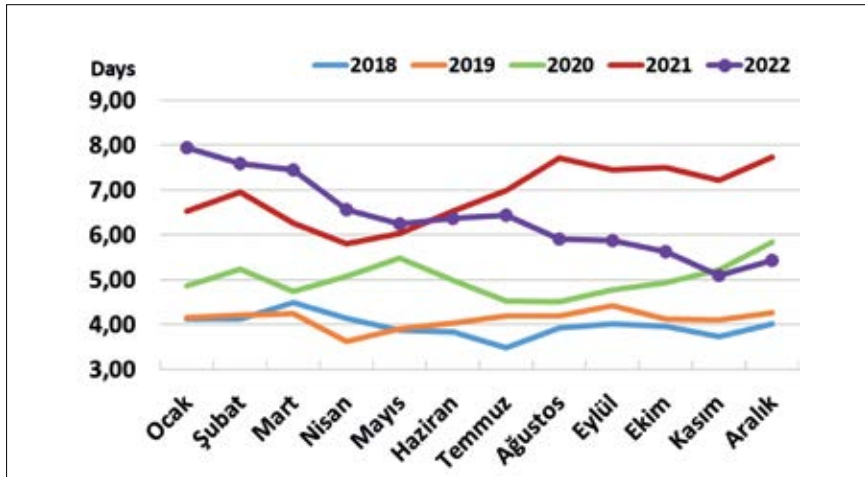
¹⁰ Linerlytica

Diğer yandan Sea-Intelligence tarafından aylık olarak yayınlanan “Küresel Düzenli Hat Performans İndeksi” ile yukarıda bahsedilen konteyner armatörlerinin limanlara yaptıkları uğrakların güvenilirliği ölçülmektedir. 2022 yılında gerçekleşen gemi seferlerinin güvenilirlik değerleri Şekil 2.7’de bu uğraklarda gemilerin limanda geçirdiği zamanın ortalaması ise Şekil 2.8’de görülebilir.

2021 verileri 2011 yılından bu yana elde edilen en düşük veriler olarak ölçülmüştür. Ancak 2022 yılında güven oranı yeniden toparlanma sürecine girmiş ve %56,6 olarak ölçülmüştür. Gemi başına ortalama gecikme süresi ise 7,3 günden 5,43 güne gerilemiştir.



Şekil 2.7. Gemi sefer planlarının küresel güvenilirlik oranı¹¹



Şekil 2.8. Dünya limanlarında gerçekleşen geç gemi uğraklarının ortalama gün sayısı

• Gemi İnşa Sanayii

Çin, Güney Kore ve Japonya gemi inşa sanayisinin öncü ülkeleridir. 2021 yılında bu üç ülkenin payı %94'tür. 2021 yılında dünyada toplam 60,7 milyon DWT kapasiteli gemi

¹¹ Sea-Intelligence

üretilirken %35 ile en fazla payı dökme yük gemileri almış, onu %22 ile ham petrol tankerleri ve %18 ile konteyner gemileri izlemiştir (Tablo 2.8.).

Tablo 2.8. Gemi tipleri ve inşa ülkelerine göre yeni gemi inşa teslimleri, 2021 (*000 GR)¹²

Gemi Tipi	Güney				Diğer ülkeler	Toplam	Pay
	Çin	Kore	Japonya	Filipinler			
Dökme Yük Gemisi	13.764	960	5.730	624	73	21.151	35%
Ham Petrol Tankeri	4.791	6.376	2.064		358	13.589	22%
Konteyner Gemisi	4.170	4.675	1.954		131	10.930	18%
Gaz Gemisi	918	7.052	159		10	8.139	13%
Feribot ve Yolcu Gemisi	390	50	83	20	1.567	2.110	3%
Kimyasal Tanker	1.017	56	223		256	1.552	3%
Genel Kargo Gemisi	641	402	9		317	1.369	2%
Offshore Gemisi	662	109	226		50	1.047	2%
Diğer	510	6	278		97	891	1%
Toplam	26.863	19.686	10.726	644	2.859	60.778	
Pay	44%	32%	18%	1%	5%	100%	

• Gemi Geri Dönüşüm Sektörü

Gemi inşa verilerine paralel olarak gemi geri dönüşüm sektöründe de benzer gemi tiplerinin ağırlığı görülmektedir. 2021 yılında ham petrol tankerleri %54 pay ile en fazla sökülen gemi tipi olurken onu %18 pay ile dökme yük gemileri ve %8 pay ile offshore gemileri izlemiştir.

Gemi söküm pazarında en etkin ülkeler Bangladeş, Hindistan, Pakistan, Türkiye ve Çin'dir. Bu 5 ülke pazarın %97'sine sahiptir. Türkiye %6,8 pay ile bu ülkeler içinde 4. sırada yer almaktadır (Tablo 2.9.).

Tablo 2.9. Hurdaya ayrılması için satılan gemiler ve söküm ülkeleri, 2021 (1000 GR)¹³

Gemi Tipi	Bangladeş	Hindistan	Pakistan	Türkiye	Çin	Diğer	Toplam	Pay
Ham Petrol Tankeri	4.565	2.200	1.044	318	42	45	8.214	53,6%
Dökme Yük Gemisi	2.011	477	133	112	60	22	2.815	18,4%
Offshore Gemisi	160	116	470	274	37	125	1.182	7,7%
Sıvılaştırılmış Gaz Gemisi	703		35	7		7	752	4,9%
Feribot ve Yolcu Gemisi	101	178	316	148	1	6	750	4,9%
Kimyasal Tanker	150	13	430	9		3	605	3,9%
Genel Kargo Gemisi	113	62	41	82		190	488	3,2%
Konteyner Gemisi	42		101			27	170	1,1%
Diğer	182		80	86		8	356	2,3%
Toplam	8.027	3.046	2.650	1.036	140	433	15.332	100,0%
Pay	52,4%	19,9%	17,3%	6,8%	0,9%	2,8%	100,0%	

Raporun sonraki bölümlerinde ana yük türlerindeki gelişimler sunulmuştur.

¹² RMT, 2022

¹³ RMT, 2022

2.1.1 Kuru Dökme Yükler

Kuru dökme yükler denizyolu ile taşınan en fazla paya sahip yük türüdür. 2021 yılında 5,5 milyar ton olarak gerçekleşen kuru dökme yükler, 2022 yılında %-2,2 oranında bir düşüş ile 5,3 milyar ton değere gerilemiştir. Minör ve Majör olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Bu yük türünde 2013 yılından bu yana her yıl ortalama %2,3 oranında düzenli bir artış yaşanmaktadır. Ancak demir cevheri, kömür ve tahıllardan oluşan majör dökme yükler 2022 yılında %-1,3 oranında azalarak 3,2 milyar tona gerilemiştir. Majör dökme yükler haricinde pek çok üründen oluşan diğer tüm kuru dökme yükler ise “Minör” dökme yükler olarak adlandırılmaktadır. Bu yükler 2022 yılında %-3,6 oranında azalarak 2,1 milyar tona gerilemiştir. Minör dökme yükler 2013 yılından bu yana ortalama her yıl %1 oranında artarken, 2022 yılında bu oran düşmüştür (Tablo 2.10.).

Tablo 2.10. Majör ve minör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)¹⁴

Kuru Dökme Yük	2018	2019	2020	2021	2022	Değişim	
						21/22	13/22
Majör dökme yükler	3.220	3.229	3.199	3.272	3.231	-1,3%	2,3%
Minör dökme yükler	2.115	2.143	2.087	2.192	2.113	-3,6%	1,0%
Kuru dökme yük toplamı	5.335	5.372	5.286	5.464	5.344	-2,2%	1,7%

Üç majör kuru dökme yükten birisi olan ve demir-çelik endüstrisinin en önemli girdisi olan demir cevherinin denizyolu ile taşımaları 2022 yılında %-1,9 oranında gerilemiş ve 1,5 milyar ton olmuştur. Majör dökme yükler içinde artış gösteren tek ürün olan kömür ise %0,5 oranında artış ile 1,2 milyar tona ulaşırken, Rusya-Ukrayna savaşının olumsuz etkileri ile tahıllar (Grain) ise %-3,4 gerileme ile 510 milyon tona seviyesine inmiştir (Tablo 2.11.).

Tablo 2.11. Majör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)¹⁵

Majör dökme yükler	2018	2019	2020	2021	2022	Değişim	
						21/22	13/22
Demir cevheri	1.475	1.454	1.502	1.517	1.488	-1,9%	2,3%
Kömür	1.271	1.296	1.179	1.227	1.233	0,5%	0,6%
Tahıl	474	479	518	528	510	-3,4%	3,9%

Majör yüklerin ihracatçıları ve ithalatçıları Tablo 2.12.'de incelenebilir. Bu veriler aynı zamanda denizyolu taşımacılığında ana ticaret rotalarını da şekillendirmektedir. Örneğin 2021 yılı verilerine göre Avusturalya ve Brezilya %58 ve %24 paylar ile en önemli demir cevheri ihracatçısı ülkeler olurken, Çin %73 gibi çok büyük bir orandaki demir

¹⁴ UNCTAD ve <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-trade-in-2020-continuing-sluggish-growth/> (2020 yılı verileri tahmindir)

¹⁵ UNCTAD ve <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-trade-in-2020-continuing-sluggish-growth/> (2020 yılı verileri tahmindir)

#MARPORT GÜCÜMÜZ, GÜCÜNÜZ!



Ülkemizin artan dış ticaretine katkı ve destek sağlarken
sizlerin de gücünüze güç katıyoruz.
Geliştirdiğimiz liman kapasitemiz ve rıhtım uzunluklarımız ile
ticaretin kalbinde
sizlere hizmet vermeye devam ediyoruz.

www.marport.com.tr



MARPORT
LİMAN İŞLETMELERİ
SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

cevheri ithalatı ile dünyanın önemli bir demir-çelik üreticisidir. Bu ticari mekanizma Avustralya ve Brezilya'dan Çin'e deniz yolu ile önemli oranda demir cevheri taşımacılığı yapıldığının somut bir göstergesidir. Benzer mekanizma kömür ve tahıl taşımacılığında da görülebilir (Tablo 2.12.).

Tablo 2.12. Majör kuru dökme yük ticareti (2021, %)¹⁶

Demir Cevheri İhracatı		Demir Cevheri İthalatı	
Avustralya	58	Çin	73
Brezilya	24	Japonya	8
Güney Afrika	4	Avrupa	6
Kanada	3	Kore	5
Hindistan	2	Diğer	8
İsveç	2		
Diğer	7		
Kömür İhracatı		Kömür İthalatı	
Endonezya	35	Çin	23
Avustralya	29	Hindistan	16
Rusya	13	Japonya	14
Amerika Birleşik Devleti	6	Kore	10
Güney Afrika	5	Avrupa Birliği	7
Kolombiya	5	Tayvan	6
Kanada	3	Malezya	3
Diğer	4	Diğer	21
Tahıl İhracatı		Tahıl İthalatı	
Amerika Birleşik Devleti	25	Doğu ve Güney Asya	53
Brezilya	21	Afrika	12
Arjantin	12	Uzak Doğu	11
Ukrayna	10	Güney ve Orta Amerika	10
Avrupa Birliği ve Birleşik K.	8	Avrupa Birliği ve Birleşik K.	8
Avustralya	7	Kuzey Amerika	1
Kanada	6	Diğer	5
Rusya	6		
Diğer 5			

Diğer yandan Minör dökme yükler çok çeşitli yüklerden oluşmaktadır. Bu nedenle bu yüklerin gruplandırılarak sunumu çok daha uygundur. Bu ürünler ve ürün grupları Tablo 2.13'te incelenebilir. Tabloda 2020-2022 yılları arasında minör yük miktarındaki değişim ve 2021-2022 yılları arasındaki değişim oranı görülebilir.

2022 yılında 961 milyon ton ile metaller minör dökme yükler içinde en çok taşınan yük grubu olurken, onu 184 milyon ton ile soya küspesi, yağlı tohumlar ve pirinçten oluşan tahıl ve yem hammaddeleri olarak sınıflandırılan dökme ürünler ve 177 milyon ton ile gübreler izlemektedir.

¹⁶ UNCTAD, RMT, 2021

Tablo 2.13. Minör dökme yükler (milyon ton)¹⁷

Minör dökme yükler	2020	2021	2022	Değişim 21/22
Ham Şeker	38	39	39	0,0%
Beyaz Şeker	28	25	25	0%
Toplam Şeker	66	64	64	0%
Soya küspesi	59	61	64	5%
Yağlı tohum (İşlenmiş)	53	55	51	-7%
Pirinç	45	52	55	6%
Toplam Tarımsal Dökme	169	181	184	2%
Üre	53	51	48	-6%
Potasyum	45	46	43	-7%
Sülfür	31	31	30	-3%
Fosfat kayası	27	28	26	-7%
İşlenmiş fosfat	35	36	29	-19%
Toplam Gübre	192	192	177	-8%
Kok	15	19	19	0%
Petrokok	70	69	70	1%
Boksit	145	139	147	6%
Alümina	32	33	33	0%
Hurda	94	103	96	-7%
Manganez cevheri	46	47	46	-2%
Antrasit kömürü	32	33	34	3%
Çimento	142	150	129	-14%
Tuz	52	53	51	-4%
Nikel	49	54	42	-22%
Bakır	34	36	37	3%
Taş&Agrealar	140	145	142	-2%
Diğer metaller ve mineraller	239	248	243	-2%
Toplam Metaller ve Mineraller	948	983	961	-2%
Çelik ürünleri	347	386	357	-8%
Orman ürünleri	365	386	370	-4%
Toplam Endüstriyel Ürün	713	772	727	-6%
Toplam Minör Dökmeler	2.087	2.192	2.113	-4%

2.1.2. Konteyner

2021 yılında 208 milyon TEU ile ilk kez 200 milyon TEU'yu geçen denizyolu ile konteyner taşımaları, 2022 yılında %-3,4 oranında gerilemiş ve 201 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Rotalar bazında bakıldığında en önemli düşüş ana ticaret rotaları olarak tanımlanan Transpasifik, Uzak Doğu-Avrupa ve Transatlantik rotalarında olmuştur. Bu rotalarda düşüş 2022 yılında %-7,8 ile 59 milyon TEU olarak kaydedilmiştir. Bu ana hatların hepsi Doğu-Batı yönlüdür. Aynı yönlü olup ana hatlar dışında kalan rotalarda

2021 yılı verileri korunurken, Kuzey-Güney yönlü konteyner hatlarındaki düşüş ise %-2,9 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında toplamda 88 milyon TEU'yu bulan iç bölge taşımalarındaki düşüş ise %-1,1'dir (Tablo 2.14.).

Tablo 2.14. Rotalar bazında konteyner taşıma payları (milyon TEU)¹⁸

Rotalar	2020	2021	2022	Değişim 21/22
Ana Hatlar	59	64	59	-7,8%
Ana Hatlar Dışındaki Doğu/Batı	19	22	22	0,0%
Kuzey-Güney Hatları	32	34	33	-2,9%
İç Bölgeler/Diğer	84	89	88	-1,1%
Toplam	194	208	201	-3,4%

Ana rotalar itibariyle Transpasifik hattı 32,7 milyon TEU (dolu) taşıma ile ilk sıradaki yerini 2022 yılında da korumuştur. Çin-ABD yönlü taşımalar 26,1 milyon TEU'ya ulaşırken, tersi istikamette 6,6 milyon TEU taşımada kalınmıştır. Uzak Doğu-Avrupa hattındaki toplam taşıma 26,3 milyon TEU'dur ve benzer ticari dengesizlik bu hatta da sürmektedir. Bu hatta gerçekleşen taşımanın 19,6 milyon TEU'su Çin-Avrupa yönlüdür. Ekonomik olarak iki gelişmiş bölge arasında gerçekleşen Transatlantik taşımalarında ise taşıma miktarı diğer hatlara göre oldukça düşüktür (8,9 milyon TEU). Ancak bu hatta AB-Amerika yönlü taşımalar daha güçlüdür (Tablo 2.15.).

Tablo 2.15. Ana rotalarda konteyner ticareti (Dolu, 2018-2022 milyon TEU)¹⁹

Yıllar	TransPasifik			Uzak Doğu-Avrupa			TransAtlantik		
	Batı- Doğu	Doğu- Batı	Toplam	Batı- Doğu	Doğu- Batı	Toplam	Batı- Doğu	Doğu- Batı	Toplam
2018	20,7	7,4	28,0	7,0	17,3	24,3	3,1	4,9	8,0
2019	19,9	6,8	26,7	7,2	17,5	24,8	2,9	4,9	7,8
2020	20,6	6,9	27,5	7,2	16,9	24,1	2,8	4,8	7,6
2021	24,8	6,8	31,6	7,2	19,3	26,5	2,9	5,3	8,2
2022	26,1	6,6	32,7	6,6	19,6	26,3	3,0	5,3	8,9

2.1.3. Sıvı Yükler

2022 yılında %3,4 oranında artış ile toplam 3,9 milyar tona ulaşan sıvı dökme yük taşımacılığı deniz taşımacılığında kuru yüklerden sonra en yüksek paya sahiptir. Ham petrol, petrol ürünleri, gazlar, kimyasallar ve çeşitli bitkisel yağlardan oluşan sıvı yükler içinde 367 milyon ton ile en düşük paya sahip olan kimyasallar dışında diğerleri 2022 yılını artış ile kapatmıştır. %5 artış ile ham petrol taşımaları 1,9 milyar tona yükselirken, petrol ürünlerindeki artış %2, gazlardaki artış ise %4 olarak kaydedilmiştir (Tablo 2.16.).

¹⁸ Clarkson Research

¹⁹ RMT, 2019

Tablo 2.16. Tanker taşımacılığı (milyon ton)²⁰

	2020	2021	2022	Değişim 21/22
Ham Petrol	1.863	1.859	1.951	5%
Petrol Ürünleri	963	1.008	1.030	2%
Gazlar	481	509	530	4%
Kimyasallar	368	373	367	-2%
Toplam	3.675	3.749	3.878	3,4%

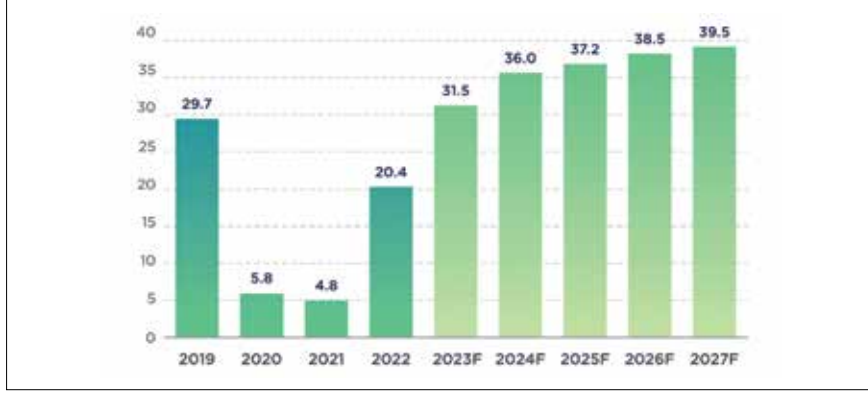
2.1.4. Kruvaziyer Sektörü

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) verilerine göre kruvaziyer turizmini tercih eden yolcu sayısı 2019 yılında yaklaşık 30 milyon yolcuyken, pandemi koşullarının etkisiyle bu hacim %81 gibi önemli bir oranda düşerek 2020 yılında 5,8 milyon yolcuya, 2021 yılında ise 4,8 milyon yolcuya kadar gerilemiştir.

COVID-19 salgını hem turizm sektöründe hem de gemi inşasında kruvaziyer endüstrisine önemli zararlar vermiş, sektör milyarlarca dolarlık kayba uğramıştır. Pandeminin başlangıcından bu yana neredeyse hiç yeni gemi sipariş edilmemiş, sadece 15 küçük lüks veya keşif gemisi sipariş edilmiştir. Clarksons Research'e göre aynı dönemde gemi sahipleri 28 yolcu gemisini hurdaya çıkarmak üzere satmıştır ki bu durum kruvaziyer endüstrisinde yeni bir rekordur. Çünkü pandemiden önce, 2005-2019 döneminde sadece yılda ortalama dört gemi hizmet dışı bırakılmıştır.

2022'nin başından bu yana rezervasyonlarda görülen güçlü artış geçmişte başarıya alışkın olan sektöre önemli ölçüde umut vermektedir. Carnival Cruises ve Royal Caribbean Cruises gibi büyük şirket, pandemi öncesi döneme kıyasla 2022'nin ilk çeyreğinde rezervasyonlarda bir patlama olduğunu bildirmiştir. Sonuç olarak, denizcilik şirketleri yeniden önemli ölçüde daha fazla gemi turu sunmaya başlamıştır. Clarksons Research'e göre, Temmuz 2022'de dünya çapında yaklaşık 310 gemi hizmet vermektedir ve bu da filo kapasitesinin %93'üne tekabül etmektedir. 2021 yılında pandeminin de etkisiyle kruvaziyer filosunun yarısı hala demirde veya limanlarda atıl durumda bulunmaktaydı. 2022 yılıyla birlikte durum hızlı bir şekilde değişmiştir.

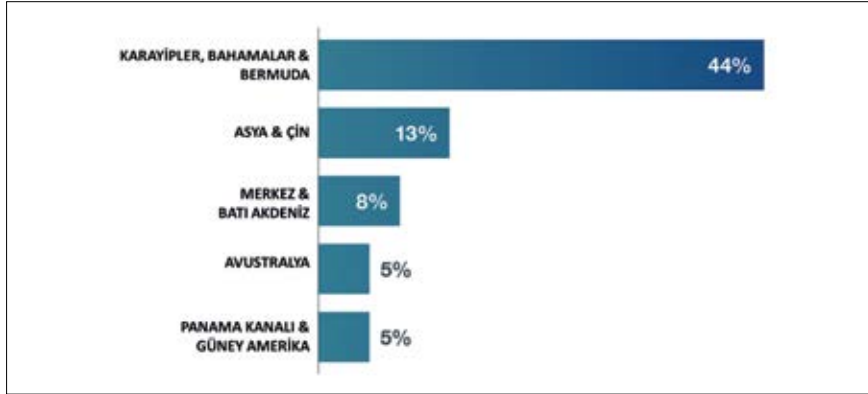
Bu gelişmeler ile birlikte CLIA verilerine göre 2022 yılında hizmet verilen kruvaziyer yolcu sayısı 20,4 milyon yolcuya yükselirken aynı kurumun tahminlerine göre 2023 ve 2024 yılı yolcu tahmini sırasıyla 31,5 ve 36 milyon yolcuya ulaşacaktır (Şekil 2.9.).



Şekil 2.9. CLIA Kruvaziyer yolcu verileri (Milyon yolcu)

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) verilerine göre kruvaziyer turizminin en önemli yolcu kaynağının %51 oran ile Kuzey Amerika ülkeleri olduğu, bu bölgeyi %21 ile Kuzey Avrupa, %12 ile Asya, %5 ile Avustralya ve %5 ile Güney Amerika'nın takip ettiği görülmektedir.

En fazla tercih edilen destinasyon %44 pay ile Karayipler, Bahamalar & Bermuda destinasyonu olmuştur. Bu destinasyondan sonra en fazla tercih edilen bölgeler %13 ile Asya & Çin, %8 ile Merkez ve Batı Akdeniz, %5 ile Avustralya ve yine %5 ile Panama Kanalı & Güney Amerika destinasyonu olmuştur (Şekil 2.10.).



Şekil 2.10. Kruvaziyer hatlarının bölgesel dağılımı (%)²¹

2022 yılı bir “geçiş yılı” olarak görülürken, sektör 2023'te tam bir toparlanma ummaktadır. CLIA 2023 yılı sonuna kadar korona öncesi seviyelerin aşılacağını ve hatta 2024 yılında yolcu sayısının 2019'a kıyasla %12 artacağını tahmin etmektedir. Bu aynı zamanda gemi inşa endüstrisi için de iyi bir haberdir.

2.2. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler

Dünyanın önde gelen limanları ve yakın bölgemizdeki limanlar bu başlık altında incelenmiştir.

2.2.1. Majör Limanlardaki Gelişmeler

Raporun kaleme alındığı Mart 2023 itibari ile pek çok limanın 2022 yılı verilerini açıklamamasından dolayı Tablo 2.17'de dünyada en fazla yük elleçleyen limanların 2021 yılı verileri sunulmuştur. Dünyada en fazla konteyner elleçleyen terminaller için ise 2022 yılı verileri elde edilmiş ve raporda yer almıştır.

Tablo 2.17. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 10 liman (milyon ton)²²

Limn	Ülke	2020	2021	Değişim
1 Ningbo-Zhoushan	China	1.172,4	1.224,1	4,4%
2 Shanghai	China	711,0	769,7	8,3%
3 Tangshan	China	702,6	722,4	2,8%
4 Qingdao	China	604,6	630,3	4,3%
5 Guangzhou	China	612,4	623,7	1,8%
6 Singapore	Singapore	590,7	599,6	1,5%
7 Suzhou	China	554,1	565,9	2,1%
8 Port Hedland	Australia	547,1	553,3	1,1%
9 Rizhao	China	496,2	541,2	9,1%
10 Tianjin	China	502,9	529,5	5,3%
11 Rotterdam	Netherlands	436,8	468,7	7,3%
12 Busan	R. of Korea	411,2	442,5	7,6%
13 Yantai	China	399,4	423,4	6,0%
14 Taizhao	China	301,1	352,9	17,2%
15 Jiangyin	China	247,1	337,6	36,6%

2020 yılında bir milyar ton üzeri yük elleçleyen tek liman olan Ningbo-Zhoushan limanı bu özelliğini 2021 yılında da sürdürmüştür. Liman otoritesinin yaptığı açıklamaya göre Ningbo-Zhoushan limanında 2021 yılında önceki yıla göre %4,4 oranında artış ile 1,22 milyar ton yük elleçlenmiştir. Ningbo-Zhoushan limanını 770 milyon ton ile Şangay ve 722 milyon ton ile Singapur limanları izlemektedir. İlk 15 sırada yer alan limanların 11'i Çin limanıdır. Bu limanlar dünyadaki toplam yük elleçlemesinin %73'ünü gerçekleştirmektedir.

2022 yılında dünyada en fazla konteyner elleçleyen ilk 30 liman Tablo 2.18'de sunulmuştur. Shanghai 47,3 milyon TEU ile zirvedeki yerini korurken, onu 37,3 milyon TEU ile Singapur ve 33,5 milyon TEU ile Ningbo limanları izlemiştir. İlk 20 limanda 2022 yılında %1,4 oranında yük artışı olduğu ve yıl boyunca 392 milyon TEU elleçlendiği hesaplanmıştır.



ANKAŞ ANADOLU KILAVUZLUK A.Ş.



“DENİZLERDE GÜVENİLİRLİĞİN 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

Tablo 2.18. En fazla konteyner elleçleyen limanlar (Milyon TEU)²³

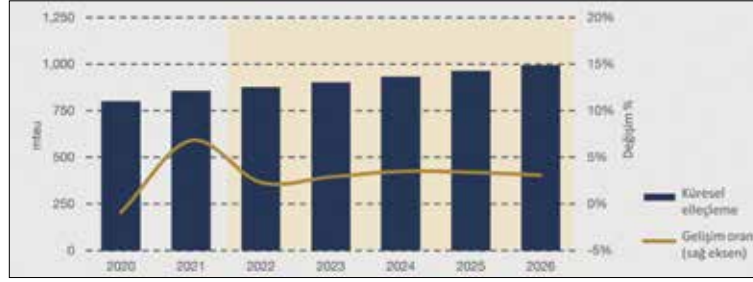
Limn Adı	Ülke	2021	2022	21/22
1 Shanghai	Çin	47,03	47,30	0,6%
2 Singapore	Singapur	37,47	37,29	-0,5%
3 Ningbo	Çin	31,08	33,35	7,3%
4 Shenzen	Çin	28,77	30,04	4,4%
5 Qingdao	Çin	23,71	25,67	8,3%
6 Guangzhou	Çin	24,47	24,60	0,5%
7 Busan	K.Kore	22,71	22,07	-2,8%
8 Tianjin	Çin	20,27	21,02	3,7%
9 Los Angeles/Long Beach	ABD	20,06	19,04	-5,1%
10 Hong Kong	Çin	17,80	16,69	-6,2%
11 Rotterdam	Hollanda	15,30	14,46	-5,5%
12 dubai	BAE	13,74	13,97	1,7%
13 Antwerp	Belçika	12,02	13,48	12,1%
14 Port Klnag	Malezya	13,72	13,22	-3,6%
15 Xiamen	Çin	12,05	12,43	3,2%
16 Tanjung Plepas	Malezya	11,20	10,51	-6,2%
17 New York/New Jersey	ABD	8,99	9,49	5,6%
18 Kaohsiung	Tayvan	9,86	9,49	-3,8%
19 Suzhou	Çin	8,11	9,08	12,0%
20 Leam Chabang	Tayland	8,52	8,74	2,6%
21 Hamburg	Almanya	8,80	8,33	-5,3%
22 Tanger Med	Fas	7,17	7,60	6,0%
35 Valencia	İspanya	5,60	5,08	-9,3%
36 Pireaus	Yunanistan	5,31	5,00	-5,8%
42 Algeciras	İspanya	4,80	4,76	-0,8%
50 Port Said	Mısır	3,77	3,90	3,4%

Drewry verilerine göre dünya limanlarında gerçekleşen toplam konteyner elleçlemeleri 2021 yılında %6,8 oranında artış ile 857 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Asya limanları 461 milyon TEU ile toplam küresel konteyner elleçlemesinin neredeyse 2/3'ünü gerçekleştirmektedir. Avrupa limanları 142 milyon TEU ile ikinci sırada yer alırken, Kuzey Amerika limanları ise 77 milyon TEU ile üçüncü sıradadır (Tablo 2.19.).

Tablo 2.19. Bölgelere göre dünya konteyner limanı elleçleme verileri (*000 TEU)²⁴

Limana Bölgeleri	2020	2021	Değişim 20/21
Asya	437.151,0	461.250,0	5,5%
Avrupa	135.972,0	142.755,0	5,0%
Kuzey Amerika	67.484,0	77.224,0	14,4%
Orta Doğu ve Güney Asya	68.643,0	73.818,0	7,5%
Latin Amerika	49.308,0	54.489,0	10,5%
Afrika	30.396,0	33.298,0	9,5%
Okyanusya	12.888,0	13.857,0	7,5%
Dünya	801.842,0	856.691,0	6,8%

Drewry, 2026'ya kadar önümüzdeki beş yıl boyunca konteyner hacminde yıllık ortalama %3'lük bir büyüme öngörerek toplam elleçleme miktarının 2021'de gerçekleşen 857 milyon TEU'dan 2026'da 994 milyon TEU'ya çıkacağı, böylelikle 137,5 milyon TEU'luk bir artış olacağını tahmin etmiştir (Şekil 2.11).

**Şekil 2.11.** Drewry konteyner elleçlemesi projeksiyonu²⁵

2021 yılında dünyada alt bölgelere bazında gelişim oranlarına bakıldığında Drewry'ye göre yapılan coğrafi sınıflandırmada içinde Türkiye'nin bulunduğu Doğu Akdeniz-Karadeniz bölgesinde %1,2 oranında bir gelişim görülmektedir. Söz konusu gelişim Batı Akdeniz'de %6,9, Kuzey Avrupa'da %6,5 ve Çin'de ise %6,0 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 2.12).

**Şekil 2.12.** Konteyner liman elleçlemelerinde bölgesel gelişim senaryoları²⁶

24 Drewry

25 Drewry

26 Drewry

2021 yılında konteyner terminallerindeki elleçlemelerin %80'i küresel terminal operatörleri tarafından gerçekleştirilmiştir. CHINA COSCO firması 110,6 milyon TEU elleçleme ile %16,2 oranındaki pazar payına sahip bir firma olarak en fazla konteyner elleçleyen küresel terminal operatörü olurken, onu 92,1 milyon TEU ile APM Terminals ve 91,8 milyon TEU ile PSA International izlemektedir. Türk kökenli bir şirket olarak Yıldırım/YILPORT grubu ise 2021 yılında ulaştığı 6,7 milyon TEU ile 20 üyeden oluşan küresel terminal operatörleri listesinin 17. sırada yer almaktadır (Tablo 2.20)²⁷.

Tablo 2.20. Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu (Milyon TEU, %)²⁸

# Operatör	2019 TEU	2020 TEU	2021 TEU	2020/2021 Değişim	2021 Pay
1 China Cosco Shipping	109,8	104,4	110,6	5,9%	16,2%
2 APM Terminals	84,2	83,7	92,1	10,0%	13,5%
3 PSA International	84,8	86,6	91,8	6,0%	13,4%
4 Hutchison Ports	82,6	80,6	85,6	6,2%	12,5%
5 DP World	69,4	69,5	76,3	9,8%	11,2%
6 Terminal Investment Limited (TIL)	50,8	55,3	57,8	4,5%	8,5%
7 China Merchant Ports	35,6	34,3	36,4	6,1%	5,3%
8 CMA CGM	26,1	25,9	28,6	10,4%	4,2%
9 SSA Marine	13,0	12,2	13,6	11,5%	2,0%
10 ICTSI	11,8	11,8	12,9	9,3%	1,9%
11 Eurogate	11,7	10,4	11,8	13,5%	1,7%
12 HMM	9,5	9,5	11,1	16,8%	1,6%
13 Evergreen	10,1	9,7	10,7	10,3%	1,6%
14 MOL	7,8	8,4	8,1	-3,6%	1,2%
15 NYK	8,2	7,8	7,3	-6,4%	1,1%
16 HHLA	7,7	6,9	7,1	2,9%	1,0%
17 Yıldırım/YILPORT	6,1	5,9	6,7	13,6%	1,0%
18 Bolllore	6,0	5,5	6,3	14,5%	0,9%
19 Yang Ming	4,3	4,1	5,0	22,0%	0,7%
20 SAAM Puertos	3,1	2,8	3,1	10,7%	0,5%
KTO Toplamı	645,7	635,9	682,8	7,4%	79,3%

Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman tesisi incelendiğinde; Rotterdam limanının 15,3 milyon TEU ile Avrupa zirvesindeki yerini koruduğu, onu 12 milyon TEU ile Antwerp ve 8,7 milyon TEU ile Hamburg limanlarının izlediği Tablo 2.21'den görülmektedir. Akdeniz'de 2020 yılında liderliğe geçen Pire Limanı'nın 2021 yılında liderliği tekrar İspanya'daki Valencia Limanı'na terk ettiği görülmektedir. Avrupa'daki ilk 15 limanın toplamında 78 milyon TEU elleçlenirken, değişim oranı 2020 yılına göre %1,6 ve 2019 yılına göre ise %-1,3 oranında olmuştur.

²⁷ <https://www.turklim.org/kto-raporu/>

²⁸ Drewry

Tablo 2.21. Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman (*000 TEU)²⁹

# Liman	2019	2020	2021	Değişim 20/21 (%)	Değişim 19/21 (%)
1 Rotterdam	14.811	14.349	15.300	6,6	3,3
2 Antwerp	11.860	12.023	12.020	0,0	1,3
3 Hamburg	9.259	8.527	8.715	2,2	-5,9
4 Valencia	5.441	5.415	5.614	3,7	3,2
5 Piraeus	5.650	5.437	5.317	-2,2	-5,9
6 Bremerhaven	4.871	4.770	5.019	5,2	3,0
7 Algeciras	5.120	5.106	4.749	-7,0	-7,2
8 Barcelona	3.324	2.958	3.531	19,4	6,2
9 Gioia Tauro	2.523	3.193	3.147	-1,4	24,7
10 Le Havre/Rouen	2.786	2.445	3.070	25,6	10,2
11 Marsaxlokk	2.720	2.440	2.970	21,7	9,2
12 Ambarlı	3.101	2.882	2.737	-5,0	-11,7
13 Genoa	2.635	2.353	2.558	8,7	-2,9
14 Gdansk	2.073	1.928	2.118	9,9	2,2
15 MIP	1.939	2.009	2.097	4,4	8,1
İlk 15 Liman	78.113	75.835	78.962	4,1	1,1
İlk 3 Liman	35.930	34.899	36.035	3,3	0,3

Rusya-Ukrayna savaşı ve Çin'deki aksaklıklar nedeni ile 2022 yılında özellikle 3. Çeyrekte başlayan küresel durgunluk limanları doğrudan etkilemiş ve Tablo 2.21'de yer alan 15 limanın 9'unun yüklerini azaltmıştır³⁰. Benzer durum Rusya-Ukrayna savaşının doğrudan etkilediği Karadeniz limanlarında da görülmektedir.

2021 yılında Ukrayna 1 milyon TEU ile Karadeniz ülkeleri içinde en fazla konteyner hacmine sahipken, onu 834 bin TEU ile Rusya ve 615 bin TEU ile Romanya izlemektedir (Tablo 2.22).

Tablo 2.22. Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri (*000 TEU)³¹

Karadeniz Ülkeleri	2019	2020	2021	Değişim 20/21	Değişim 19/21
Ukrayna	995	1.018	1.015	-0,3%	2,0%
Rusya	769	786	834	6,1%	8,5%
Romanya	640	615	611	-0,7%	-4,5%
Gürcistan	644	490	395	-19,4%	-38,7%
Bulgaristan	260	253	244	-3,6%	-6,2%
Toplam	3.311	3.164	3.099	-2,1%	-6,4%

29 Theo Notteboom

30 https://www.linkedin.com/posts/theo-notteboom-0a2692b_container-ports-european-activity-6998255391448965120-222w?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

31 <http://www.informall.biz/>

SEA _____ THE FUTURE



RAstar 3000 | MED-A3080

HEAD OFFICE: ÖMER AVNI MAH. İNEBOLU SOK. NO:21, 34427, SETÜSTÜ-KABATAŞ, BEYGÖLU-İSTANBUL/TURKEY
Phone: +90 212 311 18 00 | Fax: +90 212 252 16 80 | E-mail: info@medmrine.com.tr | Web: www.medmarine.com.tr



Normal şartlarda savaş öncesi dönemde de Karadeniz ülkelerindeki konteyner elleçlemelerinde bir gerileme eğilimi bulunsa da yaşanan gerilim ve savaş nedeniyle bu düşüş eğilimi daha da derinleşmiştir. Rusya-Ukrayna geriliminden dolayı Karadeniz'deki konteyner elleçlemelerinde önemli oranlarda düşüşler gerçekleşmiştir. 2022 yılı 9 aylık veriler incelendiğinde Ukrayna limanlarında %80 oranında bir gerileme olduğu, Rusya'nın Karadeniz'deki limanlarında ise gerilemenin %11 oranına ulaştığı görülmektedir. Karadeniz içindeki toplam konteyner elleçlemesi ise toplamda %25 oranında gerilemiştir (Tablo 2.23).

Tablo 2.23. 2022 yılında Karadeniz ülkelerinde konteyner gelişimi (TEU)³²

	2021 9 ay	2022 9 ay	Değişim
Rusya	613.810	554.724	%-11,3
Romanya	468.865	526.571	%12,3
Gürcistan	301.823	332.126	%10,0
Bulgaristan	185.689	194.135	%4,6
Ukrayna	756.702	146.933	%-80,6
Toplam	2.326.889	1.744.489	%-25,0

2.2.2. Limanlardaki Gemi Performansları³³

UNCTAD verilerine göre 2021 yılında gemilerin dünya limanlarında geçirdikleri ortalama zamanlar Tablo 2.24'te görülebilir.

Kuru yük gemileri 2,11 gün ile limanlarda en uzun uğrak yapan gemi türü olurken, onu 1,17 gün ile genel yük gemileri ve 1,13 ile LNG gemileri izlemektedir. Ortalamada en düşük liman zamanı 0,80 gün ile konteyner gemilerinde görülmektedir.

Tablo 2.24. Gemilerin dünyadaki ortalama liman zamanları ve temel veriler (2021)

Gemi Tipi	Ortalama liman zamanı (Gün)	Ortalama Gemi Büyüklüğü (GT)	Ortalama Yaş	Mak. Yük Elleçleme Kapasitesi (DWT)
Konteyner gemisi	0,80	237.200	14	-
Genel yük gemisi	1,17	91.784	21	116.173
Kuru yük gemisi	2,11	204.014	14	404.389
LNG	1,13	168.189	11	155.159
LPG	1,03	61.000	15	64.220
Diğer sıvı dökme gemileri	0,98	170.618	14	323.183
Tüm gemiler	1,05	237.200	16	404.389

³² <http://www.informall.biz/>

³³ UNCTAD Verileri

Kuru yük, tanker ve konteyner gemilerinin uğrak yaptıkları ülke limanlarındaki elleçleme performansları ise Tablo 2.25., Tablo 2.26., ve Tablo 2.27.'de görülebilir.

Kuru yük gemileri verilerine göre yükleme için en yüksek bekleme süresine sahip ülke 184 saat ile Brezilya olurken, boşaltma da 181 saat ile yine aynı ülke (Brezilya) olmuştur. Brezilya 2021 yılında da bu konuda en yüksek değere sahip ülkedir. Türkiye ise yüklemeye 58, boşaltmada 72 saatlik ortalamalara sahiptir (Tablo 2.25).

Tablo 2.25. Kuru yük gemileri için 2022 yılı liman elleçleme performansı

Ülke	Yükleme için ortalama bekleme süresi (saat)	Boşaltma için ortalama bekleme süresi (saat)
Çin	78,8	38,9
Avustralya	132,6	54,5
ABD	88,0	30,2
Brezilya	184,7	181,6
Rusya	43,8	63,0
Kanada	146,3	24,2
Arjantin	27,6	12,4
Güney Afrika	146,3	91,2
Japonya	27,6	40,8
Hindistan	57,7	32,3
Ukrayna	41,5	17,3
BAE	47,8	31,4
Endonezya	19,9	43,5
Kore	22,3	52,4
Yeni Zelanda	43,0	21,8
Şili	107,7	176,6
Türkiye	57,8	72,3
Vietnam	22,7	25,9
Kolombiya	57,7	25,7
Malezya	50,6	75,9
Meksika	57,0	52,2
Tayvan	29,7	41,6
Peru	86,4	110,1
Umman	65,8	19,8
Norveç	38,4	6,8
Fransa	18,1	40,3
Sudi Arabistan	57,9	39,7
Fas	125,7	101,7
Romanya	71,4	78,1
Mozambik	137,0	128,3

Tankerler için yapılan değerlendirmede Belçika 81 saat, boşaltma için ortalama bekleme süresinde ise 115 saat ile Kuveyt en yüksek değerlere sahip olan ülkeler

olmuştur. Türkiye'nin yükleme ve boşaltma ortalamaları dakika başında 54 ve 30 ton olurken, yükleme ve boşaltma için ortalama gemi bekleme süreleri 36 ve 37 saat olmuştur. Tankerlerde Türkiye yüklemede 39, boşaltmada 36 saatlik ortalamalara sahiptir (Tablo 2.26).

Tablo 2.26. Tankerler için 2022 yılı liman elleçleme performansı

Ülke	Yükleme için ortalama bekleme süresi (saat)	Boşaltma için ortalama bekleme süresi (saat)
ABD	39,3	30,7
Rusya	39,9	12,6
Çin	39,7	54,4
Brezilya	43,8	50,2
Sudi Arabistan	36,2	34,5
BAE	43,6	55,1
Kore	64,7	37,1
Singapur	52,3	47,8
Hindistan	48,9	41,7
Malezya	35,8	29,0
Hollanda	57,6	33,8
Endonezya	40,9	40,9
İtalya	57,1	37,4
Meksika	95,4	70,5
Nijerya	19,3	59,0
Kuveyt	53,7	115,0
Irak	22,8	0,1
Kanada	20,4	26,1
İspanya	43,4	36,2
Katar	19,9	11,3
Japonya	25,3	16,3
Birleşik Krallık	36,5	39,6
Türkiye	38,9	35,5
Norveç	13,3	19,5
Angola	19,2	17,1
Belçika	81,8	56,6
Venezüella	66,8	7,3
Tayvan	65,6	32,6
Arjantin	40,4	5,0
Yunanistan	50,9	15,7

Daha kapsamlı bir değerlendirme konteyner gemileri için yapılmıştır. En fazla uğrak 71 bin gemi ile Çin limanlarına yapılırken gemilerin limanda geçirdiği ortalama sürede en yüksek değere 1,25 gün ile ABD limanlarında ulaşılmış, uğrak yapan gemi başına

ortalama konteyner taşıma kapasitesinde en yüksek değer 5.799 TEU ile Brezilya limanlarında görülmüştür.

En yüksek kapasiteli gemilerin Çin, Güney Kore, Tayvan, İspanya, Singapur, Hong Kong, Hollanda, BEA, Almanya, Fas, Fransa ve Belçika limanlarına uğrak yaptığı tespit edilmiştir. 2022 yılında Türkiye'deki limanlara 12 bin kez konteyner gemisi uğrağı yapılırken bu gemilerin en büyüğü 23,7 bin TEU kapasitede olmuştur. Gemilerin ortalama liman zamanları 0,8 gün olurken, uğrak yapan gemilerin ortalama konteyner taşıma kapasitesi ise 3.431 bin TEU'dur (Tablo 2.27).

Tablo 2.27. Konteyner gemilerinin limanda geçirdikleri ortalama süre (2022)

Ülke	Uğrak sayısı	Limanda geçirilen ortalama süre (gün)	Gemilerin yaş ortalaması (yıl)	Gemi başına ortalama konteyner taşıma kapasitesi (TEU)	Gemilerin maksimum konteyner taşıma kapasitesi (TEU)
Çin	70.506	0,73	13	4.401	23.992
Japonya	35.526	0,36	13	1.541	21.237
Güney Kore	20.652	0,72	14	2.958	23.992
ABD	18.816	1,25	15	5.417	21.237
Endonezya	15.648	1,06	15	1.218	6.921
Tayvan	14.909	0,57	14	2.644	23.992
İspanya	14.705	0,65	15	3.029	23.964
Malezya	14.577	1,00	14	3.649	23.992
Singapur	13.408	1,03	13	5.421	23.964
Türkiye	12.171	0,63	17	2.969	23.756
Hollanda	11.516	0,89	15	2.819	23.992
Vietnam	11.367	0,83	14	2.229	19.273
Hong Kong	10.435	0,65	14	3.395	23.964
Hindistan	8.983	0,93	16	4.017	15.000
Tayland	8.321	0,75	12	2.059	19.630
İtalya	7.746	0,96	16	3.642	23.964
Birleşik Krallık	7.513	0,83	16	3.114	23.992
Brezilya	7.284	0,85	11	5.799	12.690
BAE	7.228	1,00	17	4.026	23.964
Almanya	7.082	1,13	13	4.497	23.992
Filipinler	5.816	0,94	16	1.673	6.258
Panama	5.444	0,88	13	4.630	15.000
Belçika	4.960	1,20	15	4.760	23.964
Fas	4.541	0,76	15	4.210	23.964
Fransa	4.521	0,96	14	5.105	23.964
İlk 25 ülke	343.675		14	3.477	23.992
Dünya Toplamı	446.589	0,80	14	3.431	23.992

MEKE®

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım



Acil durum
yönetimi



Mühendislik
çözümleri



Deniz yüzeyi
temizliği

f in

#mekemarine



meke.com.tr

ORTAK GELECEĞİMİZİ KORUMAK İÇİN ÇALIŞIYORUZ

Kurulduğu günden beri, çocuklarımıza temiz denizler bırakabilmek için sürdürülebilir çözümler üreten Meke, her zaman limanlarımızın yanında.

Sürdürülebilir Kalkınma İçin
KÜRESEL AMAÇLAR

2.3. Düzenli Hat Deniz Taşımacılığı Bağlantı Endeksinde (LSCI) Türkiye^{34 35}

LSCI'nin amacı düzenli hat deniz taşımacılığındaki entegrasyon düzeyini ölçmektir. Endeks hem ülke hem de liman düzeyinde ölçümler yapmaktadır. Endeks deniz taşımacılığı ağı üzerinden küresel ticarete erişim göstergesi olarak değerlendirilebilir. Endeksin yüksek değerleri yüksek kapasiteli ve sık frekanslı deniz taşımacılığının varlığını ifade ederken, uluslararası ticarete verimli bir şekilde dahil olduğu anlamında gelmektedir. Endeks hesaplanırken 5 temel unsur dikkate alınmaktadır:

- **Planlı Gemi Uğrakları:** Haftalık bazda uğrak yapan gemi sayısıdır. Bu uğraklarda ithalat, ihracat ve transit yükler işlem görmektedir. Eğer transit yoğunluğu fazla ise bu gemi uğrakları küresel ticaret sistemi için dikkate alınmamakta, liman bir transit yük merkezi olarak gösterilmektedir. Yine de bu limanlarda ithalat ve ihracat hizmetlerinin var olduğu kabul edilmektedir.
- **Devreye Alınan Kapasite:** Bir önceki maddede bahsedilen unsur gemilerin uğrak frekansı ile ilgili iken bu gemiler için ayrılan kapasite bir başka ölçüm unsurudur. Bu kapasitenin yüksek olması küresel pazarlar ile ticaret potansiyelini arttırmaktadır.
- **Deniz Taşımacılığı Şirketlerinin Sayısı:** Belirli bir ülke ve limana hizmet veren deniz taşımacılığı şirketlerinin sayısı ile ilgili bir ölçümdür.
- **Ortalama Gemi Büyüklüğü:** Dünyada 10 bin TEU ve üzeri gemilere hizmet veren oldukça az sayıda liman vardır. Büyük ölçekli gemilerin uğrak yapması ölçek ekonomisi için önemi bir göstergedir ve her bir TEU için düşük taşıma maliyeti anlamına gelmektedir.
- **Doğrudan Bağlantılı Limanlar:** Bu ölçüm ilgili liman ile gemi seferleri ile doğrudan bağlantılı olan limanların sayısını göstermektedir. Bu limanlar arasında aktarma olmadığı için ticari olarak daha güçlü bir ticari mekanizma kurulabilmektedir.

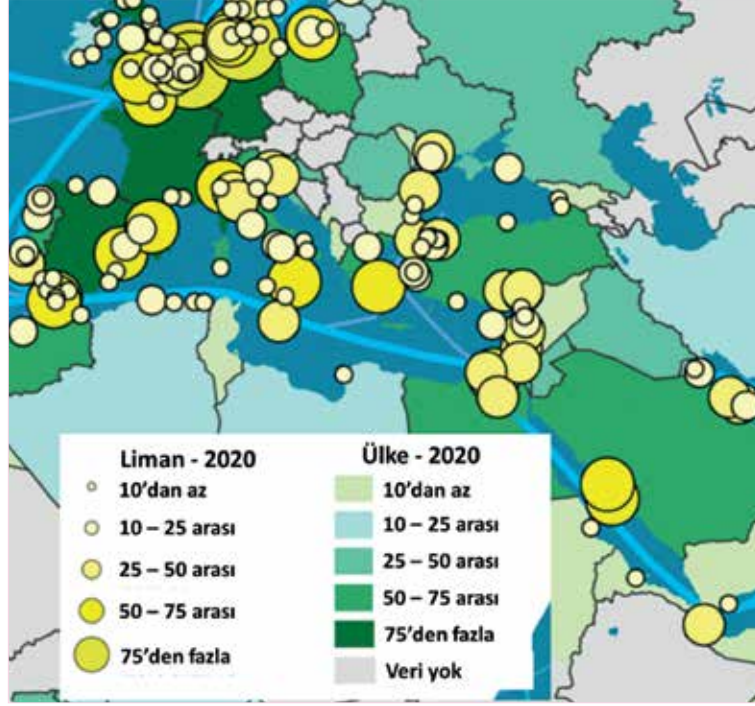
Endeks kapsamında yapılan ölçümler için 2006 değeri 100 olarak kabul edilmiştir. Bu sayede sonraki yılların karşılaştırılması için bir referans değeri elde edilmiştir. Doğal olarak yüksek endeks değerine sahip olan ülkeler uluslararası ticarete aktif bir şekilde dahil olmuş ülkelerdir. Örneğin ihracat odaklı ekonomiler arasında Çin ve Hong Kong ilk sırada yer alırken, aktarma merkezi sıralamasında Singapur ilk sıradadır. Birleşik Krallık, Almanya, Güney Kore, ABD ve Japonya endeks sıralamasında ilk 15 içinde yer alırken, Malezya, İspanya, BAE, Mısır ve Umman önemli aktarma merkezleri içinde yer almaktadır.

Şekil 2.13'de hem liman hem de ülke endeks değerlerine göre yakın bölgemizdeki değerler görülmektedir. Türkiye ülke olarak 50-70 endeks aralığında yer alan ülkeler içinde yer alırken, limanlarımız yukarıda bahsedilen kriterlere göre 25-75 arasında

34 Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

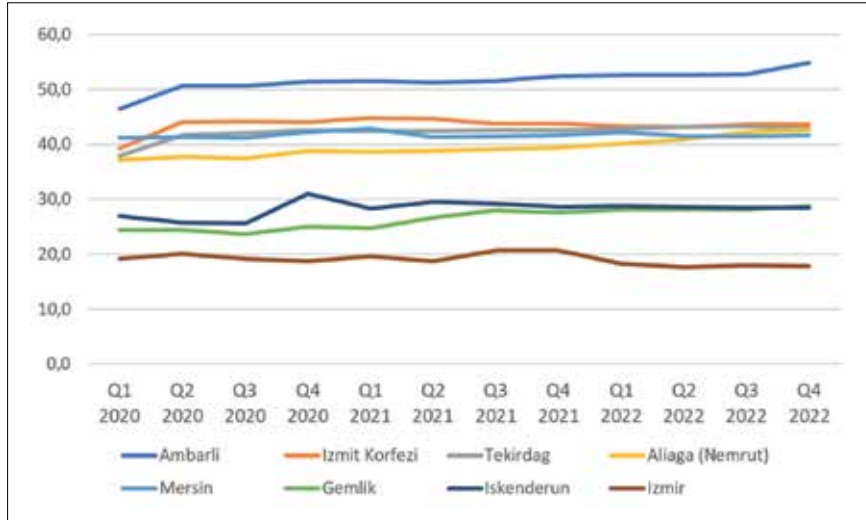
35 <https://portconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/country-port-level-liner-shipping-connectivity-index/>

çeşitli endeks değerlerine sahip olmuştur. Bu değerlerin detayları Şekil 2.13'te ve Tablo 2.28'de görülebilir.



Şekil 2.13. Endekslerde Türkiye'nin durumu³⁶

2020, 2021 ve 2022 yılı son çeyrek değerlerine bakıldığında Ambarlı'nın en yüksek endeks değerine sahip olduğu, bu bölgeyi İzmit Körfezi, Tekirdağ, Aliğa ve Mersin'in izlediği görülmektedir (Şekil 2.14.).



Şekil 2.14. Liman bağlantı indeksinde Türkiye liman bölgeleri³⁷

36 UNCTAD and MDS Transmodal.

37 <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

Endeks değerleri ayrıca Tablo 28.'de de gösterilmiştir. 2021 yılı son çeyreği ile 2022 yılı son çeyreği karşılaştırıldığında Ambarlı, Tekirdağ, Aliğa ve Gemlik liman bölgelerinde artış olduğu, endeks değeri bazında %8,4 artış oranıyla Aliğa Körfezi'nin en hızlı gelişim gösteren bölge olduğu görülmektedir.

Tablo 2.28. Türkiye'deki önemli limanların LSCI değerleri

Limanlar	Q4 2020	Q4 2021	Q4 2022	Değişim
				2021 Q4 / 2022 Q4
Türkiye, Ambarlı	51,3	52,5	54,9	4,6%
Türkiye, İzmit Körfezi	44,1	43,7	43,5	-0,4%
Türkiye, Tekirdağ	42,6	42,5	42,8	0,8%
Türkiye, Aliğa (Nemrut)	38,8	39,3	42,6	8,4%
Türkiye, Mersin	42,3	41,6	41,6	-0,1%
Türkiye, Gemlik	25,1	27,5	28,7	4,6%
Türkiye, İskenderun	31,0	28,7	28,5	-0,5%
Türkiye, İzmir	18,7	20,7	17,8	-14,0%



YEŞİLYURT LİMAN



 SAMSUN

 +90 362 266 43 55

 www.yesilyurtliman.com

 info@yesilyurtliman.com

3. BÖLÜM

TÜRK LİMANCILIK SEKTÖRÜ





Meriç Burçin ÖZER

*TÜRKLİM Genel Kargo ve Dökme Yük Çalışma
Grubu Başkanı, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşl. A.Ş.
Genel Müdür*

Genel Kargo ve Dökme Yük 2022 Değerlendirmesi ve 2023 Yılı Beklentileri

2022 Yılı Değerlendirmesi

2022 yılı özellikle pandemi sonrası 2. yıl olması itibari ile farklı beklentiler ve sonuçlar üzerine değerlendirildiğinde genel olarak limanlarımız 2021 yılına göre genel kargo ve dökme yük elleçleme hacmi konusunda tutarlı bir izlenim bırakmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayınlanan 2021 ve 2022 yılı verilerine baktığımızda, 2021 yılında Türkiye’de elleçlenen Katı Dökme Yük miktarı 170.629.055 ton, Genel Kargo miktarı 61.462.127 ton olarak toplamda 232.091.182 ton olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında ise Türkiye limanlarında elleçlenen Katı Dökme Yük miktarı 165.629.741 ton, Genel Kargo miktarı 64.567.384 ton olarak toplamda 229.863.125 ton olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılı genel kargo ve dökme yük elleçleme tonajlarına bakıldığında 2022 yılında 2021 yılına göre dökme yük elleçleme tonajında %0,5 azalma, genel kargo elleçleme tonajında yaklaşık %0,01 artış, böylelikle toplamda ise yaklaşık %0,01 azalma yaşanmıştır.

2023 yılı değerlendirilmesi için, Mart 2022 ve 2023 yılı gerçekleşen tüm yük çeşitlerinde toplam tonajlara bakıldığında, 2022 yılı Mart ayı sonu itibari ile toplam elleçlenen tonaj 135.349.488 ton olarak gerçekleşirken, 2023 yılı Mart sonu itibari ile 125.214.805 ton gerçekleşmiştir. 2023 yılı Mart ayı kümülatif elleçlenen toplam yük tonajına bakıldığında ise 2022 yılının ilk 3 ayına göre %7,5 oranında bir azalma gerçekleşmiştir.

Aylık ortalama elleçlenen tonajlara baktığımızda ise 2012 yılında genel kargo ve dökme yük tonajı aylık ortalama 19.155.260 ton gerçekleşmiş olup, bu miktar 2023 yılın ilk üç ayında ortalama aylık 16.440.754 tona kadar düşmüştür. Bu düşüş 2023 yılının ilk üç ayı için aylık ortalaması bazında %14 oranındaki bir düşüşe denk gelmektedir.

Yukarıda belirtilen ve 2023 yılının ilk üç ayında gerçekleşen toplam ile genel kargo ve dökme yük bazındaki elleçleme tonajlarına göre genel kargo ve dökme yük tonajında yıllık ortalama %10

düzeyinde bir düşüş gerçekleşmiştir.

2023 Yılı Beklentileri

Sektör olarak beklentimiz üretimin ve ihracatın teşvik edildiği ortamın yaratılarak, ülke ekonomisinin üreteceği katma değerın sektör temsilcileri tarafından emek ve işgücüne dönüştürülerek limanlarımızın aktif olarak çalışmasıdır.

Misyonumuz tüm dünyada yaşanan jeopolitik ve stratejik gelişmeleri yakından takip ederek, gelişmekte ve yenilenmekte olan ulaştırma coğrafyası koridorları üzerinden yapılacak olan dış ticaret hacminde ülkemizin daha fazla pay alması ve döviz gelirlerinin artırılması için çalışmalarda bulunmak olacaktır.

Bu çerçevede 2023 yılı hedefimiz sektör olarak ülkemizde, pandemi ve pandemi sonrası yaşanan finansal ve ekonomik kısıtlamaların, olanaksızlıkların üstesinden gelerek akıl, sağduyu ve bilim sınırları çerçevesinde, bölgesel ve ulusal düzeyde sektörümüzün gelişmesi için gerekli olan altyapı ve kaynakların sağlanmasında katkıda bulunmaktır.

Orta ve Uzun Vade Beklentilerimiz

Bildiğiniz gibi sektörümüz orta ve uzun vadede yatırım, gelişim ve iş geliştirme modelleri üzerine gelişmektedir. Orta vade olarak düşündüğümüz süreç ortalama 5 yıl, uzun vade yaklaşımı ise en az 10 yıl olarak düşünülmeli ve planlanmalıdır.

Orta vadede entegre yönetim sistemleri çerçevesinde yeşil liman uygulamalarının geliştirilmesi, kullanılan tüm enerji kaynaklarının temiz ve yenilenebilir kaynaklar vasıtası ile sağlanması, limanlarımızda enerji alt yapılarının oluşturularak üretilen enerjinin depolanmasının sağlanması, üretilen enerji ile öncelikle limanlarımızın ihtiyacı olan enerjinin karşılanarak limanda bulunan gemilerin barınma esnasında ihtiyacı olan enerji ihtiyacının karşılanarak limanlarımıza katma değer sağlanması ve endüstri 4.0 kavramında bulunan akıllı liman uygulamaları sektör olarak temel yol hedeflerimiz arasında öncelikli olarak yer almaktadır.

Uzun vadede karbon emisyon gazının artması ile artan sıcaklık nedeni ile iklim değişikliğinin önüne geçmek için Paris İklim Anlaşması ile dünya genelinde karbon salınımının 2030 yılına kadar %50 azaltılması, 2050 yılına kadar sıfıra indirilmesi hedefleniyor. Sıfır karbon emisyonu projesi kapsamında limanlarımızda gelişecek yatırımlar ve karbon ayak izi ile ilgili projeler, çalışmalar ile uygulamalar uzun vadede limanlarımız için stratejik bir öneme sahip olacaktır.

3. BÖLÜM: TÜRK LİMANCILIK SEKTÖRÜ

3.1. Türkiye Limanlarındaki Gelişmeler

2022 yılı itibarı ile deniz ticaretine hizmet eden (iskele, şamandıra, dolfen ve platform formunda) kıyı tesisi sayımız Van Gölü (Tatvan ve Van feribot iskelesi) dahil olmak üzere 216'dır. Söz konusu kıyı tesislerinin 192 adedi faal olarak deniz taşımacılığına hizmet vermektedir.

Ülkemizde söz konusu kıyı tesislerinin yaklaşık %43'üne karşılık gelen 81 adedi Marmara Bölgesi'nde, %26'sına karşılık gelen 50 adedi Akdeniz Bölgesi'nde, %16'sına karşılık gelen 31 adedi Karadeniz Bölgesi'nde ve %15'üne karşılık gelen 28 adedi ise Ege Bölgesi'ndedir (Şekil 3.1).

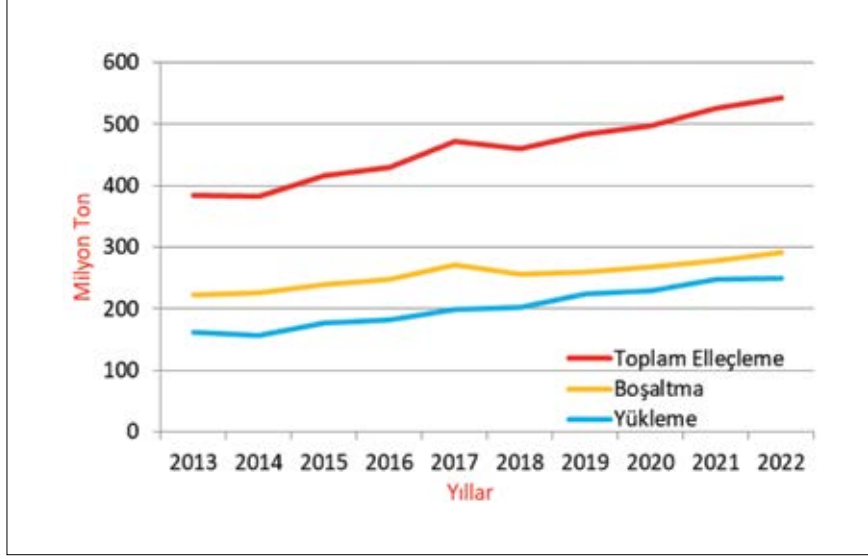
İl bazında bakıldığında ise faal olarak deniz ticaretine hizmet veren tesislerin toplam 35 adedi Kocaeli ilinde bulunmaktadır. İkinci sırada yer alan İstanbul ilinde 17 adet, Hatay ilinde 20, İzmir ilinde ise 18 adet değişik özellikte ve büyüklükte liman bulunmaktadır.



Şekil 3.1. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren TÜRKLİM üyesi limanlar

Türkiye limanlarında 2022 yılında elleçlenen toplam yük bir önceki yıla göre 16,3 milyon ton artarak 542.610.283 ton olmuştur. 2021 yılında bir önceki yıla göre %5,9 olan artış oranı 2022 yılında %3,1'e gerilemiştir. 2019-2020 yıllarında pandemi nedeniyle ertelenmiş talepler nedeniyle 2021 yılında liman yükleri belirgin bir artış göstermiştir. 2022 yılına gelindiğinde ise talep dengelenmiş ve normal büyüme değerlerine tekrar ulaşılmıştır.

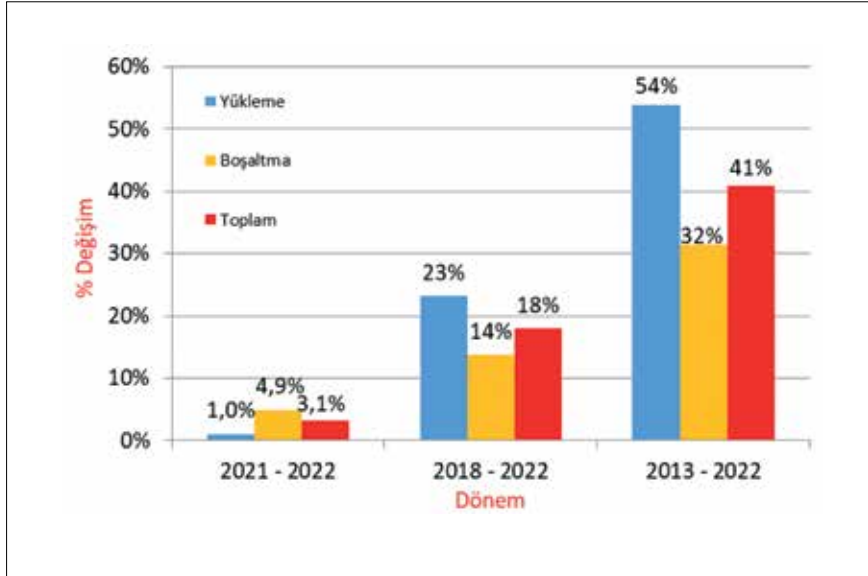
2013-2022 dönemi dikkate alındığında limanlarımızda yüklenen yük miktarı 163 milyon tondan 250 milyon tona, aynı dönemde boşaltılan yükler ise 225 milyon tondan 292 milyon tona yükselmiştir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. On yıllık dönemde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı

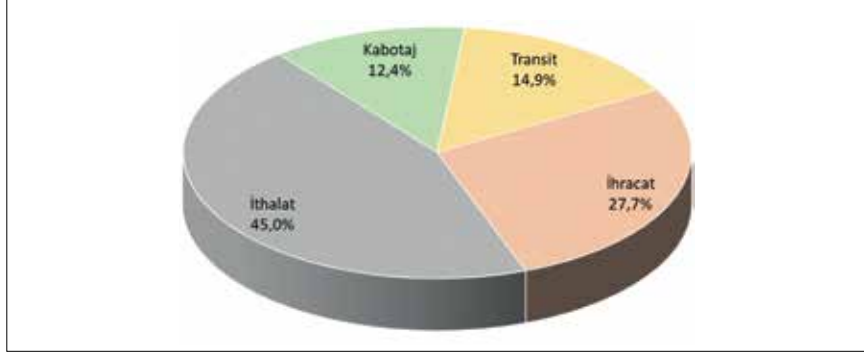
Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık değişim oranları dikkate alındığında 2021-2022 yılında ithalat (boşaltma) yüklerindeki %4,9'luk, ihracat yüklerinde (yükleme) ise %1'lik bir artış yaşanmıştır. Kısa vadeli (2018-2022) olarak limanlardaki yük artışına bakıldığında ise en yüksek artış %23,2 ile ihracat (yükleme) yüklerinde yaşanmıştır (Şekil 3.3).

92



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

Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımına bakıldığında yükün yaklaşık %72,6'sını dış ticarete konu olan yüklerimiz oluşturmaktadır. 2022 yılı itibarı ile kabotaj yüklerin oranı %12,4 ve transit yüklerin oranı ise %14,9 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 3.4).



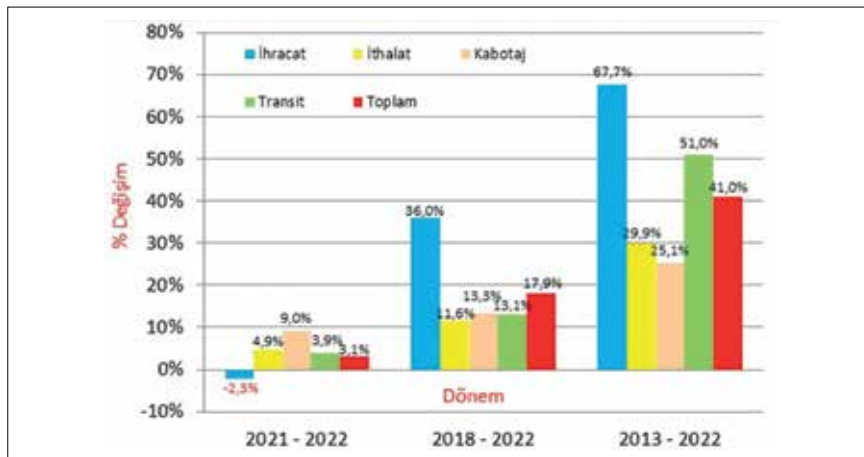
Şekil 3.4. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımı.

Türkiye limanlarında 2022 yılında 243,9 milyon ton ithalat, 150,1 milyon ton ihracat, 81 milyon ton transit ve 67,5 milyon ton kabotaj olmak üzere toplamda 542,6 milyon ton yük elleçlenmiştir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlere göre dağılımı

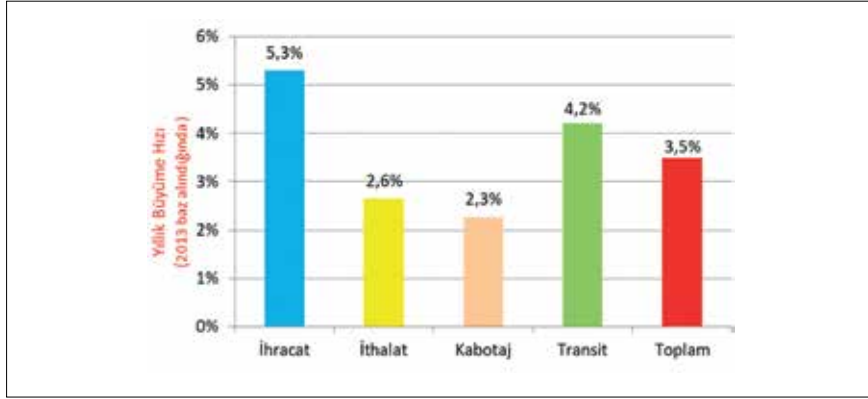
Yük Rejimi	2018	2019	2020	2021	2022
İthalat	218.544.820	221.404.812	226.539.473	232.633.060	243.917.119
İhracat	110.424.635	131.676.578	138.902.823	153.763.658	150.172.902
Transit	71.628.260	74.974.298	72.402.972	78.008.944	81.018.986
Kabotaj	59.555.845	56.112.724	58.797.384	61.901.122	67.501.276
Toplam	460.153.560	484.168.412	496.642.652	526.306.784	542.610.283

Limanlarımızda elleçlenen yükün 2021-2022 yılı değişim oranları değerlendirildiğinde en yüksek artış %9 ile kabotaj yüklerinde yaşanmıştır. Bir önceki yıla oranla ithalat yükleri %4,9 ve transit yükleri ise %3,9 oranında artmıştır. İhracat yükleri ise %2,3 oranında azalmıştır. Limanlarımızdaki yük hacmi kısa dönemli (2018-2022) olarak analiz edildiğinde söz konusu dönemde tüm yük rejimlerinde artış yaşanmıştır. Kısa dönemde yük cinsleri içerisinde en yüksek artış %36 ile ihracat yüklerinde olmuştur. Aynı dönemde kabotaj yüklerinde %13,3, transit yüklerinde %13,1, ithalat yüklerinde ise %11,6 oranında artış yaşanmıştır (Şekil 3.5).



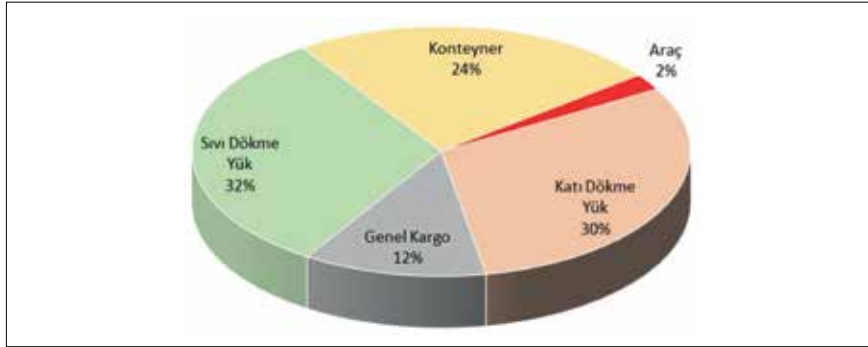
Şekil 3.5. Limanlarımızda elleçlenen yüklerin rejimlerine göre gelişim oranları

2013 yılı baz alındığında limanlarımızda elleçlenen toplam yükün on yıllık büyüme hızı %3,5 olarak gerçekleşmiştir. 2013 yılına göre on yıllık büyüme hızı ihracat yüklerinde %5,3, ithalat yüklerinde %2,6, kabotaj yüklerinde %2,3 transit yüklerinde ise %4,2 oranında gerçekleşmiştir (Şekil 3.6).



Şekil 3.6. Limanlarımızda elleçlenen yükün on yıllık büyüme hızı

2022 yılı verilerine göre limanlarımızda elleçlenen yükün %32'sini sıvı dökme yükler oluşturmaktadır. Sıvı dökme yükleri %30 ile katı dökme yükler, %24 ile konteyner ve %12 ile genel kargo izlemektedir. 2022 yılı itibarı ile ton bazında RO-RO yüklerinin oranı ise sadece %2'de kalmıştır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2022)

2022 yılında elleçlenen yük 16,3 milyon ton artarak 542,6 milyon tona ulaşmıştır. Limanlarımızda elleçlenen toplam yükün bir önceki yıla göre artış oranı %3,1 olarak gerçekleşmiştir. Tüm yük tipleri (sıvı dökme yük, konteyner vb.) ve gümrük rejimleri (transit, kabotaj vb.) dâhil olmak üzere ton bazında elleçlenen yükün %53,9'unu (292,4 milyon ton) boşaltma, %46,1'ini (250,1 milyon ton) ise yükleme oluşturmaktadır. Limanlarımızda gerçekleşen elleçleme işlemlerinde ton bazında en yüksek boşaltma işlemi 106,6 milyon ton ile kuru dökme yüklerde, en yüksek yükleme işlemi ise 74,5 milyon ton ile konteyner yüklerinde gerçekleşmiştir (Tablo 3.2).

YILPORT HOLDİNG

Dünyanın En Büyük 11. Konteyner Terminal Operatörü*

Liman Operasyonları ve Terminal Yönetiminde
Türkiye'nin Limancılıktaki Küresel Markası



12

ÜLKE



24

LİMAN & TERMİNAL



7

KARA TERMİNALİ



+7,000

ÇALIŞAN



Gebze



Gemlik



Körfez



Solventaş



Malta



Taranto



Ferrol



Huelva



Gävle - CT



Gävle - GCT



Stockholm Nord



Oslo



Liscont



Figueira Da Foz



Sotagus



Leixões



Aveiro



Setúbal



Tersado



Šibenik



Puerto Bolívar



Paíta



Quetzal



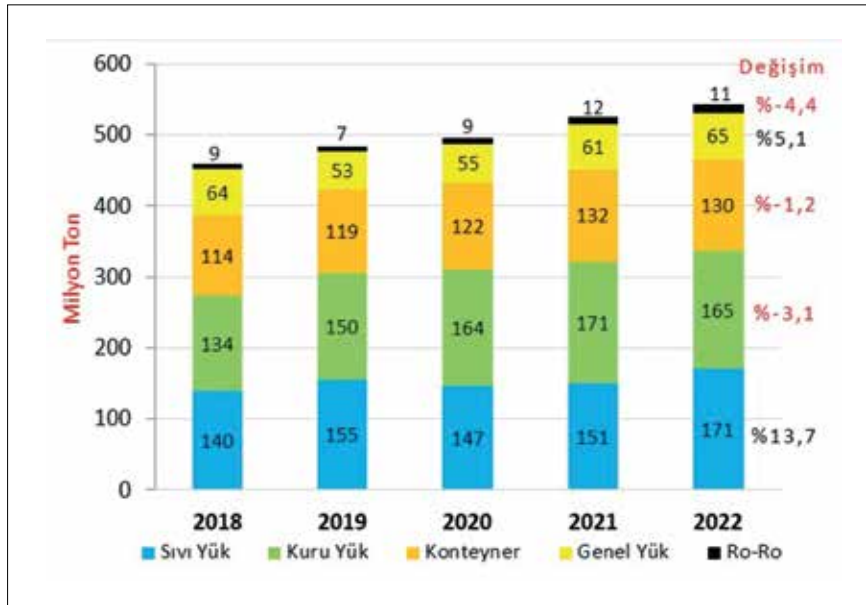
Takoradi

*Drewry Küresel Konteyner Terminal Operatörleri Sıralaması (2022)

Tablo 3.2. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton, 2022)

Yük Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Sıvı Dökme Yük	83.552.385	87.648.764	171.201.149
Kuru Dökme Yük	60.723.561	104.572.180	165.295.741
Konteyner	72.764.316	57.480.493	130.244.809
Genel Kargo	27.007.397	37.559.987	64.567.384
Araç	6.102.915	5.198.285	11.301.200
Toplam	250.150.574	292.459.709	542.610.283

Bir önceki yıla oranla ton bazında sıvı dökme yükler %13,7 oranında, genel kargo yükleri ise %5,1 oranında artmıştır. Ro-Ro yükleri %4,4, kuru dökme yükler %3,1 ve konteyner yükleri ise %1,2 oranında artmıştır. Limanlarımızda elleçlenen yük toplamda bir önceki yıla oranla ton bazında %3,1 oranında artmıştır (Şekil 3.8). Limanlarda elleçlenen toplam yükün artışında en büyük pay 20,6 milyon ton artan sıvı dökme yüklerden gelmiştir.

**Şekil 3.8.** 2017-2022 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)

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

Tablo 3.3. Limanlarımızda elleçlenen yükün tiplerine göre yük dağılımı (ton, 2022)

Yük Tipi	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
Sıvı Dökme Yük	15.629.517	69.612.852	35.197.141	50.761.639	171.201.149
Kuru Dökme Yük	53.893.719	98.361.181	11.958.483	1.082.358	165.295.741
Konteyner	53.110.090	38.658.736	10.116.169	28.359.814	130.244.809
Genel Kargo	21.448.487	32.099.289	10.204.433	815.175	64.567.384
Araç	6.091.089	5.185.061	25.050	0	11.301.200
Toplam	150.172.902	243.917.119	67.501.276	81.018.986	542.610.283

Limanlarda en yüksek oranda elleçlenen yük grupları temel özelliklerine göre birleştirilerek analiz edildiğinde; limanlarda elleçlenen yükün %30,1'ini petrol ürünleri, %27,3'ünü makineler, makine parçaları ve konteynerler, %9,4'ünü ham ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri, %8,4'ünü katı mineral yakıtlar ile metal ürünleri, %7,4'ünü cevher ve metal artıkları, %6,4'ünü ise metal ürünleri oluşturmaktadır. Geri kalan ürünlerin tamamı %5'in altındadır (Tablo 3.4).

Tablo 3.4. Limanlarımızda en yüksek oranda elleçlenen yük grupları (ton, 2022)

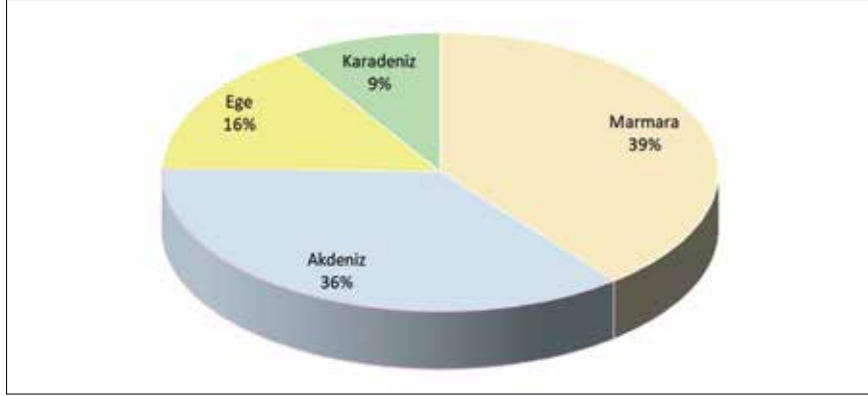
#	Yük cinsi	Yükleme	Boşaltma	Toplam	%
1	Petrol ürünleri	81.471.435	81.977.423	163.448.858	30,12
2	Makineler, makine parçaları ve konteynerler	82.989.881	65.353.229	148.343.110	27,34
3	Ham ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri	45.637.965	5.301.315	50.939.280	9,39
4	Katı mineral yakıtlar	3.069.776	42.440.220	45.509.996	8,39
5	Cevher ve metal artıkları	8.995.272	30.974.454	39.969.726	7,37
6	Metal ürünleri	15.322.110	20.709.110	36.031.220	6,64
7	Kimyasallar	7.115.907	10.853.632	17.969.539	3,31
8	Tarım ürünleri ve canlı hayvanlar	881.462	14.823.608	15.705.070	2,89
9	Gıda maddeleri ve hayvan yemleri	2.351.695	13.016.761	15.368.456	2,83
10	Gübreler	2.071.276	6.695.135	8.766.411	1,62
11	Diğer	243.795	314.822	558.617	0,10
	Toplam	250.150.574	292.459.709	542.610.283	100

Toplam 10 milyon ton ve üzeri yük elleçlenen liman başkanlıkları Tablo 3.5'de verilmiştir. 2022 yılında en fazla elleçleme 82,8 milyon ton ile Kocaeli Liman Başkanlığı'nda gerçekleşmiştir. Aliğa Liman Başkanlığı'nda 81,1 milyon ton yük elleçlenirken, Aliğa Liman Başkanlığı'nı sırası ile 68,2 milyon ton ile Ceyhan Liman Başkanlığı ve 67,6 milyon ton ile İskenderun Liman Başkanlığı ve 44,1 milyon ton ile Tekirdağ Liman Başkanlığı takip etmiştir (Tablo 3.5).

Tablo 3.5. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2022-ton)

#	Liman Başkanlığı	Ton
1.	Kocaeli	82.799.204
2.	Aliğa	81.056.935
3.	Ceyhan	68.227.434
4.	İskenderun	67.635.537
5.	Tekirdağ	44.172.813
6.	Mersin	38.896.567
7.	Ambarlı	30.732.465
8.	Gemlik	15.393.111
9.	Karabiga	13.691.307
10.	Samsun	13.584.153
11.	Zonguldak	12.085.143

Bölgesel olarak limanlarımızda elleçlenen yükün %39'u (211,7 milyon ton) Marmara Bölgesi'nde elleçlenmiştir. Akdeniz Bölgesi %34 oran ile (186,6 milyon ton) ikinci sırada, Ege Bölgesi %18,4 oran ile (99,8 milyon ton) üçüncü sırada ve Karadeniz Bölgesi ise %8 oran ile (44,6 milyon ton) dördüncü sırada yer almaktadır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları

Bölgeler itibarı ile elleçlenen yük açısından ton bazında en yüksek artış Ege Bölgesi'nde gerçekleşmiştir. Karadeniz Bölgesi'nde ise bir önceki yıla oranla %2,2 düşüş olmuştur (Tablo 3.6).

Tablo 3.6. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton)

Bölgeler	2019	2020	2021	2022	Değişim % 2020 - 2021
Marmara	183,285,486	189,807,265	205.511.451	211.707.897	3,0
Akdeniz	174,723,830	175,560,233	181.889.799	186.452.430	2,5
Ege	83,939,833	85,890,473	93.259.848	99.793.264	7,0
Karadeniz	42,219,263	45,384,680	45.645.686	44.656.692	-2,2
Genel Toplam	484,168,412	496,642,652	526.306.784	542.610.283	3,1

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. Bu temelde gruplandırılan ve TÜRKLİM'in sektör raporlarında daha önce yer alan alt bölgeler daha önceki yıllarda hazırlanan sektör raporlarında da aynen kullanılmıştır.

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

Günümüzde faal olan 192 limanın işletme izinlerine göre kendi bünyelerindeki terminal dağılımı ve sayısı değerlendirildiğinde en fazla terminal 94 terminal ile Doğu Akdeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır. Doğu Akdeniz Bölgesi'ni sırası ile 87 terminal ile Doğu Marmara, 75 terminal ile Kuzey Batı Marmara bölgeleri takip etmektedir. (Tablo 3.7 ve 3.8). Güney Ege Bölgesi'nde konteyner hizmeti veren herhangi bir liman tesisi bulunmamaktadır. Terminal sayısında işletme izinleri (geçici işletme izinleri dahil) esas alınmıştır. İşletme izninde yer almasına rağmen filen bu hizmeti vermeyen pek çok liman tesisi bulunmaktadır. Örneğin TTK Zonguldak Limanı, Güllük Limanı, Bandırma Bağfaş Limanı gibi işletme izninde konteyner yer almasına rağmen bu hizmeti vermeyen limanlar vardır.

Tablo 3.7. Alt bölgeler itibarı ile terminal sayısı (Sıvı Hariç)

Bölgeler / Terminaller	Feribot Yolcu	Genel Kargo	Dökme Yük	Ro-Ro	Konteyner
Doğu Karadeniz	6	14	13	7	7
Batı Karadeniz	3	6	6	4	4
Kuzeydoğu Marmara	0	20	20	6	7
Güney Marmara	9	18	18	11	7
Kuzeybatı Marmara	8	9	10	10	8
Kuzey Ege	5	10	10	4	4
Güney Ege	4	2	1	3	1
Batı Akdeniz	2	2	2	1	2
Doğu Akdeniz	3	18	20	9	6
Toplam Terminal	40	99	100	55	46

'BİRLİKTE DOĞAN GÜÇLE GELECEĞE HAZIRIZ.'

1995 yılından bu güne hizmet verdiğimiz tüm alanlarda müşterilerimizin istek ve ihtiyaçlarını doğru analiz ederek verimli çalışma stratejilerimizle doğru zamanda kaliteli hizmet sunuyoruz.

Kocaeli, Hatay, İskenderun, İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Karadeniz, Ereğli, Karabük olmak üzere birçok farklı bölgede hizmet vermekteyiz.

LİMAN VE DEPOLARIMIZDA SAĞLADIĞIMIZ HİZMETLER

- TAHMİL
- TAHLİYE
- LASHING
- UNLASHING
- ELLEÇLEME
- A TİPİ ANTREPO VE SERBEST DEPO HİZMETLERİ
- FORKLİFT VE DİĞER İŞ MAKİNALARININ KİRALAMASI

TÜRKİYE'DE BİR İLK!

2022 Yılında 24 saatte 27.000 Ton gemi yükleme rekoru kırılmıştır.



250 TON TAŞIMA KAPASİTELİ LİMAN VE FABRİKA İÇİ TAŞIYICILARIMIZ İLE YÜKSEK STANDARTLARDA LİMAN HİZMETLERİ SUNMAYI HEDEFLİYORUZ.



Kimya-Teknik



KILIÇLOJİSTİK



KILIÇENERJİ



KILIÇDEPO



KILIÇLİMAN



KILIÇTREYLER



KILIÇFİLO



KILIÇSİGORTA

kılıçcatering



www.kilicgrup.com.tr

Tablo 3.8. Alt bölgeler itibarı ile sıvı dökme yük terminal sayısı

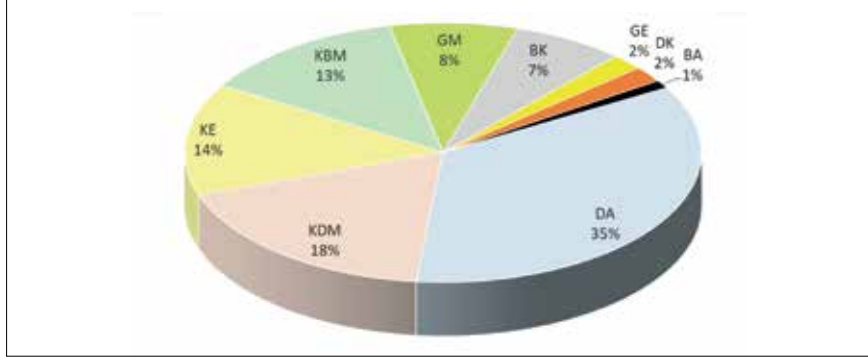
Bölgeler / Terminaller	PETROL/ ÜRÜN	KİMYASAL TANKER	LPG/LNG
Doğu Karadeniz	9	5	5
Batı Karadeniz	5	3	3
Kuzeydoğu Marmara	14	15	5
Güney Marmara	2	7	3
Kuzeybatı Marmara	6	4	4
Kuzey Ege	6	5	8
Güney Ege	1	0	0
Batı Akdeniz	5	1	1
Doğu Akdeniz	22	9	7
Toplam Terminal	70	49	36

Alt bölgeler itibarıyla değerlendirildiğinde ton bazında en yüksek elleçleme Mersin ve İskenderun Körfezi'nde yer alan limanlarının bulunduğu Doğu Akdeniz Bölgesi'nde gerçekleşmiştir (Tablo 3.9). Aliğa Körfezi'nde yer alan limanların bulunduğu Kuzey Ege Bölgesi ikinci sırada, İzmit Körfezi'nde 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 3.9. Alt bölgeler itibarı ile limanlarımızda elleçlenen yük miktarı

Alt Bölgeler	ElleçlenenYük (Ton)
Doğu Akdeniz (DA)	179.553.017
Kuzey Ege (GE)	91.781.314
Kuzeybatı Marmara (KBM)	84.398.521
Doğu Marmara (DM)	82.799.204
Güney Marmara (GM)	44.510.172
Batı Karadeniz (BK)	39.150.546
Güney Ege (GE)	8.011.950
Batı Akdeniz (BA)	6.899.413
Doğu Karadeniz (DK)	5.506.146
Toplam	542.610.263

Alt bölgeler itibarı ile elleçlenen yükün ton bazında dağılımına oransal olarak bakıldığında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yükün %33'ü Doğu Akdeniz Bölgesi limanlarında elleçlenmiştir. İkinci sırada %17 ile Kuzey Ege Bölgesi ve üçüncü sırada da %16 ile Kuzeydoğu Marmara Bölgesi limanları gelmektedir (Şekil 3.11).



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

2022 yılında limanlarımızda yüklenen ihracat yüklerinde 61,7 milyon ton ile ilk sırayı İtalya almıştır. İtalya transit yükler açısından da 36,8 milyon ton ile ilk sırada yer almaktadır. Limanlarımızda boşaltılan ithalat yüklerinde 72 milyon ton ile Rusya limanlarından gelen yükler ilk sıradadır. Toplam elleçleme dikkate alındığında ilk üç ülke (Rusya, İtalya ve Amerika Birleşik Devletleri) toplam yükün %36'sını oluşturmaktadır. Toplam elleçlemede ilk 10 ülke ise toplam yükün yaklaşık %60'ına karşılık gelmektedir (Tablo 3.10).

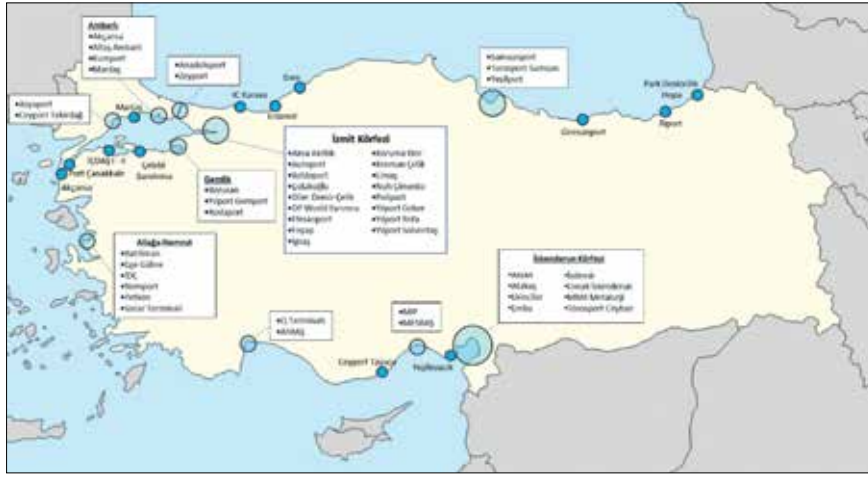
Tablo 3.10. Limanlarımızda elleçlenen yükün ülkeler bazında dağılımı* (ton)

Sıralama	Ülkeler	Toplam 2021	İhracat 2022	İthalat 2022	Transit 2022	Toplam 2022
1	Rusya Fed.	59.303.039	3.535.432	72.059.264	3.019.105	78.613.801
2	İtalya	61.783.942	14.756.240	8.280.942	36.866.732	59.903.914
3	A.B.D.	27.097.690	16.267.238	15.913.157	606.591	32.786.986
4	Mısır	19.930.311	9.784.124	11.033.299	1.708.283	22.525.706
5	İsrail	18.712.414	10.676.543	6.309.655	1.788.215	18.774.413
6	İspanya	19.415.981	11.571.247	3.409.527	3.220.209	18.200.983
7	Yunanistan	18.272.313	5.976.893	8.343.882	2.341.741	16.662.516
8	Çin	11.583.289	3.827.330	7.723.038	2.630.803	14.181.171
9	Belçika	12.531.360	5.875.362	5.122.120	1.039.549	12.037.031
10	Kolombiya	14.563.920	227.992	11.554.031	0	11.782.023
11	Romanya	8.853.206	4.977.666	3.000.648	2.803.346	10.781.660
12	Ukrayna	20.081.043	1.433.813	7.440.037	745.907	9.619.757
13	Hindistan	6.104.251	1.280.538	4.199.774	3.005.987	8.486.299
14	Brezilya	8.569.735	849.044	7.258.398	46.167	8.153.609
15	Irak	8.717.986	114.132	7.835.894	0	7.950.026
16	Cezayir	7.791.541	1.465.488	5.861.843	338.542	7.665.873
17	Hollanda	8.402.372	3.599.904	3.558.283	398.334	7.556.521
18	İngiltere	7.903.187	3.233.222	2.936.058	1.121.251	7.290.531
19	Fransa	5.689.724	3.377.893	3.043.518	507.230	6.928.641
20	S. Arabistan	6.960.150	2.132.146	2.552.063	2.223.102	6.907.311

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

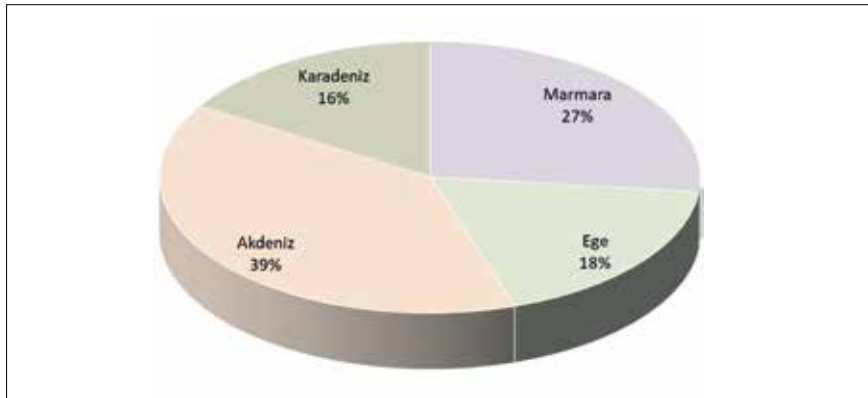
3.2. Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları

Ülkemizde 105 limanda genel kargo ve/veya kuru dökme yük hizmeti verilmektedir (Şekil 3.12).2022 yılında 165,2 milyon tonu kuru dökme yük ve 64,5 milyon tonu genel kargo olmak üzere toplam 228,8 milyon ton genel kargo (+kuru dökme) yük elleçlenmiştir. Ton bazında söz konusu yükün yaklaşık %71,9'unu kuru dökme yükler, %28,1'ini ise genel kargo yükleri oluşturmaktadır. Tüm yük grupları içinde genel kargo (+kuru dökme) yükleri %42,4 paya sahiptir.Ülkemizde elleçlenen yük dikkate alındığında sıvı dökme yüke hizmet veren şamandıra ve dolfen tipi kıyı yapıları hariç tutulduğunda liman sayısı olarak genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar en büyük liman grubunu oluşturmaktadır.



Şekil 3.12. Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız

Genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar dikkate alındığında ton bazında en yüksek oranda elleçleme 89,2 milyon ton ile Akdeniz Bölgesi limanlarında (%39) gerçekleşmiştir. Akdeniz Bölgesi limanlarını sırasıyla 61,4milyon ton ile Marmara Bölgesi limanları (%27), 37,2 milyon ton ile Karadeniz Bölgesi limanları (%16) ve 42 milyon ton ile Ege Bölgesi limanları (%18) (Şekil 3.13) takip etmektedir.



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

2022 yılı itibarı ile toplamda 229 milyon tona ulaşan kuru dökme yük ve genel kargo yüklerinin yaklaşık %69,8'i TÜRKLİM'in üyesi limanlar tarafından elleçlenmiştir. Ton bazında en fazla genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar İSDEMİR, EREN ve ERDEMİR limanları olmuştur (Tablo 3.11).

Tablo 3.11. Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limanlarımız

Sıra	Liman Adı	2020	2021	2022
1	İSDEMİR	12.641.715	13.817.579	12.679.955
2	EREN	9.598.411	8.618.846	10.075.942
3	ERDEMİR	10.264.136	11.210.065	9.624.318
4	MIP	7.597.805	8.225.217	8.732.800
5	ATAKAŞ	6.065.210	8.513.717	8.182.862
6	MMK	6.468.293	7.434.830	6.558.959
7	İÇDAŞ	9.970.728	9.773.590	6.332.000
8	İDÇ	4.244.999	4.749.629	5.609.073
9	YEŞİLYURT	5.421.909	5.580.908	5.575.650
10	NUH ÇİMENTO	5.245.845	5.297.874	5.529.368
11	BATILİMAN	5.161.060	5.168.043	5.111.533
12	ÇELEBİ BANDIRMA	3.876.200	4.377.533	4.386.561
13	EKİNCİLER	2.879.628	3.602.393	4.172.882
14	YEŞİLOVACIK	3.989.976	3.771.348	4.061.556
15	ÇOLAKOĞLU	5.367.859	4.609.419	3.848.601
16	BORUSAN	2.856.862	3.486.395	3.456.744
17	TOROSPORT CEYHAN	3.719.727	2.465.759	3.400.201
18	CEYPORT	N/A	2.867.191	3.230.579
19	CEYNAK SAMSUNPORT	3.382.910	3.230.604	3.230.579
20	MARTAŞ	2.864.928	2.982.995	3.050.135
	(Ton) TÜRKLİM Toplamı	145.812.952	154.180.071	160.536.651
	(Ton) Türkiye Toplamı	219.106.533	232.091.182	229.863.125
	(%) TÜRKLİM Pay	%66,5	%66,4	%69,8
	Diğer Özel Limanlar	67,926,263	77.911.111	69.471.419
	(%) Özel Limanlar Payı	%31,0	%31,9	%28,3
	Kamu Limanları*	9,003,415	3.796.788	4.237.383
	(%) Kamu Limanları*	%3,1	%1,6	%1,8

* İzmir ve Haydarpaşa Limanları

3.3. Konteyner Limanları

Ülkemizde geçici işletme izinleri de dahil olmak üzere toplam 46 limanın konteyner gemi ve yüklerine hizmet verme izni bulunmaktadır. Ancak söz konusu limanların sadece 28 adedinde konteyner gemi ve yüklerine hizmet verilebilmektedir. Günümüzde faal olarak konteyner hizmeti veren limanların 18 adedi Marmara Bölgesi'nde bulunmaktadır. Akdeniz ve Ege bölgelerinde ise 4'er adet konteyner gemilerine ve yüklerine hizmet veren liman bulunmaktadır (Şekil 3.14).



Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
1.Kısım, Tuna Caddesi No:12
Dilovası, KOCAELİ



+90 (262) 648 23 00
+90 (262) 754 94 78
www.altintel.com.tr

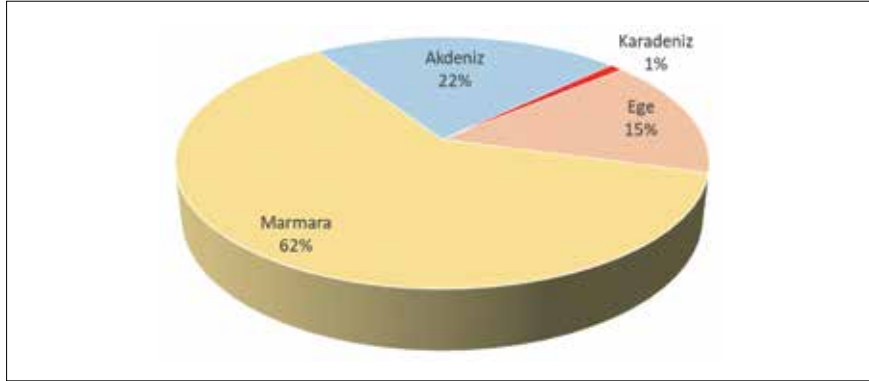
your **primary** liquid storage!





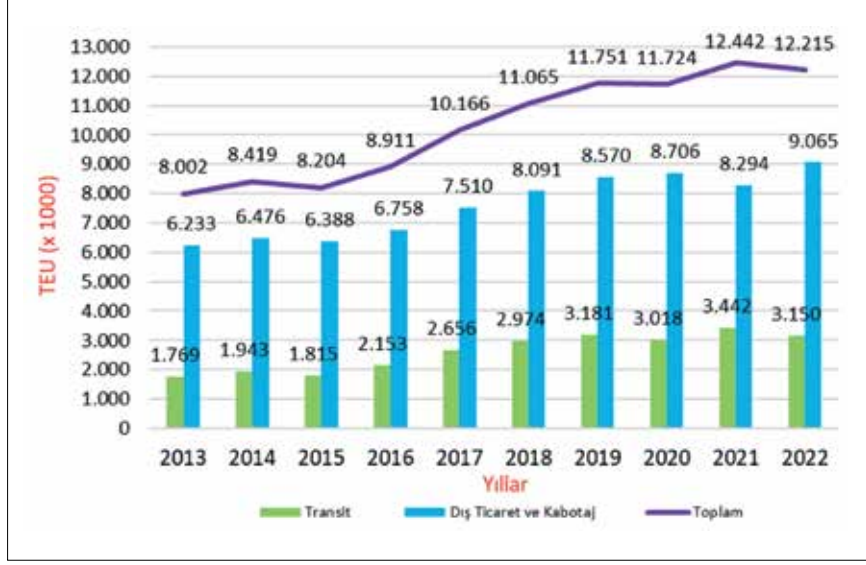
Şekil 3.14. Konteyner elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız

Elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından Marmara Bölgesi limanları Türkiye’de elleçlenen konteynerin %62’sini elleçleyerek ilk sırada yer almıştır. Marmara Bölgesi’ni sırası ile %22 ile Akdeniz Bölgesi limanları, %15 ile Ege Bölgesi limanları takip etmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı ise sadece %1’dir (Şekil 3.15).



Şekil 3.15. Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları

2022 yılı itibarı ile limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner adedi 12.215.269 TEU olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret ve kabotaja konu konteyner 9.065.610 TEU iken transit konteyner adedi ise 3.149.656 milyon TEU’dur (Şekil 3.16, Tablo 3.12, Tablo 3.13). Limanlarımızda elleçlenen dış ticarete ve kabotaja konu olan konteyner yükleri toplamda %9,3 oranında artmıştır. Transit konteyner elleçlemesinde ise yaklaşık %8,5 oranında bir düşüş yaşanmıştır. Limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner adedi ise geçen yıla oranla %1,8 oranında azalmıştır.



Şekil 3.16. Türk limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi (TEU)

2021 yılında ülkemizde elleçlenen konteynerin %16,5'ini elleçleyen MIP Mersin Uluslararası Limanı 2022 yılında 2 milyon TEU üzerinde konteyner elleçleyerek ilk sıradaki yerini korumuştur. Tekirdağ'daki Asyaport Limanı yaklaşık 1,8 milyon TEU ile ikinci, Marport Limanı ise 1,3 milyon TEU ile üçüncü sırada yer almıştır. Kumport Limanı 1,1 milyon TEU konteyner elleçlemesi ile bir milyon sınırının üzerinde Türkiye'de konteyner elleçleyen dördüncü liman olmuştur (Tablo 3.11). Konteyner elleçleyen kamu limanları olan TCDD İzmir Limanı ve TCDD Haydarpaşa Limanının toplam konteyner elleçlemesi içindeki payı on yıldır düzenli düşmeye devam etmektedir. 2013 yılında toplam konteyner elleçlemesinin %10,5'i kamu limanlarında elleçlenirken, söz konusu oran 2022 yılında %3,5'e gerilemiştir.

Tablo 3.12. Türkiye’de konteyner elleçleyen limanlardaki yük gelişimi (TEU)

Sıralama	Limanlar	2019	2020	2021	2022
1	MIP	1.939.029	2.009.724	2.097.349	2.020.967
2	ASYA PORT	1.353.409	1.437.921	1.802.517	1.796.876
3	MARPORT	1.679.340	1.557.391	1.503.254	1.340.099
4	KUMPORT	1.281.850	1.210.780	1.211.515	1.175.741
5	EVYAP	499.908	509.757	599.566	680.650
6	GEMPORT	547.190	570.427	682.064	676.782
7	DP WORLD	616.749	676.731	666.174	623.217
8	NEMPORT	430.014	484.371	544.568	558.648
9	YILPORT	564.531	524.065	566.447	546.866
10	EGE GÜBRE	380.790	460.297	488.507	512.015
11	LİMAK İSKENDERUN	388.328	478.614	476.627	496.583
12	SOCAR TERMİNAL	311.162	307.250	357.314	414.702
13	TCDD İZMİR	605.727	531.687	529.131	406.081
14	ASSAN	248.594	244.643	214.484	177.661
15	BORUSAN	206.395	176.117	138.491	122.796
16	SAMSUNPORT	87.840	97.998	102.155	106.042
17	RODA PORT	99.668	82.226	92.408	94.330
18	MARDAŞ	139.580	114.069	22.629	88.730
19	QTERMINALS AKDENİZ	148.750	123.983	116.786	93.016
20	BELDEPORT				49.300
21	HAYDARPAŞA	45.565	41.586	27.221	18.155
22	AKÇANSA	26.512	12.522	16.776	15.847
23	ÇELEBİ BANDIRMA	18.581	13.340	6.981	10.616
24	LİMAŞ	17.914	17.687	2.5812	4.641
25	ULUSOY ÇEŞME	2.424		3.451	2.639
(TEU)	TÜRKLİM Toplamı	10.988.558	11.109.913	11.803.620	11.608.774
(TEU)	Türkiye Toplamı	11.750.660	11.723.887	12.442.449	12.215.269
(%)	TÜRKLİM Pay	%93,5	%94,8	%94,9	%95,2
(%)	Diğer Özel Limanlar	%0,9	%0,3	%0,7	%1,5
(%)	Özel Limanlar Payı	%94,5	%95,1	%95,5	%96,7
(%)	Kamu Limanları*	%5,5	%4,9	%4,5	%3,5

* İzmir ve Haydarpaşa Limanları,

TÜRKLİM üyesi olmayan Derince ve Trabzon Limanları listeye dahil edilmemiştir.

2022 yılı itibarı ile toplamda 12,3 milyon TEU’ya ulaşan konteynerin yaklaşık %95,2’si TÜRKLİM’in üyesi limanlar tarafından elleçlenmiştir.

Marmara Bölgesi özellikle Karadeniz yükleri için önemli bir aktarma merkezi olmuştur. Ülkemizde elleçlenen transit ya da aktarma konteynerin %83,3’ü Marmara Bölgesi limanlarında elleçlenmektedir. İkinci sırada %15,2 pay ile MIP Mersin Uluslararası Limanı, İskenderun LİMAK Limanı ve İskenderun ASSAN Limanı’nın yer aldığı Doğu Akdeniz Bölgesi gelmektedir. 2022 yılında ASYAPORT, MARPORT, KUMPORT ve MIP Mersin Uluslararası Limanı en yüksek transit konteyner elleçleyen limanlar olmuştur.

ASYAPORT Limanı son üç yılda olduğu gibi yine bir milyon TEU transit konteyner sınırını aşan tek liman olmuştur (Tablo 3.12).

Tablo 3.13. Transit konteyner elleçlemeleri (TEU)

Limanlar	2019	2020	2021	2022
ASYAPORT	1,042,969	1,134,848	1.443.235	1.375.789
MARPORT	790,407	657,560	702.220	549.691
KUMPORT	625,649	542,059	556.436	444.818
MIP	480,977	429,070	456.225	437.064
MARDAŞ	31,177	14,696	4.732	88.730
DP WORLD	167,440	173,353	141.184	57.507
EVYAP	6,796	14,059	54.286	54.168
LİMAK İSKENDERUN	15,252	21,195	24.698	30.359
GEMPORT	594	4,371	10.179	24.424
EGE GÜBRE	522	9,270	9.261	22.872
RODA	3,998	2,412	3.133	22.781
SOCAR TERMİNAL	N/A	1,808	13.068	15.660
ASSAN	9,854	5,789	8.622	10.711
NEMPORT	4,333	4,855	11.009	10.588
YILPORT	889	2,222	3.584	4.315
BELDEPORT	N/A	N/A	N/A	182
Transit konteyner	3,180,858	3,017,567	3.441.872	3.149.656
Dış ticaret + kabotaj	8,569,803	8,706,321	8.294.003	9.065.610
Genel toplam	11,750,660	11,723,887	12.442.449	12.215.269

3.4. Sıvı Yük Limanları

2022 yılında ülkemiz limanlarında 171,2 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Söz konusu sıvı dökme yükün 69,6 milyon tonu ithalat, 50,7 milyon tonu transit, 35,1 milyon tonu kabotaj ve 15,6 milyon tonu ise ihracat yüklerinden oluşmaktadır.

Tablo 3.14. 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
2021	11.160.418	61.069.525	30.071.646	48.229.787	150.531.376
2022	15.629.517	69.612.852	35.197.141	50.761.639	171.201.149

2021 yılında sıvı dökme yüklerde bir önceki yıla oranla %13,7 oranında bir artış yaşanmıştır. Sıvı dökme yükler için de ihracat yükleri %40, kabotaj yükleri %17, ithalat yükleri %14 ve transit yükleri ise %5 oranında artmıştır. Sıvı dökme yükler limanlarımızda



S.S. İSTANBUL ANADOLU YAKASI
KUMCULAR
ÜRETİM VE PAZARLAMA KOOPERATİFİ



"İstanbul'un kalbinde
bir liman"

www.anadoluport.com.tr

elleçlenen yükün ton bazında %32'sini oluşturmaktadır. Ülkemizde sıvı dökme yüke hizmet veren 106 adet (şamandıra, dolfen, boru hattı dâhil olmak üzere) terminal bulunmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17. Sıvı yük elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız

TÜRKLİM üyeleri içinde petrol ürünlerinde en fazla yük elleçleyen limanlar GLOBAL Terminal Hizmetleri, TFS PORT ve SOLVENTAŞ olurken, sıvı kimyasallarda TOROSPORT CEYHAN, LİMAŞ, POLİPORT ve PETKİM olmuştur (Tablo 3.14 ve 3.15).

Tablo 3.15. Petrol ürünleri elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar (ton)

Limanlar*	2019	2020	2021	2022
GLOBAL Terminal Hizmetleri	1.383.023	2.211.605	1.626.455	3.355.717
TFS PORT	N/A	N/A	1.768.964	2.947.671
SOLVENTAŞ	1.440.411	1.276.305	1.164.193	1.194.357
AVES DEPOCULUK	N/A	N/A	389.756	704.364
ALTINEL	658.777	511.476	540.353	480.542
MESBAŞ	N/A	N/A	361.494	422.918
POLİPORT	958.079	1.068.290	717.166	413.464
LİMAŞ	N/A	N/A	306.621	398.068
ÇANAKKALE LİMANI	N/A	N/A	90.959	66.313
EGE GÜBRE	N/A	N/A	13.796	13.910
TOROSPORT CEYHAN	79.465	509.590	267.928	5.439
TOPLAM**	5.033.166	6.614.524	7.270.620	10.002.763

* TÜRKLİM Limanlarının toplamı

Tablo 3.16. Sıvı kimyasal yük elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar

Limanelar	2019	2020	2021	2022
TOROSPORT CEYHAN	981.342	1,008,805	1.153.100	1.230.106
LİMAŞ	925.661	995,307	1.305.266	1.167.804
POLİPORT	614.704	658,804	737.255	713.073
PETKİM	1.697.116	1,514,005	1.145.855	672.644
ÇELEBİ BANDIRMA	438.337	619,706	531.187	652.859
SOLVENTAŞ	494.463	590,561	625.984	588.188
TOROSPORT SAMSUN	529.109	390,543	521.817	542.583
AKSA	289.992	279,527	333.589	347.480
LIKİT PORT			26.655	234.988
ALTİNTEL	358.401	378,500	228.528	232.469
MESBAŞ	394.866	398,590	388.494	218.956
EGE GÜBRE	212.654	236,183	284.584	193.462
KORUMA KLOR	146.774	129,042	132.430	173.573
İGSAŞ	106.352	194,090	144.661	116.614
AKTAŞ	142.280	128,235	91.901	75.129
YİLPORT	62.670	126,726	143.079	64.745
İSDEMİR	97.913	122,649	87.380	63.878
ERDEMİR	56.166	42,412	45.706	29.934
MARTAŞ	116.690	164,745	142.862	11.678
HOPAPORT				10.014
TOPLAM	8.466.125	8,840,257	8.145.509	7.340.177

Sıvı bitkisel yağlar diğler sıvı dökme yükler içinde değlerlendirilmektedir (Tablo 3.16)

Tablo 3.17. Diğler sıvı dökme yük elleçleyen TÜRKLİM üyesi limanlar (ton)

Limanelar*	2021	2022
MİP MERSİN	808.342	854.552
EVYAP	724.482	774.286
AVES DEPOCULUK	100.552	487.984
TOROS TARIM CEYHAN	N/A	280.397
CEYPORT TEKİRDAĞ LİMANI	159.080	262.152
EGE GÜBRE	145.534	224.504
LİMAŞ	N/A	222.209
ALTİNTEL	121.971	117.182
İGSAŞ	N/A	90.279
MESBAŞ	N/A	78.540
ÇELEBİ BANDIRMA	22.900	59.467
SAMSUNPORT	N/A	55.025
ZEYPORT	N/A	6.057
TOPLAM	2.082.861	3.512.634

* TÜRKLİM Limanlarının toplamı

**Bilgin İŞLER**

Genel Müdür / Autoport Liman İşletmeleri A.Ş.
TÜRKLİM YK Üyesi ve Ro-Ro & Otomotiv Çalışma
Grubu Başkanı

Otomotiv Sektörü ve Bitmiş Araç Lojistiğinin Gündemi

Türkiye Otomotiv Pazarı

Hızlıca yakın geçmişe bakacak olursak, Türkiye otomotiv pazarı 2017 yılında 1 milyon adet sınırına dayanmış, 2018'de ise döviz kurlarının sert hareketlerine bağlı olarak düşüş göstermiş ve 641 bin adet seviyesine gerilemiştir. Bu düşüş, 2019'da da etkisini göstermiş ve pazar, yılı 490 bin adet seviyesinin üzerinde kapatmıştır. 2020'de ise, ertelenen taleplerin toplanması ile dünyayı etkileyen pandemi şartlarına rağmen büyüme yaşanmış ve 796 bin adet seviyesinde satış kaydedilmiştir. 2021 yılında döviz kurlarının artışı otomotiv ürünlerini bir yatırım enstrümanı haline getirmiş, çip krizi, araçlara ulaşılabilirlik ve diğer lojistik problemlere rağmen, pazar 773 bin adet seviyelerine ulaşmıştır. 2022 yılına bakılacak olursa hammadde, araç bulma vb. çoklu kriz ortamı devam etmiş olsa da -Avrupa ve Amerika'daki daralmaya karşın- Türkiye otomobil ve hafif ticari araç satışları artmış ve 827 bin adet seviyesine ulaşmıştır. 2023 yılı Ocak-Mart döneminde ise pazar, bir önceki yılın aynı dönemine göre %54,9

oranında artarak 247.904 adet olarak gerçekleşmiştir.

Dünya'daki Genel Durum

Dünya'daki genel duruma bakıldığında, gelişmiş ekonomilerde durgunluk, gelişmekte olan ülkelerde ise büyüme öngörülmektedir. Çevreci politikaların geliştirilmesi, karbon emisyonu ile mücadele ve iklim değişikliği etkileri ile elektrikli mobiliteye geçiş hızlanmıştır. Son 2 yılda yaşanan pandemi, global resesyon etkileri, savaş, enerji ve ham madde sorunları sebebiyle, tedarik zincirlerinde görülen küresel aksaklıkların 2023 ve 2024 yıllarında da devam edeceği öngörülmektedir.

2022 Yılı, Savaş Etkisi ve Ro-Ro Liman Kapasiteleri

İlk çeyrekte başlayan Rusya-Ukrayna savaşı lojistik tarafındaki mücadeleye yeni bir boyut kazandırmıştır. Pandemi ile başlayan çip krizine ek olarak alüminyum, nikel ve paladyum gibi malzemelerin tedarikinde de sıkıntılar yaşanmış, kablo temininde sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu durum

üretimi etkilemiş, montaj süreçleri tamamlanamamış, araçlar hazır hale getirilememiş, fabrika stok alanları bloke olmuştur. Düzensiz malzeme akışı da üretimde kesintiler yaşatmış, verimi azaltmış, bitmiş araçların dağıtım süreçlerini olumsuz etkilemiştir. Planların şaşmasıyla, lojistiğin temel ayakları sarsılmaya başlamış; kara nakliye sorunları ile iç ve dış stoklama alanlarının kullanımında verimsizlikler baş göstermiştir. Düzensiz takvimlerle, olağan akışa uymayacak frekanslarla taşınan araçlar, zaman zaman yüksek adetlerle limanlara sevk edilmiş, tahmil/ tahliyeye imkân veren operasyonel stok kapasitelerini dahi öldürmüş, tüm trafik, özetle tedarik zinciri olumsuz etkilenmiştir.

Diğer taraftan ambargolar sebebiyle Karadeniz’de ticaret aşırı yavaşlamış, armatörler güvenli bulunmayan bu bölgelere seferleri kaldırmıştır. Transit yükler Avrupa limanlarında tahliye edilmiş, bölge terminallerinin yoğunluğunu ciddi seviyede arttırmıştır. Alınan önlemler çerçevesinde limanların üreticilerden son talebi terminal sahalarına, yükleyecekleri araç adedi kadar yük getirmeleri olmuştur. Avrupa limanlarını bekleyen bir diğer dar boğaz da Çin’den gelecek yeni oyunculardır. Limanların bu zamana kadar bölge üreticilerine konsantre olduğu bilinmektedir. Pazarda büyük pay alması beklenen Çin üretimi araçların Avrupa limanlarına varmasıyla birlikte, hâlihazırda hesapta olmayan transit araç trafiğinin de etkisiyle kendi kendine yetemeyen limanların,

bu ek trafik ile iyice sıkışacağı öngörülmektedir. En doğal reaksiyonun da limanların lokal masrafları arttırması ve ortalama depolama sürelerinin kısaltılması için baskı kurması şeklinde olması beklenmektedir.

Taşıma Kapasiteleri ve Deniz Navlunları

Son yıllarda taşıma kapasitesinin Avrupa’dan transatlantik ticarete ve Uzak Doğu’ya rekor navlun oranları ile kaydırıldığı görülmektedir. Akdeniz’de çalışan gemi sayısı azalmıştır. Avrupa limanlarında pandemi döneminde azalan çalışan sayıları, çetin mevsim koşulları, sıklıkla yaşanan grevler vb. sıkıntılar, gemilerin yanaşma-kalkış süreçlerini etkilemiş ve rota üzerindeki düzenli uğrak ajandaları şaşmaya başlamıştır. Öngörülemeyen program değişiklikleri ise OEM ve distribütörlerin tüm lojistik planlamalarını olumsuz yönde etkilemiştir.

2024 yılından sonra etkisini göreceğimiz bir diğer konu da armatörlerin uyması gereken emisyon regülasyonlarıdır. Taşıyıcılar uygun formda restore edilmiş yeni gemilerin siparişlerini vermiş olsa da ilk teslimlerin 2025 yılı ikinci yarısında ve sonrasında yapılması beklenmektedir. Bu süreçte ise uyum amacıyla ilk beklenti, sevkiyat hızlarında kabaca 20% oranında düşüş olarak öngörülmektedir. Bu da yeterli seviyede olmayan navlun kapasitesini daha da zora sokacaktır. Üretimin de artma eğiliminde olduğu bu dönemde Ro-Ro navlunlarının en az 2 yıl daha yüksek seyredebileceğini, sonrasında gelen yeni kapasitelerin ne oranda

Uzak Doğu'ya kayacağına bağlı olarak kademeli de olsa düşüp düşmeyeceğini yaşayıp göreceğiz.

Kara Nakliye Süreçleri

Döviz kurlarının yükseleceği algısıyla artan talep ile Türkiye otomotiv pazarı son 3 ayda sürekli rekor kırmaktadır. Mevduat faizlerinin enflasyon seviyesinin altında olduğu senaryoda pazarın büyümeye devam edeceği öngörülmektedir. Sirkülasyona bağlı olarak -araçlar ulaştırılabilirse- distribütörlerin depolama sahaları ve yetkili bayi istiflerinde stoklama yaşı 10 günü geçmemektedir. Ancak son 5 yılda yaşanan gelişmelere bağlı olarak kara nakliye tarafında yatırımlar ertelenmiş ve olumsuz etkilenmiş, böylece taşıyıcı kapasiteleri zayıflamıştır. Şartların iyileşmesi ve pazardaki canlanmanın tetiklediği yeni yatırımlar ise artan hacmi karşılayamamaktadır. Irak transit araç trafiği hızla devam etmekte, güney limanlarında yoğunluk yaşanmakta, Kuzey'deki limanlara taşınan araçlar ek kapasite gerekliliği doğurmaktadır. Diğer taraftan çekici ve dorse üretiminde termin süreleri 12 ayı geçmiştir. Kahramanmaraş ve çevresinde yaşanan yıkıcı depremin sonrasında yeniden yapılaşmanın başlamasıyla, ağır ticari araç üreticileri kamyon ve damperli beton mikseri teslimatlarına öncelik vermiş, oto taşıyıcı üretimlerine hızlıca odaklanamamışlardır. Avrupa'da şoför kıtlığı yaşandığı bilinmektedir. Türkiye'de ise yetersiz treyler sayısına bağlı olarak kısa vadede çözüm bulunamayacak gibi görünmektedir. Sonuç olarak yurt içi liman taşımaları ve bayi sevkiyatlarında

gecikmeler yaşanmakta, özellikle satışa hazır araçların yetkili satıcılara nakliye süreçleri 20 güne kadar uzayabilmektedir.

Mücadeleye Devam

Tüm bu gelişmeler ve beklentiler ışığında genel bir değerlendirme yapacak olursak, hem Türkiye'de yerleşik üreticilerin kapasite artış planlamalarına bağlı olarak ihracatta artış olabileceği hem de otomotiv pazarındaki yüksek talebe bağlı olarak ithalat adetlerinin yükseleceği öngörülmektedir. Buna karşın; bozulan tedarik zinciri, enflasyonist ortamda artan maliyetler, kilit noktalardaki liman, terminal ve stok sahalarında yaşanan yoğunluklar, programlı deniz seferlerinin öngörülemeyen düzensizlikleri ve kara nakliyede yaşanan yetersizlikler, artan kapasite ihtiyacını karşılama anlamında kısa vadede olumlu sinyaller vermemektedir. İşleyen bir sistemdeki en yavaş birimin tüm sürecin hızını belirlediği unutulmamalı, tedarik zincirinin tüm halkaları güçlendirilmeli, özellikle ana kapı niteliğindeki limanların kapasiteleri hızlıca arttırılmalı, iç nakliye şartları iyileştirilmeli, yeni yatırımlar teşvikler ile cesaretlendirilmelidir.

Türk ithalat ve ihracatçılarına
en geniş hat opsiyonunu sağlıyoruz.



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. Yükün hedef pazara kısa sürede ulaştırılmasını sağlayan RO-RO taşımacılığı Karadeniz, Marmara ve Ege limanlarında yoğunlaşmıştır. Kısa bir deniz yolu taşımacılığından sonra ilgili yükler yollarına tekrar karayolu ile devam edecekse RO-RO taşımacılığı tercih edilmektedir. İkinci grup sıfır araç lojistiğidir. Ülkemizde üretilen araçlar dünya pazarlarına limanlarımız vasıtası ile ulaştırılmakta, benzer şekilde yurtdışında üretilen araçlar da benzer şekilde ülkemize deniz yolu ile gelmektedir. Önemli bir bölümü Marmara Bölgesi'nde 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 oluşturmaktadır. Ülkemizde 29 adet limanda tekerlekli yüklere hizmet verilmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. Tekerlekli yük elleçleme izni olan TÜRKLİM üyesi limanlarımız

• RO-RO taşımaları

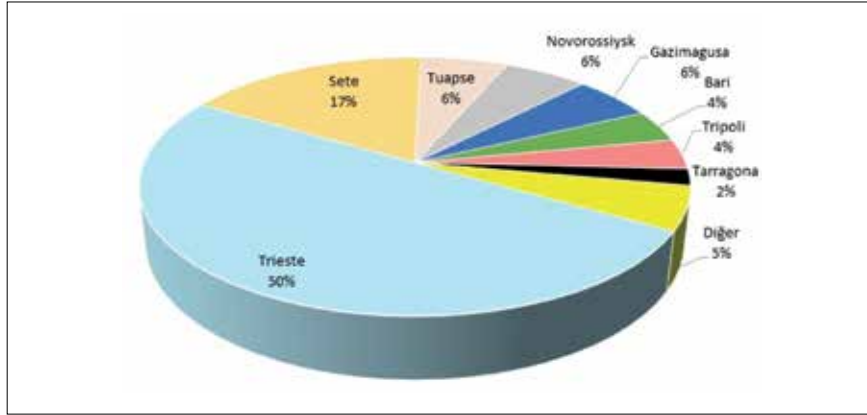
Ülkemizde gerçekleşen yurt dışı düzenli RO-RO taşımacılığına baktığımızda, pandemi nedeniyle düşüş yaşanan 2020 yılı hariç tutulduğunda 2016 yılından bu yana artış göstermiştir. Limanlarımızda elleçlenen yurt dışı düzenli RO-RO taşımacılığı 2022 yılında 48 bin adet araç artış ile 719 bin araç sayısına ulaşmıştır (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. Ro-Ro taşımalarımız (Araç)

RO-RO taşımacılığı ağırlıklı olarak (%48) İtalya-Trieste yönlüdür (Şekil 3.20). 2021 yılı itibarı ile Trieste yönlü taşımalar 352 bin aracı aşmıştır (Tablo 3.18). Trieste yönlü taşımaların önemli bir bölümü TÜRK LİM üyesi DFDS limanlarından gerçekleştirilmektedir.

118



Şekil 3.20.Ro-Ro taşımacılığı yapılan yurtdışı limanların payları

Ülkemizde 13 limandan yurtdışındaki 22 limana düzenli RO-RO seferleri yapılmaktadır (Tablo 3.19). Yurt dışına düzenli RO-RO seferi yapan hatlar bazında ilk üç sırada Trieste yönlü 216 bin araç sayısı ile Tuzla, Fransa-Sete yönlü 118 bin araç sayısı ile Yalova, 70 bin araç sayısı ile Çeşme yer almaktadır.

Tablo 3.18. Yurtdışı düzenli hatlar bazında Ro-Ro istatistikleri*

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Araç
Tuzla (Pendik)-Trieste	108.599	108.005	216.604
Yalova-Sete	58.157	60.210	118.367
Çeşme-Trieste	34.848	35.165	70.013
Mersin-Trieste	32.893	24.924	57.817
İzmir-Tarragona	6.542	7.128	13.670
Yalova-Lavrio-Trieste	3.099	5.370	8.469
Tuzla (Pendik)-Patras	2.978	2.822	5.800
Yalova-Bari	1.307	3.349	4.656
Çeşme-Sakız Adası	393	1.221	1.614
Tuzla (Pendik)-Bari	795	684	1.479
İzmir-Sete	527	746	1.273
İzmir-Selanik	24	917	941
Yalova-Tarragona	470	390	860
Kocaeli-Zeebrugge	0	794	794
Yalova-Patras	680	0	680
Gemlik-Salerno	400	47	447
Kocaeli-Anvers	218	28	246
Kocaeli-Bremerhaven	0	224	224
Kocaeli-Portbury	0	134	134
Samsun-Tuapse	20.779	21.362	42.141
Samsun-Novorossiysk	19.163	22.006	41.169
Karasu-Çornomorsk	3.693	3.406	7.099
Samsun-Temrük	2.718	3.180	5.898
Samsun-Kavkaz	1.852	2.618	4.470
Karasu-Kavkaz	1.627	2.075	3.702
Zonguldak-Çornomorsk	899	976	1.875
İstanbul (Haydarpaşa)-Çornomorsk	723	675	1.398
Karasu-Tuapse	247	308	555
Mersin-Gazimağusa	19.647	19.384	39.031
Taşucu-Girne	12.745	14.048	26.793
Taşucu-Tripoli (Lübnan)	13.311	13.363	26.674
Mersin-Hayfa	4.042	4.336	8.378
Mersin-Girne	1.264	637	1.901
Taşucu-Gazimağusa	614	26	640
Kocaeli-Aşdod	5	122	127
İskenderun-Darüsselam	0	238	238
Mersin-Sittwe	147	0	147
Diğer	2.186	1.078	3.264
Toplam	357.592	361.996	719.588

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Limanlarımızda elleçlenen yurtdışı bağlantılı araçlar 2022 yılında %12,8 artarak 1,6 milyon araç olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu elleçlemelerin %73,1'i TÜRKLİM üyesi limanlarda gerçekleşmiştir (Tablo 3.19).

Tablo 3.19. Limanlarımızda gerçekleşen yurtdışı bağlantılı araç elleçlemeleri*

Limanlar	Toplam 2021	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam 2022
Autoport Limanı	335.987	113.614	187.302	300.916
Ford Otosan Yeniköy İskelesi	273.288	5.892	208.804	214.696
Borusan Limanı	185.703	19.951	158.016	177.967
Gemport Gemlik Liman Tesisi	150.863	10.537	150.011	160.548
Port Yarımca	10.121	85.877	37.103	122.980
Efesanport Liman Tesisi	124.807	102.922	897	103.819
Limakport İskenderun Limanı	35.656	50.658	249	50.907
Ceyport Taşucu Uluslararası Limanı	19.668	12.777	14.850	27.627
MIP Mersin Limanı	11.673	6.037	5.216	11.253
Bodrum Yolcu İskelesi		353	355	708
Karasu Limanı	3.342	163	406	569
Samsunport		88	253	341
Sanko	286			
TÜRKLİM Toplamı	1.131.579	408.869	763.462	1.172.331
Alsancak Limanı	4.736	1.491	3.047	4.538
TCDD Haydarpaşa Limanı	288	256	148	404
Kamu Toplamı	5.024	1.747	3.195	4.942
Diğer Özel Limanlar	265.186	163.382	263.589	426.971
Diğer Özel Limanlar Toplamı	265.186	163.382	263.589	426.971
Toplam	1.421.604	573.998	1.030.246	1.604.244
TÜRKLİM Payı	79,6%	%71,2	%74,1	%73,1

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

• Dış ticarete yönelik bitmiş araç elleçlemeleri

Otomotiv dış ticaretinde en yüksek araç elleçleyen limanlarımızın tamamı Marmara Bölgesi'nde yer almaktadır. Bu limanlarımız sırası ile Autoport, Ford Otosan, Borusan ve Efesan Port limanlarıdır (Tablo 3.20). Otomotiv sektöründeki daralmaya bağlı olarak otomotiv elleçlemeleri bir önceki yıla oranla 2018 yılında %10, 2019 yılında %16, 2020 yılındaise %18 oranında düşerek 1,1 milyon araç olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılında ise söz araç adedi transit ve dahili taşımacılık dahil edildiğinde %7,1 oranında artarak 1.914.783 adet araca ulaşmıştır. 2022 yılında TÜRKLİM üyesi limanlarda toplam 1.393.185 bitmiş araç elleçlenmiştir (Tablo 3.20).

Tablo 3.20. Liman bazında araç ithalat ve ihracat rakamları

Limanelar	Dahili/Transit	İhraç	İthal	Toplam
AUTOPORT	9.408	178.504	114.220	302.132
BORUSAN	24.550	146.569	8.434	179.553
EFESAN PORT	0	900	103.890	104.790
FORD OTOSAN	0	205.485	5.893	211.378
GEMPORT	4.727	149.487	10.936	165.150
LİMAK (1)	51.024	931	0	51.955
MİP MERSİN	3.523	50.856	35.875	90.254
PORT YARIMCA	36.740	67.320	19.121	123.181
SAMSUN PORT	16	2.478	94	2.588
DFDSO	81.342	80.862	162.204	
TOPLAM	129.988	883.872	379.325	1.393.185

(1) LİMAK (İSKENDERUN)

• Kabotaj hatlarında taşınan araç

2020 yılında kabotaj hatlarında 10,8milyon araç taşınmıştır. 2021 yılına gelindiğinde söz konusu araç sayısı %15,9 artarak 12,6 milyona ulaşmıştır. 2022 yılına gelindiğinde ise %13,2 azalarak 10,9 milyon araca düşmüştür (Tablo 3.21).

Tablo 3.21. Hatlar bazında kabotajda taşınan araçlar

Hatlar		2021	2022	% Değişim
		Araç (Adet)	Araç (Adet)	
İstanbul Bölgesi	Eskihisar-Topçular/Tavşanlı	3.927.814	3.871.747	-1,4
	Sirkeci-Harem	1.764.693	1.347.862	-23,6
	İstinye-Çubuklu	516.924	495.616	-4,1
	Zeyport-Maltepe	3.586	0	-100,0
	Erdek-Avşa (Türkeli)	40.701	4.772	-88,3
	Tekirdağ-Avşa (Türkeli)	15.625	1.757	-88,8
	Marmara A.-Erdek	58.152	6.567	-88,7
	Marmara A.-Tekirdağ	966	1.881	94,7
Marmara Havzası	Erdek-Tekirdağ	9.819	8.188	-16,6
	Derince-Tekirdağ	0	10.184	-4,1
	Ambarlı-Bandırma	128.206	106.626	-16,8
	Tekirdağ-Bandırma	31.306	19.784	-36,8
	Yenikapı-Yalova	349.268	461.452	32,1
	Yenikapı-Bandırma	45.785	0	-100,0
	Yenikapı-Bursa	193.840	21.477	-88,9
	Pendik-Yalova	558.746	597.318	6,9
Diğer	76.990	193.107	150,8	
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	351.981	98.117	-72,1
	Gelibolu-Lâpseki	1.348.123	1.014.192	-24,8
	Çanakkale-Kilitbahir	946.199	595.010	-37,1
	Çanakkale-Eceabat	413.030	308.784	-25,2
	Karabiga-Tekirdağ-Bandırma	8.667	1.303	-85,0
	Kabatepe-Gökçeada	201.104	218.677	8,7
	G.Yükyeri-Bozcaada	215.842	233.324	8,1
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	22.222	19.100	-14,0
	Bostanlı-Üçkuyular	1.366.774	1.298.576	-5,0
Van Gölü Bölgesi	Tatvan-Van	12.488	22.961	83,9
TOPLAM		12.619.473	10.958.382	-13,2

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

3.6. Yolcu Limanları

Kruvaziyer limanları ve terminalleri ulaştırma sektörünün bir parçası olarak denizyoluyla yapılan turizmin gerçekleştirildiği tesisler olarak kıyı yapıları içerisinde yer almaktadır. Ülkemizde toplam 27 adet limanda yolcu ve kruvaziyer gemilerine hizmet verilmektedir (Şekil 3.21).

map
e-ficaref

Türkiye'nin Lider
EDI Servis Sağlayıcısı



25 yıldır 5 kıtada, 30 ülkede, 1500 firmaya **Elektronik Veri Değişimi** alanında “**Sıfır Hata**” mottosuyla hizmet veriyoruz. 150 milyondan fazla değerli belgeyi, 1500'den fazla müşterimiz arasında güvenli ve **kesintisiz** iletişim sağlayarak işinizi dünya ile **entegre** ediyoruz.



Hızla, güvenle, çözümle, sizinle...



Şekil 3.21. Yolcu elleçleme izni olan TÜRK LİM üyesi limanlarımız

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

• Kruvaziyer limanlarımızdaki gelişmeler

Ulaştığı finansal boyut ile deniz yoluyla yapılan turizminin önemli bir bileşenini oluşturan kruvaziyer turizmi bölgesel kalkınmada önemli bir role sahiptir. Akdeniz havzası doğal ve tarihi zenginlikleri ve coğrafi özellikleri ile kruvaziyer turizm açısından önemli destinasyonlara sahiptir. 1990 yılından itibaren 2019 yılında başlayan COVID-19 pandemisine kadar düzenli büyüme gösteren kruvaziyer turizm iki yılın ardından 2021 yılında tekrar büyümeye başlamıştır. Bununla beraber kruvaziyer yolcu sayısı 2021 yılında ancak 2016 yılı seviyesine ulaşmıştır. 2019 yılında, küresel kruvaziyer endüstrisi 29,7 milyon yolcuyla ağırlamış, dünya çapında 1,8 milyon kişilik bir istihdam yaratarak küresel ekonomiye 154 milyar doların üzerinde katkıda bulunmuştur.

2006-2015 yılları arasında bir milyonun, 2011-2013 yılları arasında ise iki milyon üzerinde kruvaziyer yolcuya ev sahipliği yapan ülkemizde, 2016 yılında kruvaziyer yolcu sayısı dramatik bir düşüş ile 628 bin olarak gerçekleşmiştir. Turizm açısından son derece olumsuz etkilenen ülkemizdeki gelişmelere baktığımızda 2019 yılında başlayan pandemin olumsuz etkisi ile yolcu sayısı 2020 yılında 1.824 kişiye kadar düşmüştür. Altı yıllık bir aradan sonra 2022 yılında kruvaziyer yolcu sayısı Galataport İstanbul Kruvaziyer Limanı'nın da açılması ile yeniden bir milyon yolcuyla aşmıştır (Şekil 3.22).



Şekil 3.22. Kruvaziyer yolcu sayısındaki değişim (yolcu)

2022 yılında 465 yolcu gemisi ve 496 bin yolcu ile Kuşadası Liman Başkanlığı ilk sırada yer almıştır. Kuşadası Liman Başkanlığı'nı sırası ile 180 gemi ve 252 bin yolcu ile İstanbul Liman Başkanlığı, 98 gemi ve 95 bin yolcu ile Bodrum Liman Başkanlığı ve 56 gemi ve 20 bin yolcu ile Çeşme Liman Başkanlığı takip etmiştir (Tablo 3.22).

Tablo 3.22. Liman Başkanlıklarımız bazında yolcu gemisi ve yolcu sayıları

Limn Başkanlığı	Gemi	Yolcu
Kuşadası	465	496.211
İstanbul	180	252.026
Bodrum	98	95.462
Çeşme	56	20.651
Çanakkale	35	13.905
Dikili	28	6.410
İzmir	28	52.134
Antalya	25	33.109
Marmaris	14	11.562
Sinop	14	7.906
Diğerleri	50	21.391
Toplam	993	1.010.767

Yolcu gemisi ve feribot ile TÜRK LİM'e üye limanlara gelen yolcu sayısı 2022 yılında 1,2 milyonu aşmıştır.

Tablo 3.23. TÜRKLİM üyesi limanların yolcu elleçlemesi

Limanlar	Yolcu		Toplam Yolcu
	Yolcu Gemisi	Feribot	
Ege Ports - Kuşadası	493.665	68.518	562.183
Salıpazarı-Karaköy	220.082	0	220.082
Ceyport Taşucu	0	202.796	202.796
Bodrum Cruise Port	76.115	98.732	174.847
Mersin	31.225	0	31.225
Çanakkale Limanı	13.951	0	13.951
Toplam	835.038	370.046	1.205.084

• Kabotajda yolcu taşımacılığı

Kabotajda taşınan yolcu sayısı 2022 yılında bir önceki yıla göre %30 oranında artarak 126 milyon kişiyi aşmıştır (Tablo 3.24).

Tablo 3.24. Kabotaj hatlarında yolcu taşıma istatistikleri

	Hatlar	2021	2022	% Değişim
İstanbul Bölgesi	Eskihisar-Topçular/Tavşanlı	21.723.707	20.478.325	-5,7
	Eskihisar-Altınova	491.982	511.488	4,0
	Diğer	49.905.590	74.024.576	48,3
	Toplam	72.121.279	95.014.389	31,7
Marmara Havzası	Erdek-Avşa (Türkeli)	113.876	12.846	-88,7
	Tekirdağ-Avşa (Türkeli)	30.827	6.609	-78,6
	Marmara Adası-Erdek	161.264	18.027	-88,8
	Marmara Adası-Tekirdağ	1.748	4.114	135,4
	Erdek-Tekirdağ	10.238	9.385	-8,3
	Marmara Ereğlisi-Bandırma	5.005	0	-100,0
	Ambarlı-Bandırma	128.206	106.626	-16,8
	Tekirdağ-Bandırma	31.395	20.993	-33,1
	Avşa-Marmara Adası	2.309	1.304	-43,5
	Armutlu-Mudanya	6.207	8.884	43,1
	Yenikapı-Yalova	1.667.996	2.320.132	39,1
	Yenikapı-Bandırma	398.243	326.350	-18,1
	Yenikapı-Bursa	791.449	1.219.335	54,1
	Pendik-Yalova	2.110.378	2.689.566	27,4
	Diğer / Other lines	2.164.938	2.425.864	12,1
	Toplam / Total	7.624.079	9.170.035	20,3
	İzmit Körfezi	Muhtelif / Other lines	293.503	499.494
Toplam / Total	293.503	499.494	70,2	
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	455.368	124.060	-72,8
	Gelibolu-Lâpseki	1.779.635	1.570.676	-11,7
	Çanakkale-Kilitbahir	1.684.093	1.486.819	-11,7
	Çanakkale-Eceabat	1.108.717	1.229.285	10,9
	Karabiga-Tekirdağ-Bandırma	4.530	3.382	-25,3
	Kabatepe-Gökçeada	427.490	511.372	19,6
	G.Yükyeri-Bozcaada	703.381	894.078	27,1
Toplam / Total	6.163.214	5.819.672	-5,6	
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	101.538	102.701	1,1
	Bostanlı-Üçkuyular	10.741.263	15.632.855	45,2
	Toplam / Total	10.842.801	15.698.433	44,8
Van Gölü	Tatvan-Van	587	2.006	241,7
	Toplam / Total	587	2.006	241,7
Genel Toplam		97.045.463	126.204.029	30,0%

* T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

reliable
partner!



Doğru
Ekipman ve
Doğru Ekip ile
Denizler
bizimle
temiz...

"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi uç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

HİZMETLERİMİZ

- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- İHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri



ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733

+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),

Kazlıçeşme Caddesi, No:12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE

Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79

info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik

SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMANLAR





Şadan KAPTANOĞLU

DenizTemiz Derneği/
TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı

İklim Krizi ile Yüzleşmek Zorundayız

Ülkemizde ve dünyada son dönemde giderek artan yangın, sel ve müsilaj gibi olumsuz doğa olayları, bizleri doğaya dost bir yaşam sürmenin önemi konusunda ciddiyetle uyarıyor. İklim krizine bağlı olarak giderek sıklaşan bu olaylar, aslında çok uzun yıllardır doğanın bize verdiği mesajlar. Doğa, bize sesini defalarca duyurmaya çalıştı. Ancak insanlığın bilinçsiz tüketim anlayışı ve kendi yaşam alanını genişletirken her geçen gün doğadan daha fazla alması bu korkutan sonuçlarla yüzleşmemizi kaçınılmaz hale getirdi. Denizlerimiz, su kaynaklarımız, doğamız hem iklim krizi hem de kirlilik karşısında çok büyük tehdit altında. İklim krizi, artık kapımıza gelmiş olan değil, ne yazık ki evimizde, hayatımızda olan bir gerçek.

Denizcilik sektörü iklim krizine çözüm arıyor

Hepimizin yüzleşmek zorunda olduğu iklim krizi ile mücadele noktasında denizcilik sektörünün de üzerine düşen sorumlulukları var. İlki, karbon emisyonlarını azaltmak. Paris Anlaşması'nın iklim

değişikliği hedeflerine ulaşmada hızlı dekarbonizasyon hayati önem taşıyor ve tabii ki uluslararası denizcilik için de bu geçerli. Denizcilik sektörü için denizlerin ve ekosistemin korunmasına yönelik mücadele hayati öneme sahip. Uluslararası denizyolu taşımacılığı şu anda dünyadaki insan kaynaklı karbon emisyonlarının yaklaşık yüzde 2'sinden sorumlu. Denizciliğin küresel düzenleyicisi Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bir ilke imza attı, BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ve Paris Anlaşması iklim hedeflerini desteklemek üzere, emisyon azaltımları için mutlak bir hedef belirledi. Uluslararası denizcilik, bunu ciddiye alan ilk küresel sektör. IMO, uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan karbon emisyonlarını 2050 yılına kadar 2008 seviyelerine kıyasla en az yüzde 50 azaltma ve karbon yoğunluğunu 2030 yılına kadar yüzde 40 azaltma hedefini koydu. Bu hedeflerin karşılanması, yeşil hidrojen ve amonyak, yakıt hücreleri, piller ve yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilen sentetik yakıtlar gibi yeni sıfır

karbon teknolojilerini gerektiriyor. Önümüzdeki 20 yılda bütün yakıt tiplerinin değiştiğini göreceğiz. Fosil yakıtlar artık olmayacak. Belki bir köprü olarak gaz, hibrit modeller gelecek. Hatta 30 yılda bu çözümler o kadar gelişecek ki, gemiler gittikleri limanda hangi yakıt varsa onu kullanacaklar. Kısacası bizi çok ama çok büyük bir değişim bekliyor.

29 yıldır çevre sorunlarına çözüm geliştiriyoruz

Bugün vermemiz gereken en önemli mücadele, iklim değişikliğinin daha da kötüye gitmesine engel olmak. Dünyamızı daha az enerji tüketen, daha temiz ve iklim dostu bir hale getirmek için yapabileceğimiz pek çok şey var. İklim değişikliğiyle mücadele edebilmek için sürdürülebilir çözümlere ihtiyacımız var. 29 yıl önce büyük bir öngörü ile kurulan TURMEPA, çözüm noktasında önemli bir partner. Bugüne kadar çevre ve deniz eğitimlerimizle 9 milyon kişiye ulaştık. Gönüllü sayımız 11 bine ulaştı. Cennet koylarımızı koruma altına almak için 7 atık alım tekniğimizle 47 milyon litre sıvı atık topladık. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı öncülüğünde başlatılan ve tüm ülkede bir seferberliğe dönüşen Sıfır Atık hareketine biz de Sıfır Atık Mavi anlayışı ile destek verdik. Verdiğimiz eğitimler Milli Eğitim Bakanlığı'nın dijital platformu EBA'da yer aldı. 19 adet eğitim filmimiz 580 bini aşkın öğrenciye ulaştı ve bu sayı giderek artıyor. Yine Milli Eğitim Bakanlığı ile birlikte Sıfır Atık ve İklim Değişikliği başlıklarında bu defa öğretmenlerimize yönelik beş adet

eğitim filmi çektik.

Limanlarımız iklim kriziyle mücadelede öncü rol oynuyor

Geçtiğimiz yıl çok önemli bir projeyi daha hayata geçirdik. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) ve WISTA Türkiye (Uluslararası Deniz Ticareti ile İstihlal Eden Kadınlar Derneği) ile bir araya gelerek dünyada giderek artan iklim değişikliği olaylarına dikkat çekmek ve çevresel sorunlara yönelik sürdürülebilir çözümler geliştirmek amacıyla Mavi İklim Elçileri Projesi'ni limanlarla buluşturduk. Proje kapsamında bir yıl boyunca limanlarda çalışan kadınların öncülüğünde iklim krizine karşı farkındalık yaratıldı. Kadın denizciler, eğitim ve kıyı temizlikleri aracılığıyla limanlarda sıfır atık dönüşümünü uygulamak, iklim değişikliği ile mücadele ve uyum konularında çözüm önerileri sunmak amacıyla sektöre öncülük etti. Projenin ilk adımında TURMEPA tarafından 1200 liman çalışanına iklim değişikliği farkındalık eğitimi verildi. Projenin ikinci ayağı olan kıyı temizleme etkinlikleri ile 2 ton atık toplanarak denizlerimizden uzaklaştırıldı.

Dünya ekonomisinin belli bir ivme kazanmasını istiyorsak, bunu doğadan bağımsız düşünemeyiz. Hükümetler, şirketler, STK'largüçlerini birleştirmeli. Toplumumuz ve dünyamız iklim krizinin yaratacağı yıkıcı etkiyi görmek zorunda. Bu nedenle iklim krizine karşı mücadele ve çevrenin korunması için topyekün mücadele etmeliyiz.



Liman Lastikleri Satıcısı

0224 514 92 42

destek@solaksubasi.com



4. BÖLÜM: SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMANLAR

4.1. Sürdürülebilirlik

Tüm canlıların temel motivasyonu hayatta kalabilmektir. Bugüne kadar yaşanan tüm göçlerin ve savaşların en önemli temel nedeni kıtlık, kuraklık veya doğal kaynaklar açısından daha zengin yerlere sahip olma isteğidir. Günümüzden yaklaşık 12 bin yıl önce olumsuz hava koşulları nedeniyle kış aylarında açlıkla baş edebilmek için insanlar yerleşik hayata geçmiş ve tarım devrimini başlatmıştır. Bu dönemin en güzel örneklerinden birisi Şanlıurfa'da yer alan Göbeklitepe'dir. Yine günümüzden 14 bin yıl öncesine tarihlenen Antalya'daki Beldibi ve Belbaşı mağaraları madenciliğin Anadolu'da başladığını göstermiştir. Dolayısı ile yenilenemeyen doğal kaynakların tüketilmeye başlamasının üzerinden 12 bin yıldan uzun süre geçmiştir.

Orta Çağ'ın sona ermesi ile başlayan aydınlanma dönemi insanlık tarihinde bilimsel araştırmaların yaygınlaştığı ve icatların hız kazandığı bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu süreç 17. Yüzyıl'da buharlı makinenin icat edilmesi ve yaygınlaşması ile başlayan sanayi devrimine neden olmuştur. Sanayileşme bir yandan insan hayatını kolaylaştırırken bir yandan da doğal kaynakların tüketimini hızlandırmıştır. Salgın hastalıkların kontrolü, yaşam koşullarının iyileşmeye başlaması ortalama insan hayatının uzaması ile birlikte nüfus artışı hızlanmıştır. Sanayileşme ve nüfus artışı doğal kaynakların kontrolsüz tüketimine neden olmuştur. Sanayileşmenin bir diğer olumsuz yansıması ise çevre kirliliğine bağlı olarak ekolojik dengenin bozulmasıdır. Sonuçta milyonlarca yılda oluşmuş sınırlı yeraltı kaynakları tükenmeye, verimli tarım alanları on binlerce yıl süren tarım faaliyetleri sonucunda verimini kaybetmeye, orman alanları ise hızla azalmaya başlamıştır. Son elli yıl içinde nesli tehlike altında ve tükenen türler listesine her gün yenileri eklenmektedir.

Dünya'da sınırlı seviyede bulunan doğal kaynakların, giderek artmakta olan insan nüfusuna yetmeyeceği konusundaki tartışmaların geçmişi iki yüz yıl öncesine kadar dayanmaktadır¹. 1960'lı yıllardan itibaren küresel düzeydeki çevre kalitesindeki düşüş ve ekolojik dengenin bozulmasına ilişkin kamuoyu duyarlılığı artmaya başlamıştır. Tüketilen doğal kaynakların tekrar yerine konamayacak olması, insan nüfusu ve buna bağlı olarak ihtiyaç duyulan kaynakların kullanımında dramatik bir düşüşün beklenmemesi insanlığın geleceğine ilişkin kaygıları da arttırmıştır.

114 ülkenin temsilcisinin katılımı ile 1972 yılında Stockholm'de gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı'nda ilk kez çevre sorunları uluslararası bir

¹ Anand, S.; Sen, A. (2000). Human development and economic sustainability. World Development, 28, 2029-2049.

konferansın konusunu oluşturmuştur². Bu konferans sonucu yayınlanan “Stockholm Bildirgesi” 26 ilkeden oluşmaktadır³. Birinci ilkede “Özgürlük, eşitlik ve kaliteli bir çevrede onurlu ve yeterli yaşam şartları sağlanmış olarak yaşamak insanların temel bir hakkıdır. İnsan, aynı zamanda, bugünkü ve gelecek kuşaklar için çevreyi koruma ve iyileştirmenin ciddi sorumluluğunu da taşır” ifadesi yer almaktadır. İkinci ilkede ise “Dünya’nın hava, su, toprak, bitki ve diğer canlılar gibi doğal kaynakları ve özellikle doğal ekosistemlerin özgün örnekleri, bugünkü ve gelecek kuşaklar için gerektiği şekilde yönetilerek korunmalıdır” denilerek adı konulmadan sürdürülebilirliğe ilk vurguyu yapmıştır. Yine Stockholm Bildirgesi’nin üçüncü ilkesinde “Yerküremizin hayati kaynakları yenileyebilme kapasitesi korunmalı ve gerektiği biçimde iyileştirilmeli ve restore edilmelidir” denerek bozulan dengelerin tekrar tesis edilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır. İlk olma özelliği ile önemli bir yere sahip olan Stockholm Bildirgesi’nde doğal hayatı ve habitatını korumanın ve akıllıca yönetmenin insanların özel bir sorumluluğu olduğu ifade edilmekle birlikte çevrenin korunması ve geliştirilmesi görevinin ise hükümetlere ait olduğu belirtilmiştir.

Dünya yaşının yaklaşık 4,5 milyar yıl olduğu düşünülürse Stockholm Bildirgesi’nin üzerinden henüz elli yıl gibi kısa bir süre geçmesine rağmen doğal dengenin bozulması, eriyen buzulları gösteren belgesellerden, her gün biraz daha küçülen yağmur ormanlarından ve bilim adamlarının küresel ısınma uyarılarından ileriye gitmiş her alanda ekstrem iklim koşulları ile kendini göstermeye başlamıştır. Doğal dengenin bozulması ve çevre kalitesinin düşmesi küresel düzeyde çözüm arayışlarını hızlandırmıştır. Bir yandan artan nüfusun ihtiyaçlarının karşılanması, bir yandan insanların daha iyi bir yaşam ve gelecek için kalkınmanın devam etmesinin gerekliliği sürdürülebilirlik kavramını hayatımıza sokmuştur.

“İnsanlık; gelecek nesillerin gereksinimlerine karşılık verme yeteneğinden ödün vermeden, günümüz nesillerinin ihtiyaçlarını karşılayan, kalkınmayı sürdürülebilir kılama yeteneğine sahiptir ifadesi” ile “Sürdürülebilirlik” kelimesi ilk defa Birleşmiş Milletler bünyesi altındaki Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu’nun 1987’de yayımladığı “Ortak Geleceğimiz” raporunda⁴ yer almıştır.

Latince “sustenare” kelimesinden gelen “sustainability” kavramı “sürdürmek, desteklemek” anlamına gelmektedir. Zaman içinde gelişerek “bir şeyin devam etmesi ya da süresini uzatmak” anlamını alan kelime, “uzatılmış süreyi mümkün kılan destek ve gereksinimleri sağlamak”, “belirli bir devlet, güç ya da yoğunluğun devam etmesine

2 Dinç, G. (2008), Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi’ne Göre Çevre ve İnsan. Stockholm konferansı ile Başlayan Uluslararası Süreç (Bölüm 1, s.7).

3 <https://hukukbook.com/stockholm-bildirgesi-milletler-insan-ve-cevre-konferansi-bildirgesi/>

4 United Nations World Commission on Environment and Development (known as the Brundtland Commission), Our Common Future (Oxford: Oxford University Press, 1987)

neden olmak”, “herhangi bir kesilme olmadan devam etmek” gibi anlamları da üstlenmiştir^{5,6}.

Uzun bir dönem sürdürülebilirlik kavramı ekoloji ve çevre ile birlikte kullanılmış ve sınırlı bir tanımı ifade etmiştir. Ancak sadece devletlerin yasa ve yönetmelikler ile sınırlama getirmesinin olumsuz gidişata çözüm getirmeyeceği, getirilen kısıtlamaların ekonomik ve sosyal boyutlarının da göz önünde bulundurulması gerektiği anlaşılmıştır.

Birleşmiş Milletler’in 2005 Dünya Zirvesi’nde sürdürülebilir kalkınma üç alt başlıkta tanımlanmıştır; Ekonomik Kalkınma, Sosyal Kalkınma ve Çevrenin Korunması⁷. John Elkington tarafından “Üçlü Bilanço” da adlandırılan bu yaklaşım doğal kaynakların korunması ve ekolojik dengenin sürdürülebilir olmasının yanı sıra fayda maliyet analizinin ekonomik ve sosyal etkilerinin de göz önüne alınarak yapılması gerektiğini göstermiştir. Geline noktada firmaların gelişme ve büyümelerini devam ettirebilmeleri için sadece kısa vadeli ekonomik çıkarlarına ve başarılarına odaklanmalarının yetersiz olduğu, sosyal ve çevresel düzeydeki başarılarının da en az finansal başarıları kadar değerli olduğu anlaşılmıştır. Sadece kar elde etmeye odaklanan bir firmanın sosyal ve çevresel sorumluluklarından kaçınması günümüzün uygar dünyasında orta uzun vadede kardan çok zarar getirecektir. Günümüzde daha yaygın bir şekilde kullanılmaya başlayan kurumsal sürdürülebilirlik ile amaçlanan; işletmelerin içinde bulunduğu topluma karşı çevresel ve sosyal sorumluluklarını yerine getirirken, sürdürülebilirliğin üç boyutu arasında dengenin ve bütünlüğün sağlanmasıdır⁸.

2000’li yılların başında kurumların marka imajı olarak gördüğü ve genellikle basın yolu ile duyurdukları sosyal ve çevresel katkılar ile bu alanlarda yürüttükleri projeler, kısa bir sürede düzenli yayınlanan ve tüm paydaşlar ile paylaşılan kurumsal sürdürülebilirlik raporlarına dönüşmüştür. Artık işletmeler faaliyetlerinden doğan sıvı, katı ve gaz atıklar, tükettikleri enerji gibi doğal dengeyi doğrudan etkileyen sürdürülebilirlik endeksi gibi birçok parametreyi yayınlamakta, gelecek yıllara yönelik hedefler koymakta, koydukları hedefleri topluma verilmiş bir taahhüt olarak beyan ederek ulaşmaya çalışmaktadır.

4.2. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri

1992 yılında Rio de Janeiro’da düzenlenmiş olan “Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı” sonucunda, katılımcı ülkeler, insanın çevreyi etkilediği alanlarda küresel,

5 A. M. Hasna, “Sustainability Classifications in Engineering: Discipline and Approach”, International Journal of Sustainable Engineering, Cilt: 3, Sayı: 4, 2010, s. 258-276 A. M. Hasna, “Sustainability Classifications in Engineering: Discipline and Approach”, International Journal of Sustainable Engineering, Cilt: 3, Sayı: 4, 2010, s. 258-276

6 S. B. Kiriş, D. Y. Börekçi, “Sürdürülebilir Liman İşletmeciliğini Yönlendirici ve Engelleyici Faktörler: Bir Üçlü Bilanço Yaklaşımı”, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 5, (1), Nisan 2018, ss. 192-220.

7 United Nations. (2005). 2005 “World Summit Outcome”

8 Baumgartner, R.J. ; Ebner, D. (2010). Corporate Sustainability Strategies: Sustainability Profiles and Maturity Levels. Sustain. Dev., 18 (2), 76-89.

ülkesel ve yerel olarak atılacak adımları ve alınacak önlemleri tespit eden, ekonomik büyüme, sosyal adalet ve çevrenin korunmasını temel alan Gündem 21 (Agenda 21) belgesini kabul etmişlerdir. Anılan belgenin ve Rio'da üzerinde uzlaşmış olan prensiplerin uygulanmasına verilen uluslararası destek, 2002 yılında Johannesburg'da düzenlenmiş olan "Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi"nde teyit edilmiştir⁹.

Rio'da yapılan BM Çevre ve Kalkınma Konferansı'nın 20. yılı dolayısıyla 2012 yılında gerçekleşen Rio+20 Zirvesi'nin sonuç bildirgesi de Binyıl Kalkınma Hedefleri'nin devamı niteliğinde olan "Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri"nin oluşturulmasını karara bağlamıştır. "Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin" belirlenmesi amacı ile BM üyesi tüm ülkelerin ve ilgili paydaşların katılımı ile Ocak 2015 yılında başlayan ve yaklaşık dokuz ay süren çalışma sonucunda 17 ana hedef ve 169 alt hedefi içeren SKH ve 2030 Gündemi BM Genel Kurulu'nda 193 ülkenin imzasıyla kabul edilmiştir (Şekil 4.1).

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri öncelikli olarak daha iyi bir gelecek için insanların yaşam kalitesini yükseltmeyi amaçlamaktadır. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri küresel ölçekte daha iyi yaşam koşullarının sağlanması ve gelecek nesillere daha iyi bir Dünya bırakılmasına yönelik bir strateji belgesidir.

136



Şekil 4.1. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri¹⁰

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri sürdürülebilirliğin üç saçı ayağını oluşturan ekonomik, sosyal ve çevresel boyutların tamamını kapsamaktadır. İster devletler düzeyinde olsun isterse kamu ve özel kurumlar düzeyinde belirlenen sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşma tüm tarafların ortak sorumluluğundadır ve hedeflere ortak çalışma ile ulaşılabilecektir. Daha iyi bir yarın için verilen çabaların standart bir şekilde raporlanması amacı ile GRI (Küresel Raporlama Girişimi) Standartları dünya çapında yaygın olarak

9 https://www.tika.gov.tr/tr/duyuru/birlesmis_milletler_surdurulebilir_kalkinma_rio20_konferansi_20_22_haziran_2012_tarihleri_arasinda_rio_de_janeriode_gerceklestirilecek-9293

10 Görsel : <https://www.hedef5.org/hedefler/>

kullanılmaya başlanmıştır. Mevcut durumun ve hedeflere ulaşmak için gerçekleştirilen eylemlerin yer aldığı GRI standartları (Kumport, MIP Mersin Uluslararası Limanı vb.) ülkemiz limanlarının da yer aldığı birçok limanda uygulanmış ve sonuçları açık kaynak olarak tüm paydaşlar ile paylaşılmıştır.

17 adet olarak belirlenen ana sürdürülebilir kalkınma hedefi aşağıda verilmiştir¹¹.

- 1 - Yoksulluğa Son** Yoksulluğun tüm biçimlerini her yerde sona erdirmek.
- 2 - Açlığa Son** Açlığı bitirmek, gıda güvenliğine ve iyi beslenmeye ulaşmak ve sürdürülebilir tarımı desteklemek.
- 3 - Sağlıklı Bireyler ve Kaliteli Yaşam** Sağlıklı ve kaliteli yaşamı her yaşta güvence altına almak.
- 4 - Nitelikli Eğitim** Kapsayıcı ve hakkaniyete dayanan nitelikli eğitimi sağlamak ve herkes için yaşam boyu öğrenim fırsatlarını teşvik etmek.
- 5 - Toplumsal Cinsiyet Eşitliği** Toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamak ve tüm kadınlar ile kız çocuklarını güçlendirmek.
- 6 - Temiz Su ve Sanitasyon** Herkes için erişilebilir su ve atık su hizmetlerini ve sürdürülebilir su yönetimini güvence altına almak.
- 7 - Erişilebilir ve Temiz Enerji** Herkes için karşılanabilir, güvenilir, sürdürülebilir ve modern enerjiye erişimi sağlamak.
- 8 - İnsana Yakışır İş ve Ekonomik Büyüme** İstikrarlı, kapsayıcı ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi, tam ve üretken istihdamı ve herkes için insana yakışır işleri desteklemek.
- 9 - Sanayi, Yenilikçilik ve Altyapı** Dayanıklı altyapılar tesis etmek, kapsayıcı ve sürdürülebilir sanayileşmeyi desteklemek ve yenilikçiliği güçlendirmek.
- 10 - Eşitsizliklerin Azaltılması** Ülkeler içinde ve arasında eşitsizlikleri azaltmak.
- 11 - Sürdürülebilir Şehirler ve Yaşam Alanları** Şehirleri ve insan yerleşimlerini kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir kılmak.
- 12 - Sorumlu Tüketim ve Üretim** Sürdürülebilir üretim ve tüketim kalıplarını sağlamak.
- 13 - İklim Eylemi** İklim değişikliği ve etkileri ile mücadele için acilen eyleme geçmek.
- 14 - Sudaki Yaşam** Sürdürülebilir kalkınma için okyanusları, denizleri ve deniz kaynaklarını korumak ve sürdürülebilir kullanmak.
- 15 - Karasal Yaşam** Karasal ekosistemleri korumak, iyileştirmek ve sürdürülebilir kullanımını desteklemek; sürdürülebilir orman yönetimini sağlamak, çölleşme ile mücadele etmek; arazi bozunumunu durdurmak ve tersine çevirmek, biyolojik çeşitlilik kaybını engellemek.
- 16 - Barış, Adalet ve Güçlü Kurumlar** Sürdürülebilir kalkınma için barışçıl ve kapsayıcı toplumlar tesis etmek, herkes için adalete erişimi sağlamak ve her düzeyde etkili, hesap verebilir ve kapsayıcı kurumlar oluşturmak.
- 17 - Hedefler İçin Ortaklıklar** Uygulama araçlarını güçlendirmek ve sürdürülebilir kalkınma için küresel ortaklığı canlandırmak.

¹¹ <https://www.kureselamaclar.org/>

4.3. Sürdürülebilir Limanlar

Dünya ticaretinin merkezinde denizyolu taşımacılığı yer almaktadır. Tarım ürünleri de dahil olmak üzere yeryüzündeki hayati kaynakların tamamı farklı coğrafyalara dağılmıştır. Bu durum Dünya üzerinde çok büyük hacimde yükün bir ülkeden diğer ülkeye, bir kıtadan diğer bir kıtaya taşınmasının ana nedenidir. 2022 yılı itibarı ile Dünya limanlarında 11,9 milyar ton yük elleçlenmiştir. Denizyolları üzerinden gerçekleşen bu muazzam yük trafiği küresel ölçekte gelişmenin ve kalkınmanın lokomotifidir.

İster özel sektör limanı isterse kamu limanı olsun limancılık hizmeti kamusal bir hizmettir. Bununla birlikte limanlar faaliyetlerini sürdürebilmek ve gerekli yatırımları yapabilmek için ihtiyaç duydukları finansmanı kendileri oluşturmak zorundadır. Kırılgan bir sektör olan limancılık ulusal ve uluslararası ekonomik ve siyasi gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. Özellikle bölgesel yüklerde ve farklı yük cinslerinde ani değişimler yaşanabilmektedir. Bunun en güzel örneği COVID-19 pandemisi ve Rusya-Ukrayna krizidir.

İster gemi isterse de limancılık sektöründe olsun, yatırım süresinin uzun olması nedeniyle her zaman arz edilen kapasite mevcut yük hacminin üzerindedir. Bu nedenle denizcilik sektörü yoğun rekabetin yaşandığı bir alandır. Limanlar ticari faaliyetlerini sürdürebilmek için bir yandan diğer limanlar ile rekabet ederken diğer yandan da hizmet kalitesinden ödün vermemek zorundadır.

Denizcilik sektörü ulusal ve uluslararası regülasyonlar ile yönetilmektedir. Limanlar faaliyetlerini uygulamaya konulan yasa ve yönetmeliklere göre yeniden düzenlemek durumundadır. Emniyet ve güvenlik ile ilgili kaygılar, çevresel riskler, politik gelişmeler ve kamuoyu baskıları bir süre sonra yasa ve yönetmelikler ile yasal yaptırımlar şekline dönüşmektedir. Ayrıca liman müşterilerinin ve paydaşların limandan beklentileri değişmektedir. Bu kadar dinamik bir sektörde uzun vadeli stratejik planlar yapmak zordur. Ancak yine de limanlar kısa vadeli ticari kazanımlar yerine sürdürülebilir büyüme için uzun vadeli stratejiler uygulamak zorundadır.

Sürdürülebilir liman işletmeciliği bu çalışmada; “etik değerlere bağlı kalarak finansal hedeflerden uzaklaşmadan limancılık faaliyetlerine devam eden, gelecek nesillerin hak ve menfaatlerini gözeterek bir yandan çevresel açıdan sürdürülebilir diğer yandan ise sosyal gelişmeyi destekleyen” liman işletmeciliği olarak tanımlanmıştır.

Küreselleşme sadece mal ve hizmetlerin serbestçe dolaşmasına neden olmamış, internetin yaygınlaşması ile birlikte bilgi de ülkeler arasındaki sınırları da ortadan kaldırmıştır. Görsel öğeler ile desteklenen bilginin hızla yayılması birçok alanda çevresel ve sosyal duyarlılıkları arttırmıştır. Dünya'nın herhangi bir yerinde gerçekleşen

Doğu Akdeniz'de Uluslararası Ticaretin Buluşma Noktası, Torosport Ceyhan!

Doğu Akdeniz'in en önemli yük elleçleme ve aktarma merkezi olan İskenderun Körfezi'nin batı ucunda yer alan **Torosport Ceyhan**, Orta Anadolu'dan Akdeniz'e, Güney Doğu Anadolu'dan Doğu Anadolu'ya hizmet verebilecek genişlikte bir servis hinterlandına sahiptir.



TOROSPORT

çevreyi olumsuz etkileyen bir endüstri tesisindeki yangın, bir sahil kasabasını vuran kasırga veya binlerce insanın hayatını etkileyen deprem saatler içinde tümDünya'ya yayılmaktadır. Bilginin küreselleşmesi algıda seçiciliği arttırmış ve artık doğal kaynakların hızla tüketilmesi, ekolojik dengenin bozulması, tarım alanlarının hızla yok olması, kıtlık, açlık gibi insanlığın birçok temel sorununun geniş kitleler tarafından önemsenmesini sağlamıştır. Bunun doğal sonucu olarak artık paydaşlar sadece aldıkları ürünün veya hizmetin niteliğine ve kalitesine bakmamaya, ürünün veya hizmetin çevresel etkilerini ve sosyal sonuçlarını da göz önüne almaya başlamışlardır. Benzer şekilde çevresel duyarlılık ve sosyal sorumluluk projelerine yapılan katkı finansman temininde göz önüne alınan kriterler içerisinde yer almaya başlamıştır. Sosyal ve çevresel sorumluluklarını yerine getiren limanların bir adım öne çıkması diğer limanlar içinde motivasyon kaynağı olmuş ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerini benimseyen liman sayısı artmaya başlamıştır.

Denizcilik sektörü uluslararası bir sektördür. Denizcilik ile ilgili yasal düzenlemelerde liman ekipmanlarına, sürdürülen operasyonlardan, meslek standartlarına kadar birçok alanda diğer sektörlerle göre pozitif ayrılmış bir sektördür. Örneğin denizcilik sektöründe çocuk işçi çalıştırılmaz ve ayrıca emniyet ve güvenlik uygulamaları diğer sektörlerle göre çok daha yüksektir. Limanlarda modelleri farklı olmakla birlikte benzer ekipmanlar kullanılmaktadır. Her bir ekipman kalifiye işgücü ve uzmanlık gerektirmektedir.

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri tamamı özel ve devlet kurumları da dahil olmak üzere tüm bireylerin ortak sorumluluğudur. Yoksulluğun, açlığın sona erdirilmesi, toplumsal cinsiyet eşitsizliğini ortadan kaldırmak, insana yakışır iş, eşitsizliklerin azaltılması Birleşmiş Milletler kararından öte 21. Yüzyıl'ın etik değerleridir. 17 adet olan "Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri" dikkate alındığında her bir hedef önemli olmakla birlikte kalkınma hedeflerinin bir bölümü limanları doğrudan ilgilendirirken bir kısmı ise dolaylı olarak ilgilendirmektedir. Doğrudan ilgilendiren hedeflerde (limanda kullanılan yenilenebilir enerjinin oranının artırılması, deniz kirliliğinin azaltılması, iklim değişikliği ile ilgili önlemler alınması gibi) limanlar etkin rol oynarken, dolaylı ilgilendiren hedeflerde (yoksulluğun ortadan kaldırılması, güvenilir ve besleyici gıdaya erişim gibi) limanlar ancak başta kamu yönetimi ve hükümet politikaları olmak üzere diğer sektörler ile birlikte ortak çaba gösterebilmektedir.

Sürdürülebilir kalkınmanın ilk iki hedefi yoksulluğun sona erdirilmesi ve açlığın son bulmasıdır. Söz konusu hedefler kamu ve özel sektörün katılımı ile küresel ölçekte çaba ve çözüm gerektirmektedir. Bu bölümde limanları doğrudan ilgilendiren Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri alt hedefleri dikkate alınarak incelenmiştir. Bu bölümde liman ismi verilmeden iyi uygulama örneklerine de yer verilmiştir.

Sürdürülebilir kalkınma hedefi içerisinde yer alan “**Hedef 3. Sağlıklı bireyler**” altında yer alan “Alt Hedef 3.3 Bulaşıcı Hastalıklar ile Mücadele” ve “3.9 Tehlikeli Kimyasal ve Kirlilik Kaynaklı Hastalık ve Ölümün Azaltılması” limancılık sektörünün öncelikli konuları içerisinde yer almaktadır. “Her insanın temel haklarından biri olan ulaşılabilir en yüksek sağlık standardı” Dünya Sağlık Örgütü’nün anayasası tarafından güvence altına alınmıştır. Dünya Sağlık Örgütü’nün anayasasına göre “Sağlık, sadece hasta veya sakat olmama hali değil, fiziksel, ruhsal ve sosyal açıdan iyi olma halidir ve erişilebilecek en yüksek düzeyde, sağlıktan yararlanmak, ırk, din, politik inanç, ekonomik ve sosyal koşullar gözetmeksizin her insanın temel haklarından biridir”¹².

2019 yılının son çeyreğinde Çin Halk Cumhuriyeti’nde başlayarak kısa sürede hızla yayılan veson yüzyılın en büyük felaketlerinden birisi olarak adlandırılan COVID-19 pandemisinin Dünya Sağlık Örgütü (WHO) 30 Ocak 2020 tarihinde küresel pandemi olarak ilan etmiş, halk sağlığı açısından acil durum çağrısı yapmıştır. Bu süreçte ülkemiz limanları da başarılı bir sınav vermiş, sağlık, emniyet ve güvenliğini ön planda tutmuş, yerinde ve etkili önlemler ile minimum riskle hizmet vermeye devam etmiştir. Limanların pandemi süresince kesintisiz hizmet vermeye devam etmesi sürdürülebilir kalkınmanın en güncel ve güzel örneği olmuştur.

Limnlarımızda gün kayıplı ve kayıpsız iş kazaları kayıt altına alınmakta, her departmanda kazaları minimize etmek amacı ile düzeltici önleyici tedbirler alınmaktadır. Özellikle iş sağlığı ve güvenliği alanında sadece liman çalışanları değil alt işveren çalışanlarının da eğitimine önem verilmektedir. Limnlarımız tüm çalışanlarına kazaların önlenmesi için gereken bilgi, beceri, tutum ve davranışların kazandırılması için çalışmaktadır. Limnlarımızın bir bölümünde liman sahasına girecek ziyaretçilere de giriş kapılarında kısa İSG eğitimi, akabinde yapılan sınavı geçmeleri halinde liman sahasına alınmaktadır. Ayrıca limnlarımızda İSG yönetimi; İSG mevzuatı gereği “Çok Tehlikeli” ve “Tehlikeli” sınıf özelliklerine göre yürütülmektedir.

Limn çalışanlarının sağlığını ön planda tutan işletmecilik anlayışının bir göstergesi olan limnlarımızda bulunan revir, ambulans ve limn çalışanlarına özel sağlık sigortası yapılması iyi uygulama örnekleridir.

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri içerisinde yer alan “**Hedef 4. Nitelikli Eğitim**” altında yer alan “Alt Hedef 4.4 Finansal Başarı İçin İlgili Niteliklere Sahip İnsan Sayısının Arttırılması” limancılık sektörünün doğrudan katkı koyduğu hedefler içerisinde yer almaktadır. Limancılık sektörü kalifiye işgücü gerektiren iş koludur. Limnlarımızın önemli bir bölümünde çalışanların işe girdikleri ilk günden başlamak üzere bütün iş hayatları boyunca mesleki ve kişisel gelişimlerine yönelik kurum içi veya kurum

12 <http://www.tiphukuku.org.tr/icerik.php?gid=169&cat=29>



PFEIFER

With our ropes
we build **reliable**
connections
for the Turkish
port sector



We build connections you can count on

PFEIFER unites 444 years of experience with a global team of over 1,500 industry experts. We set new standards for diverse applications within the construction, logistics, and architecture industries. In addition, „We build connections you can count on“ means for us to build and maintain trusting relationships with partners, customers, and employees in the long term.

PFEIFER Unternehmensgruppe
Dr. Karl-Lenz-Straße 66
87700 Memmingen – Germany
ropes@pfeifer.de

www.pfeifer.info

TORDIS

LOCAL INFLUENCE



**Your contact for the Turkish
maritime market**

Tordis Engineering
Mesa Koz Plaza, No:69/72
34734 Kadıköy, İstanbul – Türkiye
tordis@tordis.com.tr

www.tordis.com.tr

dışı eğitimlere tabi tutulmaktadır. Ana limanlarımız kapsayıcı ve hakkaniyete dayanan nitelikli eğitimi sağlamakta ve herkes için yaşam boyu öğrenim fırsatlarını teşvik etmektedir. Bu amaçla birçok liman bünyesi içerisinde liman akademileri kurulmuştur. Verilen eğitimler ile çalışanların yetkinliklerini ve performansları arttırılmaya çalışılmaktadır. Bu sayede operasyon hızından fedakârlık yapılmaksızın kaza riski minimize edilebilmektedir. İş sağlığı ve güvenliği limanlarımızın önemle üzerinde durduğu eğitimler içinde bulunmaktadır. Limanlarımızda İSG başta olmak üzere operasyon etkinliğini ve verimliliğini de arttıracak “Toolbox” bilinçlendirme ve farkındalık eğitimleri verilmektedir. Operasyon verimliliği bir yandan maliyet avantajı sağlarken diğer yandan ise müşteri memnuniyetini arttırarak liman finansal başarısını da desteklemektedir. Limanlarımızın geleceğimizin teminatı olan denizcilik öğrencilerine staj imkânı sağlamakta, başarılı öğrencilere burslar vermektedir

2022 yılında faaliyetlerine başlayan “TÜRKLİM Liman Akademisi” eğitim programlarıyla limanlarda kalifiye çalışan istihdamına yönelik olarak; emniyet ve güvenliğe önem veren, bilgi odaklı, deneyime, değişime ve gelişime açık, çevreye ve toplumsal cinsiyet eşitliğine duyarlı, çok daha fazla sayıda mavi ve beyaz yakalı kadın istihdamını destekleyen, ekosistemin dengesini gözeten ve gelecek kuşaklarda yeşil ekonomik dönüşümü içselleştirmiş çalışanlar yetiştirmeyi amaçlamaktadır. “TÜRKLİM Liman Akademisi”, pek çok konuda alanında uzman eğitimciler ile verdiği eğitimlerle sektörel eğitimin öncü kurumu olmayı hedeflemektedir.

Limancılık önemli bir istihdam kaynağıdır. Liman hizmetlerinde çalışan sayısının çok üzerinde limancılık ile ilgili geniş bir dolaylı istihdam alanı bulunmaktadır. Limancılık sektörü çalışma şartları açısından ülkemiz standartlarının üzerindedir. Dünya genelinde denizcilik sektöründe kadın istihdam oranı yüzde ikidir¹³. Limancılık sektörü ağır çalışma koşullarının yanı sıra vardiyalı çalışılan bir sektördür. Bunun doğal sonucu olarak kadın çalışan sayısı limanlarımızda henüz arzu edilen seviyelerde değildir. Limanlarımızın tamamını göz önüne aldığımızda özellikle operatör seviyesinde sahada çalışan kadın sayısı ihmal edilecek düzeydedir. Bununla beraber sürdürülebilir kalkınma hedefleri içerisinde “**Hedef 5 Toplumsal Cinsiyet Eşitliği**” altında yer alan “...Finansal Hizmetlerde Eşit Haklar” alt hedefinin limanlarımızın önemli bir bölümünde karşılığı bulunmaktadır. Kadın hakları insan haklarıdır ve limanlar dahil bütün işletmeler, toplumsal cinsiyet eşitliğine saygı duymakla yükümlüdür.

Limanlarımızda gerek maaş gerekse kurum içi yükselmelerde cinsiyet ayrımı yapılmamaktadır. Limanlarımızda kadın çalışanların güvenli ve huzurlu bir ortamda çalışmasını teminen taciz ve mobbinge karşı sıfır tolerans politikası uygulanmaktadır. Kapsayıcı çalışma modelleri ile kadınların iş hayatına katılması özendirilmektedir.

13 Mersin Uluslararası Limanı 2020 Sürdürülebilirlik Raporu.

Ayrıca limanlarımızın bir bölümünde taciz ve tacizden korunma ile ilgili eğitimler verilmektedir.

Yeryüzündeki temiz su kaynakları hızla azalmaktadır. Dünya’da 785 milyon insan yani her insandan 9’da 1’i temiz suya erişememektedir. 2050’ye kadar her 4 kişiden en az 1’i, kronik veya tekrarlayan tatlı su kıtlığından etkilenen bir ülkede yaşayacaktır¹⁴. Doğal kaynakların kontrollü kullanılması gelecek nesillere yaşanabilir bir dünya bırakmak için önemlidir. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri içinde yer alan “**Hedef 6 Temiz Su ve Sanitasyon**” başlığı altında “herkes için erişilebilir su ve atık su hizmetlerini ve sürdürülebilir su yönetimini güvence altına alma” hedefi yer almaktadır. Bu kapsamda su ayak izinin minimuma indirilmesi başarı kriterlerinden birisidir. Su ayak izi tüketilen suyun sadece miktarı ile ilgili değildir, aynı zamanda suyun nerede ve hangi amaçla kullanıldığını da göz önünde bulundurulmaktadır. Ayrıca atık suyun (gri su) niteliği en az su tüketimi kadar önemlidir. Su tüketiminin azaltılması kadar suyun geri dönüşümü ile tekrar kullanımı da faydalı bir uygulamadır.

Limnlarımızın önemli bir bölümünde şehir suyu kullanılmaktadır. Limanda tüketilen sular liman tesislerinde ve operasyonlarda tüketilen sular olarak iki grupta sınıflandırılabilir. Liman tesislerinden oluşan sular evsel atık niteliğindedir. Yeni nesil limanlarda yağmur suları da dahil olmak üzere liman operasyonlarında (bakım onarım faaliyetleri, liman sahasının yıkanması, konteyner içinin yıkanması vb.) oluşan atık suların (sintine suyu, çamur, kanalizasyon vb.) tamamı arıtmaya gönderilmektedir.

Çağımızın önemli konularından birisi artan enerji tüketimi ve enerji tüketiminden kaynaklanan sorunlardır. Fosil yakıtların oluşturduğu çevresel risklerin yanı sıra bu sınırlı kaynakların hızla tükenmesi alternatif kaynak arayışlarını hızlandırmıştır. Birinci derece enerji kaynağı olma özelliğini koruyan petrolün ilk ticari amaçlı kullanışı Rusya’da olmuş ve 1820’de Bakü yakınlarında, ilk rafineri alanlarında işletme kompleksi kurulmuştur¹⁵. Dolayısı ile fosil yakıtların kullanımının üzerinden iki yüzyılın üzerinde zaman geçmiştir. Küresel ölçekte çağımızın en önemli sorunu iklim değişikliğidir. İklim değişikliğinin nedenleri içerisinde ilk sırada yer alan sera gazlarının başlıca nedeni fosil yakıt kullanımınıdır. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri içinde yer alan “**Hedef 7 Erişilebilir ve Temiz Enerji**” dir. Limanlarımızın en büyük çaba içerisinde bulunduğu konulardan birisi liman ekipmanları başta olma üzere, liman dahilinde dizel yakıt yerine elektrik enerjisine geçmektir. Son on yıldır ana limanlarımızda yüksek enerji tüketimine sahip MHC, RTG gibi liman ekipmanlarında elektrik enerjisine geçiş hızlanmıştır. Elektrik enerjisi kullanım oranının artması bir yandan karbondioksit salınımının düşürülmesini sağlarken diğer yanda işletme maliyetlerini düşürmektedir. En temiz enerji tasarruf

14 <https://www.ideauniversal.org/>

15 Kara V., 1997, Petrole Dayalı Stratejiler ve Uluslararası İlişkilerde Petrolün Önemi, İstanbul Üniversitesi, (Yüksek Lisans Tezi)

edilen enerjidir. Limanlarımızda iyi uygulama örnekleri içerisinde yer alan led tipi saha aydınlatmaları enerji tasarrufu yapılması ile binaların aydınlatma ve ısınmada daha fazla güneş enerjisinden yararlanılması yer almaktadır. Denizcilik sektöründe sera gazı emisyonlarının düşmesine yönelik bir diğer uygulama da gemilerde sahil enerjisinin kullanılmaya başlamasıdır. Cold Ironing ya da On Shore Power Supply olarak adlandırılan geminin limanda bulunduğu süre içerisinde ana ve yardımcı motorları kapalıyken limandan aldığı elektrik enerjisi ile beslenmesi gemi kaynaklı hava kirliliğinin azaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Gemilerin ihtiyaç duyduğu elektrik enerjisini limandan almasının bir faydası da gürültü kirliliğinin azaltılmasıdır.

Liman kendi kullanımı veya gemi enerjisinin sahilden beslenmesi durumunda diğer kritik bir bileşen kullanılan elektrik enerjisinin üretilmesi sırasında kullanılan enerji kaynaklarının menşeidir. 2022 yılında ülkemizde elektrik enerjisinin üretilmesinde %34.6 kömür, %22.2 doğal gaz olmak üzere %56.8 fosil yakıtlardan üretilmiştir. Limanlarımız yenilenebilir enerji kaynakları olarak güneş enerjisi ve rüzgar enerjisi kullanımına yönelmişler, tesis içi çatı güneş enerji santralleri ve tesis dışı güneş ve rüzgar enerji santralleri ile kendi ihtiyaçlarını ve gemilerin ihtiyaç duyacağı sahil elektrik enerjisini üretme yolunda adımlar atmaktadırlar.

İnsanca yaşam koşullarına sahip olmak her bireyin en doğal hakkıdır. Sosyoekonomik etkileri göz önüne alındığında limanlar ülke ekonomisine kaynak sağlayan, gelişme ve büyümenin başlıca aktörleri içerisinde yer almaktadır. Deniz ticaretinin küresel ekonomi içindeki rolü yadsınamaz şekilde giderek büyümektedir. Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin 8.sini oluşturan “**Hedef 8 İnsana Yakısr İş ve Ekonomik Büyüme**” bir yandan istihdamın arttırılmasını hedeflerken diğer yandan çalışan haklarının korunmasını ve güvenli çalışma ortamlarının oluşturulmasını amaçlamaktadır. Güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamının sağlanması yasalar ile güvence altına alınmış olmakla birlikte bu konu aynı zamanda ahlaki bir zorunluluktur.

Limanların verimli ve etkin çalışmasında çalışanların motivasyonu ve huzurlu bir çalışma ortamı önemli bir parametredir. Hakkaniyete dayanan bir maaş politikası, çalışanlara değer verilmesi, çalışanların mesleki ve kişisel gelişimine olanak tanınması gibi uygulamalar çalışanların işyerlerine olan bağlılıklarını güçlendirmektedir. Limanlarımızda çalışanların tüm özlük hakları eksiksiz verilmektedir. Ortalama çalışan ücretleri diğer sektörlerin üzerindedir. Ücretlendirme sistemi çalışanların bilgi, beceri ve kıdemlerine bağlı olarak belirlenmektedir. Limanlarımızda çalışma ortamının güvenli ve sağlıklı olması için gerekli önlemler alınmıştır. Limanlarımızın bir bölümünde uygulanan yasal haklarının dışında çalışanlara özel durumlarda mazeret izinleri verilmesi, bayramlarda ve özel günlerde hediye verilmesi, kıdem ödülleri, sağlık sigortası gb. ilave haklar çalışanlara verilen değerlerin göstergesidir.

Dış ticaretin temel altyapısını oluşturan limanlar bir yandan ülke ekonomisine katkı sağlarken diğer taraftan tedarik zinciri içinde gıda, ilaç, gübre, kömür gibi hayati öneme sahip yüklerin taşınmasını sağlamaktadır. Dolayısı ile limanların altyapı özellikleri ile günün şartlarına uygun olması sadece liman işletmecilerinin konusu değildir. Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin 9. sunu oluşturan “**Hedef 9 Sanayi ve Yenilikçi Altyapı**” doğal afetlerde faaliyetlerini sürdürebilen limanları da kapsamaktadır. Sürdürülebilirlik için altyapıların geliştirilmesi 9. Hedefin alt hedefleri içerisinde yer almaktadır. Limanlarımızdaki otomasyon seviyesinin artması ve dijitalleşme ile birlikte ortaya çıkan verim artışı sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmakta çok önemli bir dönüm noktası olacaktır. Limanlarımız kendi çabaları ve kaynakları ile limanlarını geliştirmeye ve günün koşullarına uydurmaya çalışmaktadır. Ancak temel altyapı niteliğinde olan limanlara devletin katkısının ve desteğinin olması şarttır. Limanlar tarafından beklenen katkı finansal bir katkıdan çok bürokrasinin azaltılması, yasa ve yönetmelikler ile limanların darboğazlarının çözümünde rol oynanmasıdır.

Hangi sektörde olursa olsun çalışanlar arasında fırsat eşitliğinin sağlanması, maaş ve özlük hakları dahil olmak üzere her alanda ayrımcılık yapılmaması çalışanların motivasyonunu arttıracak ve işyerlerine olan sadakatlerini güçlendirecektir. Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin 10. su “**Hedef 10 Eşitsizliklerin Azaltılması**”dır. Ülkemiz kültür ve geleneklerinde insan ayrımcılığı bulunmamaktadır. Limanlarımızdaki tüm çalışanlar eşit koşullarda uzmanlık alanlarına uygun pozisyonlarda çalıştırılmaktadır. Liman çalışanlarımız arasında maaş, çalışma koşulları, terfi, özlük hakları vb. tüm konularda dil, ırk, renk, cinsiyet, din, mezhep, siyasi düşünce, yaş ve benzeri nedenler ile ayrımcılık yapılmamaktadır.

Günümüzde 4 milyara yakın insan şehirlerde yaşamaktadır. Dünya limanlarının neredeyse tamamı kentsel alanlar içinde kalmıştır. Limanın sağladığı iş fırsatları ve istihdam olanakları liman ve yakın çevresinde şehirleşmeyi ve nüfus yoğunluğunu arttırmaktadır. Eğer gerek şehirde gerekse limanda planlı bir büyüme olmaz ise bir süre sonra liman şehir etkileşimi olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin 11. sini oluşturan “**Hedef 11 Sürdürülebilir Şehir ve Yaşam Alanları**” şehir limanlarını doğrudan ilgilendirmektedir. Şehir ve liman doğal olarak aynı altyapıyı ve imkanları kullanmaktadır. Liman bağlantı yollarının düzenlenmesi, limanların demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi, liman genişleme sahalarında imar planı düzenlemelerinde liman faaliyetlerinin dikkate alınması kamunun sorumluluğundadır. Sonuçta limanların etkin ve verimli çalışmasının sağlayacağı ekonomik katkı öncelikli olarak ülke ekonomisine, dolayısıyla tüm yurttaşlara olacaktır.

Kent içi yük taşımacılığında ağırlıklı olarak karayolu nakliyesi kullanılmaktadır. Karayolu taşımacılığı egzoz gazları başta olmak üzere çevresel riskleri yüksek bir taşımacılık şeklidir. Bu nedenle mümkün olan ürünlerin olabildiğince limanlara

Karadeniz'e Kıyısı Olan Ülkelerin Kesişim Noktası, Torosport Samsun!

Ülkemizin, bölgedeki diğer ülkeler ile sürekli büyüyen iş ortaklığına katkıda bulunan ve gelecek vaat eden hinterlanda sahip olan **Torosport Samsun**, deneyimli çalışanları ile kuru dökme yük ve genel kargoda her türlü ürün çeşidine çok yönlü hizmet sunmaktadır.



TOROSPORT

yakın tedarikçilerden sağlanması sera gazı emisyonlarının düşürülmesi kadar bölge ekonomisine katkı da sağlayacaktır.

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri içerisinde “**Hedef 12 Sorumlu Tüketim ve Üretim**” 12. Hedef olarak yer almaktadır. Günümüz dünyasında tüketme arzusu son derece artmıştır. Bireyler artık ihtiyaçları ötesinde alışveriş yapıp bu doğrultuda yaşamaktadır¹⁶. Gelişmiş ülkeler başta olmak üzere 20. Yüzyıl tüketim toplumuna dönüşümün başladığı ve hızlandığı bir dönem olmuştur. Tüketim sadece finansal bir konu değildir, aynı zamanda doğal kaynakların da tüketilmesidir. Sürdürülebilir bir çevrede yaşamın ve gelecek nesillere yaşanabilir bir Dünya bırakmanın ilk şartı tüketimin kontrol altına alınmasıdır. Tüketim sadece mal ile sınırlı değildir. Mal ve hizmetin üretimi esnasında oluşan doğal kaynakların kontrolsüz tüketimi de önemlidir. Limanlarımızda enerji tasarrufuna azami dikkat edilmektedir. Enerji, yakıt ve akaryakıt tüketimini minimuma indirmek için liman ekipmanlarının bakım tutumlarının zamanında yapılması, iyi bir planlama ile operasyon veriminin artırılması, bina ve operasyonlarda kullanılan suyun mümkün olduğunca azaltılması limanların sorumlu tüketim için yapabilecekleri içinde yer almaktadır.

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.

“Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS)” eki olarak kabul edilen ve uluslararası bir anlaşma olan “Kyoto Protokolü”, atmosferdeki sera gazı yoğunluğunun iklime tehlikeli etki yapmayacak seviyelerde dengede kalmasını sağlamayı hedeflemektedir. Japonya’nın Kyoto kentinde 1997 kabul edilen protokol 2005’te yürürlüğe girmiştir. Kyoto Protokolü’nün iki dönemi bulunmaktadır. Birinci Taahhüt Dönemi 2008–2012 yıllarını, İkinci Taahhüt Dönemi ise 2013–2020’yi kapsamaktadır. İkinci Taahhüt Döneminde Ek-B listesinde bulunan tarafların emisyonlarını 2020 yılında 1990 yılına göre en az %18 azaltması kararlaştırılmıştır. Kyoto Protokolü’nün II. Taahhüt Dönemi (Doha Değişikliği), 31 Aralık 2020 tarihinde yürürlüğe girebilmiştir. 2020 sonrası iklim rejimini düzenleyen Paris Anlaşması’nın da devreye girmesiyle Kyoto Protokolü işlevini tamamlamıştır.

Ülkemiz Kyoto Protokolü’ne 2009 yılında taraf olmuştur. Türkiye, Kyoto Protokolü’nün kabul edildiği 1997 yılında henüz BMİDÇS’ne taraf olmadığı için sayısallaştırılmış sera gazı emisyon azaltım veya sınırlama yükümlülüklerinin tanımlandığı Protokol’ün

16 Ürkek R., 2019, “Jean Baudrillard ve Tüketim Toplumu” Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, (Yüksek Lisans Tezi)

Ek-B listesine dahil edilmemiştir. Bu nedenle ülkemizin Kyoto Protokolü kapsamında sayısallaştırılmış sera gazı emisyon azaltım veya sınırlama taahhüdü bulunmamaktadır¹⁷. Yenilenebilir ve temiz enerji kaynaklarına geçişi hızlandıracak BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, AB Yeşil Mutabakatı ve AB Döngüsel Ekonomi Eylem Planı gibi uluslararası birçok girişim geniş bir kesimde karşılık bulmuştur.

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. Doğal çevrenin bozulmasında hiç şüphesiz en büyük paylardan birisi küresel ısınmaya neden olan sera gazlarıdır. Birleşmiş Milletler tarafından sürdürülebilir kalkınma hedefleri içinde yer alan 13 hedef “**Hedef 13 İklim Eylemi**” olarak belirlenmiştir. Limanlarımızda karbon emisyonunu azaltmak öncelikli konuların başında yer almaktadır. Limanlarda oluşan karbon 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 araçlarının (TIR, Kamyon ve diğer kara araçları) egzozları hava kalitesini etkilemektedir. Limanlardaki egzoz emisyonlarının ikinci temel kaynağı ise limanda hizmet alan gemilerdir. TÜRK LİM 2020 Limancılık Sektör Raporu’nda yeşil dönüşüm konusu detaylı olarak incelenmiştir.

Günümüzde çevresel duyarlılığa sahip limanlarımızda ton başına ve TEU başına emisyon miktarları belirlenmekte ve emisyonları düşürmek için geleceğe ilişkin hedefler belirlenmektedir. Bu kapsamda liman ekipmanları dizel yakıttan elektrikli ve hibrit araçlara dönüştürülerek karbon emisyonunun azaltılarak yakıt tasarrufu sağlanmaktadır. Ayrıca liman binalarımızda ısınma ve aydınlanma ihtiyaçlarında güneşten daha fazla yararlanılmasına yönelik uygulamalar yapılmaktadır. Son yıllarda ise Cold Ironing ya da On Shore Power Supply sistemlerinin hayata geçirilmesinin gereği olarak daha yüksek miktarlarda yenilenebilir enerji ihtiyaçları ortaya çıktığından, bazı büyük limanların kendi tesisleri dışında lisanssız olarak RES ve GES santralleri inşasına dönük çalışmaları da başlamıştır. Başta EPDK olmak üzere yenilenebilir enerji konusunda yürürlükte olan mevzuat limanlara da bu imkanları tanımaktadır.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRK LİM), Deniz Temiz Derneği (TURMEPA) ve WISTA Türkiye (Uluslararası Deniz Ticareti ile İştigal Eden Kadınlar Derneği) iş birliğiyle iklim değişikliğine dikkati çekmek ve çevresel sorunlara çözüm bulmak amacıyla denizcilik sektöründe çalışan kadınlara yönelik Mavi İklim Elçileri projesi hayata

¹⁷ <https://www.mfa.gov.tr/kyoto-protokolu.tr.mfa>

RÜZGARINIZ BOL, PRUVANIZ NETA OLSUN.

- 2022 yılında toplam 22 milyon tonun üzerinde yükün elleçlenmesi
- Dökme katı ve genel kargo yük hacminde %10 pazar payı ile liderlik
- 44 milyon ton/yıl ile Türkiye'nin en büyük elleçleme kapasitesi



OTOMOTİV LOJİSTİĞİNİN

Dünyaya Açılan Kapısı

- OYAK ve NYK ortaklığı
- 540 metre lineer rıhtım uzunluğu
- Türkiye'nin en büyük liman katlı otoparkı
- Otomotive özel ihtisas limanı konsepti
- Uluslararası kalite standartlarında tüm otomotiv lojistiği hizmetleri
- Anlık 20 bin araç stoklama, yıllık 780 bin araç elleçleme kapasitesi



Mimar Sinan Mahallesi Seramik Caddesi No:2 41780 Körfez / KOCAELİ
Tel: 0262 310 5600 · Faks: 0262 310 5749 · www.portyarimca.com

geçirilmiştir. Tüm Türkiye denizlerini ve kıyılarını kapsayan proje gelecek nesillere daha temiz bir çevre bırakmayı hedeflemektedir. Proje aynı zamanda küresel iklim değişikliğine dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. Proje kapsamında toplumsal duyarlılığı arttırmaya yönelik eğitimler verilmekte, toplantılar düzenlenmekte, görsel ve basılı yayınlar yapılmakta, kıyı ve deniz alanlarında temizlik faaliyetleri yürütülmektedir.

Çevre kirliliğinin bir boyutu da deniz kirliliğidir. 2020 yılında deniz kirliliğinin sonucu olarak Marmara Denizi'nde yaygın olarak görülen müsilaj deniz kirliliğine olan duyarlılığı arttırmıştır. Deniz kirliliğinin %95'i karasal kökenlidir. Kıyı şehirlerindeki evsel ve sanayi atıklarının nehirler ve açık deniz deşarjları ile denize ulaşması doğal dengeyi bozmuştur. Denizlerin müsilaj oluşumunda limanlarımızın etkisi olmamakla birlikte müsilaj ile mücadelede limanlarımız aktif rol oynamıştır. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri içerisinde deniz kirliliğinin azaltılması, ekosistemlerin korunması ve düzeltilmesi, kıyı ve deniz alanlarının korunması alt hedeflerini de içeren 14.sürdürülebilir kalkınma hedefi "**Hedef 14 Sudaki Yaşam**"dır. Limanlarımızın hiçbirinde atık sular denize deşarj edilmemektedir. Operasyonlarda oluşan katı ve sıvı atıkların denize dökülmemesi amacı ile gerekli tüm önlemler alınmaktadır. Geri dönüştürülebilir atıkların geri dönüşümleri sağlanarak atık miktarları minimize edilmeye çalışılmaktadır. Gemiler ve liman operasyonlarında ortaya çıkan atıklar limanlarımızda bulunan tehlikeli ve tehlikesiz geçicidepolama alanlarında sınıflandırılmakta, yasal izinler kapsamında verilen sürelerde depolanmakta, işlenmekte, susuzlaştırılmakta ve lisanslı firmalar aracılığıyla taşınarak lisanslı geri dönüşüm veya bertaraf tesislerine gönderilmektedir. İlgili atıklar yasal açıdan da lisans sahibi olan bu tesislerde bertaraf edilmektedir. Cam, plastik, kâğıt gibi ambalaj atıkları ise belediye tarafından yetkilendirilmiş geri dönüşüm tesisine verilmektedir.

Limanlarımız "Sıfır Atık" belgesi almak amacı ile çaba sarf etmektedir. "Sıfır Atık Projesi"; 12 Temmuz 2019 tarihinde yayınlanan yönetmelik kapsamında atıkların önlenmesi, kaynakların daha verimli kullanılması, atık oluşumunun nedenlerinin gözden geçirilerek atık oluşumunun önlenmesi veya en aza indirilmesi, atıkların toplanması konularını içeren bir atık yönetimi ve atığın oluşması durumunda kaynağında geri kazanımı projesidir. Sıfır Atık; doğal kaynakların daha verimli kullanılması, oluşan atık miktarının azaltılması, israfın önlenmesi, etkin toplama sisteminin kurulması, atıkların geri dönüştürülmesini kapsayan atık önleme yaklaşımı olarak tanımlanmaktadır.¹⁸ Limanlarımız sıfır atık projesinin ana felsefesine sadık kalarak tüm atıkların minimize edilmesi için gerekli gayreti göstermektedir. Liman tesislerinde oluşan tüm katı atıklar (ofis atıkları) mevzuatın öngördüğü şekilde ayrıştırılarak toplanmaktadır.

Marmara Denizi'ndeki karasal kökenli sanayi, evsel ve tarımsal kaynaklı deniz

18 <https://cygm.csb.gov.tr/yonetmelikler-i-440>

deşarjların yarattığı deniz kirliliğinin doğal bir sonucu olarak 2020 yılında yaşanan deniz salyası (Müsilaj) denizel ekosisteme ciddi bir şekilde zarar vermiştir. Ortaya çıkan müsilaj nedeniyle Marmara Denizi ve Adaların Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak ilan edilmesine ilişkin olarak 05.11.2021 tarih ve 31650 sayılı Resmî Gazete’de, 04.11.2021 tarih 4758 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile “Marmara Denizi ve Adalar Özel Çevre Koruma Bölgesi Olarak İlanı” yayınlanmıştır. Oluşan müsilajın nedenleri içerisinde liman faaliyetleri bulunamamakla birlikte yeni liman yatırımlarının izin onay aşamasında sorun yaşanmaya başlanmıştır.

Sudaki yaşamın güncel konularından biri sualtı gürültüsünün denizdeki canlıların yaşamındaki etkilerin azaltılmasıdır. Sualtı gürültüsü özellikle balina, yunus gibi deniz memelileri ve balıkları etkilemekte, yaşam şartlarını kısıtlamaktadır. Su altı gürültüsünde temel ses kaynağı deniz yapıları inşaatları ve gemi pervaneleridir. Bu amaçla gemi kaynaklı su altı gürültüsü azaltılması için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 2023 yılında yeni rehberini hazırlamış olup, liman yaklaşımlarında gemilerin, römorkör pilot botu gibi liman çevresinde hizmet veren deniz araçlarının su altı gürültülerinde yakın dönemde iyileşmeler beklenmektedir.

Karasal ekosistemin korunması en az deniz ekosistemi kadar önemli olduğu “**Hedef 15 Karadaki Yaşam**” hedefi ile kabul edilmiştir. Orman yangınları, tarım alanlarının değişik nedenler ile kaybedilmesi, kuraklık nedeniyle çölleşme riski, birçok türün doğal yaşam alanlarının daralması veya yok olması insan yaşamını da olumsuz etkilemektedir. Limanlarımızın bir bölümü sosyal sorumluluk projeleri kapsamında ağaç dikme etkinliklerine katılarak orman alanlarının büyümesine ve gençleştirilmesine, yanan alanların rehabilite edilmesine katkı sağlamaktadır.

Limaneler küresel lojistikte yük taşımacılığının yanında enerji merkezleri olarak da önem kazanmaktadır. Fosil yakıtların terminaller vasıtası ile yüklenip boşaltılması dünya enerji arzında büyük yer tutmakta, boru hatları yaygınlaşsa bile fosil yakıt ihraç merkezlerinin uzaklıkları dolayısı ile deniz taşımacılığı büyük yer tutmaktadır. Düşük karbon içerikli yakıtların başta hidrojen ve hidrojen türevi olan amonyak ve metanolün 2030-2050 yılları arasında yaygınlaşması beklenmekte, limanların fosil yakıt taşımacılığından hidrojen ve türevi yakıtların hem üretim hemde taşınmasında rolünün artması beklenmektedir.

Gemiler sera gazları emisyonu açısından en efektif taşıma aracı olmalarına rağmen, küresel yük taşımacılığında %85-95 pay almaları nedeniyle, küresel sera gazları emisyonlarının %3 ünü gerçekleştirmektedir. Bu emisyonların azaltılması için getirilen gemilerde karbon yoğunluk göstergesi (CII) kuralları gemilerin limanlarda hızlı boşaltılarak/yüklenmesi ve karadan enerji beslemesi yapan limanlara yönelmesi

sonucunu doğuracak olup, gemilerin liman tercihleri daha efektif çalışan limanların sürdürülebilir olması sonucunu doğuracaktır.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 2015 yılında yoksulluğu ortadan kaldırmak, gezegenimizi korumak, eşitsizlik ve adaletsizlikle mücadele etmek hedefiyle 2030 yılında tamamlanan bir yol haritası olarak Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri üye ülkelerin önemli bir bölümünün katılımı ile kabul etmiştir. TÜRKLİM Sektör Raporu'nda konu BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri göz önünde bulunarak ele alınmıştır. UNCTAD'ın resmî web sitesinde yayınlanan makalede “limanların sürdürülebilir kalkınmanın kalbinde yer aldığı” ifade edilmiştir¹⁹.

TÜRKLİM üyesi limanlar ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik uygulamaları ile sadece ülkemizdeki diğer limanlara örnek olmakla kalmayıp diğer sektörler içinde ilham kaynağı olmuştur. Daha iyi bir gelecek için limanlarımız öncü olmaya devam edecektir.



Av. Nazlı SELEK

Wista International Yönetim Kurulu Üyesi, Wista Türkiye Danışma Kurulu Üyesi NSN Hukuk Bürosu Kurucu Ortağı

Denizcilik Sektöründe Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Hedefleri

Denizcilik sektörü, toplumsal cinsiyet eşitliğinin en keskin şekilde tartışıldığı alanlardan biridir. Kadın ve erkek için belirlenen klasik roller, en çok bu sektörde karşılaştırılmaya ve tartışılmaya başlamaktadır. Öyle ki, kadınlar arasında bile, denizcilik mesleğinin, özellikle gemilerde denizcilik mesleğini ifa etmenin, kadın için öncelikli olmaması gerektiği görüşünde olanların sayısı az değildir. Bu husustaki genel geçer yorumlar başlıca; “Kadın, denizcilik sektöründe zorlanır, bu sektör fiziki güç gerektirir, kadının toplumdaki klasik görevleri ve rolleri, bu meslekle birlikte yürütülemez, dolayısıyla, kadın tarafından tercih edilmemelidir” şeklinde özetlenebilir.

Oysa teknoloji ilerliyor. Yapay zeka uygulamaları hayatımızın her yerinde gündemde. Birçok meslek, yapay zeka uygulamaları ile neredeyse yok olma tehlikesi altında. Bütün bunlar dikkate alındığında, fiziki güç artık hiçbir alanda belirleyici bir faktör olmayacaktır. Kadının, denizcilik sektörüne uygun olmadığına dair dayanak gösterilen

en önemli unsur olan “fiziki güç” kavramının artık bir unsur olmaktan çıkması da kaçınılmaz olacaktır. Keza, kadına biçilen klasik toplumsal rol, yani bir ev, aile ve çocuk sorumluluğu düşünüldüğünde de yine, gelişen teknolojinin, bu rolleri de farklılaştıracağı açıktır. Nitekim, mürettebatsız gemilerin, limanlarda kullanılmaya başlanacak akıllı ekipmanların akıl almaz bir hızla geliştiğini gözlemleyebiliyoruz. Gemilerden örnek verirsek, minimum personelle, yapay zeka sistemleri yoğun olarak kullanılarak ve karadan bir kontrol merkezinin aralıklı veya daimi olarak sevk ettiği gemiler hedefleniyor. Hali hazırda dahi, birçok geminin faaliyetlerinin, gelişen teknolojinin yardımıyla, kolaylıkla gerçekleştirilebildiği açıktır. Keza limanlarda da benzer akıllı ekipman uygulamaları giderek yaygınlaşmaktadır. Hal böyle iken, kadınların erkeklerle aynı eğitim ve beceriye sahip olduğu gerçeği de dikkate alındığında, bu gelişmelerle ilgili farkındalık arttığında, denizcilik sektöründeki toplumsal eşitliği sağlama hedefine ulaşmakta zor olmayacaktır.

Türkiye'nin de gelişen ve değişen dünya düzenine uyum sağlamak zorunda olduğu açıktır. Yapılan çeşitli araştırmalarda, denizcilik sektöründe kadın erkek eşitliğinin önündeki en büyük engelin, yaratılan kaygılar ve öğrenilmiş çaresizlikler olduğu düşünülmektedir. Bunu aşmanın yolu, herşeyden önce, kadını ve erkeği, özellikle mesleki yeterlilikle ilgili olarak verilecek eğitimlere eklenecek eğitim modülleriyle, eğitmek olmalıdır. Sektördeki erkek nüfusun eğitilmesi ve farkındalıklarının artması, çalışan kadın sayısını da doğru orantıda etkileyecektir. Dolayısıyla, mesleki eğitim, ana hedeflerden biri olmalıdır.

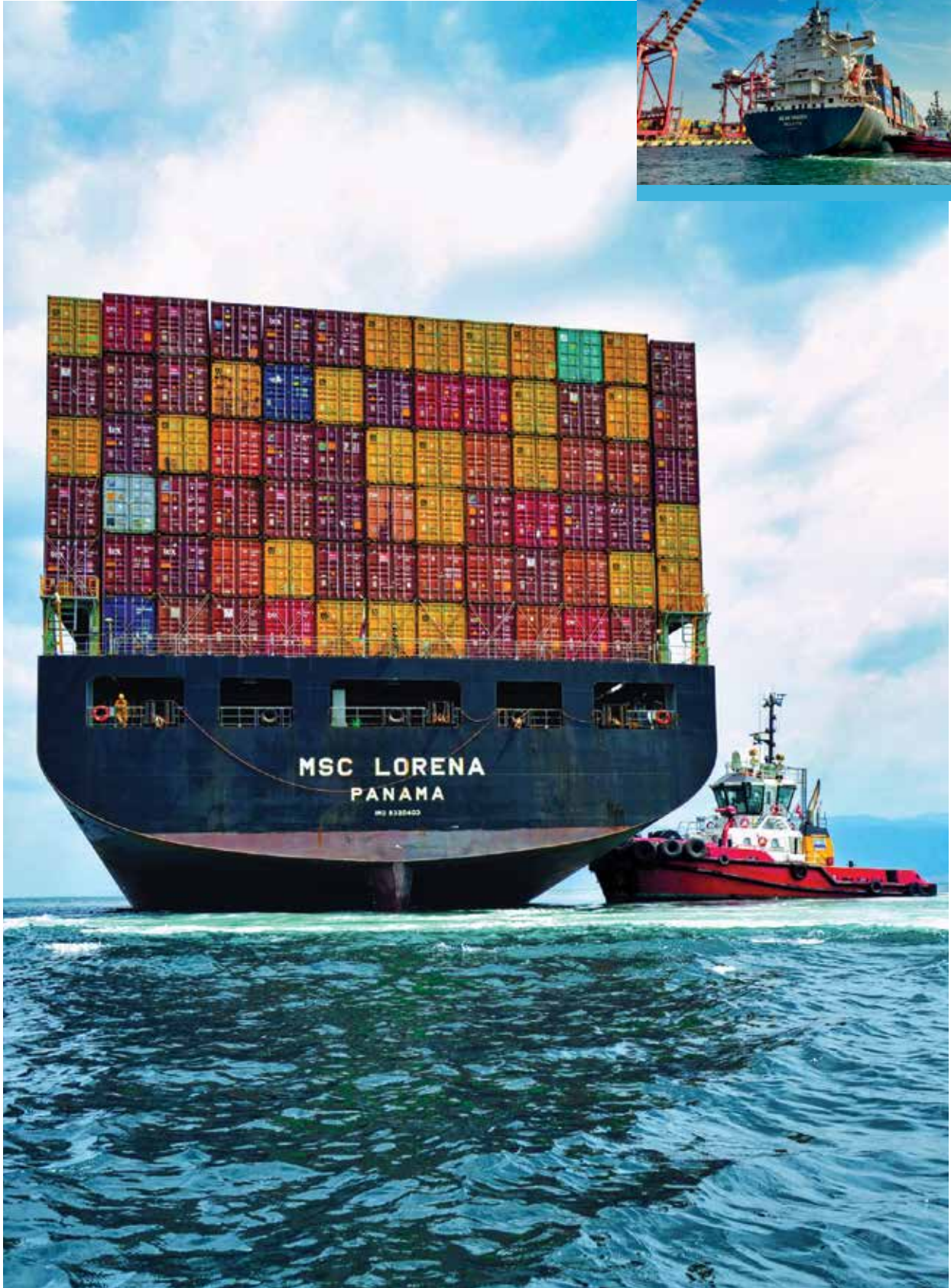
Toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamak ve kadınların bu sektöre yönelmelerini arttırmak için bir diğer hedef ise, başarı öykülerini ve ilham kaynaklarını görünür kılmak olmalıdır. Kadınlar ve erkekler arasındaki köprüyü ve bu görünürlüğü sağlamakta en büyük görev, odalara ve sivil toplum kuruluşlarına düşmektedir. Düzenlenecek eğitimlerle, etkinliklerle ve projelerle, gelişen ve değişen dünyadan örneklerin paylaşıldığı, başarı öykülerinin ve başarılı uygulamaların öne çıkarıldığı ilham kaynaklarının, öğrenilmiş çaresizlikleri de ortadan kaldıracığı bir gerçektir.

Bunlara ilave olarak, IMO'nun, kadınların liderlik becerilerinin geliştirildiği veya dünyanın belirli bölgelerinde, denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında, kadınların destekleneceği çeşitli programları vardır. WISTA INTERNATIONAL, IMO'daki danışmanlık statüsü gereği,

bu programlara destek vermektedir. Örneğin, WISTA ile IMO'nun ortak girişimi olan, The Maritime SheEO liderlik hızlandırıcı programı, deniz taşımacılığındaki karar alma sürecinde kadınların da yer alabilmeleri için kadınların liderlik donanımlarını artırmayı amaçlamaktadır. IMO, eğitim, danışmanlık ve ağ oluşturma (networking) fırsatlarını kapsayan liderlik programından yararlanmak için seçilen kadınlara sponsorluk sağlamaktadır. Program, başarıyla uygulanmaktadır.

Buna bir diğer örnek ise, yine IMO'nun, Mayıs 2023 de, Suudi Arabistan'ın Cidde şehrinde gerçekleştireceği, *ArabWomen in Maritime-Biofouling Management Workshop*, WISTA INTERNATIONAL'ın penalist ve moderatör desteği ile gerçekleştirilecektir.

Bu uygulamaların Türkiye'de de gerçekleştirilmesi, örnek alanlar ve konular seçilerek, sektördeki toplumsal eşitliğin önündeki engellerin kaldırılması için, IMO gibi uluslararası kurumlardan destek alınması hedeflenmelidir.



Modern & Güçlü filosu ile,
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde
50 yıla yaklaşan Sanmar deneyimi



sanmar.com.tr

5. BÖLÜM

LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN GÜNDEMİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ



5. BÖLÜM: LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN GÜNDEMİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ¹

Ulaştırma sektörünün en önemli altyapılarından ve lojistik üslerinden birisi olan limanlarımız, ulusal ve uluslararası gelişmelerden, yasal düzenlemelerden, gerilimlerden ve ekonomik değişimlerden doğrudan etkilenmektedir. Ekonominin büyüdüğü, uluslararası ticaretin önündeki engellerin kalktığı dönemlerde limanlardaki yük hacmi de artmakta, ekonominin daraldığı ve uluslararası ticarete dönük engellemelerin ortaya çıktığı dönemlerde ise limanlardaki yük hacmi de azalmaktadır. Ancak yük hacminin artması ve azalmasından daha önemli bir konu limanların etkin ve verimli çalışması, denizyolu taşımalarındaki ekonomik gelişmelere uygun şekilde gerekli olan yatırımları zamanında yapabilmesinin sağlanmasıdır. Bu ise ülkenin limancılık politikası ile yakından ilişkilidir. Limanların planlı bir şekilde gelişmesine ve büyümesine öncelik veren denizcilik politikalarının desteklenmesi ve hayata geçirilmesigerek yatırım gerekse de işletme aşamasında limanların karşılaştıkları sorunların ve sektörün darboğazlarının çözümüne yönelik ilgili kamu kurumlarınınçözüm odaklı hareket etmesi gibi politikalar limancılık sektörünün gelişmesine olduğu gibi ülke ekonomisine ve ülkenin rekabet gücüne de pozitif katkılar yapmaktadır.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) olarak 2024-2028 yıllarını kapsayan 12 Kalkınma Planı'nın Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu çalışmalarına aktif olarak katılım sağlanmıştır. Limancılık sektörüyle ilgili olarak her platformda gündeme getirilen sektörün darboğazları, sorunları ve çözüm önerileri rapor haline getirilmiş,Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu'nada sunulmuştur. Yıllardır değişik platformlarda TÜRKLİM tarafından gündeme getirilen, genel olarak her yıl sektör raporunda yer alan limancılık sektörünün çözüm bekleyen sorunları ve çözüm önerileri raporumuzun bu bölümünde özetlenmiştir. Ayrıca 06.02.2023 tarihinde yaşanan depremle birlikte limanların depreme hazırlıkları, depreme dayanıklı limanlar olgusu üzerinden konuyla ilgili gündem ve çözüm önerileri de ilave edilmiştir.

1. Limancılık Mevzuatın Sadeleştirilmesi, Güncellenmesi ve Hızlandırılması:

Gündem Konusu: Liman yatırımlarıyla ilgili olarak tasarım, projelendirme, fizibilite dosyası hazırlama, planlama, ÇED izni, onay, proje ve inşaa izni, inşaa ve işletmeye alma süreçlerine baktığımızda başta T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olmak üzere çok sayıda Bakanlığın ve Genel Müdürlüğün yerel ve merkezi birimleri ile yerelde belediyelerin dahil olduğu uzun, karmaşık ve zorlayıcı bir bürokrasi yaşanmaktadır. Tahminen bu sürecin minimum 2 yıl, maksimum 4 yıl olduğu görülmektedir.

¹ TÜRKLİM'in 12. Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu'na sunduğu rapordan alınmıştır.

Çözüm Önerileri: Dünyada olduğu gibi liman yatırımlarına ilişkin başta master planlar, proje, izin süreçleri de dahil olmak üzere liman ve kıyı tesislerinin kullanma ve işletme izinlerini de içerecek şekilde sürecin tamamını tek elden yöneterek bu görevleri icra edebilecek bir kamu otoritesi ne yazık ki bulunmamaktadır. Mevcut durumda etkin olan T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında bu sürecin sadece belli bir bölümünde yetkilendirilmiştir. Balıkçılık sektörünün T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı'na, marinaların T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na, limancılık ve tersanecilik gibi sektörlerin ise başta yukarıda belirtildiği gibi T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile birlikte çok sayıda Bakanlığın ve Genel Müdürlüğün sorumluluğu altında olması sonuçta sorunların bütünlük bir şekilde yönetilmesini ve sorunların tek elden çözülmesini sağlayacak bir kurumsallaşmayı mümkün kılmamaktadır.

Çok uzun yıllardır denizcilik sektörünün birçok alt kuruluşundan ve alt sektöründen Cumhuriyetin ilk kuruluş yıllarında da etkin olan Bahriye Vekaleti'ne (ya da Denizcilik Bakanlığı) benzer şekilde Türkiye'de bir "Denizcilik Bakanlığı" kurulması ile ilgili farklı görüşler ve öneriler de yapılmaktadır. Dünyada birçok ülkede içinde denizcilik sektörünü ve deniz ulaştırmasını da içerecek şekilde tüm ulaştırma modlarını kapsayan, bunlarla ilgili tüm süreci yöneten tek bir bakanlık veya otorite olduğu gibi özellikle denizcilik sektörüne özgü olarak, ilgili bakanlığın da içinde etkin bir şekilde yer aldığı, merkezi ve yerel idari birimlerin de içinde olduğu, yukarıda da belirtildiği şekilde limancılıkla ilgili tüm süreçleri yöneten, "Liman Yönetim Modeli" ya da "Port Authority" olarak tanımlanan ve görev yapan kuruluşlar bulunmaktadır. Maalesef dünyada olduğu gibi Türkiye'de yasal açıdan görevlendirilmiş benzer bir "Liman Yönetim Modeli" ve bu görevi yapacak bir "Port Authority" olmadığı gibi denizcilik ve limancılık sektörüyle ilgili tüm süreçlerin çok başlılıkla ve çok uzun süren karmaşık bir bürokrasi içinde yürütüldüğü görülmektedir.

Bu açıdan her ne kadar Denizcilik Bakanlığı kurulması gibi önerilerin ya da değerlendirmelerin daha uzun yıllar yapılacağı öngörülse bile Türkiye için en kısa ve en hayata geçirilebilir uygulamanın Türkiye'ye özgü bir "Liman Yönetim Modeli" çerçevesinde ve bölgesel bazda oluşturacak bir "Port Authority"nin kurulması olabilecektir. Böylelikle kurulacak bu liman otoritesiyle birlikte limanların temel sorunlarının ulusal liman politikalarına ve master planlara uygun olarak bölgesel ölçekte yerinde ve hızlı bir şekilde çözülmesini sağlayacak, bürokrasiyi azaltmakla birlikte tüm süreçleri hızlandırarak sektörün önündeki engelleri de kaldırmış olacaktır.

2. Liman Yatırımlarının Desteklenmesi, Sektöre Verilecek Teşvik ve Destekler:

Gündem Konusu: Limanlar ülkelerin dış ticaretinin ve sanayisinin rekabet gücünü de belirlediğinden, bununla birlikte ülkeye dönük yatırım cazibesini geliştiren en değerli ve en stratejik lojistik merkezlerdir. Pandemiden bu yana küresel gelişmelere

RUZGAR

“Marmara ve Karadeniz bölgelerinde dört liman işletmesinin elleçleme operasyonlarına Türkiye'nin en geniş Sennebogen makine parkıyla güç katmaya devam ediyoruz.”



Şekerpınar Mh. Muhsin Yazıcıoğlu Cd. No:13/1 Çayırova / Kocaeli
Tel: +90 262 744 90 00 • Fax: +90 262 744 90 02 • info@ruzgarcrane.com
www.ruzgarcrane.com

paralel olarak Türkiye’de de denizyoluyla taşınan yüklerin payı giderek artmaktadır. TÜİK’in de açıkladığı rakamlara göre dış ticarete konu taşımalarda tonaj olarak ithalat yüklerin %96’sı, ihracat yüklerinin ise %80’i denizyoluyla taşınırken, USD değer olarak hem ithalat hem de ihracat yüklerin %60’tan fazlası denizyoluyla taşınmaktadır. Bu oranların gelecek yıllarda daha da artacağı beklenmektedir. Ekonomisi, çevreci özellikleri ve taşıma maliyetleri açısından denizyolunun üstünlüğü diğer taşıma modlarına göre giderek açılmakta, denizyolunun payı giderek artmaktadır. Bu yönüyle denizyolu taşımacılığının ana merkezleri olan limanlar ülkelerin küresel rekabetteki en stratejik lojistik merkezleri haline gelmektedir. Ayrıca bir ülkenin sanayisinin ve özellikle ihracatının rekabet gücünün artması ilgili ülkenin yurtdışından yatırım çekme cazibesini de güçlendirmektedir. Tüm bu ekonomik gelişmeler açısından da liman yatırımlarının önemi son derece artmıştır.

30.11.2022 tarihli, 32029 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan “Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Cumhurbaşkanlığı Kararı”na baktığımızda; ilgili karar ile halihazırda yürürlükte olan 15.06.2012 tarihli ve 2012/3305 sayılı “Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar”ın “Stratejik Yatırımlar” bölümünün 8. Maddesine yeni bir fıkra eklendiği görülmektedir. Karara eklenen yeni fıkraya baktığımızda; “**(7) Endüstri bölgelerinde gerçekleştirilecek asgari üç milyar Türk Lirası tutarındaki liman ve depolama tesisi yatırımlarının stratejik yatırım olarak desteklerine karar verilebilir. Bu yatırımlar için birinci fıkradaki koşullar ve üçüncü fıkradaki Komisyon değerlendirmesi aranmaksızın teşvik belgesi düzenlenir.**” ibaresi yer almaktadır.

Bu düzenleme sadece Türkiye’de sayısı sınırlı olan Endüstri Bölgeleri için yapılmıştır ki bu bölgelerdeki liman tesisleri Türkiye’deki toplam liman kapasitesinin sadece küçük bir bölümünü oluşturmaktadır. Ayrıca sadece Endüstri Bölgeleri için çıkarılan bu düzenleme bu bölgelerin dışında inşa edilmesi ve kapasite açısından geliştirilmesi gerekli olan liman yatırımlarının desteklenmesinde de haksız bir rekabete yol açmaktadır.

Çözüm Önerileri: Ülkemizin dış ticaretinin büyümesi, ülke rekabetinin geliştirilmesi, başta sanayi ve ticari yatırımların daha büyümesi için liman yatırımlarının;

a) “**Stratejik Yatırımlar**” olarak kabul edilerek başta faiz desteği ve hibe olmak üzere mevcut durumda stratejik yatırımlara verilen tüm devlet desteklerinin ve teşviklerinin liman yatırımlarına da verilmesi önem kazanmaktadır.

b) Limanlar yatırımları pahalı ve yatırılan sermayenin geri dönüş süresi de uzun olan yatırımlardır. Bu nedenle de liman yatırımlarındaki talepler sınırlı kalmakta ve bunun en büyük olumsuz etkisi ise Türk sanayisine olmaktadır.

Liman yatırımlarını özendirmek amacı ile mutlaka yatırım ve işletme teşvikleri ve destekleri uygulamaya konulmalıdır.

c) Liman hizmetlerinin bir “**Hizmet İhracatı**” işlemi sayılarak ihracatçılara verilen tüm yasal destek ve teşviklerden liman işletmelerimizin de yararlanması gereği ortaya çıkmaktadır.

d) Kıyılarımız yoğun ve düzensiz yapılaşmanın işgali altındadır. Liman yatırımlarına uygun kıyı alanlarda ise geri saha mülkiyetinin yatırımcıya ait olmaması durumunda deniz dolgusuyla liman yatırımlarının yapılması neredeyse imkansızdır. Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında olup devletin hüküm ve tasarrufunda bulunan kıyı ve deniz alanında dolgu ile kazanılan alanlar üzerinde uygun liman yatırımlarına ilişkin kolaylaştırıcı ve hızlandırıcı düzenlemeler yapılmalıdır.

e) Günümüzün en önemli gündemi başta yenilenebilir enerji yatırımları olmak üzere yeşil dönüşüm, limanlarda gelen gemilere limandan enerji temini (Cold-Ironing/OnShore Power Supply), dijitalleşme ve teknolojik yatırımların da stratejik yatırımlar kapsamında “**Özel Yatırım Teşvikleri**” çerçevesinde desteklenmesi önemlidir. Yine bu gelişim ve dönüşüm çerçevesinde başta yeşil dönüşüm hedeflerine uygun olarak mevcut limancılık mevzuatının sadeleştirilerek güncellenmesi, küresel gelişmelere uygun olarak yeşil dönüşümle ilgili mevzuatın ve yasal süreçlerin bu yatırımları destekleyecek özel bir teşvik, hibe ve destekleme sistemi içinde acil ve hızlı bir şekilde ele alınmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

3. Yatırımların Önünün Açılması İçin Sözleşme Sürelerinin Uzatılması:

Gündem Konusu: Planlama, proje, izin ve inşaa süreleriyle birlikte inşa edilen liman tesisinin işletmeye alma süresi de öngörüldüğünde yaklaşık asgari 2-4 yılı bulan liman yatırımlarının hızlandırılması, desteklenmesi ve kolaylaştırılması ülkemizin ihtiyaç duyduğu liman kapasitesinin zamanında hayata geçirilmesi için son derece önemlidir. Liman yatırımlarının cazip hale getirilmesi için halihazırda faaliyette olan limanların mevcut kullanım ve/veya işletme sözleşmelerinin ilgili sözleşme sürelerinin sonlamasının çok öncesinde uzatılması gerekli hale gelmiştir. Hem özelleştirilmiş hem de özel limanlar içinde sözleşme süreleri kısalan (10 yıldan daha az) limanların kalan süreleri içinde ekonomik açıdan da ilave yatırım yapabilmeleri kesinlikle mümkün görülmemektedir. Yatırım yapmaları için ilgili limanların mevcut sözleşme sürelerinin sonunun beklenmesi ise ülkemizin ihtiyacı olan liman kapasite artışlarının zamanında yapılamamasına yol açacak, böylelikle limanlarda gelecekte yaşanacak darboğazlar ve beklemler ülke dışı ticaretimizin maliyetini arttıracak gibi ülkemizin, sanayimizin ve ihracatımızın rekabet gücü de ciddi anlamda olumsuz etkilenecek, sonuçta bu durum Türkiye'nin kalkınmasına ve gelişmesine olumsuz yansıtacaktır.

Türkiye'deki limanlara baktığımızda iki tanesi (TCDD Haydarpaşa Limanı ve TCDD İzmir Limanı) hâlihazırda kamu tarafından işletilmektedir. Toplamda faaliyette olan

Become the king of dry bulk

With powerful cranes handling more than
1,000 tonnes per hour, 24/7, featuring
low maintenance and high life cycles.
www.liebherr.com

LIEBHERR

Maritime cranes

192 limanın 17 adedi TDİ'den 5 adedi ise TCDD'den 4046 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde işletme hakkı verilmesi/devri yöntemiyle Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından özelleştirilerek özel sektörün işletmesine geçmiştir. Ayrıca ülkemizde üç tane de T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle ihalesi yapılan, yine özel sektör eliyle inşa edilen liman tesislerini de dahil ettiğimizde Türkiye'de mevcut liman kapasitelerinin yaklaşık %13'ü kamudan özelleşen limanlarımız iken, %87'sini ise bütünüyle özel sektör eli inşa edilip işletilen limanlar oluşturmaktadır. Bu açıdan durum baktığımızda halihazırda özelleşen limanlara yatırım yaparak işletenlerin de özel sektör olduğunu öngördüğümüzde Türkiye'de limancılığın bugünlere gelmesinde özel sektörün son derece önemli bir rolü bulunmaktadır. Bu durumun gelecekte de bu şekilde devam edeceği öngörülmektedir.

Özel limanlarımız için geçerli olan kullanım sözleşmeleri yürürlükte olan "*Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Kanun ve Yönetmelik*" çerçevesinde ilgili özel liman işletmeleriyle Milli Emlak Genel Müdürlüğü arasında imzalamakta, yine Milli Emlak tarafından konu ile ilgili yayınlanan ve halihazırda yürürlükte olan Tebliğler çerçevesinde süreç yönetilmektedir.

Türkiye'de kullanım sözleşmelerinin uzatılması ile ilgili yaşanan bir örnek 2016 yılında Tuzla'da bulunan tersanecilik sektörü için TBMM'de yapılan düzenlemedir. Tersanelerimiz de bir kıyı tesisi olarak Milli Emlak ile imzalanmış kullanım sözleşmelerine sahiptirler. 22 Kasım 2016 tarihli, 29896 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren, 4706 sayılı "*Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*"una eklenen Geçici 20. Madde ile tersanelerimizin kalan kira sürelerinin bitmesine 18 yıl kala kullanım sözleşmeleri 49 yıla çıkarılmıştır. İlgili kanuna eklenen Geçici 20. Madde aşağıdadır;

"*Geçici Madde 20 - (Ek: 31/10/2016-KHK-678/29 md.; Aynen kabul: 1/2/2018-7071/28 md.) Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce Hazinenin özel mülkiyetindeki veya Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazlar üzerinde tersane, tekne imal ve çekek yeri (yat çekek yeri hariç) yatırımı yapılmak amacıyla lehine irtifak hakkı tesis edilen ve/veya adına kullanma izni verilen yatırımcılar tarafından Bakanlığa başvurulması ve bu Kanunun ek 2 nci maddesinin beşinci fıkrasında belirtilen şartların yerine getirilmesi halinde yeni sözleşme düzenlenmek suretiyle bu yatırımcılar lehine bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren geçerli olmak üzere irtifak hakkı ve/veya kullanma izni bedeli alınmaksızın toplam yıllık hasıllardan binde bir oranında pay alınarak kırk dokuz yıl süreli bağımsız ve sürekli nitelikli irtifak hakkı tesis edilir ve/veya kullanma izni verilir. Yatırımın tamamlanması sonrasında irtifak hakkı ve/veya kullanma izni Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının*

uygun görüşü ve Bakanlığın izni ile devredilebilir. Bu Kanunun ek 2'nci maddesinin beşinci fıkrası kapsamında yatırımcılardan 18/4/2013 tarihinden sonraki dönem için tahsil edilmiş olan ecrimisiller alınacak hasılat paylarından mahsup edilir.”

TBMM'de yapılan bu düzenleme ile 18.04.2013 tarihinden sonraki dönem için tersanelerden tahsil edilmiş olan ecrimisiller ilgili değişiklik sonrasında tahsil edilecek hasılat paylarından mahsup edilmiş, tersanelerimizin geleceklerini daha iyi görmesine, daha iyi plan yapmasına ve kredi saygınlıklarının artırmasına imkân sağlamış, böylelikle ortaya çıkan bu yeni avantajlarla birlikte Türkiye'deki tersane yatırımları da hızlı bir şekilde artmıştır. Tuzla'dan sonra Yalova-Altınova bölgesinde kümelenen tersanecilik sektörünün bugünkü başarılı ihracat performansının arkasında o dönem verilen bu düzenlemenin ve devlet desteğinin çok büyük bir payı vardır.

Yukarıda da belirtildiği üzere belli bir süre dahilinde işletme hakkı devri yoluyla halihazırda özelleşen limanların süre uzatımlarıyla ilgili TBMM'de çeşitli düzenlemeler yapılmaktadır. Türkiye'deki liman kapasitesinin %87'sini oluşturan ve Milli Emlak ile kullanım sözleşmeleri imzalayan özel limanlarımızın kullanım sözleşmelerinin uzatılması da son derece önem kazanmaktadır. Özel limanlarımızın gelişmesine ve büyümesine imkân verecek şekilde bu yatırımların planlanmasının ve hayata geçirilmesinin önünde en büyük engellerden birisi de yatırımcılar ile Milli Emlak Genel Müdürlüğü arasında imzalanan kullanım sözleşmelerinin sürelerinin giderek kısalması ve özel sektör liman yatırımcılarının talepte bulunduğu yer ile geri sahadaki haklarının birlikte gözetilerek, bu yatırımcılara irtifak hakkı veya kullanma izni önceliği verilmesine yönelik herhangi düzenlemenin ve/veya genelgenin bulunmamasıdır.

08.10.2016 tarihli, 29851 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Milli Emlak Genel Tebliği (Sıra No: 373) ile hazinenin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ve/veya devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler üzerinde yeni yapılacak yat limanları ile yatlara ve özel teknelere bağlama ve barınma hizmeti verecek yeni iskele, yanaşma yeri ve rıhtım niteliğindeki kıyı yapılarının yapılması amacıyla yatırımcılar lehine tesis edilecek irtifak hakkı ve/veya verilecek kullanma izinleri hakkındaki işlemlere ilişkin usul ve esaslar düzenlenmiştir.

İlgili Tebliğin “İhale usulü” başlıklı 6. Maddesine baktığımızda;

6.1. Bakanlık tarafından Hazine taşınmazları üzerinde irtifak hakkı tesis edilmesi ve/veya kullanma izni verilmesine ilişkin ihale işlemleri, ikinci fıkrada yer alan istisnalar dışında Kanunun 17 nci maddesinde belirtilen ilanlar yapılmak suretiyle, Kanunun 51 inci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendine göre pazarlık usulüyle yapılır.

6.2. Tesis yapılması amacıyla talepte bulunulan alanların geri sahasında talep

sahibi yatırımcının mülkiyetinde olan, yasal bir hakka istinaden fiilen kullanımında bulunan veya bu yatırımcıya daha önce Bakanlıkça kiralanan veya irtifak hakkı tesis edilen ya da kullanma izni verilen Hazine taşınmazı bulunması, bu alanların yapımı talep edilen tesis ile plan ve proje bütünlüğü taşıyor olması ve birlikte kullanılmasının zorunlu olduğunun tespit edilmesi durumunda talep sahibi yatırımcıya, Kanunun 17 nci maddesine göre ilan yapılmaksızın doğrudan irtifak hakkı tesis edilebilir ve/veya kullanma izni verilebilir.”denilmektedir.

Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan 373 nolu tebliğ ile birlikte talepte bulunulan alanların geri sahasında talep sahibi yatırımcının mülkiyetinde olan, yasal bir hakka istinaden fiilen kullanımında bulunan veya bu yatırımcıya daha önce Bakanlıkça kiralanan veya irtifak hakkı tesis edilen ya da kullanma izni verilen Hazine taşınmazı bulunması, bu alanların yapımı talep edilen tesis ile plan ve proje bütünlüğü taşıyor olması ve birlikte kullanılmasının zorunlu olduğunun tespit edilmesi durumunda talep sahibi yatırımcıya, Kanunun 17 nci maddesine göre ilan yapılmaksızın doğrudan irtifak hakkı tesis edilebilir ve/veya kullanma izni verilmesi işlemleri de kolaylaştırılmıştır.

Çözüm Önerileri: Bilindiği üzere halihazırda özelleştirilmiş olan limanların işletme sürelerinin uzatılmasıyla ilgili olarak TBMM’de düzenlemeler yapılmıştır.

Konuya özel limanlar açısından bakarsak; hazinenin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ve/veya devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler üzerinde yapılacak liman yatırımlarında, talepte bulunulan alanların geri sahasında yatırımcının mülkiyetinde olan, yasal bir hakka istinaden fiilen kullanımında bulunan veya bu yatırımcıya daha önce Bakanlıkça kiralanan veya irtifak hakkı tesis edilen ya da kullanma izni verilen hazine taşınmazı bulunması durumunda herhangi bir şekilde ilan yapılmaksızın irtifak hakkı veya kullanma izni verilebileceği ya da ilgili kullanıcının öncelikli olacağı hususunun özel sektör limanları yönünden de düzenlenmesi, böylelikle sürenin uzatılıp uzatılmayacağına dair ortaya çıkan belirsizliği kullanım süresinin bitmesinden çok daha önceden giderilmesi ve böylelikle liman yatırımlarının devamlılığın sağlanması söz konusu olabilecektir. Bunun için tersanecilik sektörüne yapıldığı gibi TBMM’de limancılık sektörüyle ilgili de bir kanun ya da mevzuat düzenlemesi yapılabileceği gibi bu düzenlemeye ek olarak Milli Emlak tarafından çıkarılacak bir Tebliğle süreç yasal açıdan daha açık ve kamu yararına düzenlenebilecektir.

Türkiye’de faaliyette olan özel limanların durumuna baktığımızda nerede ise özel limanların tamamının kiralanan veya irtifak hakkı tesis edilen ya da kullanma izni verilen iskele veya liman tesisinin hemen arkasında bulunan arazinin mülkiyetine sahip olduğu görülmektedir. Bu durum yukarıda da belirttiğimiz şekilde TBMM’de limancılık sektörüyle ilgili de bir kanun ya da mevzuat düzenlemesine ek olarak Milli

Emlak tarafından hazırlanacak Tebliğin özel limanların nerede ise tamamının kullanım sürelerinin uzatılmasıyla ilgili sorununu kısa süre içinde çözebileceği, böylelikle limanların mevcut kullanım sözleşmelerinin sürelerinin sonunu beklemeden bugünden yeni yatırımlara başlayabileceği bir kolaylık ve avantaj da sağlayacaktır.

4. Liman Hizmetlerinin ve Liman Tarifelerinin Piyasa Mekanizması İçinde Düzenlenmesi:

Gündem Konusu: Son yıllarda limanlarda gemilere ve yüklere verilen hizmet tarifelerine müdahalelerin sıklığı, tarifelerin enflasyon, maliyet ve tarifeyi belirleyen diğer gerçekler dikkate alınmadan düşürüldüğü, küresel liman piyasasındaki tarifelerden farklı olarak Türk limanlarının çok daha ucuz ve rekabet edemez hale getirildiği görülmektedir. Belirlenen tarifelerin ise başta yakın çevremizdeki benzer ülkelere ve dünyanın farklı bölgelerindeki limanlarda uygulanan tarifelerin çok altında kalması nedeniyle limanlarımızın gelir kayıpları ve zararlar yaşamasına yol açıldığı gibi dünya limanlarıyla karşılaştırıldığında Türkiye limanlarının son derece düşük tarifelere zorlandığı görülmektedir.

Diğer taraftan konuya farklı bir açıdan baktığımızda; dünyada liman altyapıları ve diğer temel yatırımların liman otoritesi modeli içinde ağırlıklı kamu eliyle yapıldığı, liman şirketlerinin ise birer işletmeci olarak sadece üst yapıları ve ekipmanları tamamlayarak kendilerine yasal çerçeve içinde verilen sürelerde ilgili limanları işlettiği görülmektedir. Türkiye’de ise limanların tüm alt ve üst yapılarının ağırlıklı olarak özel liman yatırımcıları tarafından inşa edildiği, bu duruma rağmen dünya limanlarının altında tarifelerle çalışmaya zorlandığı açıktır. Bu durum limanlarımızı küresel liman piyasasında haksız bir rekabete zorlamakta ve limanlarımız gelir kayıpları yaşamaktadır. Büyük ölçekli yatırım tutarları gerektiren, fizibilitenin geri dönüş süresi ise çok uzun olan liman yatırımlarının cazip hale gelebilmesinin önemli bir koşulu da limanların tarifelerinin serbest ve düzgün bir şekilde işleyen bir piyasa sistemi dahilinde ve küresel liman piyasasına uygun olarak serbest bırakılması, mümkün olduğunca tarifelere müdahaleden kaçınılması, liman tarifelerinin yeni bizzat limanlar tarafından belirlenmesi olmalıdır.

Bununla ilgili örnek uygulama 11.12.2020 tarihli, 31331 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Kıyı Tesislerinde Gemilere Verilen Hizmetlere İlişkin Tebliğ”dir. Kıyı tesislerinde gemilere verilen hizmet kalemlerinin taban veya tavan ücretlerinin belirlenmesine ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek olan bu Tebliğin “Genel hükümler” başlıklı 5. Maddesine baktığımızda,

5.1. Gemilere verilen hizmet kalemleri, kıyı tesisleri tarafından belirlenir.

5.2 Bu Tebliğ kapsamındaki kıyı tesislerinde uygulanan tarifelerde rekabeti engelleyici

hususlar tespit edilmesi halinde, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamakla sınırlı olmak üzere gemilere verilen hizmet kalemleri ve hizmet tarifeleriyle ilgili, İdare tarafından düzenleyici ve denetleyici gerekli tedbirler alınarak tavan ve taban fiyat Bakanlık Makamı onayıyla belirlenebilir.” denilmektedir.

Yine ilgili Tebliğin “Kıyı tesisinin sorumlulukları” başlıklı 6. Maddesinde; “(1) Kıyı tesisi, gemilere verilen hizmet kalemlerinin yer aldığı tarife listesini ve hizmetlerin kapsamını kurumsal internet sitesinde yayımlar.” denilmektedir.

İlgili Tebliğden de görüldüğü üzere limanlarda gemilere verilen hizmet kalemleri, kıyı tesisleri tarafından belirlenmekte ve belirlenen bu tarife web sitesinde yayınlanmaktadır. Tarifelerle ilgili olası bir şikayet ya da kontroller web sayfalarındaki tarifelere göre ilgili idare tarafından yapılmakta, gereğinde idari para cezaları da verilerek web sitesindeki tarife belirlenebilmekte ya da değiştirilmektedir.

Yukarıdaki Tebliğden de görüldüğü üzere piyasadaki tarifelere müdahale yerine yaşanan yüksek tarife şikayetlerinin şikayete konu olan kıyı tesisi bazında incelenmesinin daha doğru olacağı görülmektedir. Ayrıca Türkiye’de de yüksek tarife uygulayan limanlarla ilgili liman bazında hem ilgili Bakanlık hem de Rekabet Kurulu aracılığıyla incelemeler kolaylıkla yapılabilmekte, idari para cezaları ya da rekabeti bozucu cezalar kesilebilmekte, ilgili tarifeler piyasaya uygun hale getirilebilmektedir. Mevcut mevzuatlar ilgili idarelere gerekli olan yetkileri vermektedir. Liman altyapıları geliştikçe limanlarımız rekabet ettiği dünya limanlarına uygun şekilde faaliyet yürütmekte, tarifeler piyasanın ihtiyaçlarına göre olması gerektiği gibi işlemektedir. Yapılan her müdahale sektöre zarar vererek yatırım yapma kabiliyetini engellemektedir.

Çözüm Önerileri: Başta T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile T.C. Ticaret Bakanlığı, Gümrükler Genel Müdürlüğü olmak üzere limanlarda gemilere ve yüklere verilen hizmetlerle ardiye, kontrol, muayene vb. tarifeleri dışında yine limanlarda farklı kurum ve kuruluşlar tarafından belirlenebilen tarifelerin ilgili bakanlıklara, kurum ve kuruluşlara önceden yapılacak bildirimlere istinaden bizzat limanlar tarafından belirlenmesi ve devamında da limanların web sitelerinde yayınlanması en sağlıklı ve küresel piyasa şartlarına en uygun bir model olacaktır. İdarenin tarifelerle ilgili yapacağı denetim ve kontrollerde bizzat limanlar tarafından belirlenen ve web sitelerinde açıklanan tarifeler ile bu tarifelerin hayata geçirilip geçirilmesinin kontrolü ve denetimi kolaylaşacağı gibi, böylelikle bizzat limanlar tarafından müşterilerine uygulanan liman tarifeleri limancılık piyasasının serbest piyasa koşulları içerisinde çalışmasının yasal zemini de ortaya çıkarabilecektir.

5. Liman Yönetim Modeli ve Yasal Çerçevenin Hazırlanması:

Gündem Konusu: “Liman Yönetim Modeli” ya da “Liman Otoritesi” başta AB olmak üzere birçok gelişmiş ülkede ulusal kanun ve düzenlemelerle belirlenmiş olup, amacı liman altyapısının idaresi ve yönetimi ile liman veya liman sistemi içerisindeki farklı işletmecilerin faaliyetlerinin koordinasyonu ve kontrolünü yapan resmi bir kuruluş niteliğindedir. Genel olarak merkezi ve yerel idarelerin teşekkülünden meydana geldikleri görülmektedir. Liman otoritesi birden çok farklı birimi içerebileceği gibi birden fazla limandan da sorumlu olabilmektedir.

Limn otoritelerinin görevlerine baktığımızda; kamu emniyeti ve güvenliği, çevre, sağlık ve denizcilik ile ilgili konvansiyon ve yasalara uyma, liman yeri seçimi ve yatırım planlaması, her türlü izin, onay ve projelendirme yetkileri, deniz operasyonlarının gözetimi ve limanın pazarlama ve tanıtım faaliyetlerini gerçekleştirmektir Liman otoritelerinin görevleri genel olarak 3 başlık altında toplanmaktadır: “arazi sahibi”, “düzenleyici” ve “işletmeci”. Liman otoritelerinin düzenleyici görevleri; yasa ve düzenlemeleri uygulama, emniyet ve güvenliği sağlama, politika belirleme iken, işletmeci görevleri; limanlar tarafından sunulan hizmetlere ilişkin görevlerden oluşmaktadır. Limanlarda arazi sahibi olarak ise liman otoriteleri altyapı, üstyapı, genişleme, kapasite artışı, proje, izin, onay ve liman faaliyetlerine ilişkin görevlere sahiptirler.

Bu yönüyle baktığımızda Liman Yönetim Modeli’nin hayata geçirilmesiyle ortaya çıkan Liman Otoritesinin kamu adına hareket ettiği, arazinin sahibi olarak liman projelerini geliştirdiği ve tüm altyapıları finanse ederek planladığı, projelendirdiği ve yaptığı, limanın genişleme alanlarını rezerve ettiği ve planladığı, liman içinde terminal bazında kıyı tesislerini üst yapılarını geliştirmek ve belirlenmiş süreler içinde işletmek üzere (Concession) özel yatırımcılara ve liman şirketlerine veya operatörlerine devrettiği görülmektedir.

Örnek olarak vermek gerekirse; Yunanistan’daki Pire Liman Otoritesi’nin Pire limanının konteyner terminalini 707 milyon dolar da yatırım yapma ve limanın kargo kapasitesini üçe katlama beyanı karşılığında 35 yıllığına işletmek üzere Çin’in kamu şirketi olan COSCO’ya vermesi gösterilebilir. Bu işletme devirlerinde liman için bir satış bedeli değil, yatırım şartıyla bir işletme devri yapılmaktadır. Bu model halihazırda AB’deki birçok ülkeye bu şekilde uygulanmaktadır.

Türkiye’de ise mevcut kapasitenin %13’ünü oluşturan TDİ ve TCDD’ye ait olan kamu limanları satış bedeli üzerinden özel yatırımcılara işletme hakkı yoluyla devir edilirken liman kapasitesinin %87’ini oluşturan özel limanların tüm alt ve üst yapıları yine özel

GELECEĞİ BİRLİKTE ÜRETİYORUZ



Atakaş Liman İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş.
Azgınlık Mah. 21. Sok. No: 9 (isk. 2 OSB)
İskenderun 31200 Hatay, Turkey

Tel : 0326 656 35 35 Pbx - Fax : 0326 656 35 43
ticaret@atakasliman.com.tr

Akdeniz V.D. 095 030 3784 Ticaret Sic. No : 12545
Mersis No : 6361 3968 5168 9746



sektör tarafından inşa edilmiştir. Bu açıdan dünyada hayata geçirilen Liman Yönetimi ya da Liman Otoritesi kamu emniyeti ve güvenliği, çevre, sağlık ve denizcilik ile ilgili konvansiyon ve yasalara uyma, liman yeri seçimi ve yatırım planlaması, her türlü izin, onay ve projelendirme yetkileri, deniz operasyonlarının gözetimi ve limanın pazarlama ve tanıtım faaliyetlerini gerçekleştirme gibi yetkiler açısından Türkiye'deki mevcut limancılık sektörünün yapısına uygun değildir. Dünyadan farklı olarak limanların çok büyük bir bölümü halihazırda özel sektöre eliyle inşa edilmekte ve işletilmektedir. Bu açıdan devletin liman altyapılarına katkısının olmadığı mevcut durumuna Liman Yönetim Modeli'nin Türkiye'deki sektörün mevcut duruma uygun olarak farklı bir şekilde kurgulanması gerekliliği de ortaya çıkmaktadır.

Bu açıdan konuya baktığımızda, Türkiye'de limanların toplu halde olduğu körfez bölgeleri (İskenderun, Kocaeli, Gemlik, Aliğa vb.) başta olmak üzere liman yönetim modelinin hava, körfez bazında özellikle gelecek limancılık sektör hedeflerini hayata geçirebilmek, liman yatırımlarının, planlama, projelendirme, izin ve onay işlemleriyle gereğinde imar planları hazırlama, kamulaştırma ve ÇED izinleri dahil tamamını içerecek şekilde yapılandırılması, bu görevleri yapacak şekilde yasal bir statüye kavuşmasının da gerekliliği görülmektedir.

Türkiye'de planlı ve yasal açıdan her türlü izin ve onaydan geçmiş sanayi parseli ve yatırım alanı sağlanmasında T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Endüstri Bölgeleri mevzuatı önemli derecede hız ve kolaylıkla sağlayarak çözüm sağlayabilmektedir. İçinde hızlı ve stratejik ülke hedefleri açısından kamulaştırma görevleri de olan bu uygulamalar özellikle halihazırda karada genişleme imkanları giderek kısıtlanan ve kentsel alanlarla çevrelenen liman bölgelerindeki mevcut geri sahaların, kamu alanlarının ve kullanılmaya uygun arazilerin kamulaştırılıp projelendirilmesine de katkı sağlayabilecektir.

Çözüm Önerileri: Yukarıda da değindiğimiz gibi Türkiye'de oluşturulması planlanan Liman Otoritesi Modeli için birçok farklı kurumun (kamu/özel sektör) katılımıyla ortak çalışmalar ve araştırmalar yapılmalıdır. Türkiye'de liman altyapı ve diğer yatırımlar özel sektör sermayesi ile yapıldığından hayata geçirilmesi öngörülen Liman Otoritesi'nin "Özel Bir Liman Otorite Sistemi" çerçevesinde ve Türkiye'ye özgün bir şekilde geliştirilmesi şarttır. Yine liman otoritesi sisteminin uygulanması, limanlarda görev yapan yetkili kamu makamlarının bazı yetkilerini liman otoritesine devretmesini gerektirebilecektir. Bu nedenle konuya bütüncül açıdan bakıldığında limancılık sektörüyle ilgili birçok bakanlığın ve kurumun yetki ve görevlerini de devir alacak şekilde yasal bir mevzuata tabi olması zorunlu hale gelmektedir. Özellikle liman yönetim modelinin limanların ülkemizin 2050 hedefleri doğrultusunda gelişmelerinin sağlanması, yeni liman yatırımlarının önünün açılması açısından son derece etkin rolü de olabilecektir.

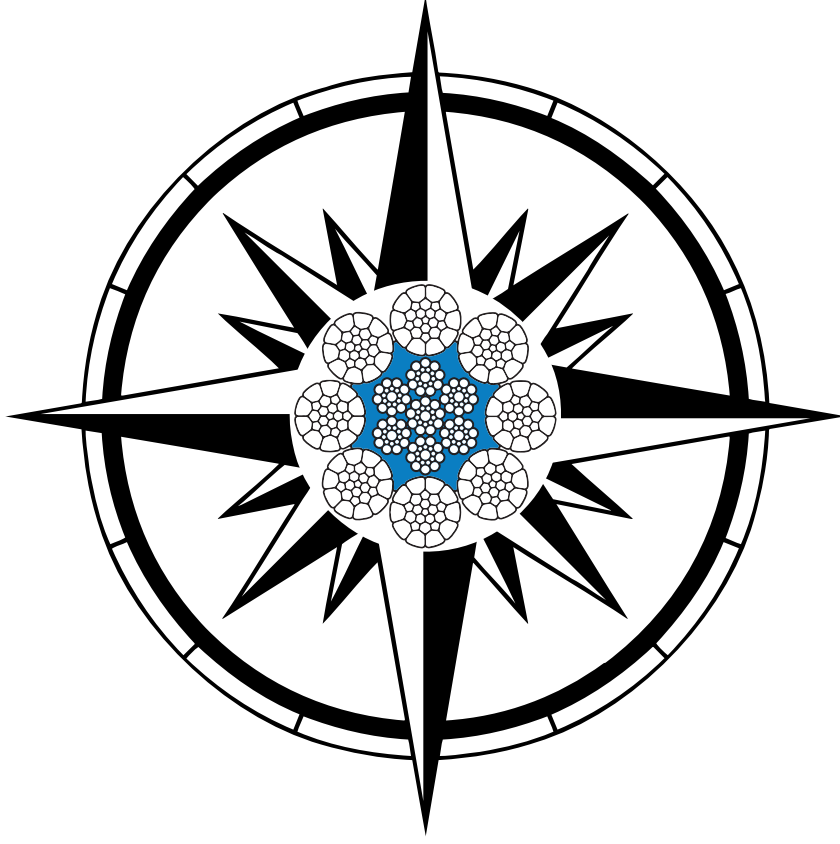
6. Limanlara Demiryolu Bağlantılarının Yapılması ve Liman Geri Sahalarının Düzenlenmesi:

Gündem Konusu: Başta limanların toplu halde olduğu körfez bölgeleri (İskenderun, Kocaeli, Gemlik, Aliğa vb.) olmak üzere halihazırda karada genişleme imkanları giderek kısıtlanan ve kentsel alanlarla çevrelenen liman bölgelerindeki mevcut geri sahaların, kamu alanlarının ve kullanılmaya uygun arazilerin güncellenecek ve yeniden hazırlanacak Limanlar ve Lojistik Master Planı'na uygun şekilde sektörün 2050 hedeflerine uygun olarak bugünden projelendirilip kamulaştırılarak kamu yararına uygun şekilde intermodal ve kombine taşımacılığın ihtiyaçları için kullanılması, bu geri sahalar içinde demiryolu, karayolu aktarım ve lojistik merkezlerin oluşturulması, yine ihtiyacı olan liman tesislerine tahsisi ile sektörün büyüme hedefleri doğrultusunda kullanılması önem kazanmaktadır. Bu açıdan aynı dönem için kalkınma planları yapılan sanayi merkezleri ve bölgeleri, OSB'ler, endüstri bölgeleri, nitelikli sanayi bölgeleri, serbest bölgeler vb. gibi sanayi ve üretim alanlarıyla liman bölgelerinin planlama ihtiyaçları bütüncül ve birlikte ele alınmalı, böylelikle Türkiye'nin 2050 hedeflerine uygun planların ortaklaştırılmasıyla lojistik ve liman projelerinin bugünden hazırlanmasında fayda olacaktır.

Çözüm Önerileri: Mevcut limanların etkinliğinin ve verimliliğinin artırılmasının şartlarından birisi de limanın hinterland ile olan bağlantılarının güçlendirilmesidir. Günümüzde limanlarımızın önemli bir bölümü kentsel yerleşim alanları içerisinde yer almaktadır. Limanlara kesintisiz yük akışını sağlayacak ana karayolu arterleri ve demiryolu bağlantıları için gerekirse kamulaştırma yapılarak yeni karayolu ve demiryolu hatları yapılmalıdır.

Türkiye'nin 2050 hedeflerini hayata geçirebilmek ve bu gelecek hedefleri içinde mevcut limanların ve gelecekte inşa edilmesi planlanan limanların geri sahalarının limancılık sektörünün ve lojistiğin gelecek büyüme ihtiyaçları için rezerv edilerek ülke ve kamu yararına kullanımını sağlamak için yukarıda değinilen Liman Yönetim Modeli çerçevesinde oluşturulacak liman yatırım veya endüstri bölgeleri gibi kurumsallaşmaların etkin bir rolü olacağı gibi limanların stratejik yatırım olarak kabulüyle birlikte liman yatırımlarının devlet desteğine alınmasıyla da bu sürecin önü açılacaktır. Bu çerçevede hazırlanacak Limanlar Master Planları ve benzer planlar dahilinde hızlı ve etkin kamulaştırmalarla bu alanların limancılık ve lojistik sektörünün gelecek hedefleri için planlanarak projelendirilmesinin önü açılacaktır. Böylelikle ülkemizin sanayileşme ve büyüme hedefleri doğrultusunda hem mevcut limanların modernizasyonu ve kapasite artışlarının önü açılacak, hem de bu geri sahaların rezerve edilerek sektörün ihtiyaçlarına uygun planlanmasıyla birlikte hem mevcut ve hem de yeni limanların gelecekteki büyüme hedeflerinin önündeki tüm engeller aşılmış olacaktır.

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.*



7. Limanların Depreme Dayanıklı Hale Getirilmesi:

Gündem Konusu: Türkiye'nin bir deprem ülkesi olduğu gerçeği maalesef sadece yaşanan büyük deprem felaketlerinden sonra yeniden gündeme alınıp belli bir süre sonrasında gündemden kalkması bu ülkenin en büyük sıkıntısı ve sorunudur. 1999 yılında yaşanan Kocaeli depreminden yaklaşık 24 yıl sonra yaşanan Kahramanmaraş merkezli iki büyük depremin yarattığı acılar, kayıplar ve yıkım depremlerle birlikte ortaya çıkan afetleri de yeniden gündeme almıştır. İçinde yaşam alanlarının, ulaşım modlarının, sanayi merkezlerinin ve limanlar olmak üzere tüm yapıların yeniden depreme dayanıklı hale getirilerek uzun süreli bir planlama, inşaa ve çalışmalarıyla Türkiye'nin de depreme hazırlanması ve riskin azaltılması önem kazanmaktadır. Japonya, Şili, Endonezya, ABD gibi Türkiye'den daha büyük depremlerin yaşandığı ülkelerde artık depremler Türkiye'deki gibi sonuçlar ve felaketler yaratmıyorsa bu konuda çok önemli dersler alınması önemlidir.

Türkiye'de faaliyette olan 206 adet kıyı tesisi ve liman tesisinin; 149 adedi (%72) 1. Derece Deprem Bölgesinde, 7 adedi (%8) 2. Derece Deprem Bölgesinde, 26 adedi (%13) 3. Derece Deprem Bölgesinde ve 14 Adedi ise (%7) 4. Derece Deprem Bölgesindedir.

Ayrıca Doğal Afet Sigortaları Kurumu'nca (DASK) düzenlenen zorunlu deprem sigortasının kapsamında limanlar için ayrıca düzenlenmiş bir zorunlu deprem sigortası mevcut değildir. Bu noktada mevzuatımızdaki eksiklikten söz etmek yerinde olacaktır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunumuzun Deniz Sigortalarını düzenleyen bölümünde ve ayrıca 5684 sayılı Sigorta Kanunumuzda liman sigortalarıyla ilgili herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Japonya'da Demiryolları, Havaalanları ve Limanlar gibi Özel ve Yarı Kamu Şirketlerinin sahip olduğu ve yönettiği altyapı varlıkları kısmen merkezi hükümet tarafından sübvansede edilmekle birlikte, Özel Sigorta riskin bir kısmını karşılamaktadır. Yine ABD'de ve Japonya'da sigorta sektörüne uygun menkul kıymetler ve tahviller geliştirilmiştir. Organize ve organize olmayan (tezgah üstü) piyasalarda opsiyon, swap, future ve tahvil şeklinde işlem gören ve sigorta veya reasürans şirketleri tarafından ihraç edilen bu türev ürünler ve menkul kıymetlerden en yaygın olanı afet tahvilleridir.

Yaşanan Kahramanmaraş merkezli depremlerden de gördüğümüz üzere depremin ilk 72 saatinde limanların son derece önemli bir rolü vardır. Özellikle beklenen İstanbul ve Marmara depremini öngördüğümüzde ana ve tali yolların, kente ulaşan demiryollarının hasar göreceği, bunların yeniden işler duruma geleceği süre içinde ilk kullanılacak ulaştırma modu denizyolu olacağı, devamında da hayatın normalleşmesi sürecine kadar tüm deniz vasıtalarının (gemiler, yolcu feribotları, RO-RO gemileri, balıkçı tekneleri, yolcu motorları, tüm özel tekneler vb.) afet lojistiğinin hayata geçirilmesinde hayati derecede önemlidir. Bu açıdan çalışabilir durumda

olan tüm limanlar, iskeleler, balıkçı barınakları, marinalar ve hatta özel iskeleler kullanılabilir. Yine afet bölgesine başta enkaz kaldırma personeli olmak üzere tüm uzman ekiplerin, ekipmanların ve araçların ulaştırılmasına ilave olarak giyecek, gıda, sağlık malzemesi, çadır, yaşam konteynerleri vb. malzemelerin ulaştırılmasında öncelik deniz ulaştırması olacaktır. Hastane ve yaşam gemilerinin organizasyonunda, yaralı ve insan transferinde limanlar kullanılacaktır. Limanlar sahip oldukları imkanlarla depolama, haberleşme, lojistik yönetim merkezi olarak kullanılabilir.

Çözüm Önerileri: Limanların depreme hazırlanması ya da depreme dayanıklı limanlar açısından yapılması önerilenler aşağıdadır;

a. Kıyı yapılarının ve limanların yürürlükteki deprem şartnamelerine ve teknik esaslara göre zorunlu olarak ilgili bakanlık tarafından yetkilendirilmiş bağımsız mühendislik firmaları tarafından “Tahkikinin/İncelemesinin” yapılması gereklidir.

b. Tahkik raporlarının sonuçlarına göre güçlendirilmesi gereken riskli kıyı yapılarının ve limanların “Güçlendirme” projelerinin, ÇED, imar planı düzenleme, kiralama, plan ve proje onayı, ruhsat ve diğer işlemlerin ayrı bir düzenleme ile hızlandırılmış süreçler içinde tamamlanması ve hayata geçirilmesi gereklidir.

c. Bu sürecin yürütülmesi aynı zamanda bölge/havza veya körfezler bazında sektörün mevcut durumuna, ülkemizin limancılık hedeflerine ve beklentilerine uygun bir “Liman Yönetim Modelinin” hayata geçirilmesini de uygun hale getirmektedir.

d. Bu süreç ile birlikte yapılacak güçlendirme projeleriyle birlikte ihtiyacı olan bölgelerde Kapasite Artışı projelerinin de hızlandırılmış ÇED, imar planı düzenleme, kiralama, plan ve proje onayı, ruhsat ve diğer işlemlerin tamamlanması gerekir. Böylelikle liman kapasitelerinin 2050 yılına hazırlıklarının da başlatılması ülkemiz yararına olacaktır.

e. Marmara Denizi ve Adalar için çıkarılan Özel Çevre Koruma Bölgesi (ÖÇK) düzenlemesinin limanların güçlendirme ve kapasite artışı projelerinin yürütülmesine engel olmayacak bir şekilde revize edilmesi uygun olacaktır.

f. Kıyı tesisleri ve liman yatırımlarının “Stratejik Yatırım” kapsamına alınarak her türlü devlet teşviklerinden ve desteklerinden yararlanmasının önünün açılması zaruridir. Endüstri Bölgeleri için çıkarılan düzenleme bu konuya örnektir ki 2. Maddede (Liman Yatırımlarının Desteklenmesi, Sektöre Verilecek Teşvik ve Destekler) bu konuya değinilmiştir.

g. Limanların depreme dayanıklı hale getirilmesi için yapılacak bu yatırımları hızlandırmak ve desteklemek için Özel limanlarda “Kullanma Sürelerinin”, halihazırda Özelleştirilmiş limanlarda ise “İşletme Sürelerinin” bu çalışmalar başlamadan önce önlerini görmelerini sağlayacak şekilde ilave süre verilerek sürecin desteklenmesi ve önünün açılması önemlidir ki 3. Maddede (Yatırımların Önünün Açılması İçin Sözleşme Sürelerinin Uzatılması)bu konuya değinilmiştir.

h. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunumuzun Deniz Sigortalarını düzenleyen bölümünde ve ayrıca 5684 sayılı Sigorta Kanunumuzda liman sigortalarıyla ilgili yeni düzenlemeler yapılmalıdır. Yine deprem riski çok yüksek olan Japonya ve ABD’ye benzer şekilde sigorta sektörüne uygun menkul kıymetler ve tahviller geliştirilerek sigorta risklerinin kamu eliyle de yönetilmesi sürecine de destek verilmesi önemlidir.

i. Bahse konu tüm bu yatırım planlamaları başta T.C. Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı olmak üzere konuyla ilgili tüm kurumların “Bütüncül Yaklaşımı” çerçevesinde ele alınarak yürütülmek, bu sürece uygun bir yasal düzenlemelerin de yapılması gerekli görülmektedir.

QTERMINALS ANTALYA

*Medeniyetlerin
Buluştuğu
Liman*

www.QTerminals-Antalya.com
info@QTerminals-Antalya.com
ticaret@QTerminals-Antalya.com



Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.ř.
Liman Mah. Liman Caddesi 07130 Konyaaltı - Antalya - T¼rkiye
Phone : +90 242 259 13 80
Fax : +90 242 259 11 83
Customer : +90 850 258 5 258

QTERMINALS
ANTALYA

ÜYE LİMANLARIMIZ





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

Depolama Sahası	50.205 m ²
Kapalı Depo	3.832 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	13,0 m
Ro-Ro Rampası	2 Adet

Ekipmanlar

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
Liebherr LHM 320	1	100

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Emre Akıncı
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	Sinan Inaç
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	Sinan.INAC@akcansa.com.tr
Web adresi	www.akcansa.com.tr



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	1.000 m ²
Ekipman Park Alanı	1.000 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



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	7.900 m ²
Kapalı Ambar	38.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	90 m
Mak. Draft	8 m

Ekipmanlar

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



ALTAŞ AMBARLI LİMAN TESİSLERİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Altaş Ambarlı Liman Tesisleri Ticaret A.Ş.
Koordinatlar	40° 58' N - 28° 41' 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
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" 438' 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 / KOCAELİ
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



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

Rıhtım-İskele Özellikleri	Uzunluk	Maksimum Draft
İskele Batı	202 m	11,5 m
İskele Doğu	222 m	11,5 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

Limn Ekipmanları	Adet	Kapasite - Ton
Limn Vinci	4	8-100
Forklift	3	3-16
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	23,097 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	342 m
Maksimum Draft	9,50 m
Ekipmanlar	Adet

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Volkan KURT
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	v.kurt@asbas.com.tr
Web adresi	www.asbas.com.tr



ASSAN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

ASSANPORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Assan Liman İşletmeleri 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 341 m + 30 m Dolfen
Maksimum Draft	14,8 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 Sarıseki-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" N - 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	210.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.010 m
Maksimum Draft	18 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet
STS	11
SCR	4
RTG	30
TT	75
RST	4
ECH	5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Besim DÖNMEZ
Adres	Barbaros Mah. Bülent Ecevit Cad. No: 407 59020 Süleymanpaşa / TEKİRDAĞ
Telefon	0(282) 273 ASYA (2792)
Faks	0(282) 273 19 29
E-Posta	bdonmez@asyaport.com



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)	2,000,000
Dökme Yük (Ton/yıl)	8,000,000

Toplam Liman Sahası	Açık Saha	Kapalı (Depo) Saha
Gümrüklü saha (m ²)	168,520 m ²	2,200 m ²
Gümrüksüz saha (m ²)	10,000 m ²	22,500 m ²

		Boy (Metre)	En (Metre)	Max. Draft (-Metre)
Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele	716	35	(-9 min-27 max)

Ekipmanlar	Açıklama	Adet	Kapasite (ton)
Vinçler	Gottwald HMK 7608	2	140
	Gottwald HSK 7528	2	125
	Sennebogen 895 EQ	1	60
	Sennebogen 880 EQ	3	40
Diğer Ekipmanlar	Eskavatör	6	22-32
	Loader	11	11-25
	Stacker	3	46
	Forklift	14	3-32

	Metre	Hat
Ray (iltisak hattı)	1,500 m	3 hat

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Özcan TOLUK
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
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)	650.000
Genel Yük (Ton/Yıl)	2.000.000
Toplam Liman Sahası Alanı	243.351,01 m ²
Geçici Depolama Sahası Açık Alan	164.083,80 m ²
Geçici Depolama Sahası Kapalı Alan	6.020 m ²
Serbest Depolama Sahası Açık Alan	62.361,21 m ²
A Tipi Genel Antrepo Açık Alan	5.486 m ²
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Alan	5.400 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

İskele Uzunluk	1. Rıhtım 303 m / 2. Rıhtım 328 m
1 No'lu Rıhtım Mak. Draft	10,00 m (200 metre gemi boyuna göre)
2 No'lu Rıhtım Mak. Draft	12,00 m (200 metre gemi boyuna göre)

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
Rıhtım Vinci (MHC)	2	80
Teleskopik / Kafes Bomlu Vinç	2	140/60
Paletli Vinç (Sennebogen)	1	7
RMG	1	10
Forklift	6	16/12/8
Terminal Traktörü / Çekici	2	100/150

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Bilgin İŞLER
Adres	Sepetlipınar Mah. Arpalık Cad. No: 100 Yeniköy, 41275 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



AVES (SAVKA) DEPOCULUK VE ANTREPOCULUK A.Ş.

aves



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	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, İsmail Hakkı TAS
Adres	Kazanlı Mh. 32960 Sk. Aves Mersin Doğu terminali PK: 33281 Akdeniz / MERSİN
Telefon	0(324) 241 58 50 - 0(324) 451 30 21
Faks	0(324) 241 58 60 - 0(324) 451 30 22
E-posta	h.tas@avesas.com.tr - n.zeren@avesas.com.tr
Web adresi	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 Madde	Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Tehlikeli

Elleçleme Kapasitesi

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, Aliağa / 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



BELDEPORT

BELDEPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	MED Lojistik A.Ş.
Koordinatlar	40° 46' 18" N - 029° 30' 55" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Yük, Proje Yük, Ro-Ro

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/Yıl)	550.000 TEU/Yıl
Genel ve Dökme Yük (Ton/Yıl)	2.000.000 Ton/Yıl
Sıvı Yük (Ton/Yıl)	-
Ro-Ro (PCC)	200.000 Adet
Toplam Liman Sahası (m ²)	600.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan (m ²)	149.000 m ²
Gümrüksüz Açık Alan (m ²)	110.000 m ²
TIR Park Alanı (m ²)	12.000 m ²
Kapalı Ambar	1.100 m ²

Rıhtım-iskele Özellikleri

Uzunluk	450 m (diğer fazlar tamamlandığında 1.671 m)
Derinlik	16,5 m (rıhtım önü sabit derinlik, diğer fazlarda 18 m)

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Liebherr LHM 550	2	144 ton
Liebherr LHM 500	1	100 ton
Sennebogen 880	1	30 ton
Mantsinen 60	1	11 ton
Hyster CRS	1	45 ton
Konecranes CRS	2	45 ton
Konecranes ECH	1	11 ton
Terberg YTT	10	168 kW (225 Hp) at 1800 rpm
Seyit Usta Treyler	10	65 ton
Forklift	9	3-33 Ton arası kapasitede
Bromma Twin-Lift Automatic Spreader	3	
Bromma Automatic Overheight Frame	2	
SMAG Clamshell Buckets (30 m ²)	2	
Reefer Platformu	1	60 soket

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Kaptan Uğur KILIÇ - ugur.kilic@beldeport.com.tr
Limn Adresi	Diliskelesi Mah. Liman Cad. No: 13/8, 41455 Dilovası / KOCAELİ
Telefon	0(262) 677 74 00
Faks	0(262) 677 74 01
Web	www.beldeport.com.tr



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	21.856,32 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
Maks. Draft	9 m (Max derinlik 25 m)

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Aziz GÜNGÖR-Global Liman İşletmeleri, Doğu Akdeniz Bölge Direktörü Erkan ÖZTUNALI-Liman İşletme Müdürü
Adres	Bodrum Cruise Port-Kumbahçe Mh. İskele Cad. No: 13 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	21.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	319.000 m ²
Kamyon Park Alanı (Pre-Gate)	17.000 m ²

Rıhtım-iskele Özellikleri

Uzunluk	1.773 m
Maksimum Draft	14,5 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (MHC)	8	40-140
RTG	8	41
Stacker	3	45
SSG	3	10
Tavan Vinci	12	60 (under spreader)
Forklift	20	20-35
Çekici	25	3-33
Reefer Plug	224	80-120

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



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)	188.000
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	11.951.000
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.320.000
Araç (Araç/yıl)	500.000
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

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	Gürkan BAYIR, Serkan YARDIMCI
Adres	Mehmet Akif Ersoy Cd. No:9 10200 Bandırma / BALIKESİR
Telefon, Faks	0(266) 714 04 04 - 0(266) 714 03 03
E-posta	gurkan.bayir@celebi.com.tr, serkan.yardimci@celebi.com.tr
Web adresi	www.portofbandirma.com.tr



CEYPORT TAŞUCU



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ceyport Taşucu Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.
Koordinatlar	36° 18' 30" N - 33° 53' 30" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük (Katı/Sıvı), Genel Kargo, Proje Kargo, RoRo, Yolcu, Canlı Hayvan, Konteyner

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	100.000
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	250.000
Araç/Yolcu	250.000/200.000
Toplam Liman Sahası	423.618 m ²
Kapalı Ambar	9.655 m
Dikey Silo (Ton)	-

Rıhtım-İskele Özellikleri

Toplam Uzunluk	1190 m
Maksimum Draft	11 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	3	8 - 110

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	RAHMAN ÇOBAN
Adres	Taşucu Mah. Atatürk 8 Sk. No: 4, Silifke / MERSİN
Telefon	0(324) 741 53 00
Faks	0(324) 741 53 73
E-posta	info@ceyporttasucu.com.tr
Web adresi	www.ceyporttasucu.com.tr



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)	150.000
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	7.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	250.000
Araç/Yolcu	150.000/100.000
Toplam Liman Sahası	152.514 m ²
Kapalı Ambar	-
Silo (Ton)	-

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.310 m
Maksimum Draft	12 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	10	11 - 124

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	İmdat Karakılıç
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.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Elleçleme Kapasitesi

Genel ve Dökme Yük	6,000.000	Ton/Yıl
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

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 İZMİR
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/



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 50 50
Faks	0(216) 392 50 51-2
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 Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Toplam Liman Sahası	52.705 m ²
Kapalı Antrepo	5.551 m ²
Kapalı Geçici Depo	1.637 m ²
Açık Geçici Depo	30.893 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.500 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	965 m
Maksimum Draft	11.5 m

Ekipmanlar

LHM Mobil Vinç
Elleçleme Makinesi
Forklift

Adet-Kapasite

1 x 180 lastikli 1 x 150 lastikli
9 adet paletli vinç
3 ton 1 adet, 5 ton 2 adet, 5.5 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



DP WORLD YARIMCA



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	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

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

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökhan YURTEKEN
Adres	Mimar Sinan Mah. Mehmet Akif Ersoy Cad. No: 168, 41780 Yarımca - Körfez / KOCAELİ
Telefon	0(262) 316 11 00
Faks	0(262) 316 11 29
E-posta	gokhan.yurteken@dpworld.com
Web adresi	www.dpworldyarimca.com



EFESANPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Efesan 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	143.423 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

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Terex Fuchs 880XL	3 Adet	22 Mton
Liebherr LHM 180	1 Adet	64 Mton
Sennebogen 3300	1 Adet	45 Mton
Sennebogen 850	1 Adet	17 Mton
Gottwald HMK 300E	1 Adet	104 Mton

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	İlker TUNCER
Adres	Dilovası OSB, 1. Kısım D-1006 Sok., No: 8 Dilovası / KOCAELİ
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



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	4.615 m ²
Ambar	37.415 m ²
Gümrüklü Açık Alan	350.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	25.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	DOĞU İSKELE: 417 m x 30 m BATI İSKELE: 367 m x 40 m
Maksimum Draft	28 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Toplam Kapasite (T)
STS (Single Boom)	1	75
STS (Double Boom)	2	140
MHC	2	160
LHM	3	228
Sennebogen 870EQ	1	30
RTG	10	400
STACKER	5	225
ECH	5	36
TERMİNAL TRAILER	36	60 (each)

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Bülent Çiçek - Murat IRMAK
Adres	25. Cadde No: 2 Çakmaklı, Aliğa / 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 / AYDIN
Telefon	0(256) 614 15 81
Faks	0(256) 614 13 10
E-posta	info@egeportkusadasi.com
Web	www.kusadasicruiseport.com www.globalportsholding.com



EKİNCİLER – ORHAN EKİNCİ İSKELESİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmecisi	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 Sarseli-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



EMBA HUNUTLU TERMİK SANTRALİ LİMANI



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	EMBA Elektrik Üretim A.Ş.
Koordinatlar	36° 48' 24" N - 35° 51' 44" E
Elleçlenen Yük	Kömür

Elleçleme Kapasitesi

Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000,000
Toplam Liman Sahası	26.420 m ²
Kapalı Ambar	3 x 90.000 ton

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	343 m
Mak. Draft	20 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
CSU	2	1250 ton/saat

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Tamer Kırgıl
Adres	Akyuva Mah. Kümeevler Mevkii No:1 Yumurtalık / ADANA
Telefon	0(212) 269 96 69
Faks	0(212) 269 96 09
E-posta	tamerkirgil@embapower.com
Web adresi	www.embapower.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	Erdemir Pilot	1200 bg
Palamar	1	M.Boat 14	160 bg
Römorkör	3	Med XXXII, Med XXXIII, Med XXIV32, 32, 54 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



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\Fax	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.erenport.com.tr http://www.erenlimani.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
Genel Kargo (Ton/Yıl)	500.000
Toplam Liman Sahası	279.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	243.000 m ²
Gümrüklü Kapalı Alan	2.000 m ²
Gümrüksüz Açık Alan	14.000 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	Ali KESKİN
Adres	Kirazlıyalı Mahallesi, 1 Mayıs Caddesi, No: 1 Körfez / KOCAELİ
Telefon/ Faks	0(262) 528 87 47 - 0(262) 528 87 40
E-posta	akeskin@evyapport.com
Web adresi	http://www.evyapport.com



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	317.200 m ²
Gümrüklü Açık Alan	26.384 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	290.816 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, KOCAELİ
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

GALATAPORT

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
Limn Sahası	29,000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

	Salıpazarı Rıhtımı: 600 m
	Karaköy Rıhtımı: 380 m
Toplam Rıhtım Uzunluk (m)	980 m
Maksimum Draft (-m)	Salıpazarı 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, 34433 Beyoğlu / İSTANBUL
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



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	21,2-2 x 18,6-10
Bobcat	2	2 x 3
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



GLOBAL TERMİNAL



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Global Terminal Hizmetleri 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 ²
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@globalterminal-tr.com
Web adresi	www.globalterminal-tr.com



PARK DENİZCİLİK ve HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

HOPAPORT

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	10-25
Coles Vinç	3	10-25
Sennebogen 835	2	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



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
Genel/Dökme Yük (Ton/yıl)	6,000,000		
Toplam Liman Sahası	676.000 m ²		
Depolama Sahası	198.130 m ²		
Kapalı Ambar	6.500 m ²		
Toplam Liman Kara Sahası	250.000 m ²		
Gümrüklü Açık Saha	78.130 m ²		
Ro Ro Park Sahası	48.179 m ²		
Gümrüksüz Saha	120.000 m ²		

Rıhtım-İskele Özellikleri

Toplam Uzunluk	1,108 m
Maksimum Draft	11 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	3	24-124
Forklift	8	3-32
Terminal Traktörü	3	36
Bunker	2	60
Loader	2	-
Mini Loader	2	-

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

218

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	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, Faks	Tlf: 0(212) 604 04 04 (Pbx)
Faks	0(212) 651 97 89 - 0(212) 550 20 24
E-posta	icdas@icdas.com.tr
Web adresi	www.icdas.com.tr



İÇDAŞ 2 LİMANI



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım San. A.Ş.
Koordinatlar	40° 24,5' N - 27° 02,5' E

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	15.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	10.000.000
Toplam Liman Sahası	100.000 m ²
Gümrüklü Alan	15.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	Rıhtım 2
Uzunluk	350 m	450 m
Maksimum Draft	32 m	32 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Sahil Vinci	2	100
Excavator	2	30
Bobcat	2	-
Yük Taşıyıcılar	3	30
Forklift	2	28/14

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Türker ÖZMAN
Adres	Mahmutbey Mahallesi Dilmenler Caddesi No: 20, 34218 Bağcılar / İSTANBUL
Telefon, Faks	Tlf: 0(212) 604 04 04 (Pbx)
Faks	0(212) 651 97 89 - 0(212) 550 20 24
E-posta	icdas@icdas.com.tr
Web adresi	www.icdas.com.tr



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	6.303 m ²
Açık Gümrüklü Antrepo	36.902 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
895E Sennebogen	1	50
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	8	
Forklift	12	2,5-3-7-9-12-16

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Bülent NEREDE
Adres	Gümrük Caddesi No: 7, Çakmaklı - Aliğa / İZMİR
Telefon	0(232) 625 54 65
Faks	0(232) 625 54 75
E-posta	idcport@idcliman.com.tr
Web adresi	www.idcliman.com.tr



İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİİ A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

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	65
ATLAS	1	6
Liebherr LH 40	3	5
Sennebogen 835	3	7
Ekskavatör (Kazıyıcı)	5	*
Yükleme Makinesi	1	Ort.3000mt/gün
Bobcat	1	*
Loder	2	1
Forklift	3	5-10-32

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Özkan UYGUR, Gürkan BİLGE
Adres	Güney Mah. Petrol Cad. No: 27 41780 Körfez / KOCAELİ
Telefon	0(262) 316 22 30-31
Faks	0(262) 316 22 95-96-97
E-posta	ozkan.uygur@igsas.com.tr gurkan.bilge@igsas.com.tr
Web adresi	www.igsas.com.tr



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
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	13.000.000 Ton
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000 Ton
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	3	Liebherr-Sennebogen	10-120
Elektrikli Rıhtım Vinci	4	Caillard-Ardelt	55
Forklift	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	Önder ÇAĞLAYAN
Adres	İskenderun Demir ve Çelik A.Ş. Karşı Mahalle Şehit Yüzbaşı Ali Oğuz Bulvarı No: 1 31900 Payas / HATAY
Telefon/Fax	0(326) 758 42 80 - 0(326) 758 52 41
E-posta	ocaglayan@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	155 m
Maksimum Draft	12,5 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Özgür GÖKKAYA
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	ozgur.gokkaya@koruma.com.tr
Web adresi	www.koruma.com



KROMAN LİMAN TESİSLERİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	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
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

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, Kabotaj Ro-Ro

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	5	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	Kaan ANUL
Adres	Marmara Mah. Liman Cad. No: 43 34524, Beylikdüzü / İSTANBUL
Telefon	0(212) 866 83 74
Faks	0(212) 875 27 60
E-posta	kanul@kumport.com.tr
Web adresi	www.kumport.com.tr



LİKİT PORT KIYI TESİSİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Likit Kimya San. ve Tic. A.Ş.
Koordinatlar	41° 00' 29" N - 27° 59' 43" E
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal Madde

Elleçleme Kapasitesi

Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	4.000.000 ton/yıl
Toplam Liman Sahası	1.447 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	272 m
Maks. Draft	17,5 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Hortum elleçleme kreyini	1	2,5 ton - 22 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Burak DEMİRALP
Adres	Sultanköy Nah. Ekşielma Cad. No: 28 Marmaraereğlisi / TEKİRDAĞ
Telefon	0(282) 613 41 38 #204
Faks	0(282) 613 41 39
E-posta	burak_demiralp@likitkimya.com
Web adresi	www.likitport.com



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, Canlı Hayvan

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	LİMAŞ 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)	2.000.000
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

	İskele1	İskele 2
Uzunluk	202 m	285 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)
Sennebogen 835-R	1	8,5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Dr. 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	kursat.bal@limas.com.tr
Web adresi	www.limas.com.tr



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)	2.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Toplam Liman Sahası	204.778,25 m ²
Gümrüksüz Depolama Sahası	176.385,25 m ²
Gümrüklü Ambar	7.557 m ²
Gümrüklü Alan	120.836 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	10.000 m ²
CFS Sahası	5.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.115 m
Maksimum Draft	16,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
SSG	3	24 sıra
Mobil Vinç	9	100-140
RTG	8	40
Stacker	15	10-45
Ekskavator	5	10,7-22-22,3
MAFI	45	32-35-43,5
Forklift	26	3-5-10-12
Reach Truck	8	2
Loader	4	2,5-12-14,5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökhan BEKİRCAN
Adres	Marmara Mahallesi Liman Caddesi Dış Kapı No: 51 İç Kapı No: 1, 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	434.914 m ²
Kapalı Ambar	6.103 m ²
Gümrüklü Açık Alan	428.811 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.026 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, Liman Caddesi No: 53/1 Beylikdüzü / 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



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	1.500 m
Maksimum Derinlik	20 m

Ekipmanlar

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 / TEKİRDAĞ
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



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



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
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	9.000.000
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	3.370m-(Ataş, Nato ve Serbest Bölge rıhtımları hariç)
Maksimum Draft	15,8 m

Araç Cinsi	Adet	Kapasite/Ton
SSG	12	40-65
MHC	5	70-150
RTG	38	35-41
Stacker	17	45
Empty Stacker	21	12

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Yüksel Nuri PEKER
Adres	Yenimahalle 101.Cad., 5307 Sok., No: 5, 33100 MERSİN
Telefon\Fax	0(324) 241 29 00 - 0(324) 232 46 71
E-posta	npeker@mersinport.com.tr
Web adresi	www.mersinport.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)

Vinçler

Adet	Kapasite (ton/gün)	Açıklama
1	6.000, 7.000	
5	5.000, 6.000	
7	3.000, 2.000	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gürol ÇETİN
Adres	Özerli Mah. Alparslan Türkeş Blv., No: 342/91 31600 Dörtyol / 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



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)	1.750.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Toplam Liman Sahası	285.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	240.000 m ²
Kamyon Park Alanı	26.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.689 m
Genişlik	40 m / 55 m
Maksimum Draft	21,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
SSG	5	65 TON
Vinç (MHC)	5	4x100 T - 1x140 T
E-RTG	15	6+1 Kat - 7 Yan
Dolu Stackler	8	5 Kat 45 TON
Boş Stackler	2	6 Kat 10 TON
Boş Stackler (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 35800 Aliağa / İZMİR
Telefon	0(232) 618 30 01
Faks	0(232) 618 30 20
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

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

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) 316 25 30
E-posta	nuhport@nuhcimento.com.tr
Web adresi	abdulhamit.akcay@nuhcimento.com.tr www.nuhcimento.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/



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
DökmeSıvıKimyasal- Akaryakıt (Ton/yıl)	2.500.000
Tank Depolama Kapasitesi	272.127m 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 m Max 27,0 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	6	10-124

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Erdoğan AKDENİZ, Süleyman ÇOKAN, Burçin YALAZAN
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	eakdeniz@poliport.com; scokan@poliport.com; byalazan@poliport.com
Web adresi	www.poliport.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	265.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	540 m
Minimum Derinlik	12 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Terminal Traktör	1	G.V.W 47 ton / G.C.W 130 ton
Kaz Boynu	2	SWL 36 ton / Tare 3.5 ton

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Gökalp SÖZEN
Adres	Mimar Sinan Mahallesi Seramik Caddesi No: 2 41780 Körfez / KOCAELİ
Telefon	0(262) 310 56 00
Faks	0(262) 310 57 49
E-posta	info@portyarimca.com
Web adresi	www.portyarimca.com



ÇANAKKALE LİMAN İŞLETMESİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 06' 21" N - 26° 22' 41" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, RO-RO, Konteyner, Akaryakıt Ürünleri, Kimyasal Ürünler, Yolcu, Feribot, Sıvı Yük

Elleçleme Kapasitesi

Dökme-Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	150.000
Konteyner (TEU/yıl)	100.000
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	
Toplam Liman Sahası	69.323 m ²
Kapalı Ambar	2.688 m ²
Gümrüklü Açık Alan	28.746 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	214 m
Maksimum Draft	14-28 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Mobil Kreyn	5	12 (ton) - 100 (ton)
Konveyör Bant	1	250 ton / saat
Forklift	3	4,5 ton
Bobcat	1	
Loader	2	

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Berkan ÖZKAN
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



QTERMINALS ANTALYA



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	36° 50' 02"N - 30° 36' 59" E
Kıyı Tesisi İşletme İzin Belgesine Göre Tesise Yanaşacak Gemi Cinsleri	Her nevi genel kargo, kuru yük gemileri, konteyner gemileri, tekerlekli araç taşıyan gemiler ile her nevi yolcu gemileri

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	350.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	4.000.000
Yolcu	600.000
Toplam Liman Sahası (Yük ve yolcu terminali)	203.920 m ²
Depolama Sahası	30.918 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

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.178 m
Maksimum Draft	9,50 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasiteler (ton)
Mobil Vinç	8	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	osert@QTerminals-Antalya.com
Web site	https://www.QTerminals-Antalya.com



RİPORT LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Riport Liman İşletmesi A.Ş.
Koordinatlar	41° 02' 47" N - 40° 34' 20" E
Elleçlenen Yük	Genel kargo, Dökme yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	10.000
Kuru Yük - Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Ro-Ro (Araç/yıl)	4.000
Toplam Liman Sahası	181.335,42 m ²
Depolama Sahası (Açık Saha)	30.000 m ²
Kapalı Depolama Alanı	14.348,62 m ²
Genel Antrepo	1.000 m ²
Geçici Depolama Alanı	3.360,62 m ²
Yarı Kapalı Depolama Alanı	11.542 m ²

Rıhtım ve İskele Özellikleri

Uzunluk	557,50 m
Maksimum Draft	11 m

Ekipmanlar

	Adet	Kapasite (ton)
TUG BOAT "ALİBABA" (Açık deniz Römorkör)	1	32 TON
TUG BOAT "Riport Pilot" Hizmet teknesi	1	760 BHP
RİPORT-1 PALAMAR BOAT "Riport Palamar"	1	260 BHP
Traktör (NEW HOLLAND)(Süpürme aracı için)	1	
Forklift (LİNDE)	1	10 TON
Süpürme aracı	1	
Mobil Vinç (COLES)"Gayri Faal"	1	10 TON
210 KWA jeneratör	1	
Elektronik Kantar	1	80 TON

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Kişi	Asım ÇİLLİOĞLU
Adres	Rize Liman İşletmesi Yatırım A.Ş. Riport Plaza Menderes Bulvarı - Rize Limanı / RİZE
Telefon/ Faks	0(464) 223 53 53 - 0(464) 223 55 55
E-posta	asimcillioglu@riport.com
Web Sitesi	www.riport.com.tr



RODA LİMAN



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 24" N - 29° 32" 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
Terminal Kapalı & Y. Kapalı Ambar	11.500 m ²
Toplam Gümrüklü Açık Alan	110.000 m ²
Gümrüksüz Açık Alan	61.000 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

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç (MHC)	5	100
Mobil Vinç (Ekskav.)	4	10-12
RTG	2	40
Reachsteaker (Dolu)	5	45
Reachsteaker (Boş)	1	10
Çekici	14	Kalmar & Mercedes
Dorse	25	Konteyner & Sal & Tipping Şase & Hardox
Loder	1	19 ton - 6 m ³
Portal Vinç	2	30-35
Ağır Yük Forklifti	4	16-32
Hafif Yük Forklifti	16	2-7
Tavan Vinci	17	5-35
Dar Koridor İstif Makinası	2	1,5
Geniş Koridor İstif Makinesi	1	1,6
Elektrikli transpalet	2	2,5

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Y. Ahmet YAVUZ
Adres	Ata Mah. 146 No'lu Sokak, No:5, 16600 Gemlik / BURSA
Telefon/Faks	0(224) 519 00 30 - 0(224) 519 00 31
E-posta	info@rodaport.net
Web adresi	www.rodaport.com



SAMSUNPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (TEU/yıl)	300.000
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	14.500.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	100.000
RoRo (TIR)/Yolcu	100.000/20.000
Toplam Liman Sahası	445.000 m ²
Kapalı Ambar	50.000 m ²
Silo (Ton)	84.000

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.756 m
Maksimum Draft	11 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	15	1 - 124

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Vedat Kamsız
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 TERMİNAL



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



TFS AKARYAKIT HİZMETLERİ



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	TFS Akaryakıt Hizmetleri A.Ş.
Koordinatlar	41° 18' 48.12" N - 28° 47' 19.71" E
Elleçlenen Yük	JET A-1

Elleçleme Kapasitesi

Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	10.000.000 ton/yıl
Toplam Liman Sahası	543.077,027 m ² 55.000,000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	125.000 DWT 320 m
Mak. Draft	18 m

Ekipmanlar

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Tank	10	300.000 m ³
Dolum Kolu	3	1x16" + 2x12"
Çabuk Bırakma Kancası	8	2x150 t (üçlü) + 6x100 t (ikili)

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Muharrem KAYA
Adres	Yeniköy Mah. Hezarfen Ahmed Çelebi Caddesi No: 4 34277 Arnavutköy / İSTANBUL
Telefon	0(850) 205 08 37
Faks	0(212) 891 35 35
E-posta	muhammed.kaya@turkishfuel.com
Web adresi	https://www.turkishfuel.com



TOROSPORT CEYHAN



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Ceyhan Terminal)
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 ³ - 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	13 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



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 (ton/yıl)	4.608.000
Dökme Sıvı (ton/yıl)	3.650.000
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	Büyükdere Caddesi, Tekfen Tower, 19. Kat, 4. Levent, Şişli / 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 m x 15 m(1 adet Dolfen) Derinlik: 8-16m
2-Ro-Ro İskelesi	213 x 8,60 m (5 adet Dolfen) Derinlik: 9-16 m
3-Küçük İskele	50 m x 5 m Maksimum Draft: 7 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Celal ULAŞ
Adres	Musalla Mah. 1107 Sokak No: 2 Çeşme / İZMİR
Telefon	0(232) 712 87 49
Faks	0(232) 712 04 27
E-posta	cesmeport@ulusoysealines.com
Web adresi	www.ulusoycesmeport.com



YEŞİLOVACIK LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.

medcem
PORT

LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Yeşilovacık Liman İşletmeleri A.Ş
Koordinatlar	36° 11' 03.38" N - 33° 39' 27.52" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo

Elleçleme Kapasitesi	5.370.000 ton/yıl
Toplam Liman Sahası	35.000 m ²
Çimento / Klinker Silo	38.000 t / 5.000 t
Kapalı Depo	4.500 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk / Maksimum Draft	500 m / 17 m
--------------------------	--------------

Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Liebherr LPS 420	1	124 ton
BEDESCHI Shiploader	2	1.300 t/h
MASS Shiploader	1	500 t/h

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Seçkin KARACA
Adres	Atatürk Mah.Ertuğrul Gazi Sk. Metropol İst. St. C2 Bl. Ap. 2a/28 Ataşehir / İSTANBUL
Telefon	0(324) 747 51 10 - 0(324) 747 51 90
Faks	medcemport@medcem.com.tr
E-posta	www.medcemport.com.tr



YEŞİLYURT PORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Yeşilyurt Demir Çelik End. ve Liman İşl. A.Ş.
Koordinatlar	45° 15' 14" N - 36° 26' 66" E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük ve Genel Kargo

Elleçleme Kapasitesi

Kuru Yük (Ton/yıl)	8.000.000
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-iskele Özellikleri

Toplam Uzunluk	950
Maksimum Draft	20

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	12	15-180 Ton
Forklift	7	5-17 Ton
Eskavatör	5	130-240 HP
Loder	16	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 GEBZE



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	1800 m ² Gümrüklü sundurmalı alan 1800 m ² Sundurmalı alan 2000 m ² Gümrüksüz Depo
Genel Antrepo	4400 m ² A tipi Genel Antrepo
Gümrüklü Açık Alan	237.000 m ²
Gümrüksüz Açık Depo Alanı	61.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	1.455 m
Maksimum Derinlik	30 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
STS	8	70
RTG	27	41
REACH STACKER	5	45
EMPTY HANDLER	2	8

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Remzi Cem GÖKTAŞ
Adres	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım Göksu Cd. No: 18, 41455 Dilovası / KOCAELİ
Telefon, Faks	0(262) 679 76 00
e-posta	rcem.goktas@yilport.com
Web adresi	www.yilport.com



YILPORT GEMPORT



LİMAN ÖZELLİKLERİ

İşletmeci	Gemport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş.
Koordinatlar	40° 24' 59.28" N - 29° 6' 40.13" E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Araç (Ro-Ro), Genel Kargo, Kuru Yük

Elleçleme Kapasitesi

Konteyner (Teu/yıl)	2.000.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	650.000
Toplam Liman Sahası	1.250.000 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	2.050 m
Maksimum Draft	36 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
STS	8	70
MHC	6	80-104
Reach Stacker	7	8-45
Empty Handler	3	8
RTG	30	41
TT	39	60

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Ali Ekber ŞİMŞEK, 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	aliekber.simsek@yilport.com, rcem.goktas@yilport.com
Web adresi	www.gemport.com.tr / www.yilport.com.tr



YILPORT ROTAPORT



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	6.000.000 Ton/Yıl
Toplam Liman Sahası	120.000 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	745 m
Maksimum Draft	28 m

Ekipmanlar	Adet	Ekipmanlar	Adet
Linde Forklift (2,3,5,6 ton)	18	Caterpillar 914 Loader	1
Clark (13,5 ton)	1	Caterpillar 307 Excavatör	3
Kalmar (20 ton)	1	Caterpillar D4 Dozer	1
Bobcat	6	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	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-posta	serhan.cilengir@yilport.com
Web adresi	www.yilport.com



YILPORT 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	1 no'lu İskele: 270 m 2 no'lu İskele: 235 m
Maksimum Draft	11 m

İLETİŞİM BİLGİLERİ

İlgili Kişiler	Elif ARTAN
Adres	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım Tuna Cad. No: 7, 41455 Dilovası / KOCAELİ
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



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

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



LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

UZMAR[®]

WWW.UZMAR.COM



Merdivenköy Mah. Nur Sk. Business İstanbul Sitesi A Blok D: 1101,
34732 Kadıköy - İstanbul - Türkiye
T: +90 216 455 71 02-03 F: +90216 455 65 02